



Vlaams
Parlement

ingediend op **52** (2018-2019) – Nr. 1
30 november 2018 (2018-2019)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over alternatieve financiering
van Vlaamse overheidsinvesteringen

30 november 2018

INHOUD

Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering	3
Deel 1: Situering en impact op de begroting.....	5
Deel 2: Projectfiches.....	15



DE MINISTER-PRESIDENT

Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering

Betreft: Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen

Elfde omstandige toelichting aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting van het Vlaams Parlement

WOORD VOORAF

Op 30 mei 2007 werd in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie - van mevrouw Hilde Eeckhout en de heren Koen Van den Heuvel, Ludo Sannen, Jan Peumans, Sven Gatz en Bart Caron - betreffende de informatieverstrekking over -en de controle op- de alternatieve financieringen (1143 (2006-2007) nr. 3) unaniem goedgekeurd. Deze resolutie schreef voor dat het parlement in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting een omstandige toelichting dient te krijgen over alle projecten die in het kader van alternatieve financiering in uitvoering zijn of zullen uitgevoerd worden.

De afgelopen jaren werd de rapportering systematisch bijgestuurd. Dit gebeurde op basis van opmerkingen van het Rekenhof en discussies in het Vlaams Parlement.

Wat voorligt is Rapportering Alternatieve Financiering 2018-2019 waarbij de cijfers van de begrotingsopmaak 2019 en bijhorende meerjarenramingen met betrekking tot de projecten uit de Rapportering Alternatieve Financiering worden gepresenteerd.

De reikwijdte van de rapporteringen betreft, zoals voorgaande jaren, telkens die projecten en programma's die door de Vlaamse Regering de afgelopen jaren werden en worden opgestart in het kader van inhaal- en investeringsbewegingen en waarvoor initieel een alternatieve financieringswijze werd opgezet dan bij een klassieke overheidsinvestering. Het betreft meer in het bijzonder de projecten of programma's die actueel lopen en waarover niet reeds via andere kanalen aan het Vlaams Parlement wordt gerapporteerd.

Het is om deze laatste reden dat o.a. geen melding gemaakt van de projecten onder het Masterplan Antwerpen aangezien deze reeds afzonderlijk en uitgebreid worden gerapporteerd¹ in

¹ Verslag over het Masterplan 2020 Elfde voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering (63 (2016-2017) nr. 13), 11 januari 2017 en het Verslag over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid van 16 februari 2018 (66 (2017-2018), nr. 1)

de voortgangsrapportage van BAM Masterplan 2020 voor de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De Minister-president van de Vlaamse Regering

Geert Bourgeois

DEEL 1

-Situering en Impact op de Begroting

In het streven naar zo actueel mogelijke cijfers werd parallel met de begrotingsopmaak 2019 voorliggende rapportering opgemaakt die focust op de evoluties sinds de laatste rapportering daterend van november 2017.

Door de stabiliteit die gecreëerd is door EUROSTAT met betrekking tot de boekhoudkundige verwerking van PPS-projecten en andere projecten die gebruik maken van alternatieve financiering zijn het merendeel van deze projecten ondertussen in de begroting zelf verwerkt.

Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds PPS-projecten die opgezet werden door ('special purpose vehicle') SPV-vennootschappen - de projectvennootschappen - die inmiddels als entiteit volledig (dus voor hun volledige werking) ESR-matig geherkwalificeerd werden en die dus nu ESR-matig beschouwd worden als een 'overheidsentiteit' (onder meer de VIA-investeringsprojecten R4, NZ-Kempen en Zaventem, alsook De Lijn-projecten brabo I en Livan en de DBFM-vennootschap Scholen van Morgen) *en* anderzijds PPS-projecten die op zichzelf geherkwalificeerd werden.

Wat de ESR-matig geherkwalificeerde SPV-vennootschappen betreft: deze maken nu dus integraal deel uit van de ESR-geconsolideerde inkomsten en uitgaven van de Vlaamse overheid. Er wordt daarom ook niet meer met ESR-correcties gewerkt. ESR-matig vervalt ook de kwalificatie van 'PPS-project' vermits er in casu geen 'private' partner meer is. De verwerking van de verrichtingen tussen de nieuwe 'overheidsentiteit' en de andere overheidsentiteiten gebeurt volgens de klassieke regels van verrichtingen tussen entiteiten van de Vlaamse overheid onderling.

Wat de verwerking van de PPS-projecten betreft die op zichzelf werden geherkwalificeerd: hiervoor werd door de VABN (de Vlaamse Adviescommissie voor Boekhoudkundige Normen), in overleg met het INR, het publieke advies 2016/1 van 16 maart 2016 betreffende 'het boeken van geherkwalificeerde PPS-projecten' uitgewerkt (terug te vinden onder <http://www.vabn.vlaanderen/adviezen>).

Een van de conclusies van dat advies was dat geherkwalificeerde PPS-projecten enkel op het niveau van de geconsolideerde rekening ESR-matig kunnen worden rechtgezet. Inmiddels is het INR bereid gevonden om dit initieel ingenomen standpunt omwille van voortschrijdende inzichten aan te passen. In die zin zal aan de VABN voorgesteld worden om het advies 2016/1 desgevallend te herzien. Dit betekent dat correcties van geherkwalificeerde PPS-projecten niet meer op het niveau van de geconsolideerde rekening worden uitgevoerd, maar dus in de individuele jaarrekeningen zullen worden opgenomen (zie ook het verslag van het Rekenhof over rekeningen 2017: Rekeningenrapport van het Rekenhof over 2017 van 2 juli 2018 (36 (2017-2018), nr. 1, p 24-25 en vooral het antwoord van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting van 20 juni 2018 op p 109 en 110 van hetzelfde document).

Het departement Financiën en Begroting gebruikt hierbij de bedrijfseconomische aflossingstabellen als basis voor de opname van de geherkwalificeerde PPS-projecten op de balans van de Vlaamse overheid.

Dit maakt dat bij de BO 2019 geen ESR-correcties met betrekking tot geherkwalificeerde PPS-projecten meer zijn toegevoegd (het AMORAS-project en de geherklasseerde PPS-projecten voor de stelplaatsen De Lijn worden in de begroting binnen de reguliere uitgavenkredieten van het VIF, respectievelijk De Lijn verwerkt waardoor er geen ESR-correctie meer nodig is).

De herkwalficatie van een aantal projecten en programma's zorgt ervoor dat voor die projecten boekhoudkundig geen sprake meer is van alternatieve financiering. Toch hoort bij deze projecten nog een lange termijn betalingsverplichting in functie van de initiële investering (aangevuld met operationele kosten). Naast de verandering in boekhoudkundige verwerking van deze projecten is er echter niets aan de essentie of de aard van de projecten gewijzigd. Zo blijven de betalingssystemen gelinkt aan prestaties van de geherkwalficeerde PPS-projecten integraal in werking.

Om de eenduidigheid van de cijfers over de verschillende rapporteringen in de toekomst te garanderen heeft het Vlaams Kenniscentrum PPS (Departement Kanselarij en Bestuur) samen met het Departement Financiën en Begroting een traject opgestart om de opvraag van investeringscijfers met betrekking tot alternatief gefinancierde investeringsprojecten in de toekomst gezamenlijk en digitaal op te vragen.

Wat de rapportering zelf betreft kan vastgesteld worden dat veel projecten momenteel in exploitatiefase zitten en daarbij lopen zoals gepland. Hierdoor is de nieuwe informatie bij deze projecten eerder beperkt. Aan de andere kant hebben de projecten vaak een lange doorlooptijd waardoor de informatie die verstrekt wordt incrementeel blijft aangroeien. De format van de fiches werd ook aangepast in functie van de leesbaarheid. Zo wordt de informatie nu opgedeeld per projectfase en gelinkt aan belangrijke kerndata, elke fiche wordt nu voorafgegaan door een overzichtsfiche met absolute kerngegevens van het project.

De huidige lijst van projecten bouwt verder op de originele lijst van projecten. Desalniettemin zijn een aantal aanpassingen aan de samenstelling doorgevoerd.

Zo werd het project "N8 Veurne-leper" niet meer opgenomen in de bevraging omdat het niet zeker is dat dit project zal uitmonden in een PPS-project. De actualisering van de plan-MER wijst immers uit dat afhankelijk van het weerhouden scenario, de kans groot is dat de budgettaire impact niet van die grootteorde is, dat een PPS formule gerechtvaardigd blijft.

Ook het project "Doortocht Brugge–Steenbruggebrug" werd niet meer opgenomen in de lijst. Op basis van een advies van het Vlaams Kenniscentrum PPS deelde de minister van Mobiliteit en Openbare werken op 17 november 2017 aan de Vlaamse Regering mee dat het project rond de vernieuwing van de Steenbruggebrug (een onderdeel van de doortocht te Brugge) klassiek gefinancierd zou worden (mededeling VR 2017 1711 MED.0426/1BIS).

Wat betreft VIPA is besloten om enkel te rapporteren over het oorspronkelijke VIPA alternatieve financieringssysteem voor woonzorgcentra. Het nieuwe forfaitaire subsidiëringssysteem bepaalt dat alle woonzorgcentra en centra voor kortverblijf in geval van nieuwbouw, uitbreiding of vervangingsnieuwbouw aanspraak kunnen maken op een forfaitair 'infrastructuur'-bedrag voor elke verblijfsdag van een bewoner. Het nieuwe subsidiesysteem heeft bijgevolg geen directe link meer met eventuele investeringen in woonzorgcentra. Om diezelfde reden is ook besloten om het subsidiesysteem (in casu het strategisch forfait en het instandhoudingsforfait) voor ziekenhuisinfrastructuur A1/A3 niet op te nemen. De toekenning van het instandhoudingsforfait is voor onbepaalde duur en staat dus volledig los van het effectieve investerings- en onderhoudsritme van de ziekenhuizen. Aangezien de tussenkomst niet gebeurt naar aanleiding van een specifieke investering van het ziekenhuis, kan deze tussenkomst statistisch dan ook als

een 'sociale overdracht in natura ten gunste van de huishoudens' worden ingedeeld aangezien op deze manier de kost voor de ziekenhuispatiënt wordt verlaagd. Ook wat het strategisch forfait betreft is er geen directe link meer met de kost van een gerealiseerde investering of met de financieringswijze van de investering.

Verder is de status van de eerste cluster van het project 'Verhoging bruggen over het Albertkanaal' gewijzigd van "niet-geclosed" naar "geclosed".

Tot slot werden de wegenisprojecten 'N60' en 'Noord-Zuid Limburg' verplaatst van het programma 'VIA Invest – Missing Links' naar het programma 'Missing Links II'. Deze projecten zullen onder regie van De Werkvennootschap worden gerealiseerd. Omwille van de omvang van de individuele projecten binnen dit programma werd besloten om aan elk individueel project een aparte fiche te wijden.

Wat betreft de projecten zelf kan gewezen worden op volgende evoluties ten opzichte van de vorige rapportering:

N60: In 2016 vernietigde de Raad van State het GRUP, door een onvoldoende rechtszekere doorvertaling in de stedenbouwkundige voorschriften van milderende maatregelen en compensatiemaatregelen. Een goede afstemming en integratie van het RUP- en het plan-MER-proces is dus essentieel om een nieuw GRUP voor de 'Missing Link N60 in Ronse' te kunnen vaststellen. De Vlaamse Regering beslist daarom tot herneming van de procedure voor de N60 Ronse door middel van het geïntegreerde planningsproces. De minister bevoegd voor omgeving zal hiervoor een planteam samenstellen (dd. 14 juli 2017 - VR 2017 1407 DOC.0811/1).

Noord-Zuid Limburg: De Vlaamse Regering heeft de startbeslissing goedgekeurd van het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' conform het decreet over complexe projecten. De bevoegde ministers zullen zorgen voor de verdere uitvoering van deze startbeslissing; de gouverneur van de provincie Limburg wordt aangeduid als procesbegeleider en voorzitter van de stuurgroep (dd. 16 maart 2018 - VR 2018 1603 DOC.0256).

R4WO: De kennisgevingsnota Project MER voor het project R4WO werd in februari 2017 ingediend bij de cel MER. De terinzagelegging vond plaats van 3 april tot 31 mei 2017. Op 15 juni 2018 werd de richtlijnenvergadering gehouden waarop de verschillende adviezen en inspraakreacties toegelicht en/of besproken werden. De optimalisatiestudie is intussen afgerond en resulteerde in startnota's die werden door de iGBC (de intergemeentelijke begeleidingscommissie) en het RMC (Regionale Mobiliteitscommissie) goedgekeurd. Een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) is in opmaak.

Voor de knoop Wondelgem is thans een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak. Voor de knoop N49 – Arcelor in Wachtebeke zijn er afwijkingen nodig op het GRUP en is eveneens een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak. De start- en procesnota voor deze twee zones werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 4 mei 2018 (VR 2018 0405 DOC.0460 en VR 2018 0405 DOC.0461). De raadpleging liep van 29 mei tot en met 27 juli 2018. Per knoop werd er één publiek participatiemoment georganiseerd (infomarkt).

De Werkvennootschap heeft ter vervolmaking van de reeds opgeleverde studie en prestaties een nieuwe studieopdracht in de markt geplaatst die naar verwachting een aanvang zal nemen vanaf oktober 2018.

R0: Op 18 mei 2018 (VR 2018 1805 DOC.0488/1BIS) gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de start- en procesnota in het kader van het Geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord". In de periode van 1 juni t.e.m. 30 juli liep een adviesronde/ inspraakperiode. De inspraakreacties worden momenteel verwerkt in een scopingnota. Op basis hiervan wordt het ontwerp plan-MER opgemaakt en het voorontwerp GRUP.

Tegelijkertijd wordt er ook een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgemaakt.

Het ontwerp GRUP en ontwerp plan-MER zullen in 2019 aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal: Op 31 augustus 2017 vond de contractsluiting voor de eerste cluster van 7 bruggen plaats. De werken van PPS Cluster 1 (7 bruggen) zijn in uitvoering en de werken aan alle deelprojecten zijn ook gestart op het terrein. Voor cluster 2 (8 bruggen) is de selectiefase afgerond. De offertefase is lopende.

Doortocht Brugge: Er werd een technische motivatienota opgemaakt omtrent het voorkeursalternatief voor de locatie van de nieuwe sluis. Aanvullende bijzondere richtlijnen bevestigen de kwaliteit van het gevoerde onderzoek en stellen dat onder meer op basis hiervan een voorkeursalternatief voor de sluislocatie bepaald kan worden. Verder wordt er een adviesaanvraag aan UNESCO opgemaakt.

Stelplaatsen: De kandidaten voor het deelproject Wissenhage zijn ondertussen geselecteerd (05/09/2018). De Contract close en Financial close voor dit project wordt gepland voor 16/11/2019 zodat op 06/01/2020 gestart kan worden met de bouwwerkzaamheden. Het beschikbaarheidscertificaat wordt verwacht op 06/01/2023.

Tramlijnen: Op 26 oktober 2018 werd een INR-advies opgemaakt m.b.t. de DBFM-overeenkomst voor het project Spartacus 1 van De Lijn. Het INR is van oordeel dat, op basis van de aangeleverde informatie, de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de

grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de private partner moet worden geregistreerd (dus buiten consolidatie).

De uiteindelijke analyse van het INR zal gebeuren op basis van de definitieve contracten.

Kilometerheffing voor vrachtwagens: In 2017 werd een settlement gesloten tussen Viapass en Satellic. Het betrof een dispuut rond problemen in de opstartfase (technische problemen, KPI's die niet werden gehaald, call center onvoldoende beschikbaar, ...). Door de settlement lag de factuur 2017 voor Vlaanderen ca. 2,4 miljoen euro lager.

Het aantal OBUs (On Board Unit) dat Satellic beschikbaar moet houden werd neerwaarts bijgesteld. Bijgevolg werd ook het schema voor de vervangingsinvesteringen voor de OBUs herzien. Er werden geen vervangingsinvesteringen gedaan voor kwartaal 3 en 4 van 2017.

Sluis KGT kanaal Gent-Ternuezen (is een klassieke financiering): Naast het reguliere, voorbereidende conditioneringswerk (verplaatsen van de noodstroom, een nieuwe kade, het verleggen van kabels en leidingen, slopen van panden, functieverplaatsingen /onteigeningen, enz.), gaat momenteel veel aandacht uit naar (1) de zogenaamde 'Noordwestelijke frontmuur' als onderdeel van de buitenhoofd, (2) de voorbereiding van het tijdelijke doorvaartkanaal en (3) het opstellen van de 'betoncentrale', een logistiek centrum en de aanleg van een nieuwe rotonde.

De ontwerpwerkzaamheden door de opdrachtnemer en de sanering van de Schependijk zullen naar alle waarschijnlijkheid leiden tot een nog te bepalen vertraging.

DBFM – Scholen van Morgen (decreet 07/07/2006): In 2017 werden er 3 Individuele DBFM-projecten ondertekend, en werden er 40 projecten volledig opgeleverd. Op datum van 16 juli 2018 heeft de DBFM-vennootschap in totaal 182 voorcontracten afgesloten en 165 Individuele DBFM-contracten.

Operationele stand van zaken: 156 projecten in onderhoudsfase, 9 projecten in bouwfase, 17 projecten in ontwerpfase. Er wordt voorzien om in 2018 en 2019 respectievelijk 3 en 14 Individuele DBFM-projecten te ondertekenen.

Volgens de planning zullen er in 2018 en 2019 respectievelijk 8 en 5 projecten volledig opgeleverd worden.

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur (decreet 25/11/2016):

De type-opdrachtdocumenten (o.a. generieke outputspecificaties, selectieleidraad, gunningsleidraad en model DBFM-overeenkomst) werden opgemaakt. De aanbestedingsfase van de clusters wordt voorbereid (o.a. opmaak van de clusterspecifieke clusterovereenkomst/mandaat en selectieleidraad).

Eind juni 2018 werd de selectiefase van de eerste cluster (cluster Wingene-Poperinge-Maldegem) gepubliceerd door AGION.

In 2018 worden volgens de actuele planning nog enkele clusters gepubliceerd voor wat de selectiefase betreft na opmaak van de clusterspecifieke opdrachtdocumenten.

Op 15 juni 2018, keurde de Vlaamse Regering, na advies van de Raad van State, definitief het uitvoeringsbesluit goed met betrekking tot de gemeenschapswaarborg. In artikel 24 van het decreet was voorzien dat de Vlaamse Regering gemachtigd is om een gemeenschapswaarborg in te stellen voor de financiële verbintenissen van de inrichtende machten voortvloeiend uit de DBFM-overeenkomsten afgesloten in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma die niet gedekt worden door een DBFM-toelage.

VIPA: Er kunnen geen bijkomende principiële akkoorden worden verleend. De bestaande gebruikstoelagen worden uitbetaald tot de termijn van 20 jaar is verstreken. Gezien alle opgestarte gebruikstoelagen vanaf 2015 gebruik gemaakt hebben van de eenmalige subsidiebetaling, loopt de laatste gebruikstoelage af in 2034.

