Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

DBFM-project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat"

Samenvatting
Deze nota behandelt het DBFM-project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat", m.n. :
- De goedkeuring van de Biedingsleidraad en van het ontwerp van DBFM-overeenkomst;
- De goedkeuring van de doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest;

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Voorliggende nota heeft betrekking op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, beleidsveld Gemeenschappelijk vervoer.

De nota geeft uitvoering aan de beleidsnota, i.c. aan :
- Strategische doelstelling 2 : het inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer
  - Operationele doelstelling 2.2 : Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 (VR 2021 1510 DOC.1157/1)

Op 15 oktober 2021 besliste de Vlaamse Regering :
1) haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW een aantal projecten verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-project, waaronder het DBFM-project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat";
2) haar definitieve akkoord voor de opstart van individuele DBFM-plaatsingsprocedures en selectie als Vlaams PPS-project/programma te verlenen na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project. Deze analyse heeft betrekking op de tot dan gekende risico's, de gunstigheid van de projectkarakteristieken en context voor een DBFM-uitvoering, de doorlopen voorbereiding, de financiële gevolgen op korte en lange termijn en de vraag of een DBFM-aanbesteding nog steeds meerwaarde kan leveren ten opzichte van andere

uitvoeringsvormen. Deze analyse dient de conformiteit van het individuele project of programma met de artikels 3 en 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's aan te tonen. Op dat moment kan ook nog worden beslist niet door te gaan met de uitvoeringsvorm DBFM;

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

<u>Beslissing van de Raad van Bestuur van De Lijn van 20 april 2022</u>

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;

<u>Beslissing van de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 (VR 2022 1507 DOC.0838/1BIS)</u>

Op 15 juli 2022 besliste 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.
4) de minister van mobiliteit en openbare werken te gelasten om na te gaan bij de definitieve beslissing over het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen of de eventuele wijzigingen in exploitatiekosten van het DBFM-project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" kunnen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW
5) de minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de opdracht aan De Lijn om de gunningsleidraad voor advies aan IF voor te leggen vooraleer te agenderen op de Raad van bestuur;
6) de minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

<u>Beslissing van de Raad van Bestuur van De Lijn van 18 januari 2023</u>

Op 18 januari 2023 besliste de Raad van Bestuur :

1) volgende kandidaten te selecteren voor de ingebruikname premetrotunnels Kerkstraat – Pothoekstraat en afwerking van vier stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink, Morckhoven):
    - MOBILITY THROUGH METRO (MTM) NV i.o.
    - TM Via T Stad Tunnel i.o.
    - TM PREKERK i.o.

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. 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.

Selectiefase

Op 20 juli 2022 werd het aankondigingsbericht voor de nieuwe gunningsprocedure voor de Opdracht gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en het Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie. De kandidaten dienden hun aanvraag tot deelneming uiterlijk op 17 oktober 2022 om 10u00 in te dienen.

Er werden 3 tijdige aanvragen tot deelneming ingediend.

De kandidaten nemen telkens de vorm aan van een combinatie van ondernemers in de zin van artikel 8, §2 van de wet inzake overheidsopdrachten van 17 juni 2016. De leden van de kandidaten worden hieronder achtereenvolgens weergegeven:

KANDIDAAT 1: MOBILITY THROUGH METRO (MTM) NV i.o.
9032 Wondelgem
bestaande uit volgende leden:
- PPPConnect BV
- Denys NV
- Imtech Belgium NV

KANDIDAAT 2: TM Via T Stad Tunnel SPV i.o.
9308 Hofstade – Aalst
bestaande uit volgende leden:
- Willemen Project Finance NV
- Fabricom NV (Equans)
- Frateur – De Pourcq NV
- Taveirne NV

KANDIDAAT 3: TM PREKERK SPV i.o.
2550 Kontich
bestaande uit volgende leden:
- Jan De Nul NV
- Strukton Rail NV

De kandidatuur van elke combinatie werd aanvaard en zij zullen allen worden uitgenodigd tot het indienen van een eerste offerte voor de Opdracht van zodra alle besteksdocumenten daartoe beschikbaar zijn.

