

Deze nota behelst het vervolg op voormelde elementen in de beslissing van 15 oktober 2021.

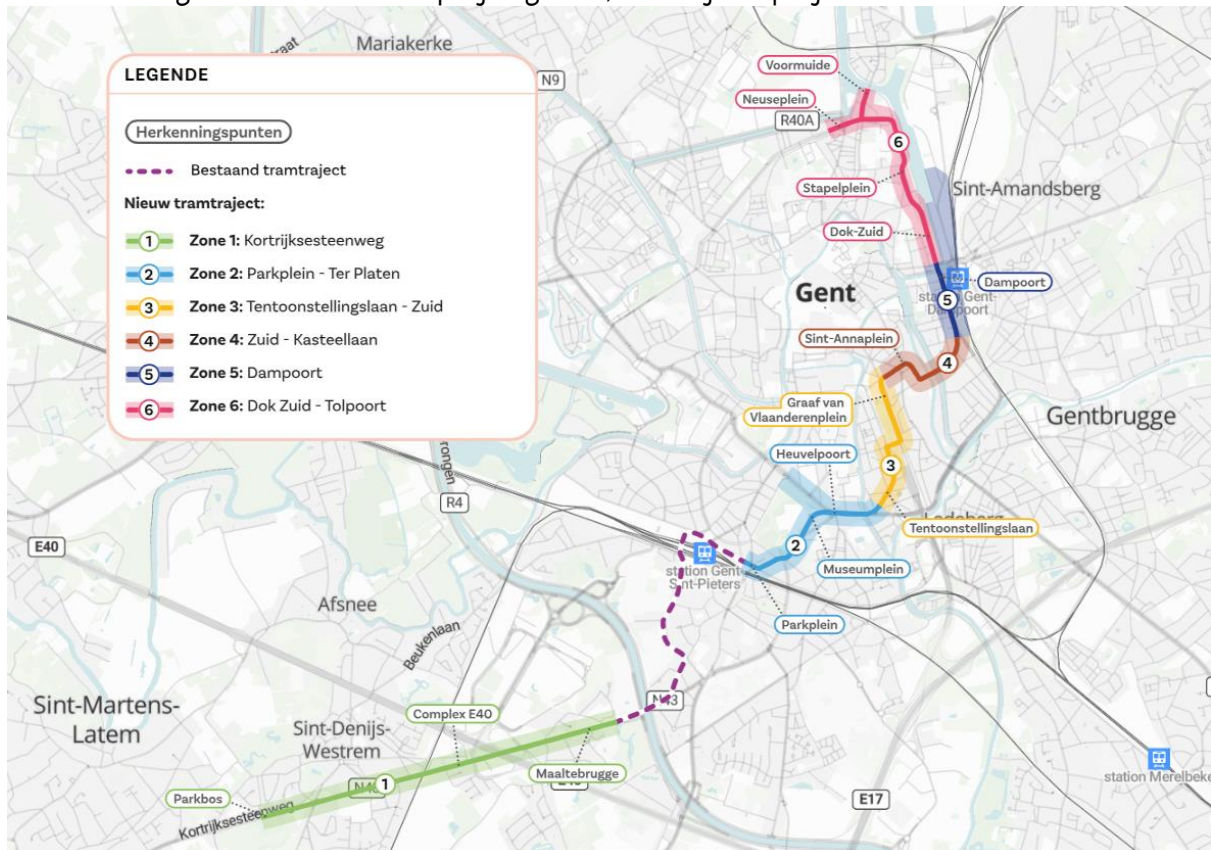
2. INHOUD

A. PROJECTOMSCHRIJVING

Voorliggende nota heeft betrekking op het DBFM project “Gent-Dampoort – Vertramming Lijn 4 en 7” (DBFM-project Gentspoort). Het betreft een multimodaal mobiliteitsinfrastructuurproject dat ook aspecten inzake verkeersleefbaarheid en een kwalitatieve invulling van de publieke ruimte incorporeert. Het project valt uiteen in twee onderling samenhangende delen, m.n. de heraanleg van de stationsomgeving rond het station Gent-Dampoort, incl. aanleg van de tunnel voor de R40, en de aanleg van tramsporen te Gent voor de vertramming van de buslijn 7 en verlenging van tramlijn 4.