Sportinfrastructuurplan: In voorjaar 2018 werd het multifunctionele sportcomplex in Lanaken opgeleverd. De bouwfase is voor alle projecten afgelopen en er zijn geen nieuwe projecten meer gepland.

Annex: overzichtstabel.

In onderstaande boordtabel wordt het overzicht geboden van de gerapporteerde projecten van alternatieve financiering van de Vlaamse overheidsinvesteringen.

De tabel is uitgedrukt in duizenden euro.

Globaal genomen kan gesteld worden dat de prestatiegerelateerde performantievergoedingen en subsidies de komende jaren geleidelijk aan zullen stijgen a rato van de realisaties. Bij volledige realisatie van de programma's en bij optimale prestaties zal het investeringsvolume 13,336 miljard euro bedragen (geclosed + niet-geclosed, inclusief BTW). De betalingsverplichtingen ten gevolge van de projecten gaan van 430,6 miljoen euro in 2017 tot 605,5 miljoen euro in 2023 (geclosed + niet geclosed).

De stijging in het geplande investeringsvolume is voornamelijk te wijten aan het programma voor projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en de bijgestelde ramingen in het kader van het programma "Missing Links II"².

Er dient met enige omzichtigheid met de resultaten van deze tabel omgegaan worden:

- Elk cijfer in de tabel kent zijn bron en verklaring in de individuele projectfiches. We verwijzen dan ook naar deze fiches.
- De financiële gegevens van bepaalde projecten zijn gedetailleerde ramingen, andere al wat vager vanwege het vroeg stadium waarin het project zich bevindt.
- Voor bepaalde projecten is er nog tot geen project- of financieringsvorm beslist en kan men nog niet spreken van beschikbaarheidsvergoedingen of andere vormen van tussentijdse betalingen.

² Van het grootste project (Werken aan de Ring) en voor R4WO werden vorig jaar ramingen gemaakt volgens de SSK-methode. Dit is een methode die de meest waarschijnlijke prijs berekend (en waarin alle kosten en mogelijke risico's worden meegerekend). De raming is echter een evolutief gegeven en is afhankelijk van de verdere uitwerking van de projecten. De raming zal dan ook ten gepaste tijde geactualiseerd worden. Tegelijkertijd werd geen raming opgenomen voor het project Noord-Zuid Limburg omdat dit project recent erkend werd als een 'complex project' waarbij de alternatieven opnieuw onderzocht worden. Bijgevolg kan geen raming worden opgemaakt omdat er momenteel geen concrete invulling is van dit project.

- Voor sommige projecten zijn de getallen in de kolom “beschikbaarheidsvergoedingen” geen echte beschikbaarheidsvergoedingen. Deze getallen zijn eerder te begrijpen als de impact op de Vlaamse begroting, en kan dus b.v. gaan over een subsidie of huur.
- De meeste cijfergegevens zijn inclusief btw, behoudens enkele projecten die aan btw-recuperatie kunnen doen. Op deze manier is het totale investeringsvolume de effectieve kost van de Vlaamse overheid. Het gaat om de projecten van de Lijn (stelplaatsen en tramverlengingen) en NV Vlaamse Havens.
- De cijfers zijn gebaseerd op een momentopname en zijn mogelijks onderhevig aan veranderingen.
- Investeringsbedrag van het project VAC's is exclusief het project Brugge
- Vaak zijn de cijfers maximale cijfers. Bijvoorbeeld: PPS Wonen is ook een subsidieprogramma en onduidelijk hoeveel subsidie er uiteindelijk zal toegekend worden. De cijfers in de kolom “beschikbaarheidsvergoeding” zijn dus de maximaal mogelijke cijfers.

DATUM: september 2018				investerings- bedrag (incl btw)	beschikbaarheids-vergoeding (incl btw)							loop- tijd	publieke partners		
beleids- domein	omschrijving	type	status		in € 000	2017	2018	2019	2020	2021	2022			2023	kruis- snelheid
Openbare werken	Via Invest - Missing links	DBFM	Gedlosed	941,23	26732,76	85779,00	84291,00	84163,36	84511,56	84856,82	85209,73	85779,00	2047	AGION- dochter 25% + 1 aandeel - SPV geconsoli- deerd	
			Nt- gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		NB	Gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Missing Links II (DWV)		Nt- gedlosed	3605*	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		DBFM	Gedlosed	84,78					3237,63	4861,38	4874,5	4887,88	4861,38	2050	
	Verhoging Bruggen over het Albertkanaal			-							9500	9500	9500		
			Nt- gedlosed												
		DBFM	Gedlosed	-											
	Doortocht Brugge – Vernieuwing Dam(me)poortsluis	DBFM	Nt- gedlosed	40,2	-	-	-	-	-	-	2700	2700	2700		
		DBFM	Gedlosed	125,53	9861,39	10944,19	11016,67	11162,08	11310,37	11461,63	11615,93	10944,19	2042		
Mobiliteit	Stelplaatsen		Nt- gedlosed	124,99	-	-	-	-	-	11727,86	11802,42	11727,86			
		DBFM	Gedlosed	105,73	7561,77	7631,21	7794,06	7965,43	8140,22	8318,51	8500,37	7561,77	2040	De Lijn 26%	
		Nt- gedlosed	206,70	-	-	-	-	-	-	-	€ 22 486,52	22486,52			
		Gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
		Nt- gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Kustverdediging	DBFM	Gedlosed	258,30	79377	82468	85262	87114	95453	98873	112613	79377	2031		
			Nt- gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Kilometerheffing			340	18050	18050	18050	18050	18050	18050	18050	18050	2036	NV Vlaamse Havens 26%	
		Andere	Gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Onderwijs	Vlaamse Havens		Nt- gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
DBFM- program ma			Gedlosed	1531	70666	81402	85815	88443	93694	101903	103829	103829	2052		
Scholen van Morgen			Nt- gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	DBFM	Gedlosed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Projectspecifieke DBFM		Nt- gedlosed	522,86	-	-	-	-	-	-	-	-	36500 30 j		

Welzijn	VIPA	Subsidie	Gedclosed	4690,00	164654,90	164184,20	164184,20	164184,20	164184,20	164184,20	2036	
	WOONZORGCENTRA	Nt- gedclosed	Nt- gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		
Bevaks	Subsidie	Subsidie	Gedclosed	192,61	2015,40	1880,74	1793,21	1650,86	1565,26	1291,14	2034	
		Nt- gedclosed	Nt- gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		
Sportinfrastructuur- plan				191,177	3898,84	4146,96	4322,06	4345,17	4368,73	3621,77	2046	Invespo -> Volledige SPV verkocht aan PMFund
	DBFM	DBFM	Gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		
PPS Wonen		DBFM	Gedclosed	16,52	1244	1220	1210	1202	1193	1166	2038	
		Nt- gedclosed	Nt- gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		
Jeugdverblijven		DBFM	Gedclosed	6,15	553,50	553,50	553,50	553,50	553,50	553,50	2040	
		Nt- gedclosed	Nt- gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		
AMORAS		Andere	Gedclosed	153	29000	29000	29000	29000	29000	29000	2026	
		Nt- gedclosed	Nt- gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		
Overige		Andere	Gedclosed	200,5	17016,31	15993,20	15993,20	15993,20	14450,51	14450,51	2041	
	VAC	Nt- gedclosed	Nt- gedclosed	-	-	-	-	-	-	-		

DEEL 2 - Projectfiches
--

1a. Via Invest 1 – Missing Links

A. Dashboard

FICHE NR.	1a	Via Invest - Missing links				
Projecttype	Investerings kost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)		
Infrastructuur	€ 941.225.551	Deels Off Balance	Aanbesteding-fase	2047		
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Om naast de klassieke investeringen in de wegensector een aantal investeringsnoden inzake zogenaamde missing links weg te werken werd in samenwerking met PMV een PPS-programma opgezet. Op 12 oktober 2006 werd de ‘nv VIA Invest’ opgericht. Via-Invest was een structureel samenwerkingsverband tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) enerzijds en PMV anderzijds. Hierbij is PMV voor 51 % aandeelhouder van de ‘nv VIA-Invest’, het Vlaams Gewest houdt de overige 49 % aan. Op 23 december 2016 werd het decreet houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap aangenomen door het Vlaams Parlement. De Werkvennootschap is een nv van publiek recht en heeft als opdracht het realiseren en het faciliteren van mobiliteitsinfrastructuur binnen de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest, met inbegrip van het ontwerpen, financieren, bouwen en, in voorkomend geval, onderhouden of beheren van die infrastructuur. De Werkvennootschap heeft tot doel in te staan voor de integrale en geïntegreerde opvolging van complexe infrastructuurprojecten van strategisch belang, vanaf het ontwerp tot de oplevering ervan, en in voorkomend geval het onderhoud en het beheer van die infrastructuur. De Werkvennootschap treedt als projecteigenaar op, en handelt bijgevolg in eigen naam en voor eigen rekening. Niet alleen de pijplijn van projecten van Via-Invest en Lijninvest worden door De Werkvennootschap verdergezet, de focus zal in het bijzonder liggen op de Via-Invest gebruikt twee methodes om de projecten aan te besteden.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018
€ 26.733	€ 85.779	€ 84.291	€ 84.163	€ 84.511	€ 84.856	€ 85.779

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	MOW – Agentschap Wegen en Verkeer
Projectleiding:	De Werkvennootschap
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Wettelijke basis:	De huidige lijst van Via-Invest projecten werd opgenomen in de nota van 25 november 2005 en aangepast na de beslissingen van 23 maart 2007. Het betreft in eerste instantie de volgende 6 “missing links” in het Vlaamse wegennet: 1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem 2. de Kempense Noord-Zuidverbinding 3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent 4. de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren 5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge 6. de rondweg N60 te Ronse De Vlaamse Regering heeft, in het kader van de oprichting van de projectvennootschap infrastructuurwerken “De Werkvennootschap”, op 11 maart 2016 beslist om Via-Invest de opdracht te geven om doorstart te geven aan de realisatie van de integrale projecten (met als vertrekbasis de projecten in de pijplijn van Via-Invest en Lijninvest), met focus op Ring R0 en het opzetten van het noodzakelijke flankerend beleid (document VR 2016 1103 DOC.0217/1BIS). Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring verleend aan het voorontwerp van decreet houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap NV van publiek recht (document VR 2016 1507 DOC.0895/1BIS). De
Datum bijwerking projectfiche:	September 2018
Auteur projectfiche:	- Coördinatie: Anne-Severine Poupeleer, anneseverine.poupeleer@mow.vlaanderen.be T: 02 553 79 21 en secretariaat PCO, secretariaat.pco@mow.vlaanderen.be - Coördinatie: Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider De

	Werkvennootschap T: 0497/25 00 96, frank.vandeneeckhaut@dwv.vlaanderen 1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem: Cédric Vaast, cedric.vaast@mow.vlaanderen.be, T. 016 66 58 22 2. de Kempense Noord-Zuidverbinding: Alain Cox, alain.cox@mow.vlaanderen.be, T: 014 57 97 48 3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent: Bart Crombez, bart.crombez@mow.vlaanderen.be, T: 09 241 74 45 4. de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren: Maarten Blomme, maarten.blomme@mow.vlaanderen.be, T: 011 74 23 72 5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge: Koen Thys, koen.thys@mow.vlaanderen.be T: 050 24 80 81 6. de rondweg N60 te Ronse: Thomas Maes, thomas.maes@mow.vlaanderen.be, T: 09 276 26 12
--	--

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipteerd?

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren zoals geformuleerd in het document VR/2005/25.11/DOC.1055Bis. Hierbij werd voorgesteld de inhaalbeweging te realiseren via een nieuw op te richten vennootschap onder de naam Via-Invest Vlaanderen.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

Via-Invest is een structureel samenwerkingsverband tussen enerzijds het Vlaams Gewest vertegenwoordigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en anderzijds de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV). De samenwerking heeft tot doel de technische expertise op het vlak van openbare werken aanwezig binnen de Vlaamse administratie te combineren met de PPS en financiële expertise aanwezig bij PMV.

Concreet werd per project een projectvennootschap (SPV) opgericht die een contract met de aanbestedende overheid zal aangaan.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Op 7 juli 2006 werd het voorstel tot oprichting van Via-Invest goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Vervolgens werd Via-Invest op 12 oktober 2006 opgericht door PMV en het Vlaams Gewest.

Het doel van Via-Invest is om in opdracht van de Vlaamse Regering op de meest optimale wijze

publiek-private samenwerkingsprojecten te realiseren in het domein van openbare werken. Via-Invest staat daarbij ook in voor het uitvoeren van studies met het oog op de realisatie van dergelijke projecten.

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 is Participatie Maatschappij Vlaanderen op 27 januari 2017 uit het kapitaal van Via-Invest Vlaanderen NV getreden door haar aandelen over te dragen aan het Vlaamse Gewest.

Vervolgens werd Via-Invest, overeenkomstig het decreet van 23 december 2016 houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap, zonder onderbreking van continuïteit van haar rechtspersoonlijkheid, gewijzigd in een naamloze vennootschap van publiek recht met de naam "De Werkvennootschap".

2. OPERATIONEEL

Volgende deelprojecten kunnen worden onderscheiden:

- Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (2.A.)
- Kempense Noord-Zuidverbinding (2.B.)
- R4-Zuid te Gent (2.C.)
- A11 – Brugge (2.D.)

Voor de volgende 2 projecten kan verwezen worden naar de aparte fiches 1Ba en 1Bb.

- N60 Ronse (fiche 1Ba)
- Noord-Zuidverbinding Houthalen-Helchteren (fiche 1Bb)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Afhankelijk van het project en de marktsituatie besteedt Via-Invest/De Werkvennootschap projecten geïntegreerd in één DBFM-overeenkomst, dan wel in een luik DBM (ontwerp, werken en onderhoud) en een luik F (financiering) afzonderlijk doch parallel aan. Daarbij zal de SPV worden opgericht door de financier aan wie de opdracht wordt gegund. In wat volgt wordt werkwijze DBM+F genoemd.

In beide gevallen sluit de opdrachtgever een DBFM-overeenkomst af met de SPV via dewelke het bouw- en beschikbaarheidsrisico wordt overgedragen aan de SPV. Private investeerders zullen de aandeelhouders zijn in de SPV en de banken staan in voor de schuldfinanciering die op het niveau van de SPV wordt aangetrokken. De finale structuur is dus identiek.

Er werd voor deze projectvorm gekozen rekening houdende met de volgende doelstellingen:

- De versnelde realisatie van bepaalde openbare werken: door het investeringsritme in openbare werken met behulp van private financiering op te drijven, kunnen een aantal "missing links" versneld worden weggewerkt.
- Flexibiliteit: een aantal projecten zijn geïdentificeerd maar op termijn moeten daar andere projecten kunnen aan worden toegevoegd. Dit moet op een flexibele manier kunnen gebeuren. Bovendien moet de structuur toelaten om zowel kleine (20 tot 100 miljoen euro) als grote (+100 miljoen euro) projecten te realiseren.
- ESR-Neutraliteit: de infrastructuur moet buiten de sector overheid worden gefinancierd; enkel de periodieke betalingen mogen een impact hebben op het vorderingensaldo.
- Reductie van de risico's voor de overheid: door bepaalde risico's over te dragen naar de private sector kan de beheersing van het globale projectrisico verbeteren en kunnen

onvoorziene meeruitgaven worden vermeden. Het uitgangspunt hierbij is dat het risico best wordt gelegd bij deze partij die het risico het best kan beheren (dit betekent bij deze partij die het best is geplaatst om door proactief management de kans dat een risico zich voordoet te verkleinen). Dit is een belangrijke bron van meerwaarde in PPS.

- Geen tol ten laste van de gebruiker: voor de beoogde infrastructuurwerken wordt (reële) tolheffing vanuit beleidsstandpunt niet opportuun geacht. Een systeem van beschikbaarheidsvergoeding waar de dienstverlener wordt betaald in functie van de beschikbaarheid van de infrastructuur en de kwaliteit van de geleverde diensten is het meest aangewezen.
- Een optimale waarde-kostprijs verhouding: risico's moeten worden verdeeld tussen de overheid en private sector opdat de private sector optimaal geresponsabiliseerd wordt, de structuur moet transparant zijn, er moet voldoende concurrentie zijn voor elk van de onderdelen van het project en innovativiteit vanwege de private sector moet worden aangemoedigd.

2.A.2. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem

2.A.2.1. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het eerste Via-Invest project, met name de realisatie van de noordelijke wegontsluiting van Zaventem werd reeds gegund. De projectvennootschap Via-Zaventem werd op 11 oktober 2007 opgericht en de constructiefase werd inmiddels beëindigd. Het betreft het bouwen en onderhouden over een periode van 30 jaar van de volgende elementen: • aanpassen en vervolledigen van het op- en afrittencomplex nr. 12 op de E19 te Machelen; • bouwen van een viaduct op de Luchthavenlaan en het herinrichten van de wegenis; • bouwen van een fietserstunnel onder de Luchthavenlaan en een fietsersbrug over de E19; • herstellen van de bestaande brug op de Luchthavenlaan over de E19. Het operationeel beheer van de projectvennootschap Via-Zaventem gebeurt enerzijds voor wat het financieel beheer en contractmanagement betreft door PMV gebeurt en anderzijds de technische opvolging door AWW. Hiervoor werden dienstenovereenkomsten afgesloten tussen Via-Zaventem, PMV en AWW. Het unieke aan dit project is dat twee projecten worden uitgevoerd via één bouwcontract maar toch afzonderlijk worden gefinancierd via twee afzonderlijke SPV's. Omwille van deze unieke oplossing werd het project op 6 maart 2008 door het Britse vakblad Project Finance Magazine uitgeroepen tot de "European Transport PPP Deal of the Year 2007."
---	--

Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Afgelopen

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	
	Selectie	
	Gunning	28 september 2007
	Contractclose	12 oktober 2007

///

ESR-toets	On Balance
-----------	------------

///

2.A.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Zowel de werken als de financiering voor beide projecten werden op 28 september 2007 gegund: • de werken werden gegund aan de THV Dialink (CFE n.v., CEI n.v., Wayss&FreitagIngenieurbau A.G., Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunnellingn.v.) • de financiering van het wegenisproject werd gegund aan Fortis Bank
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	2012

Verloop	- Voor op schema - Op schema - Vertraging
Duiding	De werken gingen effectief van start op 29 oktober 2007 en de infrastructuur werd beschikbaar gesteld op 25 februari 2012. Vanaf dat ogenblik werd de gebruiksfase ingesteld en nam het 30-jarige onderhoudscontract een aanvang.