Biedingsleidraad & Gunningscriteria

Het ontwerp van de Biedingsleidraad voor de gunningsprocedure voor de Opdracht is als Bijlage 1 aan deze nota toegevoegd.

De opdracht zal worden geplaatst bij de inschrijver met de economisch meest voordelige offerte, rekening houdend met de volgende gunningscriteria en wegingscoëfficiënten:

GUNNINGSCRITERIUM 1: FINANCIEEL CRITERIUM (60 PUNTEN)

Het Financieel Criterium wordt beoordeeld op basis van de som van de netto contante waarde van de Totale Beschikbaarheidsvergoeding van de betrokken Fasen ("Netto Contante Waarde" of "NCW").

Deze Netto Contante Waarde wordt berekend op basis van de verschuldigde bedragen in elk kalenderkwartaal en met een discontofactor van 1,00 % per kwartaal (ca. 4,00 % op jaarbasis):

GUNNINGSCRITERIUM 2: TECHNISCH CRITERIUM (40 PUNTEN)

De ingediende Offertes zullen op basis van het technisch criterium (40 punten) worden beoordeeld aan de hand van drie subcriteria met de hiernavolgende weging:

- Ontwerp en uitvoering (20 punten);
- Onderhoud (10 punten);
- Projectmanagement (10 punten).

B. KRIJTLIJNEN DBFM-OVEREENKOMST

De DBFM-overeenkomst voor het Project regelt zowel het gedeelte Configuratie als het (qua bouwkost uiterst beperkte en louter aanhorige) gedeelte Buiten Configuratie. Vanaf de afgifte van het Beschikbaarheidscertificaat geldt een 25-jarige onderhoudsplicht (behalve voor de Buiten Configuratie waarvoor enkel in een waarborgperiode van twee jaar is voorzien) en is de Opdrachtgever gedurende 25 jaar een prestatiegebonden Beschikbaarheidsvergoeding verschuldigd per kwartaal.

Het ontwerp van de DBFM-overeenkomst voor de Opdracht is als Bijlage 2 aan deze nota toegevoegd.

Uitgangspunt: ESR-neutraal standaardmodel

Er wordt toepassing gemaakt van het intussen standaard geworden model van DBFM-overeenkomst dat ook in de andere DBFM-projecten van De Lijn wordt gebruikt en dat in de markt goed is gekend.

Het project is op een ESR-neutrale wijze gestructureerd. De taken- en risico-allocatie in de DBFM-overeenkomst is dan ook op deze ESR-neutraliteitsvereiste gealigneerd, en is marktconform.

Timing (artt. 4 en 5 DBFM)

Het project is opgedeeld in verschillende projectonderdelen, met name drie Fasen die parallel zullen worden uitgevoerd. Voor de drie Fasen geldt één gezamenlijke aanvangsdatum en één gezamenlijke aanvangsgarantie.

Aangezien de Fasen niet gelijktijdig zullen worden afgerond, wordt voor elke Fase een afzonderlijke Geplande Beschikbaarheidsdatum en Beschikbaarheidscertificaat (met een afzonderlijke Beschikbaarheidsvergoeding) voorzien. Na afgifte van het Beschikbaarheidscertificaat begint voor die Fase een 25-jarige onderhoudstermijn te lopen.

Betalingsmechanisme en doorbetalingsverbintenis (Bijlage 2, Deel 1 DBFM)

Alle kosten, zowel voor de Configuratie als de Buiten Configuratie, worden vergoed door middel van beschikbaarheidsvergoedingen. Deze worden voor iedere Fase betaald vanaf de afgifte van het betrokken Beschikbaarheidscertificaat en dit voor een periode van 25 jaar (het moment waarop de onderhoudswerken zullen zijn afgerond).