Zoals reeds aangegeven in de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 15 oktober 2021 komt dit DBFM-project tegemoet aan een aantal ambitieuze doelstellingen en acute noden, m.n. het kwalitatief verbeteren van de publieke ruimte en van de verkeersleefbaarheid, het verbeteren van de mobiliteitssituatie in een stedelijke context, het bewerkstelligen van een modal shift en dit in een ruimtelijk kader dat aandacht vraagt voor het beperken van de impact van de hiervoor noodzakelijke werken.

Hieronder volgt een kaart van het projectgebied, waarbij het project in 6 zones wordt verdeeld:



Het traject van het project Gentspoort loopt van het Parkbos in Sint-Denijs-Westrem tot aan het bestaande tramtracé ter hoogte van Maaltebrugge en van het Parkplein tot het Neuseplein.



In het tussenliggende deel vanaf Maaltebrugge (aan de Kortrijksesteenweg) rijdt de tram op bestaande tramsporen via Gent-Sint-Pieters richting de Prinses Clementinalaan. Dit deel maakt geen deel uit van de projectscope van Gentspoort.

Het traject wordt opgedeeld in 6 zones:

- Zone 1: Kortrijksesteenweg deel Parkbos – Maaltebrugge
- Zone 2: Parkplein – Ter Platen
- Zone 3: Tentoonstellingslaan – Gent Zuid
- Zone 4: Gent Zuid – Kasteellaan
- Zone 5: Dampoort
- Zone 6: Dok Zuid – Tolpoort

Het project voorziet momenteel in volgende investeringen:

Zone 1: Kortrijksesteenweg deel Parkbos – Maaltebrugge

Deze zone is het apart deel in de vertramming van de buslijnen 70 tot 78 van Parkbos via station Gent-Sint-Pieters tot station Gent-Dampoort.

De eerste zone van Gentspoort begint aan de ingang tot het Parkbos in Sint-Denijs-Westrem, waar de eindhalte van de tramlijn voorzien wordt. De tram rijdt op nieuwe tramsporen richting Gent en sluit ter hoogte van Maaltebrugge aan op de bestaande tramsporen.

Het ontwerp voorziet in een volledige herinrichting van de steenweg met naast de inpassing van de trambedding ook de realisatie van voet- en fietspaden. Ook de kruispunten worden herzien. Ter hoogte van de kruising van de spoorlijn L50 dient de bestaande onderdoorgang omgebouwd te worden in functie van de aan te leggen traminfrastructuur en verbetering van de fietsinfrastructuur en voetgangersonderdoorgang.

Zone 2: Parkplein – Ter Platen

Deze zone maakt mee deel uit van de vertramming van de busbundel 7. Het project voorziet in nieuwe traminfrastructuur vanaf het Parkplein (het begin van zone 2) via de Parklaan, Emile Clauslaan en Familie van Rysselberghedreef over het Museumplein, naar de Heuvelpoort en de Citadellaan, inclusief de herinrichting van de publieke ruimte. In deze zone doorkruist de tramlijn de stadsring R40, waar rekening gehouden moet worden met complexe verkeersstromen. Ter hoogte van de Heuvelpoort wordt de stadsring R40 ondergronds gebracht voor het doorgaande gemotoriseerd verkeer zodat bovengronds ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en het resterend autoverkeer. De aansluitende zijstraten worden afgewikkeld via een nieuw aan te leggen kruispunt bovenop de tunnel.

Zone 3: Tentoonstellingslaan – Gent Zuid

In de verdere vertramming van de busbundel 7 loopt het tramtraject door de Tentoonstellingslaan, de Jules De Bruyckerdreef en verderop via de Zuidparklaan naar het Graaf van Vlaanderenplein, waar vandaag al traminfrastructuur aanwezig is. Het project voorziet naast de aanleg van de traminfrastructuur eveneens in de herinrichting van de publieke ruimte in deze straten zodat ook voldoende ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers. Het Graaf Van Vlaanderenplein is een groot knooppunt waar een vlotte overstap en goede doorstroming voor bus en tram gegarandeerd zal worden en extra halteperons en tramsporen aangelegd worden.