2.A.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2042
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

--

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

--

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>

2.B.2. Kempense Noord-Zuidverbinding

2.B.2.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het project Kempense Noord-Zuidverbinding is het eerste project dat op basis van de door Via-Invest ontwikkelde standaarden in de markt werd geplaatst. De gekozen werkwijze is volgens het DBM+F principe. Het project betreft enerzijds de aanleg van een nieuwe weg tussen Geel en Kasterlee en anderzijds de heraanleg van het complex 23 Geel-West, inclusief een nieuwe brug over het Albertkanaal.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaande kennismaking voor een DBM + F
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	11 maart 2008
	Selectie	xx/xx/xxxx
	Gunning	Mei 2011 en 12 augustus 2011
	Contractclose	17 juni 2011 en 19 oktober 2011

///

ESR-toets	On Balance
-----------	------------

///

2.B.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Het consortium Via-Kempen bestaat respectievelijk uit Jan De Nul, Aswebo en Kumpen Op 12 augustus 2011 heeft de gunning van het financieringscontract plaatsgevonden aan het consortium OptimumN49, bestaande uit DIF Infrastructure II BV, KBC bank, ING en Sumitomo Mitsui Banking Corporation. SA. Financial close werd gehouden op 19 oktober 2011.
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	

Verloop	- Op schema
Duiding	De werkzaamheden aan de 2 deelprojecten, Geel West en Kasterlee – Geel, werden aangevat op 5 december 2011. Het deelproject Kasterlee – Geel werd op maandag 24 februari 2014 opengesteld. Op 5 juni 2014 werden alle werken, ook deelproject Geel – West, definitief afgerond en werd het volledige project Noord Zuid Kempen opengesteld voor alle verkeer. De beschikbaarheidsperiode van 30 jaar begint dan ook vanaf die dag, 5 juni 2014, te lopen.

2.B.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2044
///	
Risicoverdeling en risicomanagement	
///	
Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring	
Wijzigingen aan het contract	
Datum	<i>inhoud</i>

2.C.2. R4-Zuid te Gent

2.C.2.1. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het project R4-Zuid te Gent is, samen met Via-Zaventem, één van de kleinste Via-Invest projecten. Omwille van de beperkte investeringskost werd ook hier gewerkt via het DBM+F principe.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	
	Selectie	
	Gunning	20/01/2012
	Contractclose	07/02/2012

///

ESR-toets	On Balance
-----------	------------

///

2.C.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	De werken werden gegund aan de THV "R4-Gent" bestaande uit Antwerpse Bouwwerken – Besix – Heijmans Infra – Stadsbader. De financiering werd gegund aan de combinatie Bindender4 bestaande uit Belfius – Fortis Bank – DGinfra+.
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	2 juli 2012, 5 april 2013 en 30 april 2014

Verloop	- Op schema
Duiding	Het deelproject afrit E40 Merelbeke is afgerond en opengesteld op 2 juli 2012. Het deelproject "afrit E17 naar R4 binnenring" is afgerond en voor het verkeer opengesteld op 14 november 2012. Het deelproject "omvormen afrit UZ-Gent" is afgerond en voor het verkeer opengesteld op 5 april 2013. De werkpakketten P1c (brug over de Tijarm) en P1d (tunnel onder de Hundelgemsesteenweg), behorende tot het globale deelproject 2, zijn afgewerkt. Op 30 april 2014 werd het deelproject 'Zwijnaarde – Merelbeke' als laatste van de 15 werfzones

	opengesteld voor het verkeer.
--	-------------------------------

2.C.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2044
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Wijzigingen aan het contract	
Datum	<i>inhoud</i>

2.D.2. A11 – Brugge

2.D.2.1. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het project A11 te Brugge betreft de aanleg van een verbinding tussen de gewestwegen N49 te Knokke (Westkapelle) en N31 te Brugge via een nieuw aan te leggen hoofdweg, uit te bouwen volgens de Europese normen voor autosnelwegen. Dit vormt de zuidelijke begrenzing van de achterhaven van Zeebrugge. Financial Close vond begin 2014 plaats. De werken zijn in het voorjaar van 2014 (22 maart) gestart. De uitvoering van de werken wordt o.a. gecommuniceerd via een specifieke website http://www.a11verbindt.be/ en nieuwsbrieven voor geabonneerden. Eind december 2015 waren 21 van de 42 bouwmaanden verstreken. De werken zijn sinds begin januari 2016 over halfweg en verlopen tot op heden volgens de vooropgestelde planning. De verschillende mijlpalen ("Keymilestones") die tot op heden volgens de contractuele bepalingen van de DBFM-
---	---

	Overeenkomst moesten gehaald worden, werden allen gerealiseerd: • Kunstwerk K032 (Viaduct) realisatie funderingspalen eerste pijler: contractuele datum 24/08/2014, gehaald op 06/06/2014; • Kunstwerk K032 (Viaduct) samenstelling MSS-bekistingssysteem: contractuele datum 28/02/2015, gehaald op 04/11/2014; • Kunstwerk K055 en K053 (tunnels) realisatie eerste 10 vloermoten: contractuele datum 31/08/2015, gehaald op 10/04/2014; • Kunstwerk K033 (Beweegbare bruggen Boudewijnkanaal) realisatie betonstructuur technisch gebouw: contractuele datum 29/02/2016, gehaald op 09/10/2015; • Kunstwerk K012 en 013 (Tunnel Stationsweg onder N31) realisatie betonstructuur fase 1 en 2: contractuele datum 29/02/2016, gehaald op 15/06/2015.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	
	Selectie	
	Gunning	
	Contractclose	

///

ESR-toets	Het project A11 is niet geconsolideerd.
-----------	---

///

2.D.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Het consortium Via Brugge bestaande uit de ondernemingen Jan De Nul/Van Laere/Aswebo/Aclagro/Franki Construct en DG Infra+
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	1/09/2017

Verloop	- Op schema
---------	-------------

Duiding	Op 10 juli werd de tweede offerte-Technisch deel ingediend door de 4 deelnemers. Op 31 oktober 2012 werd de tweede offerte-Financieel deel ingediend. Na het aanvragen van de vergunningen, vonden gunning en financial close plaats begin 2014. De vermoedelijke bouwtijd wordt door de inschrijver geschat op 42 maanden (3,5 jaar). De onteigeningen werden parallel aan de voorbereiding uitgevoerd. Het Ministeriële Besluit om de onteigeningen van dit grote project te kunnen realiseren werd eind 2011 goedgekeurd. De Vlaamse Landmaatschappij heeft landbouwgronden in de polders, vlakbij de kust aangekocht. De aankoop van de gronden maakt deel uit van een aantal begeleidende maatregelen voor de landbouwers die door de geplande aanleg van de A11 gronden verliezen. Er werd een eerste spadesteek gegeven op 22 maart 2014. .
---------	---

2.D.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2047
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Wijzigingen aan het contract	
Datum	<i>inhoud</i>

3. Cijfers

3.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN		(verwacht) jaar van				Percentage in		Kapitaal in SPV in		Naam publiek	
		Contract close bereikt?	Contractdatum	beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAAL	SPV	mio	investeringsvehikels		
(Deel)Project 1	Via-Zaventem	ja	28/09/2007	2012	2042	neen					
Deelproject 2	R4	ja	7/02/2012	2015	2044	neen					
Deelproject 3	Noordzuid-Kempen	ja	19/10/2011	2014	2044	neen	25%		12,1	Via-Invest	
Deelproject 4	A11	ja	20/04/2014	2017	2047	ja	39%		32	Via-Invest	

		Studie- en ontwerpkosten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)		Intercalair intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)		Investeringsbedragen		Beheers- en onderhoudskosten	
		Bouwkosten				excl btw	btw	incl btw	n per jaar
Investerings	Via-Zaventem	€ 44 466 756		€ 3 797 745	€ 48 264 500	€ 10 135 545	€ 58 400 045	€ 1 178 737,76	
	R4	€ 69 771 364		€ 4 826 141	€ 74 597 505	€ 15 820 667	€ 90 418 172	€ 1 178 737,76	
	Noordzuid-Kempen	€ 159 371 033		€ 11 738 967	€ 171 110 000	€ 34 436 540	€ 205 546 541	€ 1 878 991,37	
	A11	€ 445 796 000		€ 37 905 793	€ 483 701 793	€ 103 159 000	€ 586 860 793	€ 8 090 830,02	
	TOTAAL	€ 1 271 245 301	€ 28 635 434	€ 104 842 103	€ 1 404 722 839	€ 320 511 935	€ 1 725 234 773	€ 23 257 656	
	TOTAAL GECLOSED	€ 719 405 153	€ -	€ 58 268 646	€ 777 673 799	€ 163 551 752	€ 941 225 551	€ 12 327 297	

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Vanaf de dag dat de infrastructuur van de projecten ter beschikking wordt, betaalt het Vlaams Gewest een beschikbaarheidsvergoeding aan de SPV's. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen daarbij nog geïndexeerd moeten worden overeenkomstig de indexeringsformule zoals opgenomen in de DBFM-overeenkomst.

In de meerjarenbegroting van het Vlaams Gewest is op dit ogenblik een maximale beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen euro (incl. BTW) op jaarbasis voorzien. Vanaf september 2017 worden er ook voor A11 beschikbaarheidsvergoedingen betaald. De totale beschikbaarheidsvergoeding zal dan oplopen tot 86 miljoen euro zoals uit onderstaande tabel blijkt (BIJLAGE III).

De effectieve betalingen wijken minimaal af van de opgemaakte budgetten. Immers enkel een klein deel (circa 15%) van de beschikbaarheidsvergoeding wordt voor indexatie aangepast.

Al de geclosede Via-Investen waren ESR neutraal op het moment dat financial close bereikt werd. Echter door de verstrengde interpretatie van INR en Eurostat werden de activa van Via Zaventem, Via Noord Zuid Kempen en R4 Zuid geconsolideerd. Aan de documentatie van het A11 project werden na closing aanpassingen aangebracht zodat het project niet geconsolideerd moest worden.

Aangezien er in de meerjarenbegroting 66 miljoen euro als beschikbaarheidsvergoeding is opgenomen, is er voor de twee andere projecten die nog in aanbestedingsfase zijn geen budgettaire ruimte voorzien. De totale beschikbaarheidsvergoeding van alle projecten, éénmaal ze allen in gebruiksfase zitten (ten vroegste vanaf jaar 2020), wordt geraamd op ca. 170 miljoen

euro op jaarbasis. De stijging van de beschikbaarheidsvergoedingen is vooral te wijten aan de volgende redenen:

- Door de technische uitwerking van het project heeft men nu een beter zicht op de werkelijk te verwachten bouwkosten. Deze zijn sterk gestegen t.o.v. de oorspronkelijke ramingen. Deze stijgingen zijn vooral gerelateerd aan de keuze van tracé en/of variant en de milderende maatregelen die voortkomen uit de MER- of andere procedures (zoals projectnota, Provinciale Audit Commissie (PAC) en Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC), ...). Ook de impact van de architecturale kwaliteit speelt hierbij een rol.
- Naast de bouwkosten van de infrastructuur zijn ook de aannames met betrekking tot de mogelijke onderhoudskosten sterk gestegen al moeten we voor de volledigheid vermelden dat hierover nog veel onzekerheid bestaat.

Er moet ook rekening gehouden worden met het feit dat in elk van de Via-Invest projecten vermoedelijk buitenconfiguratie elementen aanwezig zullen zijn welke gebouwd zullen worden door de aannemer, maar niet door hem zelf onderhouden moet worden. In dat geval zal het onderhoud door de overheden worden gedaan. Dit zal enkel gedaan worden indien het geen voordeel oplevert om het onderhoud door de aannemer te laten doen. Onderhoudskosten voor buiten configuratie elementen worden dus op deze manier buiten de beschikbaarheidsvergoedingen gehouden.

Momenteel worden voor de nog niet gegunde projecten in voorbereidende studiekosten gemaakt. De kosten worden momenteel ten laste genomen van de reguliere begroting.

Op 20 mei 2011 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een kapitaalsverhoging van 40 miljoen euro waardoor momenteel Via-Invest een kapitaal heeft van 83 miljoen euro (waarvan 10 miljoen euro nog niet volstort werd. Daarvan werd 49% rechtstreeks ingebracht door het Vlaams Gewest en 51% ingebracht door PMV.

Per project wordt een projectvennootschap (SPV) worden opgericht. In het verleden participeerde Via-Invest in deze SPV's. Echter, omwille van een verstrengde interpretatie van de regelgeving door Eurostat en INR zal Via-Invest/De Werkvennootschap in de toekomst geen participaties meer nemen in de SPV.

Om het kapitaal maximaal te laten renderen, was het steeds de bedoeling de participaties van Via-Invest na de bouwfase te desinvesteren. Dit om de middelen beschikbaar te maken voor de nieuwe projecten. Zo werden de participaties in Via Zaventem en Via Noord Zuid Kempen verkocht aan PMF Infrastructure fund.

Momenteel houdt De Werkvennootschap geen enkele participatie meer aan in deze projecten, nadat op 1 januari 2017 de participaties in de projecten Via R4 Gent en A11 door Via-Invest werden verkocht aan PMV. Er werd eveneens een kapitaalsvermindering doorgevoerd bij Via-Invest/De Werkvennootschap ter gelegenheid van de uittrede van PMV uit het kapitaal van Via-Invest/De Werkvennootschap.

3.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid	Begrotingsartikel(s)
Via-Zaventem	5.536,27	5.545,00	5.601,00	5.17,11	5.537,94	5.558,06	5.536,27	
R4	9.982,41	8.321,00	8.380,00	8.437,53	8.485,87	8.535,57	9.982,41	
Noordzuid-Kempen	7.368,62	18.645,00	19.181,00	18.903,90	19.004,35	19.097,65	7.368,62	
A11	3.845,46	53.268,00	51.129,00	51.304,83	51.483,40	51.665,55	53.268,00	
Geclosede projecten	26.732,76	85.779,00	84.291,00	84.163,36	84.511,56	84.856,82	76.155,30	
Totaal	26.732,76	85.779,00	84.291,00	118.200,99	162.173,36	162.889,15	153.817,10	

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"**Algemeen:**

Vanaf de beschikbaarheid van de infrastructuur zal het Vlaams Gewest een beschikbaarheidsvergoeding betalen aan de projectvennootschap (SPV). Eventuele onbeschikbaarheden van de infrastructuur (lane rentals) of boetes (prestatiekortingen) worden in mindering genomen van de periodieke vergoeding die het Vlaams Gewest aan de SPV zal betalen. Hiervoor dient echter nog budget (vastlegging beschikbaarheidsvergoedingen) te worden gevonden.

3.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Het is inherent aan de DBFM-formule dat de aannemer de risico's met betrekking tot budgetoverschrijding draagt. Bijgevolg worden er ook geen garanties gedaan bij overschrijding van het budget. Mogelijks kan bij budgetoverschrijding een heronderhandeling van het contract opgestart worden, indien de oorzaak niet bij de opdrachtnemer ligt. Deze piste dient echter, vanuit de overheid beschouwd, een uitzonderingspiste te zijn.

Er wordt op dit moment geen gewestwaarborg gegeven voor de financiering van de projecten.

Wanneer alle huidige Via-Invest projecten in gebruik zullen zijn, wordt door het Vlaams Gewest op dit ogenblik een maximale beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen euro (incl. BTW) voorzien op jaarbasis. Dit zal onvoldoende zijn om alle projecten te kunnen verwezenlijken. Op basis van de huidige beschikbare informatie wordt de beschikbaarheidsvergoeding van de

projecten op dit ogenblik geraamd tussen 130 en 170 miljoen euro (incl. BTW) op jaarbasis (vanaf jaar 2020). De grootste onzekerheid voor de inschatting van de beschikbaarheidsvergoedingen situeert zich bij de component onderhoudskosten.

In het regeerakkoord 2009-2014 van de Vlaamse Regering is opgenomen dat de kredieten voor beschikbaarheidsvergoedingen zullen verhoogd worden om de uitvoering van onderstaande missing links te garanderen:

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (gerealiseerd)
2. de Kempense Noord-Zuidverbinding (gerealiseerd)
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent (gerealiseerd)
4. de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren
5. *de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (gerealiseerd)*
6. *de rondweg N60 te Ronse.*

1b.a. Missing Link (N60)

B. Overzichtspaneel

FICHE 1b NR.		Missing Links II (N60)				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd en eindjaar (geclosed)
Infrastructuur			€ -	Studiefase		
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
De N60 is de verbindingsweg tussen Gent/E17 en de Noord-Franse stad Valenciennes/A8 en dus een belangrijke weg van en naar de Vlaamse Ardennen. De weg loopt dwars door het stadscentrum van Ronse, wat voor de leefbaarheid van de stad en haar inwoners nefast is.						
De nieuwe N60 zorgt voor een scheiding van het lokale en doorgaande verkeer. Het centrum van Ronse wordt zo gespaard van een aanhoudende verkeersstroom en bijhorende mobiliteitsproblemen. Voor fietsers en voetgangers wordt het aangenamer en veiliger. Bovendien zal het doorgaande verkeer op die manier makkelijker haar bestemming bereiken en zijn toekomstige bedrijventerreinen beter bereikbaar.						
De nieuwe N60 zal bijgevolg de leefbaarheid in Ronse verbeteren en de bedrijven in de Vlaamse Ardennen beter bereikbaar maken.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017

C. Inhoud

4. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Projectleiding:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Wettelijke basis:	Een lijst van Via-Invest projecten werd opgenomen in de nota van 25 november 2005 en aangepast na de beslissingen van 23 maart 2007. Het betreft in eerste instantie de volgende 6 “missing links” in het Vlaamse wegennet: 1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem; 2. de Kempense Noord-Zuidverbinding 3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent 4. de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren 5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge 6. de rondweg N60 te Ronse De Vlaamse Regering heeft, in het kader van de oprichting van de projectvennootschap infrastructuurwerken “De Werkvennootschap”, op 11 maart 2016 beslist om Via-Invest de opdracht te geven om doorstart te geven aan de realisatie van de integrale projecten (met als vertrekbasis de projecten in de pijplijn van Via-Invest en Lijninvest) (document VR 2016 1103 DOC.0217/1BIS). Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring verleend aan het voorontwerp van decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap NV van publiek recht (document VR 2016 1507 DOC.0895/1BIS). De Vlaamse Regering besliste onder meer de Via-Invest projecten (missing links) toe te wijzen aan Via-Invest, in aanloop van de opstart van De Werkvennootschap nv. Op het decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap nv van publiek recht van 23 december 2016 werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2017. Bij akte van 9 mei 2017 werd De Werkvennootschap tot stand gebracht. Naar aanleiding van de omvorming van Via-Invest nv naar De Werkvennootschap nv van publiek recht, heeft de Vlaamse Regering op 22 december 2017 de Samenwerkingsovereenkomst met De Werkvennootschap goedgekeurd waarin het project N60 werd toegewezen aan De Werkvennootschap.
Datum bijwerking projectfiche:	7 september 2018
Auteur projectfiche:	Auteur projectfiche: - Coördinatie: Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider (De Werkvennootschap), T: 0497/25 00 96, frank.vandeneeckhaut@dwv.vlaanderen - Redactie: Ann Velghe, Technische projectleider (De Werkvennootschap), T: 0499/53 39 70, ann.velghe@dwv.vlaanderen

///

D. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipeerd?