Net als in andere recente Vlaamse PPS-projecten (waaronder DBFM-project Wissenhage van De Lijn en DBFM-project Verhoging Bruggen Albertkanaal van De Werkvennootschap) is een doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaamse Gewest opgenomen om de nakoming van de betalingsverplichtingen t.a.v. de opdrachtnemer te garanderen ter bescherming van de financierbaarheid van het Project. De DBFM-overeenkomst zal, voor doeleinden van deze doorbetalingsverbintenis, ook door het Vlaamse Gewest moeten worden ondertekend.

Prijsherziening (artt. 6.8 en 6.9 DBFM)

Gelet op de onvoorspelbare evolutie van de materiaalprijzen en de lange duurtijd van de overeenkomst, wordt zowel gedurende de bouwfase als gedurende de gebruiksfase voorzien in een indexatiemechanisme. Deze indexatie kan zowel positief als negatief zijn, en is ESR-neutraal zolang de formule is gebaseerd op courant gebruikte en objectief controleerbare indices en parameters.

Sanctiemechanisme (Bijlage 2, Delen 2 en 3 DBFM)

Het voorziene sanctiemechanisme is marktconform en in overeenstemming met de ESR-vereisten. Enerzijds wordt voorzien in een forfaitair boetepuntensysteem voor het niet-naleven van de prestatie-eisen, en anderzijds wordt voorzien in pro-rata kortingen op de beschikbaarheidsvergoeding in geval van onbeschikbaarheid van de infrastructuur (d.w.z. in functie van een verlies aan plaatskilometers en/of het aantal sluitingsuren van de stations omwille van gebreken die aan de Opdrachtnemer toerekenbaar zijn).

Vergoeding bij vroegtijdige beëindiging (art. 12 DBFM)

De bepalingen rond vergoeding in geval van vroegtijdige beëindiging zijn de standaardbepalingen voor DBFM-projecten, gebaseerd op ESR-neutraliteit.

C. DOORBETALINGSVERBINTENIS

Voor de goede orde wordt er op gewezen dat het herfinancieringsdecreet van 24 april 2009 en het bijhorende uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 niet van toepassing zijn op dit project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat". De toepassingstermijn van dat decreet en bijhorend uitvoeringsbesluit, die onder meer in een doorbetalingsverbintenis voorzagen, zijn inmiddels verstreken.

Naar verwachting is het voor vreemd vermogensverschaffers (en in het bijzonder buitenlandse banken) evenwel nog steeds van cruciaal belang dat de uitvoering van de contractuele betalingsverplichtingen onder de DBFM-overeenkomst van De Lijn wordt gewaarborgd door het Vlaams Gewest. Middels een contractuele borgstelling vanwege het Vlaams Gewest kunnen de vreemd vermogensverschaffers aan het project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” hetzelfde gunstige kredietprofiel toekennen alsof het een DBFM-overeenkomst betreft die rechtstreeks door het Vlaams Gewest zelf als contractuele opdrachtgever zou worden gesloten.

Inmiddels is door Eurostat bevestigd dat dergelijke doorbetalingsverbintenis in de DBFM-

overeenkomst geen verschuiving veroorzaakt van risico's of voordelen (het Vlaams Gewest borgt louter de uitvoering van betalingsverplichtingen van De Lijn indien en in de mate dat De Lijn hieraan niet zelf uitvoering geeft of kan geven terwijl daartoe wel een contractuele verplichting bestaat) en derhalve geen impact heeft op de statistische behandeling van het project aangezien De Lijn deel uitmaakt van de consolidatiekring van de Vlaamse Overheid (zie ook Eurostat Guide to the Statistical Treatment of PPPs, september 2016, Chapter 3, Theme 14.5, p. 124). Om bovenstaande redenen is er in het huidig ontwerp van de DBFM-overeenkomst voor het project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" thans voorlopig volgende clausule opgenomen:

[Doorbetalingsverbintenis – ONDER ALLE VOORBEHOUD]

a) Door ondertekening van deze Overeenkomst gaat het Vlaams Gewest een Doorbetalingsverbintenis aan voor de nakoming door de Opdrachtgever van alle betalingsverplichtingen t.a.v. de Opdrachtnemer krachtens deze Overeenkomst. Deze Doorbetalingsverbintenis blijft gelden in het geval van elke eventuele volgende overdracht van de Overeenkomst overeenkomstig artikel 20.5.

b) Kennisgevingen aan het Vlaams Gewest gebeuren per aangetekend schrijven en worden gericht aan de Vlaams Minister bevoegd voor begroting.

c) Het Vlaams Gewest verklaart uitdrukkelijk en zonder enig voorbehoud te verzaken aan: i) het voorrecht van uitwinning voorzien in de artikelen 2021 en 2022 van het oud Burgerlijk Wetboek; ii) het voordeel van artikel 2037 van het oud Burgerlijk Wetboek waardoor het Vlaams Gewest zou zijn ontslagen wanneer zij door toedoen van de Opdrachtnemer niet meer in de rechten, hypotheken en voorrechten van de Opdrachtnemer kan treden.

d) Het Vlaams Gewest is gebonden door elke gerechtelijke beslissing die naar aanleiding van om het even welke betwisting omtrent het bestaan, de interpretatie of de uitvoering van de Overeenkomst wordt genomen, op voorwaarde dat haar van die betwisting per deurwaardersexploot kennis werd gegeven binnen de termijn die voor het verschijnen op de rechtszitting is gesteld. Het Vlaams Gewest kan tussenkomen zo zij het wenselijk acht. De beslissing heeft voor het Vlaams Gewest kracht van gewijsde.

e) Indien en in de mate de Opdrachtgever een verbintenis die het voorwerp uitmaakt van de Doorbetalingsverbintenis niet nakomt conform de bepalingen en binnen de termijnen van deze Overeenkomst, is de Opdrachtnemer gerechtigd om in het kader van de Doorbetalingsverbintenis een verzoek te richten aan het Vlaams Gewest om deze verbintenis te betalen (een Verzoek). Dit Verzoek moet aan alle voorwaarden voldoen zoals beschreven in de definitie onder Bijlage 1, Deel 1.

Binnen uiterlijk 1 maand na het Verzoek overeenkomstig e), maakt de Vlaamse Regering aan de Opdrachtnemer bekend of het Verzoek wordt ingewilligd en kan worden overgegaan tot de betaalbaarstelling. De beslissing om het Verzoek tot afroep niet in te willigen kan slechts worden genomen indien één of meer van volgende omstandigheden zich hebben voorgedaan:

1° de Opdrachtnemer heeft onjuiste verklaringen afgelegd of overhandigd;
2° de Opdrachtnemer heeft gehandeld in strijd met deze Overeenkomst;
3° de Opdrachtnemer blijft in gebreke aan te tonen dat de vereisten voor de afroep van de Doorbetalingsverbintenis, zoals bepaald in deze Overeenkomst, zijn voldaan.

Een identieke clausule werd, om exact dezelfde reden, in andere recente Vlaamse PPS-projecten (waaronder DBFM-project Wissenhage van De Lijn en DBFM-project Verhoging Bruggen Albertkanaal van De Werkvennootschap) ook opgenomen in de DBFM-Overeenkomst.

Er wordt om bovenstaande redenen dan ook aan de Vlaamse regering voorgesteld om principieel akkoord te gaan dat De Lijn in de finale versie van de DBFM-overeenkomst voor het project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" een clausule voorziet op grond waarvan het Vlaams Gewest zich borg stelt voor de nakoming door De Lijn van alle betalingsverplichtingen die zij ten aanzien van de opdrachtnemer (of diens rechtsopvolger) op zich neemt krachtens de DBFM-overeenkomst.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Impact op de begroting door het DBFM-project

DBFM-projecten die ESR-neutraal zijn, hebben geen impact op de schuldpositie van de Vlaamse Regering.

De beschikbaarheidsvergoedingen voor de DBFM-projecten zullen uiteraard wel wegen op de jaarlijkse budgetten.

