



- 3) het DBFM-project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” op te dragen aan De Lijn.

Beslissing van de Raad van Bestuur van De Lijn van 20 april 2022

Op 20 april 2022 besliste de Raad van Bestuur :

- 1) de plaatsingsprocedure, namelijk een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging voor het DBFM-project ‘Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat’ goed te keuren onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering;
- 2) het ontwerp van selectiedossier inzake de opdracht ‘Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat’ goed te keuren;
- 3) het selectiedossier over te maken aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring;

## 2. INHOUD

Het DBFM-project “Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat” betreft de opening van de laatste ongebruikte premetrotunnel in Antwerpen en is belangrijk voor de verdere capaciteitsuitbreiding van het premetronetwerk en het verlagen van de busdruk in de stad. Het bestaat uit twee grote delen, m.n. de opening van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat en de opening van 4 stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven). De ruwbouw van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat bestaat reeds maar zal nog worden afgewerkt met de nodige infrastructuur (spoorinfrastructuur, tractie en beveiliging) om tramexploitatie mogelijk te maken. In deze tunnel wordt de afwerking en ingebruikname voorzien van 2 premetrostation: Stuivenberg en Willibrordus. In de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan (tracé LIVAN 1) wordt eveneens de afwerking en ingebruikname van 2 premetrostation ingepland: Drink en Morckhoven.

Dit DBFM-project beoogt bij te dragen aan het verbeteren van de mobiliteitssituatie in een stedelijke context en het bewerkstelligen van een modal shift. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan een ambitie van het kwalitatief verbeteren van de publieke ruimte en van de verkeersleefbaarheid.

### A. ANALYSE MET BETREKKING TOT DE UITVOERINGSVORM DBFM

Teneinde de conformiteit van het project met de artikels 3 en 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma’s aan te tonen, werd een verslag opgesteld met ex ante afweging van de uitvoeringsvorm. In dit verslag worden de mogelijke uitvoeringsvormen afgewogen die kunnen gehanteerd worden om het project te realiseren. Hierbij worden vooral de reguliere uitvoering (EPC) en de DBFM-uitvoering vergeleken.

#### Reguliere uitvoering versus DBFM-uitvoering

##### *Afwegingsinstrument Uitvoeringsvorm*

Voor de vergelijking van beide uitvoeringsvormen wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van het zgn. Afwegingsinstrument Uitvoeringsvorm (AUV)<sup>1</sup>. Dit instrument werd in het verleden reeds gebruikt om de PPS-waardigheid van het project te toetsen; n.a.v. de voorliggende nota werd deze eerdere oefening geactualiseerd op basis van de meest actuele inzichten m.b.t. bouwcost, met onderstaand resultaat.

<sup>1</sup> Zoals gepubliceerd door het Kenniscentrum Publiek Private samenwerking van de Vlaamse overheid



| Output   | Menu | EPC | DB  | DBM | DBF | DBFM | DBFMO | Concessie |
|--|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-----------|
| Geschiktheid   |      |     |     |     |     |      |       |           |
| <b>Geschiktheidsscores</b>                           |      |     |     |     |     |      |       |           |
| Totaal   |      | 82% | 82% | 89% | 82% | 90%  | 76%   | 81%       |
| <b>Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)</b> |      |     |     |     |     |      |       |           |
| Overheid   |      | 80% | 84% | 91% | 84% | 91%  | 81%   | 88%       |
| Investeerdere  |      |     |     |     |     | 93%  | 76%   | 79%       |
| Aannemers  |      | 94% | 91% | 91% | 91% | 85%  | 74%   | 74%       |
| Financiers   |      |     |     |     | 82% | 92%  | 74%   | 79%       |
| Eindgebruiker  |      | 72% | 72% | 86% | 72% | 86%  | 72%   | 86%       |

De DBFM-uitvoeringsvorm scoort hier aanzienlijk hoger dan de klassieke uitvoeringsvorm (90 % vs. 82 %).

### ECSA-studie

In opdracht van MOW werd door ECSA een studie<sup>2</sup> uitgevoerd naar de PPS-geschiktheid van grote infrastructuurprojecten van de Vlaamse Overheid. In deze studie werden potentiële projecten, waaronder ook het voorliggend project m.b.t. de premetro, beoordeeld en geprioriteerd inzake hun verwacht succes in een PPS-formule. Hiertoe werden drie screenings uitgevoerd, nl. de beoordeling van de maturiteit van het dossier, de beoordeling van de PPS-waardigheid door een panel van PPS-experten, en een aanvullende indicatie van een potentieel stakeholderrisico.