Het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum van Ronse is een zware belasting voor de verkeersleefbaarheid. Bovendien is de gebrekkige ontsluiting van de regio één van de zwakke schakels in de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen. De realisatie van de N60 als rondweg voor Ronse zou hier een oplossing kunnen bieden.

De N60 is in de loop der jaren stelselmatig uitgebouwd tot een weg met 2 x 2 rijstroken (met middenberm) tussen De Pinte en Nukerke (Maarkedal). In het stadscentrum van Ronse echter neemt deze weg de kenmerken aan van een lokale weg met bovenvermelde issues naar verkeersleefbaarheid en impact op de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen als gevolg.

Het Agentschap Wegen en Verkeer stelde daartoe in 2007 een studiebureau aan voor de studieopdracht "Project N60 Rondweg Ronse te Maarkedal, Kluisbergen en Ronse. Studieopdracht voor technisch referentieontwerp, project-MER en risicomanagement." Op 1 februari 2008 besliste de stuurgroep om voor de N60 een plan-MER op te maken. Verschillende liggingsalternatieven werden hierbij ten opzichte van elkaar afgewogen als input voor het plan-MER. Middels een trechteringsproces werden het nulalternatief plus acht planalternatieven teruggebracht tot twee hoofdalternatieven (tracés 2 en 3). Tijdens het plan-MER onderzoek werd op basis van het ontwerpend onderzoek aan de twee alternatieven 2 en 3 een derde, tussenliggend alternatief 23 toegevoegd.

Op 10 juni 2013 werd de plan-MER voor het gewestelijk RUP "Missing Link N60 ter hoogte van Ronse" goedgekeurd door de dienst MER.

Vervolgens beslist de Vlaamse Regering, na advies van de Raad van State, op 4 juli 2014 tot definitieve vaststelling van het gewestelijke RUP 'Missing Link N60 in Ronse'.

Tegen dit GRUP werden 6 annulatieberoepen ingediend. In het arrest van 30 juni 2016 vernietigt de Raad van State het GRUP "Missing Link N60 te Ronse".

Hoewel de goedkeuring van het plan-MER in dit arrest niet vernietigd werd, hebben bepaalde van de in de verschillende procedures gehanteerde middelen echter betrekking op het in het plan-MER gevoerde onderzoek. Daarom wordt gekozen om het plan-MER te heropenen en verder aan te vullen op die punten.

Het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen beoogt één geïntegreerd planningsproces en één wettelijke procedure voor zowel de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) als de onderbouwende effectbeoordelingen. In dit decreet worden inhoudelijke en procedurele inconsistenties uitgesloten bij de overgang van de milieueffectrapportage naar het planproces. Bijgevolg biedt deze werkwijze een oplossing voor de hierboven uiteengezette problematiek.

De overheidsinstantie die het nauwst betrokken is bij het plan neemt doorgaans het initiatief om het geïntegreerd planningsproces op te starten. De Werkvennootschap is als initiatiefnemer aangeduid om het geïntegreerd planningsproces op te starten in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer. Samen met het departement Omgeving (inclusief dienst MER) vormen ze het initiële planteam.

Het planteam staat in voor de opmaak van de startnota en de procesnota. Via een stakeholderanalyse zal worden onderzocht welke instanties/administraties nog betrokken

worden in het planningsproces. Enkele van deze instanties/administraties zijn alleszins: Agentschap voor Natuur en Bos, departement Landbouw en Visserij, Agentschap Onroerend Erfgoed, departement Mobiliteit en Openbare Werken en de drie betrokken lokale besturen (Ronse, Maarkedal, Kluisbergen). Desgevallend kunnen ze ook mee betrokken worden in het planteam.

De Vlaamse Regering heeft op 14 juli 2017 beslist tot herneming van de procedure voor de N60 Ronse door middel van het geïntegreerde planningsproces.

///

E. Inhoud en doelstellingen en van het project

Het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum van Ronse is een zware belasting voor de verkeersleefbaarheid. Bovendien is de gebrekkige ontsluiting van de regio één van de zwakke schakels in de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen. De realisatie van de N60 als rondweg voor Ronse zou hier een oplossing kunnen bieden.

///

F. Stappen in de besluitvorming

Stappen besluitvorming vroegere studie

- | | |
|--|---------------|
| – Goedkeuring plan-MER: | 11 juni 2013 |
| – Definitieve vaststelling GRUP: | 4 juli 2014 |
| – Goedkeuring VR selectieverslag (kandidaturen): | 30 juli 2014 |
| – Conformverklaring project-MER: | 23 maart 2015 |
| – Vernietiging GRUP door RVS: | 30 juni 2016 |
| – Beslissing VR heropstart via geïntegreerd planningsproces: | 14 juli 2017 |

Stappen besluitvorming nieuwe studie

- | | |
|--|----------------------|
| – Goedkeuring gunningsverslag studieopdracht door RvB DWV: | (6 juli 2018) |
| – Goedkeuring VR start- en procesnota Omgeving: | eind 2019 |
| – Voorlopige vaststelling GRUP VR (en effectbeoordeling): | voorjaar 2021 |
| – Definitieve vaststelling GRUP VR: | voorjaar 2022 |
| – Goedkeuring VR selectieverslag / kandidaturen: | begin 2023 |
| – Goedkeuring VR (DBFM-)bestek/gunningsleidraad: | medio 2023 |
| – Goedkeuring VR gunningsverslag/contractclose: | eind 2024/begin 2025 |

5. OPERATIONEEL

5.1. Voorbereidingsfase

B. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Gezien het feit dat het project zich nu in het begin van het geïntegreerde planningsproces bevindt, en alle onderzoeken naar mogelijke alternatieven nog dienen te gebeuren, kan de invulling naar mogelijke uitvoeringsvorm nog niet worden bepaald.

A. Data voorbereidingsfase		Zie stappen besluitvorming
----------------------------	--	----------------------------

2.A.2.1. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Nog niet van toepassing. Nu al omschrijven wat het bouwprogramma/de opdracht zal inhouden, zou een aanfluiting zijn van het nog op te starten proces aangezien in de eerst nog te doorlopen stap net onderzocht moet worden welke de uiteindelijke doelstellingen zijn van het project en daaraan gekoppeld welke de mogelijke alternatieven zijn die gaan onderzocht worden.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	N.v.t.
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	N.v.t.

///

6. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
Beslissing VR heropstart via geïntegreerd planningsproces (14 juli 2017)

///

B. Stand van zaken
Goedkeuring gunningsverslag studieopdracht door de raad van bestuur van De Werkvennootschap.

///

C. Planning
Heropstart via geïntegreerd planningsproces:
– Goedkeuring VR start- en procesnota Omgeving: eind 2019 – Voorlopige vaststelling GRUP VR (en effectbeoordeling): voorjaar 2021 – Definitieve vaststelling GRUP VR: voorjaar 2022 – Goedkeuring VR selectieverslag / kandidaturen: begin 2023 – Goedkeuring VR (DBFM-)bestek/gunningsleidraad: medio 2023 – Goedkeuring VR gunningsverslag/contractclose: eind 2024/begin 2025

7. Cijfers

7.1. Financiële kerncijfers

Duiding: "Financiële kerncijfers"

Het is nog niet mogelijk te bepalen welke de kost zal zijn voor de heropstart van het project N60. De raming van het vroegere ontwerp worden hierboven vermeld. Gezien de opmerkingen geuit via de annulatieberoepen, is de kans groot dat de doelstellingen van het project zullen moeten verruimd worden wat uiteraard ook zijn impact zal hebben op de kostprijs.

7.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

Duiding: "jaarlijkse vergoeding"

Algemeen:

Op dit ogenblik staat nog niet vast op welke wijze het project zal gerealiseerd worden. Indien het project via een DBFM-formule gerealiseerd wordt, zal het project door De Werkvennootschap vanaf de beschikbaarheidsfase overgedragen worden aan AWV waarbij AWV een beschikbaarheidsvergoeding zal betalen aan de projectvennootschap (SPV). Eventuele onbeschikbaarheden van de infrastructuur (lane rentals) of boetes (prestatiekortingen) worden in mindering genomen van de periodieke vergoeding.

7.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

/

1b.b Missing Links (Noord-Zuid Limburg)

A. Overzichtspaneel

FICHE 1b NR.		Missing Links II (Noord-Zuid Limburg)				
Projecttype	Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd en eindjaar (geclosed)	
Infrastructuur		€ -	Studiefase			
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
De Limburgse Noord-Zuidverbinding zoekt naar een oplossing waarbij leefbaarheid en vlotter verkeer met elkaar worden verzoend.						
De Limburgse Noord-Zuidverbinding loopt van Hasselt naar Eindhoven en terug. Op deze manier wordt het noorden van Limburg ontsloten en wordt gezorgd voor een betere aansluiting op de weginfractuur in het zuiden van de provincie. Daarnaast worden oplossingen gezocht om de kernen van Houthalen – Helchteren leefbaar te houden.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Projectleiding:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Wettelijke basis:	Een lijst van Via-Invest projecten werd opgenomen in de nota van 25 november 2005 en aangepast na de beslissingen van 23 maart 2007. Het betreft 6 “missing links” in het Vlaamse wegennet waaronder de Kempense Noord-Zuidverbinding. De Vlaamse Regering heeft, in het kader van de oprichting van de projectvennootschap infrastructuurwerken “De Werkvennootschap”, op 11 maart 2016 beslist om Via-Invest de opdracht te geven om doorstart te geven aan de realisatie van de integrale projecten (met als vertrekbasis de projecten in de pijplijn van Via-Invest en Lijninvest) (document VR 2016 1103 DOC.0217/1BIS). Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring verleend aan het voorontwerp van decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap NV van publiek recht (document VR 2016 1507 DOC.0895/1BIS). De Vlaamse Regering besliste onder meer de Via-Invest projecten (missing links) toe te wijzen aan Via-Invest, in aanloop van de opstart van De Werkvennootschap nv. Op het decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap nv van publiek recht van 23 december 2016 werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2017. Bij akte van 9 mei 2017 werd De Werkvennootschap tot stand gebracht. Naar aanleiding van de omvorming van Via-Invest nv naar De Werkvennootschap nv van publiek recht, heeft de Vlaamse Regering op 22 december 2017 de Samenwerkingsovereenkomst met De Werkvennootschap goedgekeurd waarin het project Noord-Zuid Limburg werd toegewezen aan De Werkvennootschap.
Datum bijwerking projectfiche:	7 september 2018
Auteur projectfiche:	Auteur projectfiche: - Coördinatie: Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider (De Werkvennootschap), T: 0497/25 00 96, frank.vandeneeckhaut@dwv.vlaanderen - Redactie: Durkadin Yilmaz, Integrale projectleider (De Werkvennootschap), T: 0479/91 73 56, durkadin.yilmaz@dwv.vlaanderen

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipeerd?
De N74 vormt een verbinding tussen Hasselt en Eindhoven, of tussen de E314 en de E34. Sinds de jaren '60 is deze weg in zijn toenmalige vorm ontoereikend uitgerust om al het verkeer te verwerken. Begin de jaren '70 werd hij dan grotendeels omgevormd naar een 2x2 rijweg. Ook in het centrum van Houthalen en Helchteren wordt de weg omgevormd naar 2x2. Hierdoor ontstaat er in deze centra een enorm leefbaarheidsprobleem. De dorpskernen worden immers doorsneden door een zeer drukke weg. Buiten enkele kleinere veiligheids- en doorstromingsmaatregelen gebeurt er verder niets aan de weg.

In 2006 wordt een MER studie opgestart en op 3-10-2008 kiest de VR voor het omleidingstracé langs de westzijde van de dorpskernen. Februari 2010 keurt de VR het GRUP voorlopig goed, de Project-MER is ook opgestart. Einde 2010 vat de VR de eerste onderhandelingen aan met de geselecteerde aannemersconsortia.

Op 4 maart 2011 wordt het GRUP bij besluit van de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd. Bij arrest dd. 29 maart 2013 werden echter voormeld GRUP en de aan dit dossier gekoppelde goedkeuringsbeslissing van de dienst- MER dd. 22 september vernietigd door de Raad van State. Een herwerkt plan-MER werd door AWW opgemaakt waarvan de ontwerptekst op 19 december 2013 werd ingediend. De herwerkte Plan-MER werd op 25 februari 2014 goedgekeurd door de dienst-MER. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochttracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd. Op 27 maart 2015 werd, na advies van de Raad van State, het aangepast gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noord-Zuidverbinding N74' bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. Op 12 mei 2017 werd het herwerkt plan-MER en het GRUP wederom vernietigd door de Raad van State.

Gelet op de complexiteit en de gevoeligheden heeft de Vlaamse Regering beslist om voor het project van de Noordzuidverbinding Limburg de mogelijkheid voor de toepassing van het decreet complexe projecten te volgen en werd de verkenningsfase - d.i. de eerste fase van de complexe projectenprocedure - aangevat. Deze fase leidde ertoe dat het project als een "complex project" kan worden gekwalificeerd en aldus in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure. Op 16 maart 2018 besliste de Vlaamse Regering tot goedkeuring van de startbeslissing voor het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg" waarin o.a. de probleemstelling en doelstellingen werden geformuleerd.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

De probleemstelling en doelstellingen van het complex project werden opgenomen in de startbeslissing dd. 16 maart 2018.

Deze vertalen zich in verbetering van de doorstroming van verkeer gebaseerd op de categorie van de weg (primaire I), verhogen van de leefbaarheid van de dorpskernen, verbeteren en consolideren van de natuurwaarden in de omgeving en een stimulans zijn voor verdere ontwikkelingen in de regio. Inhoudelijk zal er dus gezocht worden naar de beste consensus voor alle doelstellingen en stakeholders, met het mobiliteitsvraagstuk als leidend gegeven.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Tijdens de verkenningsfase van het complex project: op 16 maart 2018 besliste de Vlaamse Regering tot goedkeuring van de startbeslissing voor het complex project "Noord-Zuidverbinding Limburg".

Tijdens de onderzoeksfase van het complex project: goedkeuring van de alternatievenonderzoeksnota, ontwerp voorkeursbesluit en voorkeursbesluit.

Tijdens de uitwerkingsfase van het complex project: goedkeuring van de projectonderzoeksnota, ontwerp projectbesluit en projectbesluit.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm
Gezien het feit dat het project zich nu nog maar in het begin van de onderzoeksfase van de complexe projectenprocedure bevindt, en alle onderzoeken naar mogelijke alternatieven nog dienen te gebeuren, kan de invulling naar mogelijke uitvoeringsvorm nog niet worden bepaald.
De voorbije weken en maanden werden info- en overlegmomenten georganiseerd waarin de mogelijkheden verkend werden om dit project aan te pakken.

///

B. Data voorbereidingsfase	16 maart 2018	Startbeslissing van de Vlaamse Regering
----------------------------	---------------	---

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
Startbeslissing dd. 16 maart 2018 van de Vlaamse Regering

///

B. Stand van zaken

///

C. Planning
Cfr. stappen in de besluitvorming (verkenningfase, onderzoeksfase en uitwerkingsfase van het complex project).

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

Opm: in de huidige fase is een raming, zelfs van de studiekosten niet mogelijk.

Duiding: "Financiële kerncijfers"

Het project bevindt zich nog in de plan fase waardoor een realistische inschatting van de totale projectkosten nog niet vast staan. Hierdoor kunnen bijkomende investeringen voor eventuele milieumilderende maatregelen, en bijkomende eisen die volgen uit de MERs, minder hinder maatregelen,... nog niet ingeschat worden. De projectkost zal ook afhankelijk zijn van de aanbestedingswijze, projectstructuur en financieringsmethodiek. Hierover werden nog geen definitieve beslissingen genomen.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

Duiding: "jaarlijkse vergoeding"

Algemeen:

Op dit ogenblik staat nog niet vast op welke wijze het project zal gerealiseerd worden. Indien het project via een DBFM-formule gerealiseerd wordt, zal het project door De Werkvennootschap vanaf de beschikbaarheidsfase overgedragen worden aan AWV waarbij AWV een beschikbaarheidsvergoeding zal betalen aan de projectvennootschap (SPV). Eventuele onbeschikbaarheden van de infrastructuur (lane rentals) of boetes (prestatiekortingen) worden in mindering genomen van de periodieke vergoeding.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

1b.c Missing Links (R4WO)

A. Overzichtspaneel

FICHE 1b NR.	Missing Links II (R4WO)			
Projecttype	Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd en eindjaar (geclosed)
Infrastructuur		€ -	Studiefase	
Programma				
DBFM				
Omschrijving van het project				
In 1993 startte men een onderzoek naar de wijze waarop de leefbaarheid in de Gentse Kanaalzone kon bevorderd worden. De centrale vraag hierbij was hoe de drie hoofdfuncties, zijnde de havenfunctie, de bedrijvenfunctie en de stedelijke functie, op een evenwichtige manier kunnen samengaan. Dit heeft geleid tot het ROM-project Gentse Kanaalzone (ROM: Ruimtelijke Ordening en Milieu). Onderdeel van het project was de opmaak van een streefbeeld voor de R4 West en Oost. Het streefbeeld voorziet in de omvorming van de R4 West tot primaire weg I tussen de E34/N49 en de N9 Brugsevaart en uit de omvorming van de R4 Oost tot primaire weg I en II (primair I tussen Nederlandse grens en aansluiting met E34/N49, primair II tussen aansluiting E34/N49 en aansluiting N424). Deze categorisering werd vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De R4 West verzorgt enerzijds de verbinding naar de hoofdwegen E34 (Zeebrugge – Antwerpen) en E40 (Brussel – Oostende) en anderzijds de ontsluiting van de economische zones langs de linkerkanaaloever in het zeehavengebied Gent en de ontsluiting van het grootstedelijk gebied Gent naar de hoofdwegen. Om die reden is deze weg als primaire weg I geselecteerd en dient hij als dusdanig te worden ingericht. De R4 Oost verzorgt enerzijds de ontsluiting van de economische gebieden op de rechterkanaaloever van het zeehavengebied Gent naar de hoofdwegen E34 en E17 en anderzijds de grensoverschrijdende regionale verbinding tussen de autosnelweg E312 (Vlissingen/Bergen-op-Zoom) en de E34. Om die redenen is deze weg als primaire weg I en II geselecteerd en dient hij als dusdanig te worden ingericht. De R4 doorsnijdt gemeenten en zorgt voor een zeer onveilige barrière voor fietsers en voetgangers. Dit moet aangepakt worden: tunnels, bruggen en onderdoorgangen zullen kruispunten met verkeerslichten vervangen. Zijstraten van ondergeschikt belang worden afgesloten. De keuze omtrent welke straten aangesloten blijven en onder welke vorm werd reeds vastgelegd in het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Gent”. Het project biedt ook ruimte voor veilige fiets(snel)wegen en zoekt naar oplossingen om het				

zwaar verkeer uit de woonkernen te weren en naar de R4 te leiden.