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).

Actualisatie van de geraamde bouwkost van het DBFM-project

In de nota aan de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 werd een geraamde bouwkost vermeld van 61,38 miljoen euro (exc. BTW). Dit bedrag is tot stand gekomen door de raming uit fase Voorontwerp (49,10 miljoen euro) te indexeren met een globale factor van 25%, op basis van in de bouw gangbare herzieningsformules, welke o.a. rekening houden met loonkost en materiaalkost.

In het afgelopen jaar werd het Voorontwerp verder uitgewerkt tot een Referentieontwerp, met bijhorende geactualiseerde raming. Deze raming van de bouwkost bedraagt heden 66,27 miljoen euro (excl. BTW).

De toegenomen kosten van fase Voorontwerp naar fase Referentieontwerp zijn een gevolg van verschillende redenen :

- Actualisatie van de prijzen
- Verdere technische uitwerking van het dossier
- Ontwerpaanpassingen

Prijsactualisatie

Bij opmaak van de raming van het referentieontwerp is besloten om een prijsactualisatie toe te passen op de raming van het voorontwerp (met prijspeil oktober 2021). Deze actualisatie is op twee manieren gebeurd.

- Ten eerste is er voor een aantal posten een marktbevraging geweest. Zodoende is er in fase Referentieontwerp gewerkt met actuele prijzen, waarbij er van uit mag gegaan worden dat de huidige marktsituatie de prijzen mee bepaald heeft. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de roltrappen, waaruit gebleken is dat de prijzen meer dan het dubbel zijn dan initieel in Voorontwerp aangenomen.

- Ten tweede is gebruik gemaakt van een prijsherzieningsformule, op basis van uurlonen en materiaalkosten, gebaseerd op de gangbare indexen, waarbij nogmaals een onderscheid gemaakt wordt tussen een algemene materiaalkost en de kost van staal. Dit geeft aanleiding tot twee herzieningscoëfficienten, één gebaseerd op de staalprijzen, nl. 1,2671, en één gebaseerd op de algemene materiaalkost, nl. 1,1802. Deze coëfficiënten zijn vervolgens

selectief toegepast op de betreffende posten uit de meetstaat. De impact van de staalprijs is bv. zeer goed merkbaar in de posten m.b.t. technieken (koperkabel e.d) of de railinfra (sporen).

Verdere technische uitwerking
Naarmate het ontwerp vordert, wordt er ook meer technisch uitgewerkt, waardoor bepaalde ingrepen beter in beeld komen, en mogelijk toch complexer of omvangrijker (en dus duurder) blijken dan eerst gedacht. Dit is inherent aan een verdere detaillering van een project doorheen de verschillende fasen.

O.a. voor bepaalde technische aspecten van de elektromechanische uitrusting is dit het geval, maar zeker ook voor de structurele werken die nodig zijn, en dan voornamelijk in de stations Stuivenberg en Morkhoven. In fase Voorontwerp werden nog bepaalde aannames of vereenvoudigingen gedaan, maar wat nu in detail bekeken werd en toch complexer blijkt te zijn dan initieel ingeschat. Zo werd er in fase Referentieontwerp een gedetailleerde studie omtrent de aanwezige en bestaande betonstructuren gevoerd, wat tot het inzicht geleid heeft dat er toch meer ingrijpende structurele werken nodig zijn op verschillende plaatsen.

Ook zijn er marktbevragingen geweest omtrent mogelijke uitvoeringswijzen of -moeilijkheden welke zich kunnen voordoen bij bepaalde grotere werken, zoals de bijkomende schacht op Stuivenberg, of de werken aan de toegangen te Morkhoven. Die gesprekken hebben geleid tot een keuze voor een bepaalde uitvoeringswijze in deze fase, die weliswaar duurder kan zijn, maar ook aanzienlijk minder risico's meebrengt (zoals bv. uitgravingen met geen, of zo min mogelijk, bemalingen).