Het premetroproject wordt in de ECSA-studie gekwalificeerd als een matuur dossier met een hoge PPS-waardigheid, en bovendien een beperkt stakeholderrisico.

Zowel op basis van het AUV als de ECSA-studie blijkt duidelijk dat een DBFM-uitvoering het meest aangewezen is.

Het volledige verslag omtrent de ex ante afweging van de uitvoeringsvorm is toegevoegd als bijlage 1.

## B. MARKTRAADPLEGING

### Gunningswijze

Voor de aanstelling van een opdrachtnemer voor het DBFM-project wordt gebruik gemaakt van een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging. Deze procedure bestaat uit twee delen; (1) een selectiefase waarin een oproep tot kandidaten gedaan wordt, en op basis van de hieronder vermelde selectiecriteria een keuze gemaakt wordt; (2) een gunningsfase waarin de weerhouden kandidaten uitgenodigd worden tot het indienen van een offerte op basis van het bestek, gevolgd door één of meer onderhandelingsrondes, waarna de opdracht gegund wordt aan de kandidaat welke de economisch meest voordelige offerte ingediend heeft, op basis van de gunningscriteria.

- De Selectieleidraad voor fase 1 is toegevoegd als bijlage 2.
- De Gunningsleidraad en het bestek zijn nog in opmaak.

### Kwalitatieve selectiecriteria:

- Erkenning:
  - voor categorie D of E, minstens klasse 8;
  - voor categorie H, minstens klasse 7.

<sup>2</sup> Studie "Rangschikking en prioritering van grote infrastructuurprojecten van de Vlaamse Overheid in functie van PPS-geschiktheid" door het *European Centre for Strategic Analysis* i.o.v. MOW, 28/09/2020,

////////////////////////////////////



De beschikbaarheidsvergoedingen zullen opgevangen worden binnen de referte kredieten van het beleidsdomein MOW. Op het geïntegreerd investeringsprogramma worden voor de lopende PPS-projecten de studiekosten, kosten onteigeningen en beschikbaarheidsvergoedingen reeds opgenomen. Dit zal ook gebeuren bij voorliggend project uit deze nota.

De onderhoudsvergoedingen voor de DBFM-projecten zullen enkel drukken op de operationele kosten van De Lijn (en dus indirect op de Vlaamse Begroting via werkingsdotatie en de jaarlijkse investeringsdotatie).

*Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor investering over 25 jaar (Investeringsvergoeding)*

Er wordt gekozen voor een contractduur van 25 jaar. Alle andere via DBFM gerealiseerde spoorinfraprojecten van De Lijn hebben eveneens een looptijd van 25 jaar. Deze termijn is afgestemd op de lifecycle van de railinfrastructuur. Een langere looptijd zou bijkomende vervangingsinvesteringen van de opdrachtnemer vragen, wat de prijs nogmaals opdrijft.

De totale jaarlijkse Investeringsvergoeding voor het project “Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat” is gebaseerd op de bouwkost.

Raming bouwkost (prijspeil oktober 2021)

| Projectonderdeel            | Bouwkost (excl. BTW) |
|-----------------------------|----------------------|
| <b>Station Stuivenberg</b>  | 10,20 M€             |
| <b>Station Willibrordus</b> | 6,60 M€              |
| <b>Station Drink</b>        | 6,80 M€              |
| <b>Station Morckhoven</b>   | 10,50 M€             |
| <b>Afwerking tunnels</b>    | 15,00 M€             |
| <b>TOTAAL</b>               | <b>49,10 M€</b>      |

Actualisatie bouwkost naar prijspeil juni 2022

De raming met prijspeil oktober 2021 wordt geactualiseerd naar prijspeil juni 2022. Op basis van de in de bouw gangbare herzieningsformules, welke o.a. rekening houden met loonkost en materiaalkost, en op basis van ervaringen uit andere lopende projecten, lijkt een herzieningscoëfficiënt van **25 %** een realistische aanname<sup>3</sup>.

|                               | Bouwkost (excl. BTW) |
|-------------------------------|----------------------|
| <b>TOTAAL vóór herziening</b> | 49,10 M€             |
| <b>Herziening 25 %</b>        | 12,28 M€             |
| <b>TOTAAL</b>                 | <b>61,38 M€</b>      |

Op basis van de ervaringen uit eerdere, gelijkaardige DBFM-opdrachten (Brabo 2, Livan 1) wordt de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding (investeringsvergoeding) geraamd op **7 %** van de bouwkost. Dit bedrag blijft in principe ongewijzigd gedurende de contractduur. Gezien echter de onvoorspelbaarheid van de markt en de evolutie van de prijzen, kan het aangewezen zijn om toch een herzieningsformule toe te laten in het contract, zodanig dat de opdrachtnemer hier geen buitensporige risico's doorrekent.