In 1999 werd door de Vlaamse regering het Ontwerp raamplan Gent-Zeehaven – R4 West en – Oost goedgekeurd.

In december 2002 werd het milieueffectrapport voor de aanleg van 11 knooppunten langs de R4 West goedgekeurd.

Het RUP “Inrichting R4 Oost en West” werd definitief vastgesteld op 15 juli 2005.

Op 18 oktober 2013 beslist de Vlaamse Regering om aan Via-Invest nv en het Agentschap Wegen en Verkeer opdracht te geven om de “Ombouw van de R4 West en de R4 Oost” voor realisatie als PPS-project voor te bereiden. Naar aanleiding van de omvorming van Via-Invest nv naar De Werkvennootschap nv van publiek recht, heeft de Vlaamse Regering op 22 december 2017 de Samenwerkingsovereenkomst met De Werkvennootschap goedgekeurd waarin het project R4WO werd toegewezen aan De Werkvennootschap.

De ombouw van de R4 West en Oost is al gestart. Een aantal deelprojecten werd al via reguliere financiering gerealiseerd; een aantal andere worden de komende jaren via reguliere financiering nog uitgevoerd. Begin 2015 werd een extern studiebureau door AWW aangesteld voor volgende taken: screening streefbeeld (= optimalisatiestudie), opmaak referentieontwerp, opmaak opdrachtdocumenten DBFM-procedure, ondersteuning bij de onderhandelingsfasen en voor de ondersteuning bij de uitvoering. Eind 2015 werd ook een opdracht voor een studie gepubliceerd voor de opmaak van de project MER.

Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Projectleiding:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Wettelijke basis:	In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 is het project “Ombouwen van de R4 West en Oost tot primaire wegen” opgenomen als prioritair PPS-infrastructuurproject binnen het wegwerken van de missing links in het Vlaamse Wegennet. De Vlaamse Regering heeft, in het kader van de oprichting van de projectvennootschap infrastructuurwerken “De Werkvennootschap”, op 11 maart 2016 beslist om Via-Invest de opdracht te geven om doorstart te geven aan de realisatie van de integrale projecten (met als vertrekbasis de projecten in de pijplijn van Via-Invest en Lijninvest) (document VR 2016 1103 DOC.0217/1BIS). Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring verleend aan het voorontwerp van decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap NV van publiek recht (document VR 2016 1507 DOC.0895/1BIS). De Vlaamse Regering besliste onder meer de Via-Invest projecten (missing links) toe te wijzen aan Via-Invest, in aanloop van de opstart van De Werkvennootschap nv. Op het decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap nv van publiek recht van 23 december 2016 werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2017. Bij akte van 9 mei 2017 werd De Werkvennootschap tot stand gebracht. Naar aanleiding van de omvorming van Via-Invest nv naar De Werkvennootschap nv van publiek recht, heeft de Vlaamse Regering op 22 december 2017 de Samenwerkingsovereenkomst met De Werkvennootschap goedgekeurd waarin het project R4WO werd toegewezen aan De Werkvennootschap.
Datum bijwerking projectfiche:	7 september 2018
Auteur projectfiche:	Auteur projectfiche: - <u>Coördinatie</u>: Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider (De Werkvennootschap), T: 0497/25 00 96, frank.vandeneeckhaut@dwv.vlaanderen - <u>Redactie</u>: Ann Velghe, Technische projectleider (De Werkvennootschap), T: 0499/53 39 70, ann.velghe@dwv.vlaanderen

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipeerd?
De R4 West en Oost zijn missing links in het Vlaamse wegennet waar de Vlaamse Regering versneld werk wil van maken. Missing links zijn ontbrekende schakels in het wegennet of wegen die al aangelegd zijn, maar onvoldoende uitgerust zijn voor de functie die ze moeten vervullen. De R4 West (van N9 tot N49) en R4 Oost (tussen R4 – Eisenhowerlaan en grens met Nederland) voldoen momenteel niet aan de inrichting van een primaire weg. Verschillende kruispunten zijn voorrangsgeregeld of lichtengeregeld, aan verschillende knopen is er congestie en regelmatig

gebeuren er ongevallen op deze delen van de R4. De doortocht Zelzate kent veel te veel doorgaand verkeer dat op de R4 West en Oost en op de N49 thuishoort.

In het zuidelijk havendeel ondervinden de woonkernen Muide-Meulestede sterke hinder van het doorgaand verkeer op de Zeeschipstraat-New Orleansstraat – Port Arthurlaan.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

De R4 West moet een vlotte verbinding garanderen tussen de E34/Nederland en de E40/E17, de R4 Oost zorgt voor een vlotte bereikbaarheid van de havenbedrijven. Door het aantal knooppunten waar het verkeer de R4 kan op- en afrijden te verminderen, wordt niet enkel vlotter verkeer beoogd, maar wordt ook ingezet op een veiliger R4.

De hoofddoelstellingen die aan de basis liggen van het project en de bestaansreden ervan vormen zijn:

- Ombouwen R4 West tot primaire weg type I, R4 Oost tot primaire weg type I (tussen E34 en Nederland) & primaire weg type II (tussen E34 en R4-Eisenhowerlaan) volgens RSV;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid van R4 West & Oost en aansluitingen met de kruisende wegen;
- Verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kanaaldorpen;
- Vervolledigen van de hoofdroute BFF op R4 West & realisatie van een hoofdroute BFF op R4 Oost (tussen knooppunt 4 en Langerbruggestraat);
- Aanpassen van het wegbeeld van de doortocht te Zelzate.

In tweede instantie worden ook onderstaande nevendoelstellingen gedefinieerd:

- Logisch en leesbaar wegbeeld vormen (is in feite hoofddoelstelling 1);
- Ondersteunen van de hiërarchie in het wegennetwerk door infrastructurele maatregelen;
- Ontsluiten van uitzonderlijk vervoer van en naar de haven;
- Kwalitatieve ruimtelijke inpassing in het omliggend landschap;
- Mildering van negatieve effecten van de R4 op onmiddellijke omgeving.

Na de ombouw zullen er:

- zo goed als geen kruispunten met lichten meer zijn op de R4 West en Oost, maar wel nog bruggen, tunnels of onderdoorgangen (korte tunnel);
- veilige fiets(snel)wegen liggen langs en over/onder de R4;
- sommige zijstraten met een lokale functie afgesloten zijn van de R4.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Stappen besluitvorming

- | | |
|--|---------------|
| – Goedkeuring gunningsverslag studieopdracht door RvB DWV:(7 september 2018) | |
| – Goedkeuring VR start- en procesnota Omgeving: | 4 mei 2018 |
| – Voorlopige vaststelling GRUP VR (en effectbeoordeling): | voorjaar 2019 |
| – Definitieve vaststelling GRUP VR: | begin 2020 |
| – Goedkeuring bestek VR | zomer 2019 |
| – Goedkeuring VR gunningsverslag/contract close: | najaar 2021 |

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm
Het PPS-Kenniscentrum ontving op 31 mei 2013 een formele adviesaanvraag voor het project R4 West en Oost. De conclusie luidde: <i>“Voortgaande op de overgemaakte stukken, de doorgevoerde meerwaardescan en de interactieve workshops en bijkomende gesprekken - evenals rekening houdend met de door Via-Invest en AWW aangebrachte hypothesen werd in dit advies geconcludeerd dat binnen het aangereikte kader aan alle vereiste voorwaarden werd voldaan om in aanmerking te komen voor een DBFM-uitvoering en derhalve erkend te kunnen worden als “Vlaams PPS-project”.</i> Op 13 september 2017 ontving het Kenniscentrum PPS de vraag om het advies van 18 juni 2013 te actualiseren. De conclusie van dit advies luidde: <i>“In het kader van dit advies werd in een gezamenlijke workshop het Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen (AUV) doorlopen. Hieruit blijkt dat de DBFM-formule in principe toegepast zou kunnen worden op voorliggend project. Hierbij dient opgemerkt dat de meerwaarde van een DBFM-uitvoering zich voornamelijk situeert in het versneld kunnen uitvoeren van de totale optimalisatie. Daartegenover staat dat de risicofactor met betrekking tot het opnemen van het onderhoud van de bestaande tussenliggende wegenisinfrastructuur mogelijks een inperkende invloed zou kunnen hebben op de kansrijkheid op meerwaarde voortvloeiend uit een DBFM-benadering.”</i> Het project R4WO zal via een DBFM-formule in de markt worden geplaatst. Daarnaast zullen een aantal quick wins voorafgaandelijk worden gerealiseerd via reguliere werken.

B. Data voorbereidingsfase		
	1999	In 1999 werd door de Vlaamse regering het Ontwerp raamplan Gent-Zeehaven – R4 West en – Oost goedgekeurd
	15 juli 2005	Het RUP “Inrichting R4 Oost en West” werd definitief vastgesteld op 15 juli 2005.
	18 oktober 2013	Op 18 oktober 2013 beslist de Vlaamse Regering om aan Via-Invest en het Agentschap Wegen en Verkeer opdracht te geven om de “Ombouw van de R4 West en de R4 Oost” voor realisatie als PPS-project voor te bereiden
	2017	De doorstart naar de opmaak van het referentieontwerp door De Werkvennootschap
	4 mei 2018	Goedkeuring VR start- en procesnota Omgeving

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

De kennisgevingsnota Project MER werd in februari 2017 ingediend bij de cel MER en werd ook volledig verklaard. De terinzagelegging vond plaats van 3 april tot 31 mei 2017. Op 15 juni 2018 werd de richtlijnenvergadering gehouden.

De optimalisatiestudie is intussen afgerond en resulteerde in startnota's die werden door de iGBC en het RMC goedgekeurd.

Een MKBA is in opmaak.

Voor de knoop Wondelgem is thans een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak. Voor de knoop N49 – Arcelor in Wachtebeke zijn er afwijkingen nodig op het GRUP en is eveneens een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in opmaak. De start- en procesnota voor deze twee zones werd door de Vlaamse regering goedgekeurd op 4 mei 2018. De raadpleging liep van 29 mei tot en met 27 juli 2018. Per knoop werd er één publiek participatiemoment georganiseerd (infomarkt).

///

B. Stand van zaken

De Werkvennootschap heeft ter vervolmaking van de reeds opgeleverde studie en prestaties een nieuwe studieopdracht in de markt geplaatst die naar verwachting een aanvang zal nemen vanaf oktober 2018.

///

C. Planning

–	Voorlopige vaststelling GRUP VR (en effectbeoordeling):	voorjaar 2019
–	Definitieve vaststelling GRUP VR:	begin 2020
–	Goedkeuring bestek VR	zomer 2019
–	Goedkeuring VR gunningsverslag/contract close:	najaar 2021

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

		Studie- en ont- werp- kosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen af- gesplits t worden)	Inter- callaire in- tresten (Indien deze kunnen af- gesplitst worden)	Invest- erings- bedrag excl btw	bt w	Investeringsbedrag incl btw	Beh eers - en ond er- hou ds- kost en per jaar	Jaar ram- ing
R4-West en R4- Oost	€ 468,4	€	Onderstaand e kosten volgens SSK 266 048 056	734 444 666	144 400 338	878 845 004	€	2017

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Deze raming is gebaseerd op de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Het investeringsbedrag omvat volgende posten: risicoreservering objectgerelateerd, prijsherziening, vastgoedkosten (innames/onteigeningen), engineeringskosten (engineeringaannemer, studiebureau en tendervergoeding), overige bijkomende kosten (verzekeringen, explosieven/archeologisch onderzoek, communicatie, kabels en leidingen,...) en object overstijgende risicoreservering.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis- snelheid	Begrotingsartikel(s)
R4-West en de R4- Oost	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Algemeen:

Vanaf de beschikbaarheid van de infrastructuur zal De Werkvennootschap het project overdragen aan AWW. Vervolgens zal AWW een beschikbaarheidsvergoeding betalen aan de projectvennootschap (SPV). Eventuele onbeschikbaarheden van de infrastructuur (lane rentals) of

boetes (prestatiekortingen) worden in mindering genomen van de periodieke vergoeding die AWV aan de SPV zal betalen.
--

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid
Het is inherent aan de DBFM-formule dat de aannemer de risico's met betrekking tot budgetoverschrijding draagt. Er wordt op dit moment geen gewestwaarborg gegeven voor de financiering van de projecten.

1b.d Missing Links II (Werken aan de Ring)

A. Overzichtspaneel

FICHE 1b NR.	Missing Links II (Werken aan de Ring)					
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)				ESR-class. Nog niet gekend
Infrastructuur		€ -				
Programma				Studiefase		
DBFM						
Omschrijving van het project / programma						
'Werken aan de Ring' is het programma dat de globale multimodale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio rond Brussel en de Vlaamse Rand wil verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de doorstroming op de R0 wil verhogen. Het programma 'Werken aan de Ring' is multimodaal en omvat volgende projecten: de verdere uitbouw van het Fiets-GEN met de aanleg van een aantal fietssnelwegen, de aanleg van drie hoogwaardige openbaarvervoerlijnen (HOV-verbindingen) uit het Brabantnet (de ringtrambusverbinding tussen Jette en Zaventem luchthaven, de Sneltram van Willebroek naar Brussel Noord en de Luchthaventram van Brussel Noord naar Zaventem luchthaven), de herinrichting van de R0 (noord en oost), en de uitbouw van combiparkings. De uitvoering van de projecten maakt deel uit van en wordt ingebed in een Minder Hinderplan en voor het gehele programma wordt een doorgedreven stakeholdermanagement gevoerd.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Werkvennootschap nv van publiek recht
Projectleiding:	De Werkvennootschap nv van publiek recht

Andere betrokken overheidsentiteit(en)	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Wettelijke basis:	De Vlaamse Regering heeft, in het kader van de oprichting van de projectvennootschap infrastructuurwerken “De Werkvennootschap”, op 11 maart 2016 beslist om Via-Invest de opdracht te geven om doorstart te geven aan de realisatie van de integrale projecten (met als vertrekbasis de projecten in de pijplijn van Via-Invest en Lijninvest), met focus op Ring R0 en het opzetten van het noodzakelijke flankerend beleid (document VR 2016 1103 DOC.0217/1BIS). Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring verleend aan het voorontwerp van decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap NV van publiek recht (document VR 2016 1507 DOC.0895/1BIS). De Vlaamse Regering besliste onder meer de projecten R0 en BrabantNet, inclusief flankerend beleid, toe te wijzen aan Via-Invest, in aanloop van de opstart van De Werkvennootschap nv. Op het decreet houdende de totstandkoming van De Werkvennootschap nv van publiek recht van 23 december 2016 werd goedgekeurd door het Vlaams Parlement en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 7 februari 2017. Bij akte van 9 mei 2017 werd De Werkvennootschap tot stand gebracht.
Datum bijwerking projectfiche:	7 september 2018
Auteur projectfiche:	Auteur projectfiche: - <u>Coördinatie</u>: Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider (De Werkvennootschap), T: 0497/25 00 96, frank.vandeneeckhaut@dwv.vlaanderen - <u>Redactie</u>: Nele Degraeuwe, Programmamanager (De Werkvennootschap), T: 0494 / 15 19 96, nele.degraeuwe@dwv.vlaanderen

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project / programma geconcipteerd?
De Ring rond Brussel (R0) is oude en verouderde infrastructuur. De eerste delen dateren van ruim 60 jaar geleden. Het verkeersvolume toen en nu is een veelvoud. Over/onder/naast de ring is er weinig ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De vele gevaarlijke knelpunten leiden tot dagelijkse files, accidenten en incidenten, wat zorgt voor sluipverkeer in de gemeenten rond de ring, waardoor de leefbaarheid erop achteruit gaat. Er is een gebrek aan alternatieven voor de auto; zowel het fietssnelwegennetwerk in de regio rond de R0 als het openbaar vervoersnetwerk kan sterk verbeterd worden. Ook het uitrollen van een Park & Ride programma kan bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

R0 – deel Noord

De herinrichting van de R0 houdt het toepassen van het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer op de R0 in. Dit zorgt voor een veiligere ring met minder incidenten en dus een betere doorstroming; wat ook het sluipverkeer terug naar de ring haalt en zo de omliggende woonkernen meer leefbaar maakt.

Tegelijkertijd zorgt de herinrichting van het projectgebied van de R0 voor multimodale verbindingen over, onder en naast de R0, en zet ze in op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur en op groene en blauwe verbindingen. Zo biedt de herinrichting de mogelijkheid om een verbeterde werk- en leefomgeving rond de ring te creëren en opnieuw ruimte onder, boven en langs de R0 te maken voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, dieren en groen. De ring moet, met andere woorden, in plaats van de barrière die ze vandaag vormt, zorgen voor verbindingen in de toekomst.

Specifiek voor de herinrichting van de R0 werden volgende doelstellingen geformuleerd in het kader van het geïntegreerd planningsproces dat formeel werd opgestart op 18/05/2018 door de Vlaamse Regering:

- Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een meer leesbare en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming.
- Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0, o.a. in de dorpskernen door de vermindering van het sluipverkeer naar aanleiding van de herinrichting van de R0 volgens bovenstaand principe.
- Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld: onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer te verminderen en op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen.
- Daarbij wordt er over het hele projectgebied ingezet op de (landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegenis) om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Dit zal de barrièrewerking van de ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de dieren verminderen.

Fietssnelwegen

Om de fiets verder te versterken als een volwaardig transportmiddel voor woonwerkverkeer, werken we 'missing links' in het fietsnetwerk weg. De doelstelling is om mensen te stimuleren zo vaak mogelijk de fiets te gebruiken door te investeren in fietssnelwegen die de Vlaamse rand veilig en vlot met de hoofdstad verbinden, en ook door andere fietsvoorzieningen die de lokale en recreatieve fietsers ten goed komen, te verbeteren.

Brabantnet

Doelstelling is om automobilisten op en rond de Ring meer alternatieven te bieden door het

openbaar vervoer te versterken. De drie voorziene lijnen van het Brabantnet vullen een leemte op in het huidig aanbod. De drie nieuwe tram(bus)lijnen zullen zorgen voor een vlotte verbinding tussen de Noordrand en de hoofdstad. De Ringrambus verbindt de luchthaven via Machelen, Vilvoorde en Grimbergen met het Heizelcomplex en het UZ Jette. Langs de A12 zorgt de Sneltram voor een vlotte verbinding tussen Willebroek en Brussel. Met de Luchthaventram zal je snel van het hart van de hoofdstad naar Brussels Airport kunnen sporen.