Ontwerpaanpassingen
Er is op enkele plekken sprake van een ontwerpaanpassing, in die zin dat het ontwerp t.o.v. het Voorontwerp eerder ingrijpend aangepast wordt. Concreet gaat het over :

- De vloerplaten welke voorzien worden om latere bovengrondse ontwikkelingen boven de stationstoegangen mogelijk te maken. Deze latere afbouw van de kavels is een voorwaarde die de stad Antwerpen opgelegd heeft, en heeft m.n. betrekking op de stations Stuivenberg en Drink. In Voorontwerp was hier een relatief lichte dakstructuur voorzien, nu wordt rekening gehouden met een betonstructuur welke bovenliggende appartementen moet kunnen dragen, zonder dat er nog werken nodig zijn in de onderliggende station (en dus in principe zonder hinder voor de reizigers).

- De aanpassing aan de liftconstructie op het station Drink. Na veelvuldig overleg met de stad Antwerpen en de gebouwbeheerder van het gebouw dat ter plaatse van het station reeds overbouwd is, is gebleken dat de voorziene lift op een andere plaats moet ingeplant worden dan initieel ingetekend. Deze gewijzigde locatie brengt echter ingrijpende ondergrondse werken met zich mee, aangezien de liftput nu op een plaats moet komen waar heden nog geen ruimte voorzien is.

SAMENGEVAT

Raming bouwkost (excl. BTW)

Projectonderdeel	Fase Voorontwerp	Nota Vlaamse Regering 15-07-22	Fase Referentieontwerp
Station Stuivenberg	10,20 M€	12,75 M€	15,43 M€
Station Willibrordus	6,60 M€	8,25 M€	8,51 M€
Station Drink	6,80 M€	8,50 M€	9,86 M€
Station Morckhoven	10,50 M€	13,13 M€	14,98 M€
Afwerking tunnels	15,00 M€	18,75 M€	17,49 M€
TOTAAL	**49,10 M€**	**61,38 M€**	**66,27 M€**

Conclusie: er wordt kennis genomen van prijsaanpassingen en de redenen hieromtrent

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor investering over 25 jaar (Investeringsvergoeding)

De totale jaarlijkse Investeringsvergoeding voor het project "Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat" is gebaseerd op de bouwkost. De geactualiseerde bouwkost heeft dus een impact op de geraamde Beschikbaarheidsvergoedingen.

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. Gelet op de onvoorspelbare evolutie van de materiaalprijzen en de lange duurtijd van de overeenkomst, wordt zowel gedurende de bouwfase als gedurende de gebruiksfase voorzien in een indexatiemechanisme.

De geactualiseerde investeringsvergoeding bedraagt dus **66,27 M€ x 7 % = 4,639 miljoen € per jaar** (excl. BTW) voor het eerste jaar.

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. Zoals reeds vermeld wordt ook hierop een indexatiemechanisme toegepast.

De geactualiseerde onderhoudsvergoeding bedraagt dus **66,27 M€ x 3,5 % = 2,319 miljoen € per jaar** (excl. BTW) voor het eerste jaar.

De totale kost aan beschikbaarheidsvergoedingen bedraagt **173,925 miljoen €** (excl. BTW en prijsherziening) over de periode van 25 jaar.

Conclusie: Zoals opgenomen in de beslissing van 15 juli 2022 zullen de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen van het DBFM project Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW

Operationele kosten

De operationele kosten omvatten enerzijds de exploitatiekosten, anderzijds de onderhoudskosten.

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 hypotheses voor de exploitatie[1]:

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 hoge frequentie in beide richtingen. De rittijd bedraagt voor het geschetste tracé 21 minuten.

In de nota aan de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 werd voor deze tramlijn een geraamde jaarlijkse exploitatiekost vermeld van 2 miljoen euro (excl. BTW). Deze raming werd opgemaakt in het kader van de initiële MKBA voor dit project, en dateert van maart 2019. Na actualisatie (op basis van de gezondheidsindex[2]) bedraagt deze raming 2,335 miljoen euro.