De investeringsvergoeding bedraagt dus **61,38 M€ x 7 % = 4,297 miljoen € per jaar** (excl. BTW).

<sup>3</sup> Afhankelijk van de toegepaste formule en gebruikte indices (april 2022), variëren de herzieningen tussen ca. 15 % en 28%



### *Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor onderhoud over 25 jaar (Onderhoudsvergoeding)*

De jaarlijkse vergoeding voor het onderhoud, omvattende het regulier en correctief onderhoud en vervangingsinvesteringen over de looptijd van het project om de infrastructuur steeds beschikbaar te houden conform de outputspecificaties, wordt geraamd op 3,5 % van de bouwkost; dit eveneens op basis van ervaringen uit eerdere projecten. Deze vergoeding wordt jaarlijks aangepast op basis van de evolutie van de marktprijzen voor de materialen en diensten die verbonden zijn aan het onderhoud en exploitatie van de infrastructuur (o.b.v. een prijsherzieningsformule). Deze prijsherzieningsformule laat toe dat de opdrachtnemer geen extra marges in zijn prijs voorziet voor onvoorspelbare prijsstijgingen in materialen (o.a. staal) en andere middelen (bv. lonen onderhoudspersoneel) bij de uitvoering van het onderhoud.

De onderhoudsvergoeding bedraagt dus **61,38 M€ x 3,5 % = 2,148 miljoen € per jaar** (excl. BTW) voor het eerste jaar.

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen op basis van bovenstaande overwegingen, de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. **6,445 miljoen euro per jaar** (exclusief btw).

### **Impact op de begroting door klassiek gefinancierde onderdelen van het project**

Verschillende projectonderdelen welke weliswaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project, worden echter niet via DBFM gefinancierd, maar via de jaarlijkse investeringsdotatie van De Lijn. Deze klassiek gefinancierde projectonderdelen hebben dus geen extra impact op de begroting van de Vlaamse Regering.

Alle prijzen zijn initieel opgemaakt op prijspeil van oktober 2021. Er wordt, zoals bij het DBFM-gedeelte van het project, een herziening toegepast om de prijzen op het peil van juni 2022 te brengen.

#### Seinsysteem in de af te werken tunnels

Het nieuw te installeren seinsysteem in de af te werken tunnels vormt een uitbreiding van het reeds bestaande, in de andere tunnels van het premetronetwerk aanwezige sein- en beveiligingssysteem. Omwille van redenen van integratie, eenvormigheid en veiligheid, wil De Lijn dit systeem volledig in eigen beheer houden, en is het niet opportuun dit aan DBFM-opdrachtnemer over te laten. Er zal een aparte opdracht uitgeschreven worden voor de implementatie van dit seinsysteem.

De kosten voor dit onderdeel worden geraamd op **5 miljoen euro** (excl. BTW, incl. herziening).

#### Aanpassingen aan configuratie LIVAN1

Het project kent een sterke interactie met de lopende DBFM-overeenkomst Livan 1. De te openen stations Drink en Morckhoven bevinden zich immers op de reeds in dienst zijnde lijn onder de Turnhoutsebaan en Herentalsebaan welke in het DBFM-project Livan 1 gerealiseerd werd. Er zullen onvermijdelijk aanpassingen nodig zijn aan de installaties. Alle exacte raakvlakken moeten nog in detail in beeld gebracht worden, maar hier kan bv. gedacht worden aan inpassing van spoorwissels, uitbreiding van de elektrische installaties, aanpassing van de rookafvoer, etc. Aangezien dit aanpassingen zijn aan de configuratie van Livan 1, zullen deze aanpassingen via een wijziging aan de DBFM-overeenkomst Livan 1 gerealiseerd worden.

De kosten voor deze aanpassingen worden momenteel geraamd op **625 000 euro** (excl. BTW, incl. herziening).