R0 Oost

Recentelijk werd er een studieopdracht toevertrouwd aan De Werkvennootschap t.a.v. de 4 grote verkeersknooppunten langsheen de R0 en de A4/E411.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Proces tot 2017

In Vlaams-Brabant is in het verleden reeds zeer sterk ingezet op de verschillende modi (fiets, openbaar vervoer en weginfrastructuur). De verschillende modi werden door verschillende entiteiten aangepakt zonder overkoepelende regie of gecoördineerde uitvoeringsagenda (De Lijn in samenwerking met de MIVB, het Agentschap Wegen en Verkeer in samenwerking met Brussel Mobiliteit, de provincie Vlaams-Brabant, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, ...).

Fietssnelwegen

Tussen 2000 en 2004 werd het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) van de provincie Vlaams-Brabant uitgewerkt en goedgekeurd door de deputatie. Dit netwerk vormde de basis voor de verdere, doch gefragmenteerde realisatie van de bovenlokale verbindingen. Voor lokale besturen was dit netwerk tevens de kapstok om op gemeentelijk niveau verdere verfijningen van het netwerk te realiseren.

In de periode 2008 – 2010 werd de resolutie goedgekeurd voor de uitbouw van een Fiets-GEN, een woon-werk- en woon-schoolnetwerk van snelle fietsverbindingen van ca. 400 km tussen Brussel en de rand. Dat netwerk werd in de periode 2011-2012 uitgetekend door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de provincie Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor verschillende trajecten (waaronder Leuven-Brussel en Asse-Brussel) werden studies opgestart i.f.v. de realisatie.

Brabantnet

In 2009 stelde De Lijn haar Mobiliteitsvisie 2020 voor. Een globaal en hiërarchisch opgebouwd model van OV-verbindingen op interregionaal, regionaal en stedelijk niveau. In het wensnet werden drie vervoersconcepten voor het interregionaal verkeer geïntroduceerd: de lightrain, de sneltram en de snelbus.

De verdere uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2020 gebeurde voor Vlaams-Brabant in het Brabantnet. Concreet bestaat het Brabantnet uit verschillende HOV-verbindingen waaronder drie prioritaire sneltramverbindingen van en naar Brussel: de sneltram Willebroek-Brussel, de luchthaventram en de ringtram. In 2011 zijn voor de tramverbindingen een aantal tracéstudies opgestart en tegelijkertijd werden de nodige plan-MER's en MKBA's uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken keurde de Vlaamse Regering op 6 december 2013 de drie uiteindelijke tramtracés goed. Eind november 2015 besliste de Vlaamse Regering om de ringverbinding versneld aan te pakken en de verbinding te realiseren met trambus-voertuigen.

R0 als infrastructuur

Ten gevolge van de stijgende verkeersdruk en rekening houdende met de leeftijd van de bestaande infrastructuur, voerde de Vlaamse Regering in het recente verleden diverse studies uit voor de R0. Vertrekpunten in het denken over de omvorming van de R0 waren de verkeersstructuurschets Zone Zaventem (2000) en het ruimtelijk streefbeeld voor de R0-noord (2002). Het project 'START – luchthavenregio' van de Vlaamse Regering (2004) vormde het startschot voor een reeks van studies, waaronder het plan-MER zone Zaventem (2008), het S-MER en de mobiliteitsstudie (2010-2013) en de MKBA (2013).

Op basis van de resultaten van deze studies besliste de Vlaamse Regering op 25 oktober 2013 om de R0 tussen de A10/E40 en A3/E40 herin te richten waarbij doorgaand en lokaal verkeer van elkaar worden gescheiden door de aanleg van een doorgaande en parallelle rijbaan in de zones A10/E40-A12 en E19-E40/A3. Op het segment van de R0 tussen de A12 en de A1/E19 werd er een bijkomende rijstrook voorzien. In de periode 2014-2015 werd in opdracht van het AWV een technisch voorontwerp uitgewerkt voor het betrokken segment van de R0

Proces vanaf 2017

Vanuit de wens van de Vlaamse Regering om een andere, meer gebiedsgerichte en integrale aanpak van grote mobiliteitsprojecten te bekomen en alle expertise te bundelen in één entiteit werd De Werkvennootschap in mei 2017 opgericht (volgend op de beslissing van de Vlaamse Regering van 24 december 2016). Hiermee werd de opportuniteit gecreëerd om de verschillende projecten (de HOV lijnen van het Brabantnet, fietssnelwegen, herinrichting van de R0, P&Rs) te integreren in een multimodaal programma om de mobiliteit in deze regio aan te pakken.

Concreet zal De Werkvennootschap in de Vlaamse rand rond Brussel de eerder geleverde inspanningen bundelen en coördineren met alle mobiliteitsspelers, zoals bv. het AWV, Brussel Mobiliteit, De Lijn en de MIVB en zich onder meer toespitsen op de herinrichting van de ring rond Brussel, de aanleg van de drie verbindingen van het Brabantnet, de realisatie van een aantal fietssnelwegen en de uitbouw van P&R's.

Al deze projecten worden gebundeld in het programma 'Werken aan de Ring' (zie ook www.werkenaandering.be).

R0

Voor de R0 werd op 18 mei 2018 door de Vlaamse Regering goedkeuring gegeven aan de start- en procesnota, opgesteld in het kader van het geïntegreerd planningsproces voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord".

2. OPERATIONEEL

Volgende deelprojecten kunnen worden onderscheiden:

- Werken aan de Ring
 - o De herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord
 - o Brabantnet
 - o Quick Wins / Fietssnelwegen
 - o Park & Rides / combimobiliteit
 - o R0 Oost
- De ombouw van de R4 Oost en R4 West tot primaire wegen
- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm	
Het PPS-Kenniscentrum ontving op 31 mei 2013 een formele adviesaanvraag voor het project R0 – Optimalisatie van het Noordelijke deel van de Ring om Brussel. De conclusie luidde: "Voortgaande op de overgemaakte stukken, de doorgevoerde meerwaardescan en de interactieve workshops en bijkomende gesprekken - evenals rekening houdend met de door Via-Invest en AWW aangebrachte hypothesen werd in dit advies geconcludeerd dat binnen het aangereikte kader aan alle vereiste voorwaarden werd voldaan om in aanmerking te komen voor een DBFM-uitvoering en derhalve erkend te kunnen worden als "Vlaams PPS-project"." Op 13 september 2017 ontving het Kenniscentrum PPS de vraag om het advies van 18 juni 2013 te actualiseren specifiek m.b.t. het project "R0 – Optimalisatie van het Noordelijke deel van de Ring om Brussel". De conclusie van dit advies luidde: "In het kader van voorliggend advies werd in een gezamenlijke workshop het Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen (AUV) doorlopen. Hieruit blijkt dat de DBFM-formule in principe toegepast zou kunnen worden op voorliggend project. In de workshop werd geen nieuwe informatie overgemaakt die belangrijke wijzigingen teweeg brengt aan het eerdere advies. In die zin herneemt voorliggend advies in grote mate de opmerkingen die reeds in 2013 werden overgemaakt. Wel zijn er nog een aantal onzekerheidsfactoren die een DBFM-uitvoering (maar ook andere uitvoeringsmethodes) kunnen bemoeilijken en dienen uitgeklaard te worden vooraleer een gunningsprocedure op te starten. We denken dan in het bijzonder aan de planologische risico's (geen greenfield-project) en het draagvlak voor de uiteindelijk gekozen oplossing. Tot slot kan nog gewezen worden op de aandachtspunten met betrekking tot ESR-classificatie van een mogelijke DBFM-uitvoering."	

De herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord

B. Data voorbereidingsfase	18 oktober 2013	Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om aan Via-Invest de opdracht te geven om het project voor te bereiden voor realisatie als PPS-project
	15 juli 2016	Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering beslist om de projecten R0 en BrabantNet, inclusief het flankerend beleid, toe te wijzen aan Via-Invest/De Werkvennootschap nv.
	18 mei 2018	Op 18 mei 2018 werd door de Vlaamse Regering goedkeuring gegeven aan de start- en procesnota, opgesteld in het kader van het geïntegreerd planningsproces voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord".

2.A.2. De herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord

2.A.2.1. Gunningfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het voorliggend plan beoogt de huidige Ring herin te richten met hoofd- en parallelbanen. Om de Ring rond Brussel veiliger te maken, worden lokaal en doorgaand verkeer gescheiden. Zo verminderen de gevaarlijke 'weefbewegingen' van voertuigen
---	---

	die kriskras door elkaar rijden om de Ring op te rijden of een afrit te nemen. Hoofdbanen voor het doorgaande verkeer: verkeer dat de Ring gebruikt voor langere afstanden, van de ene snelweg die op de Ring uitkomt naar de andere. Parallelbanen voor het lokale verkeer: verkeer dat de Ring gebruikt om een op- of afrit te nemen naar een gemeente in de Vlaamse Rand of het Brussels Gewest. De parallelrijbaan biedt ook een oplossing om het sluipverkeer weg te leiden van de omliggende gemeenten. Tegelijkertijd zorgt de herinrichting van de R0 voor multimodale verbindingen over, onder en naast de R0, en zet ze in op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur en op groene en blauwe verbindingen. Zo biedt de herinrichting de mogelijkheid om een verbeterde werk- en leefomgeving rond de ring te creëren en opnieuw ruimte onder, boven en langs de R0 te maken voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, dieren en groen. De ring moet, met andere woorden, in plaats van de barrière die ze vandaag vormt, zorgen voor verbindingen in de toekomst.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Dit is nog niet beslist
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Er werd een geïntegreerd planningsproces opgestart met het oog op de opmaak van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord”. Op 18 mei 2018 gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de start- en procesnota. In de periode van 1 juni t.e.m. 30 juli liep een adviesronde / inspraakperiode. De inspraakreacties worden momenteel verwerkt in een scopingsnota. Op basis hiervan wordt het ontwerp plan-MER opgesteld en het voorontwerp GRUP. Deze zullen in 2019 aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	nvt
	Selectie	Nvt
	Gunning	Nvt
	Contractclose	nvt

///

ESR-toets	nvt
-----------	-----

///

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

- Op 18 mei 2018 gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de start- en procesnota in het kader van het Geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord”.
- In de periode van 1 juni t.e.m. 30 juli liep een adviesronde / inspraakperiode.

///

B. Stand van zaken

De inspraakreacties worden momenteel verwerkt in een scopingnota. Op basis hiervan wordt het ontwerp plan-MER opgemaakt en het voorontwerp GRUP. Tegelijkertijd wordt er ook een Maatschappelijke Koste-Baten analyse (MKBA) opgemaakt. Het ontwerp GRUP en ontwerp plan-MER zal in 2019 aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

///

C. Planning

- Opmaak scopingnota: september – oktober 2018
- Opmaak plan-MER: vanaf oktober 2019
- Opmaak voorontwerp GRUP: 1e helft 2019
- Ontwerp GRUP en ontwerp plan-MER voorleggen aan de Vlaamse Regering 2019

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

	Bouw- kost, incl. risico- reserve ringen (excl. btw) in mio	Studie-en ontwerpko sten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Intercallair e intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Invest- erings- bedrag excl btw	btw	Investeringsb edrag incl btw	Jaar ramin g
Noordelijk deel van de R0 - zone Zaventem	743,86	50 209 544	- Vastgoed kosten: 22 535 853	816 610 302	160 802 834	977 413 136	2017
Noordelijk deel van de R0 – zone Wemmel	879,76	61 859 631	Vastgoed- kosten: 7 063 387	948 684 083	198 113 806	1 146 797 889	2017
Noordelijk deel van de R0 – zone Vilvoorde	264,61	19 419 942	Vastgoed- kosten: -	284 025 169	62 194 981	346 220 150	2017

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Deze raming is gebaseerd op de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Het investeringsbedrag omvat volgende posten: risicoreservering objectgerelateerd, prijssherziening, vastgoedkosten (innames/onteigeningen), engineeringskosten (engineeringaannemer, studiebureau en tendervergoeding), overige bijkomende kosten (verzekeringen, explosieven/archeologisch onderzoek, communicatie, kabels en leidingen,...) en object overstijgende risicoreservering.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis- snelhei d	Begrotingsartikel(s))
Noordelijk deel van de R0 - zone Zaventem	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

2. Verhoging Bruggen over het Albertkanaal

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 2		Verhoging Bruggen over het Albertkanaal				
PPS Cluster 1						
Projecttype	Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)		
Infrastructuur	€ 84 781 048	Off Balance	Bouwfase	2050		
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Het project voorziet in de verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m waarvoor de beheersovereenkomst als streefdatum eind 2020 vooropstelt. Met de verhoging van de bruggen zal tegelijk ook de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en voor Short Sea Shipping aanzienlijk worden verhoogd. Van de 62 bruggen over het Albertkanaal beschikken er op dit ogenblik 32 bruggen al over een vrije hoogte van 9,10 m. Voor 16 bruggen is de verhoging van de brug aanbesteed of in uitvoering, waaronder de PPS Cluster 1 (7 bruggen). Van de overige 15 bruggen komen er uiteindelijk nog 8 in aanmerking voor realisatie via alternatieve financiering (PPS Cluster2). De overige 7 bruggen, evenals 1 nieuwe nog niet bestaande fietsbrug worden gerealiseerd met middelen van de reguliere begroting. Op 17 juli 2015 heeft de Regering vervolgens het project “Verhogen bruggen over het Albertkanaal” erkend als een PPS-project, conform het PPS-decreet.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)					Kruissnelheid	
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2021
€ -	€ -	€ -	€ 3.238	€ 4.861	€ 4.874	€ 4.861

De eerste beschikbaarheidsvergoeding zal ingevolge de bijgestelde timing pas in 2020 opeisbaar zijn. Ingevolge een herziening van het BTW-statuuat van De Vlaamse Waterweg, is de BTW sinds 1.1.2018 slechts voor 85% aftrekbaar. De kostprijs van de beschikbaarheidsvergoedingen stijgt daardoor met 3,15%.

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Vlaamse Waterweg
Projectleiding:	Ir. Stefan Sablon
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	De Werkvennootschap, AWW
Wettelijke basis:	Beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 (gunning dossier) Opname in het begrotingsdecreet 2017 van de machtiging om de PPS-verbintenis aan te gaan
Datum bijwerking projectfiche:	28/08/2018
Auteur projectfiche:	ir. Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder. Tel.: 011/29.84.00 GSM : 0496/57.85.10 chris.danckaerts@vlaamsewaterweg.be

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Momenteel laten de bruggen over het kanaal enkel het transport met drie lagen containers toe. Om een saturatie van het kanaal te voorkomen en de competitiviteit van het transport via de binnenvaart te verhogen en aldus de modal shift naar watertransport verder te bevorderen, is het noodzakelijk dat op middellange termijn het transport met vier lagen containers over het Albertkanaal mogelijk wordt.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
<u>Inhoud Project</u> Het project voorziet in de verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m waarvoor de beheersovereenkomst als streefdatum eind 2022³ vooropstelt. Met de verhoging van de bruggen zal tegelijk ook de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en voor Short Sea Shipping aanzienlijk worden

³ Streefdatum intussen bijgesteld van 2020 naar 2022

verhoogd.

Van de 62 bruggen over het Albertkanaal beschikken er op dit ogenblik **32 bruggen** al over een vrije hoogte van 9,10 m. **Voor 16 bruggen is de verhoging van de brug aanbesteed of in uitvoering, waaronder de PPS Cluster 1 (7 bruggen).**

Van de overige **15 bruggen** komen er uiteindelijk nog 8 in aanmerking voor realisatie via alternatieve financiering (PPS Cluster2). De overige 7 bruggen, evenals 1 nieuwe nog niet bestaande fietsbrug worden gerealiseerd met middelen van de reguliere begroting.

Ter hoogte van heel wat bestaande bruggen is het Albertkanaal plaatselijk vernauwd. Deze vernauwingen ware bottlenecks die een belemmering betekenen voor het scheepvaartverkeer op het kanaal belemmeren en bovendien een potentieel veiligheidsrisico inhouden. Het project voorziet dan ook, naast de aanpassing en herbouw van de bruggen, in het verbreden van het Albertkanaal ter hoogte van de bruggen tot de normale kanaalbreedte. Het wegnemen van deze vernauwingen vergemakkelijkt de doorvaart onder de bruggen en maakt het varen veiliger.

Naast de bouwkosten zijn er, naargelang de bruggen, kosten voor onteigeningen, verplaatsen van leidingen, lokaal verleggen van een goederenspoorlijn.

De bouwkosten voor de 15 bruggen, die in PPS zullen worden vernieuwd, werd initieel geraamd op 103 miljoen euro.

Maatschappelijke relevantie – doelstellingen

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2015-2019 belooft werk te maken van een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg: “Bij de uitbouw en versterking van het waterwegennet ligt de focus op de verdere uitbouw van het Albertkanaal ... De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal wordt gradueel uitgevoerd van Antwerpen richting Luik, deels met reguliere budgetten en deels via PPS.”

De maatschappelijke relevantie van het project situeert zich hoofdzakelijk op de significante capaciteitsuitbreiding van het kanaal en de reductie van de kostprijs voor containertransport over het water. Tegelijk verhoogt door de verhoging van de bruggen de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor Short Sea Shipping en voor het transport van grote ondeelbare elementen (silo's, reactoren,...).

Met dit project wordt dan ook een belangrijke bijdrage geleverd aan het beheersen van de mobiliteitsproblematiek en wordt de modal shift naar de binnenvaart bevorderd.

Gezien het project pas optimaal waarde creëert nadat alle bruggen zijn verhoogd, worden de projectbaten gemaximaliseerd indien de periode van uitvoering zo kort mogelijk wordt gehouden.

Tenslotte zal de realisatie van het project bijdragen tot een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer op het Albertkanaal.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota 2014-2019 Mobiliteit en Openbare Werken stellen dat prioritair werk wordt gemaakt van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal.

De beheersovereenkomst 2011-2015 van De Vlaamse Waterweg nv voorzag reeds in de uitvoering van een aantal strategische infrastructuurprojecten waarvan het project “Verhoging bruggen Albertkanaal” specifiek gericht is om hogervermeld vier-lagen containertransport mogelijk te maken.

Met de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering “Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van projecten De Werkvennootschap” (VR 2013 0102 MED.0045), werd de Vlaamse regering geïnformeerd over het voorstel van concrete invulling van dit investeringsprogramma. Het project voor het verhogen van een aantal bruggen over het Albertkanaal met een geraamde bouwkost van 103 miljoen euro (oorspronkelijk 108 miljoen euro) was één van de weerhouden projecten die in aanmerking komen voor alternatieve financiering.

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse regering (VR/PV 2013/43 – punt 005) akkoord te gaan met het voorstel om voor (onder meer) het project ‘verhoging bruggen Albertkanaal’, de nv *Via Invest (thans De Werkvennootschap nv)* opdracht te geven om deze, in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden voor realisatie.

Op 17 juli 2015 heeft de Regering vervolgens het project “Verhogen bruggen over het Albertkanaal” erkend als een PPS-project, conform het PPS-decreet.