Zone 4: Gent Zuid – Kasteellaan

In zone 4 rijdt tramlijn 7 door de smallere straten in het stadscentrum (Zuidstationstraat, Nieuwebosstraat, Tweebruggenstraat) en via het Sint-Annaplein en de Kasteellaan verder naar de ring R40 om binnen zone 5 aan de Dampoort uit te komen. Het project voorziet naast de aanleg van de traminfrastructuur eveneens in de herinrichting van de publieke ruimte in deze straten. In deze zone kruist de nieuwe tramlijn de oostelijke en westelijke arm van de Visserijvaart. De bestaande westelijke brug wordt vervangen. De bestaande beweegbare brug over de oostelijke arm en de bestaande voetgangersbrug worden vervangen door één vaste brug. De doorvaart van de schepen onder deze brug zal gegarandeerd worden door een sluis van het type drop lock.



Zone 5: Dampoort

De stadsring R40 wordt middels een tunnel voor gemotoriseerd verkeer verlegd richting Afrikalaan. Hierbij wordt de aansluiting van de N70 Antwerpsesteenweg op de nieuwe R40 integraal heringericht in de zone Koopvaardijlaan. De volledige ruimte rond het station Dampoort wordt als een transferium heringericht waarbij tramlijnen 4 en 7 een eindhalte krijgen ter hoogte van het stationsgebouw. De huidige stadsring R40 (Dampoort – Kasteellaan) inclusief de publieke ruimte wordt volledig heringericht voor de actieve weggebruiker, openbaar vervoer en lokaal verkeer. Hiertoe behoren ook de realisatie van een fiets- en voetgangersonderdoorgang onder de Dampoortbrug en een nieuwe fietsbrug naast de sporen voor de fietssnelweg en de vernieuwing van de Octrooibrug.

Zone 6: Dok Zuid – Tolpoort

De huidige tramlijn via Tolhuis, Voormuide en Sint-Salvatorstraat wordt gesplitst in twee lijnen. Eén lijn zal via de Sint-Salvatorstraat lopen en krijgt een eindhalte in de Voormuide. Hiertoe worden de sporen in de Voormuide vernieuwd. De andere lijn wordt vanaf de Blaisantvest over nieuwe tramsporen doorgetrokken naar Dampoort via Dok-Zuid, Dok-Noord en de Muidelaan. Hiertoe worden binnen zone 6 de publieke ruimte van het Neuseplein, de Muidelaan, Voormuide, Dok-Noord, Dok-Zuid volledig heringericht, waarbij onder andere fietsonderdoorgangen onder de R40 worden voorzien met aanpassingen aan de Tolhuisbrug en de kaaimuren tot gevolg.

Gelet op het belang van tramspoorinfrastructuur die wordt ontwikkeld op gemeente- en gewestwegen voert De Werkvennootschap, als projecteigenaar, de projectvoorbereiding in nauw overleg met stad Gent, VVM De Lijn, De Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer, incl. het maken van afspraken over een correcte kostenverdeling tussen de exploitanten.

B. PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING: DBFM

De Werkvennootschap zal een DBFM-overeenkomst (Design, Build, Finance and Maintain) afsluiten met een speciale projectvennootschap, de SPV-DBFM, die zal opgericht worden door de private partner die via de plaatsingsprocedure zal gekozen worden en aan wie de opdracht zal worden gegund.

De uitvoering van de contractuele betalingsverplichtingen onder deze DBFM-overeenkomst wordt gewaarborgd door het Vlaams Gewest.

In overeenstemming met de DBFM-overeenkomst zal de SPV-DBFM vanaf de beschikbaarheidsdatum een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen welke mogelijks gecorrigeerd zal worden voor de beschikbaarheidscorrecties en prestatiekortingen. De configuratie dient door de SPV-DBFM ontworpen, gebouwd, gefinancierd en onderhouden te worden gedurende minstens 25 jaar¹ na beschikbaarheidsdatum. De opdrachtnemer moet tijdens deze periode het nodige doen opdat de configuratie beantwoordt en blijft beantwoorden aan de beschikbaarheidseisen.