#### Verplaatsing nutsleidingen

//

Alhoewel de stations en tunnels reeds in ruwbouw aanwezig zijn, zullen er toch nog beperkte graafwerken nodig zijn in het openbaar domein, o.a. voor de realisatie van sommige stationstoegangen. Hiervoor zal het noodzakelijk zijn plaatselijk nutsleidingen te verleggen.

De kosten voor deze verplaatsingen worden momenteel geraamd op 125 000 **euro** (excl. BTW, incl. herziening).

Samenvatting

| Projectonderdeel                         | Bouwkost       |
|--|----------------|
| <b>Sein- en beveiligingssysteem</b>      | 5,00 M€        |
| <b>Aanpassingen configuratie Livan 1</b> | 0,625 M€       |
| <b>Verplaatsing nutsleidingen</b>        | 0,125 M€       |
|  |                |
| <b>TOTAAL</b>                            | <b>5,75 M€</b> |

**Exploitatiekosten**

De exploitatiekosten omvatten alle kosten die bij de exploitatie een rol spelen. In functie van de voorziene lijnen – die elk een specifieke amplitude, frequentie, snelheid en afstand hebben – worden de exploitatiekosten berekend. Hierin zitten de personeelskosten (chauffeurs), de kosten van energie, de onderhoudskosten van het rollend materieel en overheadkosten, zoals verzekeringskosten en de kostprijs van ondersteunend en administratief personeel vervat. De exploitatiekosten vangen aan vanaf het moment dat het project in gebruik genomen wordt (2027).

Huidige hypothesen voor de exploitatie<sup>4</sup> :

- De nieuwe premetrotunnel wordt bediend door een nieuwe of gewijzigde bestaande tramlijn met (waarschijnlijk) een traject vanaf Luchtbal P+R, via treinstation Luchtbal naar Sportpaleis en via de nieuwe premetrostations Stuivenberg en Willibrordus naar het premetrostation Astrid. Deze tramlijn krijgt een spitsfrequentie van 6' in beide richtingen. De rittijd bedraagt voor het geschetste tracé 21'. De exploitatiekost voor dit traject en deze frequentie bedraagt 2 mio €/jaar.

In het scenario waarbij zowel buslijn 23 en tramlijn 24 geïmpacteerd worden

- Buslijn 23 Noorderplaats – Dam – Schijnpoort – Stuivenberg – Centraal Station wordt ingekort tot Noorderplaats – Dam – Schijnpoort in dit scenario. De nieuwe premetrolijn neemt het resterend stuk ondergronds en sneller over.
- De bovengrondse tramlijn 24 Silsburg – Havenhuis wordt op het gedeelte Centraal Station – Silsburg afgeschaft.

kunnen de voorgestelde wijzigingen in exploitatie gerealiseerd worden zonder bijkomende operationele kosten.

Indien geopteerd wordt om in het kader van een dichter tramnet de bovengrondse tramlijn 24 te laten rijden blijft een extra exploitatiekost van 1,3 mio/jaar noodzakelijk.

Op dit moment is er nog geen definitief beeld van het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen. Bij de toewijzing van deze PPS-opdracht zal er meer duidelijkheid zijn over de exploitatie van het tramnet en zal een definitieve keuze worden gemaakt.

<sup>4</sup> Het tramnet wordt hertekend i.f.v. het Routeplan 2030. Zowel de bestemmingen van de tramlijnen, als de nummering ervan, zal nog grondig wijzigen. De genoemde lijnummers zijn deze zoals in gebruik op dit moment.







Bij investeringswaarde >50M€ <100M€:

| Output | Menu | EPC | DB | DBM | DBF | DBFM | DBFMO | Concessie |
|--------|------|-----|----|-----|-----|------|-------|-----------|
|--------|------|-----|----|-----|-----|------|-------|-----------|

Geschiktheid

Geschiktheidsscores

|        |     |     |     |     |     |     |     |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Totaal | 82% | 82% | 89% | 82% | 90% | 76% | 81% |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)

|               |     |     |     |     |     |     |     |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Overheid      | 80% | 84% | 91% | 84% | 91% | 81% | 88% |
| Investeerdere |     |     |     |     | 93% | 76% | 79% |
| Aannemere     | 94% | 91% | 91% | 91% | 85% | 74% | 74% |
| Financierere  |     |     |     | 82% | 92% | 74% | 79% |
| Eindgebruiker | 72% | 72% | 86% | 72% | 86% | 72% | 86% |