2. OPERATIONEEL (Per individueel project of programma indien gelijk)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

De investeringsdotatie van De Vlaamse Waterweg nv laat momenteel toe om jaarlijks een bedrag van ca. 12 à 16 miljoen euro te investeren in het project. Om het investeringsritme te kunnen verhogen en zo de realisatie van het globale project tegen 2020 mogelijk te maken, werd gezocht naar een financieringswijze, die een versnelling van de investeringen binnen de bestaande budgettaire beperkingen mogelijk maakt.

Ingeval het totale project, begroot op ca. 198 mln. euro, uitsluitend via reguliere middelen moest worden uitgevoerd zou het met dit budget immers nog 20 respectievelijk 16 jaar duren vooraleer alle bruggen verhoogd zijn en het project tot zijn volle rendement komt. De tijdshorizon voor projectvoltooiing is dan 2036 respectievelijk 2032, wat de vooropgestelde streefwaarde van 2020 aanzienlijk overschrijdt.

Gezien het project slechts optimale waarde en economische return creëert nadat alle bruggen zijn verhoogd, worden de projectbaten gemaximaliseerd indien de periode van uitvoering zo kort mogelijk wordt gehouden. Door het project gedeeltelijk via PPS uit te voeren kunnen de projectenbaten sneller gerealiseerd worden.

Naast een versnelde uitvoering van het globale project wordt als bijkomend voordeel van een PPS-benadering de beperking van de veroorzaakte hinder tijdens de werken geïdentificeerd. Door het project als geïntegreerd pakket in de markt te plaatsen en de private partner voor de veroorzaakte hinder te responsabiliseren, mag verwacht worden dat de afstemming van de werkzaamheden geoptimaliseerd wordt. Bijkomend mag verwacht worden dat men innovatieve mobiliteitsoplossingen zal uitwerken die de hinder nog verder zullen reduceren.

Voor het in de markt plaatsen van het project is een omstandige samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen De Vlaamse Waterweg nv en PMV (*thans De Werkvennootschap nv*). De rolverdeling tussen aannemers/consortium en PMV (*thans De Werkvennootschap nv/De Vlaamse Waterweg nv*) zal worden vastgelegd in het bestek en de latere onderhandelingen.

De maatschappelijke relevantie van het project situeert zich hoofdzakelijk op de significante capaciteitsuitbreiding van het kanaal en de reductie van de kostprijs voor containertransport over het water. Tegelijk verhoogt de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor Short Sea Shipping en voor het transport van grote ondeelbare elementen (silo's, reactoren,...).

Met dit project wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek en wordt de modal shift naar de binnenvaart bevorderd.

De reeds uitgevoerde moderniseringswerken aan het Albertkanaal, waaronder diverse brugverhogingen en brugvernieuwingen krijgen versneld een hoger rendement.

Tenslotte zal het project bijdragen tot een verhoging van de veiligheid op het kanaal en het bevorderen van een vlot scheepvaartverkeer.

Gezien het project pas optimaal waarde creëert nadat alle bruggen zijn verhoogd, worden de projectbaten gemaximaliseerd indien de periode van uitvoering zo kort mogelijk wordt gehouden

De potentiële meerwaarde van de realisatie van het project "Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal" werd onderzocht d.m.v. een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA), waarbij de voor- en nadelen (van effecten) voor alle betrokkenen – overheid, bedrijven en burgers – in beeld worden gebracht.

In deze MKBA werden op basis van verschillende groeiscenario's (hoge groei – lage groei) en de relevante te verwachten exogene ontwikkelingen, de projectkosten en de te verwachten directe, indirecte en externe effecten gekwantificeerd en opgeteld.

Op basis van de gemonetariseerde effecten in voorliggende MKBA kan gesteld worden dat, voor de 100 jarige tijdsperiode, het project in alle onderzochte scenario's een positieve bijdrage aan de maatschappelijke welvaart levert. De baten liggen in de grootteorde van 144,9 miljoen euro voor het lage scenario en 435,3 miljoen euro voor het hoge scenario.

B. Data voorbereidingsfase	1 ^e semester 2013	Na de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering "Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van De Werkvennootschap" (VR 2013 0102 MED.0045), werkten De Vlaamse Waterweg nv en PMV
----------------------------	------------------------------	--

		<i>(thans De Werkvennootschap nv)</i> tijdens het eerste semester 2013 het projectvoorstel 'Verhoging bruggen Albertkanaal uit met het oog op voor voorlegging aan de Vlaamse regering.
	14 juni 2013	Op 14 juni 2013 bracht het Kenniscentrum PPS over dit project zijn advies uit, overeenkomstig art. 4 van het decreet betreffende publiek-private samenwerking. Het Kenniscentrum besluit dat aan alle vereiste voorwaarden blijkt te zijn voldaan opdat het voorgestelde project in aanmerking kan komen voor een DBFM-aanpak en door de Vlaamse Regering kan worden erkend als Vlaams PPS-project.
	3 oktober 2013	De Inspectie van Financiën bracht haar advies uit op 3 oktober 2013. Ze besloot in de huidige stand van de nota geen positief advies te kunnen uitbrengen over het project "Verhogen Bruggen Albertkanaal". Vervolgens werden bijkomende toelichtingen en verduidelijkingen in de nota opgenomen.
	18 oktober 2013	De Vlaamse regering besliste (VR/PV 2013/43 – punt 005) akkoord te gaan met het voorstel om voor (onder meer) het project 'verhoging bruggen Albertkanaal', de nv Via Invest (<i>thans De Werkvennootschap nv</i>) opdracht te geven om deze, in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden voor realisatie.
	19 februari 2014	In de zitting van 16 oktober 2013 heeft de RvB zijn goedkeuring gegeven tot het uit besteden van een opdracht voor de technische ondersteuning van de PPS-procedure tot herbouw van de 15 bruggen. In de zitting van 19 februari 2014 keurde de RvB het bestek voor deze ondersteuningsopdracht goed en waarna deze opdracht werd gepubliceerd. In dezelfde zitting werd ook de samenwerkingsovereenkomst tussen De Vlaamse Waterweg nv en Via Invest (<i>thans De Werkvennootschap</i>) goedgekeurd.
	10 april 2014	Op 10 april 2014 werd het bestek voor de ondersteuningsopdracht aanbesteed. In de zitting van 21 mei 2014 heeft de RvB de offerte van de THV Arcadis – Grontmij goedgekeurd, vervolgens werd op 4 juni 2014 de opdracht gesloten. Het studie bureau is op 4 augustus 2014 met zijn opdracht gestart.

	17 juli 2015	Op 17 juli 2015 heeft de Regering vervolgens het project "Verhogen bruggen over het Albertkanaal" erkend als een PPS-project, conform het PPS-decreet.
	6 maart 2015	Op 6 maart 2015 bracht het kenniscentrum PPS een nieuw, genuanceerd gunstig, advies uit over dit project

Voor het vervolg van punt 2 wordt gewerkt per deelproject.

De volgende deelprojecten zullen besproken worden:

- *Eerste cluster Bruggen*
- *Tweede cluster Bruggen*

2.2. Cluster 1

2.2.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Eerste cluster van 7 bruggen
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Gegund – werken in uitvoering

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	7 augustus 2015
	Selectie	25 november 2015
	Gunning	14 juli 2017
	Contract close	31 augustus 2017

///

ESR-toets	Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
-----------	--

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	7 augustus 2015	bekendmaking in het Bulletin der Aanbestedingen op 7 augustus 2015 en in het Publicatieblad van de Europese Unie op 12 augustus 2015.
	25 november 2015	Op advies van de selectiecommissie met vertegenwoordigers van De Vlaamse Waterweg nv, De Werkvennootschap nv en juridisch adviseur Eubelius, werden 4

		kandidaten geselecteerd. De Raad van Bestuur keurde het selectieverslag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed op 25 november 2015.
	27 april 2016	Op 27 april 2016 heeft de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg nv het DBFM-bestek goedgekeurd.
	4 november 2016	De offertes werden op 4 november 2016 (technisch deel) en 2 december 2016 (financieel deel) ontvangen.
	22 februari 2017	Op 22 februari 2017 heeft de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg nv, op advies van de beoordelingscommissie met vertegenwoordigers van De Vlaamse Waterweg nv, Werkvennootschap nv en juridisch adviseur Eubelius het gunningsverslag van de Eerste Offertefase goedgekeurd en besloten over te gaan tot een BAFO met 2 Deelnemers.
	20 april 2017	Op 20 april 2017 werd de BAFO van de 2 resterende Deelnemers ontvangen.
	31 mei 2017	Op 31 mei 2017 heeft de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg nv, op advies van de beoordelingscommissie met vertegenwoordigers van De Vlaamse Waterweg nv, De Werkvennootschap en juridisch adviseur Eubelius het gunningsverslag van de BAFO-fase goedgekeurd en het consortium VIA T Albert aangeduid als voorkeursbieder.
	14 juli 2017	Op 14 juli 2017 heeft de Vlaamse Regering het gunningsvoorstel goedgekeurd.
	31 augustus 2017	Op 31 augustus 2017 is het contract met VIA T Albert gesloten en is de Opdracht van start gegaan.

2.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	VIA T Albert
Bekomen bouwvergunningen	Maart – juni 2016
Datum geplande beschikbaarheid	30 april 2020

Datum werkelijke beschikbaarheid	
----------------------------------	--

Verloop	- <i>Op schema</i>
Duiding	

2.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2050
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

De Vlaamse Waterweg nv voert voor dit project gedurende de hele doorlooptijd risicomanagement door. Deze wordt in elk van de fase geactualiseerd en aangevuld waar nodig.

Het risicomanagement bestaat uit vier stappen: het vaststellen van het doel, het in kaart brengen van de risico's, het vaststellen van de belangrijkste risico's en tenslotte het in kaart brengen van de (beheers)maatregelen. Het project wordt hierbij beschouwd vanuit de volgende invalshoeken, zodat een integraal risicobeeld wordt verkregen:

- Organisatorisch
- Financieel/economisch
- Politiek/bestuurlijk
- Technisch
- Juridisch/wettelijk
- Geografisch/ruimtelijk
- Maatschappelijk

Meer specifiek voor het DBFM-luik van het project, wordt een optimale risicoverdeling bereikt door elk risico toe te wijzen aan die partij die het best is geplaatst om door proactief management de kans dat het risico zich voordoet te verkleinen of ongedaan te maken.

Concreet draagt de private partner naast de bouw- en de onderhoudsrisico's (zowel onderhoud van de bruggen, de onderliggende kaaimuren als de wegenis en de bermen) ook de risico's met betrekking tot de onderlinge afstemming, planning en organisatie van de verschillende werken onderling, en de organisatie van de nodige minderhinder-maatregelen. Verder dient de private partner ook in te staan voor het beschikbaar houden van de wegen en de waterwegen tijdens de duur van het contract.

Het contract voorziet verder een reeks van prestatiekortingen en/of beschikbaarheidscorrecties om in te grijpen indien de contractuele bepalingen niet worden voldaan.

De overheid behoudt in hoofdzaak de risico's op het bekomen van de stedenbouwkundige vergunningen vóór de gunning, gelet op de specifieke aard van het project en de aanzienlijke tijdswinst die dit genereert. Verder wordt ook het risico m.b.t. het verplaatsen van pijpleidingen

(transportleidingen) en de drinkwatercollector bij de overheid gehouden.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Voor de opvolging van in de studie-, de opstart-, de uitvoeringsfase is een specifiek projectbureau opgericht, waarvoor De Vlaamse Waterweg nv een contract heeft afgesloten met een gespecialiseerd consortium van studiebureaus met specifieke ervaring m.b.t. DBFM-contracten voor infrastructuurprojecten. Dit consortium treedt binnen dit projectbureau op als technisch adviseur van De Vlaamse Waterweg nv. Het contractmanagement wordt opgenomen door De Vlaamse Waterweg nv, hierbij waar nodig ondersteund door de technisch adviseur en door ***De Werkvennootschap nv.***

Voor de monitoring tijdens de exploitatiefase dient De Vlaamse Waterweg nv nog een specifieke organisatie op te zetten, die de verantwoordelijkheid voor de opvolging en het contractmanagement tijdens de exploitatiefase zal opnemen. Hierbij zal nauw samengewerkt moeten worden met de wegbeheerders in de configuratiezone (AWV, gemeentebesturen).

De Vlaamse Waterweg nv heeft enerzijds reeds een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met AWV en is anderzijds momenteel bezig met de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst tussen De Vlaamse Waterweg nv en elk van de betrokken gemeentebesturen, om de nodige modaliteiten te regelen.

Het contract voorziet verder een reeks van prestatiekortingen en/of beschikbaarheidscorrecties om in te grijpen indien de contractuele bepalingen niet worden voldaan.

Voor zowel het opmaken van de contracten als voor de monitoring tijdens uitvoering en exploitatiefase wordt uitgegaan van en verder gebouwd op de reeds opgedane ervaringen van ***De Werkvennootschap (voorheen Via Invest/PMI)*** en AWV met bestaande PPS-projecten.

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>Inhoud</i>
–	<i>Nihil</i>

2.3. Cluster 2

2.3.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

<i>Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?</i>	<i>Tweede cluster van 8 bruggen</i>
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	<i>Offertefase-Gunningsfase</i>

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	<i>13 oktober 2017</i>
	Selectie	<i>14 februari 2018</i>
	Gunning	<i>Q2 2019</i>
	Contractclose	<i>Q2 2019</i>

///

ESR-toets	<i>Op 22 september 2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.</i>
-----------	--

///

<i>Uitgebreide data Gunningsprocedure</i>	<i>13 oktober 2017</i>	<i>bekendmaking in het Bulletin der Aanbestedingen op 7 augustus 2015 en in het Publicatieblad van de Europese Unie op 12 augustus 2015.</i>
	<i>14 februari 2018</i>	<i>Op advies van de selectiecommissie met vertegenwoordigers van De Vlaamse Waterweg nv, De Werkvennootschap en juridisch adviseur Eubelius, werden 3 kandidaten geselecteerd. De Raad van Bestuur keurde het selectieverslag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed op 14 februari 2018.</i>
	<i>18 mei 2018</i>	<i>Op 18 mei 2018 heeft de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg nv het DBFM-bestek goedgekeurd.</i>
	<i>19 november 2018</i>	<i>De offertes moeten uiterlijk op 19 november 2018 (technisch deel) en 17 december 2018 (financieel deel) ontvangen.</i>
	<i>Q2 2019</i>	<i>Gunning en Contract Close</i>

	<i>Cluster 2</i>
<i>Aankondiging / start selectie</i>	13 oktober 2017
<i>Beslissing selectie</i>	14 februari 2018
<i>Goedkeuring bestek</i>	18 mei 2018
<i>Bekomen bouwvergunningen</i>	Q3 2018 – Q4 2018
<i>Aanduiding voorkeursbieder</i>	Q2 2019
<i>Gunning</i>	Q2 2019
<i>Start bouw</i>	Q2 2019
<i>Beschikbaarheid volledige cluster</i>	Q4 2022

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
<i>Contract Close PPS Cluster 1 op 31/08/2017</i>

///

B. Stand van zaken
<i>De werken van PPS Cluster 1 (7 bruggen) zijn in uitvoering en de werken aan alle deelprojecten zijn ook gestart op het terrein. De werken verlopen volgens de vooropgestelde planning.</i>
<i>De Selectiefase van PPS Cluster 2 is afgerond. De offertefase is lopende.</i>

///

C. Planning	
Milestoneplanning (incl. deelprojecten) PPS Cluster 1	
Start werken	31/08/2017
Openstellen Brug 07 Eigenbilzen	27/11/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 07 Eigenbilzen	04/12/2019
Openstellen Brug 08 Zutendaal	17/06/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 08 Zutendaal	10/07/2019
Openstellen Brug 20 Stokrooie	15/07/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 20 Stokrooie	15/01/2020
Openstellen Brug 32 Ham Zwartenhoek	07/10/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 32 Ham Zwartenhoek	02/04/2020
Openstellen Brug 36 Eindhout	09/05/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 36 Eindhout	21/05/2019
Openstellen Brug 37 Geel Stelen	27/11/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 37 Geel Stelen	28/04/2020
Openstellen Brug 43 Herentals-Lier	24/07/2019
Beschikbaarheid Deelproject Brug 43 Herentals-Lier	26/11/2019
Beschikbaarheid Project	29/04/2020

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDU EEL PROJECT OF PROJECT EN	Contract close bereikt /subsidiebesluit genomen?	Contractdatum	(verwachting) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatst betaling	ESR- NEUT RAAL	Percentage in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
cluster 1	Ja	31/08/2017	2020	2050	Ja			
cluster 2	Nee							

	Bouwkost (excl. btw)	Studie-en ontwerpkosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Inter- callaire intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerings- bedrag excl. btw	Btw	Investeringsbe- drag incl. btw	Beheers- en onderhouds- kosten per jaar
CI 1	78 422 000	1 469 000	2 301 000	82 192 000	2 589 048	84 781 048	611 000
CI 2							

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Wat de beheers- en onderhoudskost per jaar betreft, is deze een samentelling van alle onderhoudskosten (zowel life cycle costs (vervangingsinvesteringen) als de jaarlijkse onderhoudskost) en de beheerskosten van de SPV.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Kruissnelheid
Cluster 1				3.237,63	4.861,38	4.874,50	4.887,88	4.901,53	4.915,46	4.929,66	4.861,38
Cluster 2											

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

De geschatte investeringskost van het PPS-project "Verhoging bruggen Albertkanaal" bedraagt 183 mln. euro excl. BTW⁴ waarbij de aanpassing of verhoging van 10 bruggen (83 mln. euro) via het reguliere investeringsbudget van De Vlaamse Waterweg nv worden gepland.

De verhoging van de overige 15 bruggen, met inbegrip van de lokale verbreding van het kanaal zal als PPS-project worden gerealiseerd. Voor dit deel van het project zal een periodieke beschikbaarheidsvergoeding aan een SPV worden betaald. Uitgaande van een indicatieve berekening werd geschat dat vanaf 2018 gedurende dertig jaar een jaarlijkse bruto beschikbaarheidsvergoeding zal moeten betalen worden die ***oploopt tot maximaal 14,3 mln. euro (cluster 1: 4,8 + cluster 2: 9,5)⁵***, wanneer alle bruggen van het PPS-programma beschikbaar zijn.

Om het project volledig te realiseren zullen de bruggen die niet in het PPS programma worden opgenomen met reguliere middelen moeten worden verhoogd. Op basis van de huidige investeringskredieten en de aangenomen uitgangspunten bij de projectopzet, zal dit gedeelte van het project tegen 2020⁶ kunnen uitgevoerd worden op voorwaarde dat het reguliere budget niet wordt aangetast door de PPS-beschikbaarheidsvergoedingen. Concreet dienen de bedragen voor de beschikbaarheidsvergoedingen via additionele dotaties van de Vlaamse Regering aan De Vlaamse Waterweg nv beschikbaar te worden gesteld.