In een DBFM-overeenkomst worden de beschikbaarheidsvergoedingen gekoppeld aan de vooropgestelde kwaliteitseisen. Indien de infrastructuur onvoldoende of niet beschikbaar is, wordt de beschikbaarheidsvergoeding die door de overheid betaald wordt, verminderd. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat de opdrachtnemer een kwalitatief hoogstaande infrastructuur oplevert, en deze ook naar behoren onderhoudt.

Het bestek zal voldoende vrijheid laten waardoor de deelnemers gestimuleerd worden om via innovatieve oplossingen en optimalisaties beter te scoren dan hun concurrenten. M.b.t. het

¹ De beschikbaarheidsperiode zal nog worden geconcretiseerd maar zal minstens 25 jaar bedragen.



Er wordt voorzien in de mogelijkheid om reeds tijdens de Dialoofase bepaalde oplossingen niet te weerhouden, dit met toepassing van de gunningscriteria. Aldus kan tijdens de offertefase het aantal op te maken en te evalueren offertes beperkt worden.



3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In de voorgaande nota Vlaamse Regering werd een bouwkost van 465 mln. euro incl. BTW vermeld of m.a.w. 384 mln. euro excl. BTW. Daarbij werd in deze nota terecht opgemerkt dat in deze raming nog verschillende zaken niet meegenomen werden.

Op basis van de huidige inzichten voor het project (zie ook bovenstaande projectbeschrijving) werd een nieuwe globale kostenraming opgemaakt, prijspeil maart 2023. De totale investeringskost (excl. grondverwervingen) wordt daarbij geraamd op 779 mln. euro excl. BTW. De bouwkost is daarin geraamd op 615 mln. euro. Dit bedrag houdt naast de indexering van circa 21% (okt 2021 – maart 2023) ook rekening met de bemerkingen geformuleerd in de vorige nota Vlaamse Regering. In dit bedrag zijn onder andere ook de engineeringskosten vervat, kosten voor bijkomende onderzoeken, een ingeschat bedrag voor de risico's van bodemverontreiniging, kosten verbonden aan minder hinder maatregelen, kosten verbonden aan faseringen, bijkomende projectkosten als gevolg van verdere detaillering van de projectscope en ontwerpkeuzes in overleg met projectpartners, ... Voor de volledigheid zijn in deze raming ook de kosten ten laste van de stad Gent (zie infra), Farys en Aquafin opgenomen.

De kosten voor de grondverwerving werden in dit bedrag nog niet meegenomen.

Op basis van deze geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd worden op 88 à 94 mln. euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen). De uitvoering van het project kan worden aangevat in 2027 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 5 jaar. Het project zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

De Vlaamse Regering gaat principieel akkoord tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest.

Ook na erkenning van het project 'Gentspoort' als Vlaams DBFM-project met een beschikbaarheidsvergoeding van 88 à 94 mln. euro per jaar wordt aan de voorwaarden van artikel 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's dd. 22 maart 2019 voldaan. Uit art. 4 van het decreet van 22 maart 2019 volgt dat door een groot project of programma geen vijf opeenvolgende jaren meer dan 60% van de vereffeningskredieten per programma van het beleidsdomein mag worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

Dit risico is niet aan de orde. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding voor dit DBFM-project wordt geraamd op 88 à 94 mln. euro. Bij de begrotingsopmaak 2023 op het Begrotingsprogramma MH Weginfrastructuur en -beleid is een totaal vereffeningskrediet voorzien van circa 1.254 mln. euro, waarvan circa 602 mln. euro voorzien op de algemene begroting en circa 652 mln. op het VIF. Van dat programma werd bij de begrotingsopmaak 2023 circa 105 mln. euro, of 8% van het totale programma voorzien voor beschikbaarheidsvergoedingen.

Het advies van de inspectie van financiën is gunstig (24 november 2023).



Gunningsbeslissing en kennisgeving gunningsbeslissing	Dec 2026 / Jan 2027
Voorkeursbiederfase	
Onderhandelingen zoals voorzien in art. 39, §7 Wet Overheidsopdrachten	Voorjaar 2027
Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting	Medio 2027