Bij investeringswaarde >100M€ <500M€:

| Output | Menu | EPC | DB | DBM | DBF | DBFM | DBFMO | Concessie |
|--------|------|-----|----|-----|-----|------|-------|-----------|
|--------|------|-----|----|-----|-----|------|-------|-----------|

Geschiktheid

Geschiktheidsscores

|        |     |     |     |     |     |     |     |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Totaal | 82% | 82% | 89% | 82% | 92% | 79% | 84% |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)

|               |     |     |     |     |     |     |     |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Overheid      | 80% | 84% | 91% | 84% | 91% | 81% | 88% |
| Investeerdere |     |     |     |     | 95% | 78% | 80% |
| Aannemere     | 94% | 91% | 91% | 91% | 97% | 86% | 86% |
| Financierere  |     |     |     | 82% | 94% | 76% | 81% |
| Eindgebruiker | 72% | 72% | 86% | 72% | 86% | 72% | 86% |

In feite geeft de investeringswaarde geen enorme verschillen.

- Voor een klassieke uitvoering (EPC) blijft dit steeds 82%.
- Voor DBM varieert dit van 85% tot 89%.
- Voor DBFM varieert dit van 87%, 90% tot 92%.

Men zou kunnen stellen dat bij het gebruik van het exacte bedrag, de DBFM nog steeds de beste score zal hebben die minstens 89% zou bedragen wat in feite een zeer hoge score is. De F component is tevens een waarborg voor een tijdige en kwaliteitsvolle realisatie wat net 1 van de meerwaarde van DBFM betreft. Indien men deze weglaat vervalt ook deze meerwaarde maar zal de opdrachtnemer nog steeds wel risico's incalculeren inzake het lange onderhoudsprogramma dat hij dient in te schatten bij zijn offerte.

De MKBA is inderdaad niet opnieuw geactualiseerd met de gestegen inschatting van de bouwprizen.

Volgende info kan gegeven worden mbt **projectspecifieke problematieken**:

- Ontwerpvrijheid is beperkt:
  - Deze beperking in ontwerpvrijheid is meegenomen in de AUV. Ze nog eens dubbel gaan doorrekenen lijkt niet correct.
  - Inzake de tunneluitrusting: Er wordt inderdaad een bepaalde standaardisatie nagestreefd maar dit staat niet gelijk aan geen vrijheid. Uitgangspunt is steeds om de eisen zo functioneel mogelijk te definiëren, en slechts specifieke materialen of technieken voor te schrijven indien dit echt nodig is en een voordeel biedt, bv. in het dagelijks gebruik door personeel van De Lijn.





Wat betreft de totale kost van 161,25 M€ (waarvan 107.5 investering en 53.75 onderhoud), moeten we een onderscheid maken in investering (incl (pre)financiering, bouwrisico's, timing, ...) en onderhoud (incl risico onbeschikbaarheid. Er is uitgegaan van cijfers van oa MIVB dat men qua onderhoud van traminfrastructuur rekening moet houden met een budget van 3.5 à 4% van de investeringswaarde. Voor de berekening nu, is gerekend met 3.5%. Aanvullend betreft het hier een raming en is dit niet gebaseerd op werkelijke offerteprijzen voor dit project waarbij de markt mogelijk nog extra kan spelen in een gunstige aanbieding.

Als het bestek klaar is, kan dit zeker voorgelegd worden. Belangrijk hierbij is dat we de principes hanteren uit eerdere projecten, incl lessons learned. Tevens wordt rekening gehouden met de ESR-neutraliteit die nagestreefd wordt.

### **Begrotingsakkoord:**

Conform artikel 31 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 ter uitvoering van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019 werd het begrotingsakkoord gevraagd op 29 juni 2022 .

Het begrotingsakkoord werd verleend op 14 juli 2022 .

### **B. ESR-TOETS**

De Opdracht zal middels een DBFM-overeenkomst ESR-neutraal worden gestructureerd.

Opdat de DBFM-overeenkomsten ESR-matig bij de private partij zou worden gelegd (en de investeringskost slechts gespreid een impact zou hebben op de overheidsbegroting), is vereist dat de private partij instaat voor het merendeel van de risico's verbonden aan de te realiseren infrastructuur.