De indienstname van de nieuwe tunnels met de nieuwe (of gewijzigde) tramlijn heeft een impact op de bovengrondse bus- en trambediening. Volgens huidige inzichten:

- Dient buslijn 23 Noorderplaats – Dam – Schijnpoort – Stuivenberg – Centraal Station geheroriënteerd te worden waarbij de nieuwe premetrolijn het stuk Schijnpoort – Centraal station ondergronds overneemt; dit betekent een besparing van 875 000 euro
- Wordt de bovengrondse tramlijn 24 Silsburg – Havenhuis op het gedeelte Stenenbrug – Silsburg afgeschaft; ook dit betekent een besparing van 875 000 euro;

EXPLOITATIEKOST (prijspeil mei 2023)	**€/jaar**
Meerkost exploitatie tunnel Kerkstraat - Pothoekstraat	€ 2 335 000
Heroriëntatie buslijn 23	-€ 875 000
Inkorting tramlijn 24	-€ 1 022 000
TOTALE BIJKOMENDE JAARLIJKSE EXPLOITATIEKOST	**€ 438 000**

Conclusie: Op dit moment is er echter 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.

Onderhoudskosten

In een DBFM-contract wordt het onderhoud gedurende de contractduur uitgevoerd door de opdrachtnemer. Echter, voor de projectonderdelen die niet tot de DBFM-opdracht behoren, zal De Lijn dus zelf in moeten staan voor het regulier onderhoud. Dit is m.n. het geval voor het seinsysteem. Daarnaast staat De Lijn ook in voor de gewone reiniging van de stations, via haar lopende contracten.

Voor het seinsysteem kan de jaarlijkse onderhoudskost begroot worden op 3,5 % van het investeringsbedrag, ofwel 175 000 euro per jaar

[1] 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 lijnnummers zijn deze zoals in gebruik op dit moment.

[2] Aangezien de exploitatiekost voor een groot aandeel bepaald wordt door loonkost, is hier voor een actualisatie op basis van de gezondheidsindex gekozen

Voor de reiniging van de stations kan een bedrag ingeschat worden[3] van ca. 200 000 euro per jaar

ONDERHOUDSKOST (prijspeil mei 2023)	€/jaar
Onderhoud seinsysteem	€ 175 000
Reiniging vier nieuwe stations	€ 200 000
TOTALE BIJKOMENDE JAARLIJKSE ONDERHOUDSKOST	**€ 375 000**

Investeringen in rollend materieel

De aankoop van bijkomende nieuwe trams en bijhorende stallingscapaciteit zijn niet mee opgenomen in deze nota en is afhankelijk van het te definiëren tramnet .

Advies IF:

Door de Inspectie van Financiën werd een advies verleend op 23 juni 2023 met kenmerk GDR/2023002538.

IF adviseert het voorstel gunstig mits rekening te houden met de opmerkingen die onder punt 3 van het advies. Naar aanleiding daarvan worden hieronder de kosten buiten configuratie toegelicht:

Zoals reeds in de nota aan de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 aangegeven, zijn er verschillende projectonderdelen welke weliswaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project, maar die geen deel (kunnen) uitmaken van het DBFM-project. Deze worden dus niet via DBFM gefinancierd, maar moeten via een éénmalige bijkomende investeringsdotatie vanuit MOW aan De Lijn voorzien worden in 2024.

<u>Seinsysteem in de af te werken tunnels</u>
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 heden geraamd op 5 miljoen euro.

<u>Aanpassingen aan configuratie LIVAN1</u>
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 reeds aanwezige installaties. 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.

<u>Verplaatsing nutsleidingen</u>
Alhoewel de stations en tunnels reeds in ruwbouw aanwezig zijn, zullen er toch nog beperkte graaf- en grondwerken 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.

[3] Op basis van cijfers uit de huidige kuiscontracten.

Kunstintegratie in de stations

In overeenstemming met het decreet van 1 maart 2019 houdende de realisatie van kunstopdrachten voor gebouwen van openbare diensten, zal in de vier te openen stations een kunstintegratie voorzien worden. Het regels voor het bedrag van deze kunstintegratie zijn in het decreet vastgelegd, en bedraagt 300 000 euro.

Samenvatting delen buiten configuratie

Projectonderdeel	**Bouwkost**
Sein- en beveiligingssysteem	5,00 M€
Aanpassingen configuratie Livan 1	0,625 M€
Verplaatsing nutsleidingen	0,125 M€
Kunstintegratie	0,300 M€
TOTAAL	**6,05 M€**

Ten slotte bedragen de (reeds grotendeels vastgelegde) studiekosten voor dit dossier 2.339.797 euro.

Aanvullend wordt hierbij bevestigd dat vóór gunning (her)bevestiging aan het INR zal gevraagd worden met het oog op de ESR-neutraliteit.

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 … .

Het begrotingsakkoord werd verleend op … .

B. ESR-TOETS

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

Er wordt toepassing gemaakt van het intussen standaard geworden model van DBFM-overeenkomst dat ook in de andere DBFM-projecten van De Lijn wordt gebruikt en dat in de markt goed is gekend.

Het project is op een ESR-neutrale wijze gestructureerd. De taken- en risico-allocatie in de DBFM-overeenkomst is dan ook op deze ESR-neutraliteitsvereiste gealigneerd, en is marktconform.

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. 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.

Er werd nog geen advies gevraagd aan het Instituut voor Nationale Rekeningen omtrent de ESR-neutraliteit van de juridische structuur van dit project. Voor de gunning van de opdracht aan een opdrachtnemer, zal het dan voorliggende DBFM-contract voor de bevestiging van de ESR-neutraliteit worden voorgelegd aan het INR.

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

In de nota aan de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 was opgenomen dat de stad Antwerpen beslist had om aan het station Stuivenberg een fietsenstalling te realiseren, op te nemen in de buiten configuratie van het project. In tegenstelling tot de toenmalige inzichten, zal de stad Antwerpen niet meer participeren in de bouw, maar zal zij een ruimte van De Lijn huren in het station, die zij verder zal inrichten en exploiteren als fietsenstalling.

Het voorliggende voorstel van beslissing heeft dus geen impact op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

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

- 2023 kw. 3 : Verdeling bestek aan geselecteerde kandidaten
- 2023 kw. 4 : Ontvangst Eerste Offertes
- 2024 kw. 1 : Omgevingsvergunningsprocedure
- 2024 zomer : Ontvangst BAFO
- 2024 kw. 4 : Gunning & contract close
- 2025 kw. 1 : Start werken
- 2026 kw. 1 : Opening station Drink
- 2026 kw. 3 : Opening station Morkhoven
- 2027 kw. 1 : Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1) Haar goedkeuring te verlenen aan het ontwerp van Biedingsleidraad en DBFM-overeenkomst, en aan de verderzetting van de aanbestedingsprocedure;

2) Er principieel mee akkoord te gaan dat De Lijn in de finale versie van de DBFM-overeenkomst voor het project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” een clausule voorziet op grond waarvan het Vlaams Gewest zich borg stelt voor de nakoming door De Lijn van alle betalingsverplichtingen die zij ten aanzien van de opdrachtnemer (of diens rechtsopvolger) op zich neemt krachtens de DBFM-overeenkomst.

3) In te stemmen met de geactualiseerde raming en de hieruit voortvloeiende Beschikbaarheidvergoedingen die opgevangen worden binnen het beleidsdomein MOW;

4) de minister van mobiliteit en openbare werken te gelasten om na te gaan bij de definitieve beslissing over het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen of de eventuele wijzigingen in exploitatiekosten van het DBFM-project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” kunnen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
1) Ontwerp van Biedingsleidraad;
2) Ontwerp van DBFM-overeenkomst;
3) Het advies van de Inspectie van Financiën;
4) Het begrotingsakkoord.