Eurostat, de statistische autoriteit van de Europese Commissie, onderkent hiervoor drie risicocategorieën die het uitgangspunt vormen voor de ESR-analyse, m.n. (i) het bouwrisico, (ii) het beschikbaarheidsrisico en (iii) het vraagrisico. Als algemene regel geldt dat de infrastructuur niet integraal bij oplevering in de overheidsbalans dient te worden opgenomen wanneer de private partij enerzijds het bouwrisico en anderzijds het beschikbaarheids- of het vraagrisico draagt.

De DBFM-overeenkomst laat toe zowel het bouwrisico als het beschikbaarheidsrisico bij de private partner te leggen. Wat het bouwrisico betreft, betekent dit dat in de DBFM-overeenkomst wordt voorzien dat de initieel aanbestede bouwkost niet mag worden overschreden en dat, wanneer deze toch zou worden overschreden, de meerkost – onverminderd eventuele gevallen van overmacht – integraal door de private partij moet worden gedragen. Daarenboven wordt contractueel voorzien dat de private partij pas Beschikbaarheidsvergoedingen ontvangt vanaf het moment van afgifte van het respectievelijke Beschikbaarheidscertificaat (i.e. het proces verbaal van voorlopige oplevering). De afgifte van het Beschikbaarheidscertificaat impliceert de conforme oplevering van de infrastructuur (m.n. dat aan alle contractueel opgelegde technische opleveringseisen of “specificaties” is voldaan).

Eens de infrastructuur werd opgeleverd staat de private partij ervoor in om deze, voor de duur van de DBFM-overeenkomst, beschikbaar te houden en te onderhouden voor De Lijn. Indien de private partij niet aan de contractuele prestatie-eisen voldoet zal een contractueel sanctiemechanisme van Boetepunten of Beschikbaarheidskortingen in werking treden dat afhankelijk van de ernst van de tekortkoming de integrale Beschikbaarheidsvergoeding kan aantasten, dan wel aanleiding kan geven tot een vroegtijdige beëindiging. Hierdoor wordt ook het beschikbaarheidsrisico bij de private partij gealloceerd.

////////////////////////////////////

De DBFM-overeenkomst wordt voor advies voorgelegd aan INR/Eurostat.

**C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

Deze nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

**D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

De stad Antwerpen heeft beslist om aan het station Stuivenberg een fietsenstalling te realiseren, op te nemen in de buiten configuratie van het project. De kosten hiervoor zijn ten laste van de stad Antwerpen, en worden geraamd op ca. 200.000 EUR (excl. BTW).

**4. VERDER TRAJECT**

Hieronder wordt kort aangegeven wat de verdere planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata) is met betrekking tot het project.

- Beslissing van de Vlaamse Regering omtrent de selectie als PPS-project en de opstart van de plaatsingsprocedure;
- Zomer 2022 : Publicatie van de selectieleidraad met oproep tot kandidatuurstelling;
- Einde 2022 : beslissing door de Raad van Bestuur van De Lijn omtrent de geselecteerde kandidaten;
- Begin 2023 : voorleggen voor advies aan IF van het bestek voorafgaand aan agendering op de Raad van Bestuur
- Begin 2023 : goedkeuring door de Raad van Bestuur van De Lijn van het bestek en uitsturen van het bestek aan de geselecteerde kandidaten;
- Voorjaar 2024 : goedkeuring door de Raad van Bestuur van De Lijn van de gunning aan de kandidaat met de economisch meest voordelige offerte;
- Zomer 2024 : Beslissing van de Vlaamse Regering omtrent de gunning van de opdracht;
- Najaar 2024 : contractsluiting met de private partij;
- Eind 2024 : aanvang van de opdracht, begin 2025 start der werken;
- Eind 2025 : station Drink open voor reizigers
- Zomer 2026 : station Morckhoven open voor reizigers
- Eind 2026 : de tunnels Kerkstraat-Pothoekstraat in dienst en de stations Stuivenberg en Willibrordus open voor reizigers.

**5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

Mits voldaan wordt aan de voorwaarden, geformuleerd in het akkoord van 14 juli 2022 van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, beslist de Vlaamse Regering :

- 1) Het project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" definitief te selecteren als Vlaams PPS-project;
- 2) Haar definitieve akkoord voor de opstart van de DBFM-plaatsingsprocedure voor het project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" te verlenen aan de hand van het voorgelegde selectiedossier;
- 3) dat de geraamde jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen van het DBFM-project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" zullen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW.

////////////////////////////////////