In het ontwerp van bestek is voorzien dat beschikbaarheidsvergoedingen vast en onwijzigbaar zijn.

In de bovenstaande tabel zijn de werkelijk te betalen BBV'en voor PPS Cluster 1 aangevuld. Deze worden vanaf 2020 (jaar van de Beschikbaarheid van het Totaalproject van PPS Cluster 1) betaald. Voor PPS Cluster 2 zijn de BBV'en nog niet gekend. De opgegeven BBV'en zijn uitgedrukt in k€ en zijn in dit geval ***inclusief niet-afrekbare BTW (3,15%), aangezien de BTW voor De Vlaamse Waterweg nv slechts ad. 85% kan afgetrokken worden.***

⁴ De initiële raming van het PPS-project "Verhoging Bruggen Albertkanaal" bedroeg bij opstart 103 mln. euro excl. BTW. Deze raming is steeds opgenomen in eerdere rapportages. Met de huidige informatie (goedgekeurde offerte PPS Cluster 1 en definitieve raming PPS Cluster 2) is deze raming van het PPS-project geactualiseerd naar 183 mln. euro excl. BTW (meer bepaald 82 mln. euro excl. BTW volgens de goedgekeurde offerte voor PPS Cluster 1 en 101 mln euro excl. BTW volgens de definitieve raming voor PPS Cluster 2 bij start van de gunningsfase).

⁵ De BBV voor PPS Cluster 1 is vastgelegd onder voor de opdrachtgever zeer gunstige condities (o.m. zeer gunstige rente), waardoor het verschil tussen de BBV voor PPS cluster 1 en PPS Cluster 2 niet proportioneel is met het verschil in investeringskost voor beide clusters.

⁶ **Datum intussen bijgesteld naar 2022**

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Het risico voor budgetoverschrijding ligt volledig bij de aannemer. Dit geldt ook voor beheer en onderhoud, tijdens de looptijd van het project.

Vanwege de overheid worden geen waarborgen gesteld.

3. Doortocht Brugge – Vernieuwing Dam(me)poortsluis

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 3a		Doortocht Brugge – Vernieuwing Dam(me)poortsluis				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)	
Infrastructuur		€ -	Nog niet gekend	Vorbereiding-fase	0	
Individueel project						
DBFM						
Omschrijving van het project						
De bestaande Dampoortsluis werd in de tweede helft van de 19de eeuw gebouwd. De structuur is sterk verouderd en vertoont slijtage en stabiliteitsgebreken. Zo zijn er in 2013 nog stabiliteitswerkzaamheden uitgevoerd, om te voorkomen dat de grote sluiswand op linkeroever instabiel werd. Daarnaast zouden ook drastischere maatregelen, zoals de vervanging van de sluisvloer op korte termijn noodzakelijk zijn ten einde de stabiliteit van de sluiswolk te kunnen garanderen. Rekening houdend met de ouderdom van de bestaande structuur, de huidige knelpunten en de huidige en toekomstige intensiteit van het scheepvaart-en wegverkeer, is de bouw van een nieuwe sluis vereist. De Vlaamse Waterweg NV neemt de rol van opdrachtgever en projectleider op. Volgende partijen worden sterk inhoudelijk betrokken: AWV, stad Brugge, gemeente Oostkamp, De Lijn. Daarnaast worden vele stakeholders bevestigd en op de hoogte gehouden. Voor de vernieuwing van de Dampoortsluis zijn er geen alternatieven die a priori niet verder onderzocht worden. Een eerste fase van het plan-MER zal wel leiden tot een voorkeurslocatie voor de realisatie van de nieuwe sluis. Gezien de sluis wegens haar ouderdom in elk geval dient vervangen te worden, wordt er geen maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld voor de vernieuwing van de Dampoortsluis. Er wordt wel een MKBA opgesteld voor het volledige project van de opwaardering van Kanaal van Gent naar Oostende voor enkelstrooks verkeer van scheepsklasse Va.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	MOW
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Vlaamse Waterweg NV
Projectleiding:	Afdeling Bovenschelde
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	Departement Mobiliteit en Openbare Werken, AWW, Mobiel Vlaanderen, ANB, Agentschap Onroerend Erfgoed, Ruimte Vlaanderen, De Lijn, stad Brugge, gemeente Oostkamp, MBZ, VMM, VLM, (Promotie Binnenvaart Vlaanderen), Vlaams Bouwmeester
Wettelijke basis:	PPS Decreet
Datum bijwerking projectfiche:	06-09-2018
Auteur projectfiche:	ir. Jonas Fahy (jonas.fahy@vlaamsewaterweg.be)

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipeerd?
De bestaande Dampoortsluis werd in de tweede helft van de 19^{de} eeuw gebouwd. De structuur is sterk verouderd en vertoont slijtage en stabiliteitsgebreken. Zo zijn er in 2013 nog stabiliteitswerkzaamheden uitgevoerd, om te voorkomen dat de grote sluiswand op linkeroever instabiel werd. Daarnaast zouden ook drastischere maatregelen, zoals de vervanging van de sluisvloer op korte termijn noodzakelijk zijn ten einde de stabiliteit van de sluiskolk te kunnen garanderen. De huidige Dampoortsluis vormt zowel voor het scheepvaartverkeer als voor het wegverkeer een knelpunt. Aan de scheepvaart worden maximale afmetingen opgelegd van 89,70 x 10,20 meter, rekening houdend met de huidige afmetingen van de sluiskolk. De vrij hoge versassingstijd (27 min.) van de oude sluis en de tijd nodig om de bruggen te kunnen openen na het ontruimen van het wegverkeer (3 min.), vormt op heden een knelpunt voor de scheepvaart. Tezelfdertijd vormt de Dampoortsluis een ernstige hinderpaal voor de vlotte afwikkeling van het wegverkeer op deze plaats. Bij het schutten van de grootste schepen dienen immers de beide wegbruggen, één over elk sluishoofd, in geopende stand te blijven en dient dus alle wegverkeer onderbroken te worden gedurende de versassing. Dit zorgt vooral in spitsuren voor zware verkeershinder. Rekening houdend met de ouderdom van de bestaande structuur, de huidige knelpunten en de huidige en toekomstige intensiteit van het scheepvaart-en wegverkeer, is de bouw van een nieuwe sluis vereist. De Vlaamse Waterweg NV neemt de rol van opdrachtgever en projectleider op. Volgende partijen worden sterk inhoudelijk betrokken: AWW, stad Brugge, gemeente Oostkamp, De Lijn. Daarnaast worden vele stakeholders bevroegd en op de hoogte gehouden.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

Het project houdt in om een nieuwe Dampoortsluis te realiseren op het kanaal van Gent naar Oostende ter hoogte van Brugge.

Het project start met een studiefase waarin wordt onderzocht op welke locatie deze nieuwe sluis het best verwezenlijkt kan worden. Later worden in groter detail de uitvoeringsvarianten van het voorkeursalternatief onderzocht.

Gezien de grote levensduur van de nieuwe brug of tunnel dient eveneens rekening te worden gehouden met de toekomstvisie voor het scheepvaartverkeer op het kanaal Gent-Oostende. In kader van de ontsluiting van de kusthavens via de binnenwateren wordt een opwaardering van het bestaande kanaal tot klasse Va voorzien, met prioriteit op het deel voor de doortocht Brugge. Het kanaal Gent – Brugge – Oostende vormt op heden de binnenvaartontsluiting voor de havens van Zeebrugge en Oostende naar het achterland. Dit kanaal is voor een gedeelte genormaliseerd op 2000 ton (klasse Va), voor een gedeelte op 1350 ton en voor een gedeelte nog volgens het gabarit op 300 ton. Het is de bedoeling om in eerste instantie het kanaal ter hoogte van de doortocht te Brugge t.e.m. de Brug te Steenbrugge op te waarderen tot 2000 ton of scheepvaartklasse Va. De vernieuwing van de Dampoortsluis vormt samen met de vernieuwing van de Steenbruggebrug een eerste stap in de opwaardering van het kanaal.

De studiefase voor de vernieuwing van de Dampoortsluis is opgenomen binnen het studiebestek doortocht Brugge en ving aan op 2 september 2014. Volgende projectdoelstellingen worden geformuleerd:

Hoofddoelstellingen:

- 1) De vernieuwing van de Dampoortsluis, die omwille van ouderdom en slijtage dringend moet worden vervangen;
- 2) Het wegwerken van de knelpunten voor het wegverkeer t.h.v. de kruising van de N374 met het kanaal Gent-Oostende;
- 3) Het wegwerken van de knelpunten voor het scheepvaartverkeer op het kanaal Gent-Oostende t.h.v. de Dampoortsluis;
- 4) Het oplossen van de knelpunten voor weg- en scheepvaartverkeer op geïntegreerde wijze aanpakken, rekening houdend met een opwaardering van het kanaal tot scheepvaartklasse Va.

Nevendoelstellingen:

- 1) Bijzondere aandacht voor het fiets- en voetgangersverkeer en het openbaar vervoer;
- 2) Bijzondere aandacht voor de ruimtelijke impact van het project op de omgeving;

De uit te voeren werkzaamheden zijn:

- de bouw van een nieuwe sluis op de doortocht Brugge voor scheepvaartklasse Va;
- aanpassingen aan de vaarweg in de onmiddellijke omgeving;
- mogelijke aanpassingen aan de wegenis in de onmiddellijke omgeving;
- omgevingsaanleg.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Het project bevindt zich momenteel in een studie- en vergunningentraject, dat werd opgestart op 2 september 2014. In 2016 werd een eerste fase van het plan-milieueffectenrapport op strategisch niveau (strategisch plan-MER) gefinaliseerd. De eerste fase betreft het locatieonderzoek voor de vernieuwing van de Dampoortsluis.

Er is een risicoanalyse opgesteld en deze wordt doorlopend geactualiseerd.

Op basis van de geactualiseerde risicoanalyse, een kostenraming en de milieueffectenrapportage is een multicriteria-analyse (MCA) opgemaakt teneinde het meest wenselijke alternatief als voorkeursalternatief te selecteren.

Dit voorkeursalternatief werd niet door de stuurgroep van het project Doortocht Brugge (W&Z, AWV, stad Brugge, gemeente Oostkamp, De Lijn, MBZ) bekrachtigd. De stuurgroep vraagt de opmaak van een adviesvraag aan UNESCO, handelend over de impact van het project van de opwaardering van de doortocht te Brugge tot klasse Va. Dit omvat dus meer dan enkel het bouwen van een nieuwe sluis voor klasse Va.

Na goedkeuring door de stuurgroep wordt een bekrachtiging door de Vlaamse Regering gevraagd.

Na deze bekrachtiging volgt een tweede fase van het plan-MER waarin verschillende uitvoeringsvarianten van het voorkeursalternatief in groter detail op de milieueffecten beoordeeld worden. De meest wenselijke uitvoeringsvarianten worden dan gehanteerd voor de opmaak van het referentieontwerp voor de DBFM-procedure.

Een pre-advies dd. 28 juni 2014 werd uitgebracht door het kenniscentrum PPS. Dit advies behandelt het project van de Dampoortsluis evenals het project van de Steenbruggebrug. De Vlaamse Regering besliste op 18 oktober 2013 om de PPS-piste verder te onderzoeken.

PMV heeft in 2017 aangegeven dat het project eventueel samen met het project rond de vernieuwing van de Steenbruggebrug in één PPS-project geïntegreerd kan worden. Dit zou voordelen opleveren voor beide projecten omdat de gecombineerde budgettaire grootte van beide projecten de financiering via PPS ten goede komt.

Op basis van een advies van het Vlaams Kenniscentrum PPS deelde de minister van Mobiliteit en Openbare werken op 17 november 2017 aan de Vlaamse Regering mee dat het project rond de vernieuwing van de Steenbruggebrug (een onderdeel van de doortocht te Brugge) klassiek gefinancierd zou worden. Op die manier valt de mogelijkheid weg om dit samen met de vernieuwing van de Dampoortsluis als een PPS-project uit te voeren.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

De Vlaamse regering besliste op 18 oktober 2013 om de realisatie als PPS-project voor te bereiden. De realisatie als PPS-project is onder meer afhankelijk van de verdere uitwerking met het oog op het realiseren van een maximale meerwaarde.

De meest voor de hand liggende PPS-uitvoering is DBFM, eventueel gekoppeld met het project 'Vernieuwing Steenbruggebrug'.

1) Financiële voordelen:

Het totale project wordt begroot op 35 tot 50 miljoen euro (afhankelijk van de locatie van de nieuwe sluis). In geval de financiering dient te gebeuren met reguliere middelen, zal het nog een aantal jaren duren vooraleer het project kan geprogrammeerd worden. De tijdshorizon voor de projectvoltooiing situeert zich dan beduidend na 2020. Dit betekent dat het huidige knelpunt tot dan zal blijven aanslepen. Vermits de baten van het project enkel tot uiting zullen komen wanneer het ganse project voltooid is, en de vernieuwing van de Dampoortsluis de eerste stap in het project is, is het van belang deze vernieuwing zo snel mogelijk te realiseren. Door het project via PPS uit te voeren, kunnen de projectbaten sneller gerealiseerd worden.

Echter, gezien de beperkte projectscope en de aard van de infrastructuur kan geen grote financiële meerwaarde uit optimalisatie- en efficiëntiewinsten verwacht worden gelet op de transactie- en financieringskosten die gepaard gaan met een DBFM-uitvoering.

Een belangrijke financiële impuls lijkt te schuilen in de mogelijkheid om Europese subsidies aan te trekken in het kader van CEF Transport Blending MAP calls. Gezien de relatieve moeilijkheid in de transportsector om extra middelen aan te trekken van private investeerders en om ervoor te zorgen dat economisch verantwoorde projecten financieel levensvatbaar worden, is een expliciet objectief van deze programma's om projecten te viseren waarin de financiering verloopt via een combinatie van subsidie of cofinanciering met private financiering, financiering van een "National Promotional Bank" (NPB), EIB (in het kader van EFSI) en/of publieke instelling. Om een sterk dossier in te dienen is het noodzakelijk de vernieuwing van de Dampoortsluis te kaderen in een algehele opwaardering van het Kanaal van Gent naar Oostende voor scheepvaart tot klasse Va.

2) Operationele voordelen:

Door een doorgedreven studie en onderzoek in samenspraak met de stakeholders zullen de risico's met betrekking tot vergunningen, interacties met derden en de stakeholders goed beheersbaar zijn. Dit traject wordt opgezet en is dan ook een voorwaarde om het project in de markt te kunnen zetten.

Naast een versnelde uitvoering van het globale project wordt als mogelijk ander voordeel van een PPS-benadering de beperking van de veroorzaakte hinder tijdens de werken geïdentificeerd. Door het project als geïntegreerd pakket in de markt te plaatsen en de private partner voor de veroorzaakte hinder te responsabiliseren, mag verwacht worden dat de afstemming van de werkzaamheden geoptimaliseerd wordt. Bijkomend mag verwacht worden dat men innovatieve mobiliteitsoplossingen zal uitwerken die de hinder nog verder zullen reduceren.

3) Maatschappelijke voordelen:

Minder hinder door snelle realisatie.

B. Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Verdere stappen voor realisatie:

- opmaken van een adviesvraag aan UNESCO teneinde de impact van de verbreding van de doortocht te Brugge en de locatie van de nieuwe Dampoortsluis te bepalen;
- aktename van het voorkeursalternatief ten behoeve van de opmaak van het tweede luik van de plan-MER-procedure (afhankelijk van het gekozen alternatief kan ook een nieuwe project-MER procedure opgestart worden omdat voor sommige alternatieven geen RUP hoeft opgemaakt te worden);
- opmaak van het referentieontwerp voor de DBFM;
- contracteringsfase voor de DBFM;
- uitvoeringsfase.

Verdere stappen in besluitvorming en financiering:

- selectie van het voorkeursalternatief op basis van de beschikbare studies en het advies van UNESCO.
- bekrachtiging van het voorkeursalternatief door de stuurgroep en de Vlaamse Regering;
- beslissing m.b.t. de uitvoering van de vernieuwing van de Dampoortsluis als PPS-project. Dit is mogelijk afhankelijk van Europese subsidiemogelijkheden en beslissingen van de Vlaamse Regering inzake de opwaardering van het kanaal van Gent naar Oostende tot klasse Va.

Afhankelijk van de benodigde procedurele stappen die noodzakelijk zijn voor het gekozen locatiealternatief van de nieuwe sluis (in casu de noodzaak tot opmaak van een RUP) kunnen de werken in 2020 of 2021 aanvatten. De uitvoeringstermijn wordt geraamd op 48 maanden.

C. Data voorbereidingsfase	02/09/2014	Start voorbereidingsfase
	10/09/2015	Volledigverklaring kennisgevingsdossier plan-MER
	24/05/2017	Aanvullende bijzondere richtlijnen bij plan-MER
	14/06/2017	Stuurgroep kan voorkeursalternatief niet bekrachtigen.
	12/06/2018	Stuurgroep vraagt de opmaak van een adviesvraag aan UNESCO.

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
- Opmaak van een technische motivatienota omtrent het voorkeursalternatief voor de locatie van de nieuwe sluis. Presentatie hiervan aan de stuurgroep. - Vraag van de stuurgroep voor de opmaak van een adviesvraag aan UNESCO

///

B. Stand van zaken
- Aanvullende bijzondere richtlijnen bevestigen de kwaliteit van het gevoerde onderzoek en stelt dat onder meer op basis hiervan een voorkeursalternatief voor de sluislocatie kan bepaald worden.

///

C. Planning
- 2018: opmaak advies UNESCO - 2019: advies van UNESCO en selectie van voorkeursalternatief - 2020: DBFM-contractvorming - 2021: Uitvoeringsstudie en vergunningen - 2022: start van de werken.

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt/subsidi ebesluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikba arheid	Jaar laats te betal ing	ESR- NEUTR AAL	Percen tage in SPV	Kapit aal in SPV in mio	Naam publiek investerings vehikel
Vernieuwing Dam(me)po ortsluis	neen		2022	2046				

	Studie-en ontwerpko- sten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)		Intercallaire intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerings bedrag excl btw		Investerings bedrag incl btw
	Bouwkost (excl. btw)					
Vernieuwing Dam(me)poortsluis	€ 35.000.000	€ 4.000.000		€ 39.000.000	€ 1.228.500	€ 40.228.500

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Het project is voor het grootste deel een investeringsproject. De geschatte kost van het project Dammepoortsluis bedraagt 35 tot 50 miljoen euro (afhankelijk van de locatie van de nieuwe sluis) inclusief de totale onderhoudskost die op 6% van de bouwkost wordt geraamd.

Er wordt voorzien in een contract van 30 jaar, gebaseerd op termijn waarbij alle onderdelen een groot onderhoud hebben ondergaan:

- Sluisdeuren schilderen: 20-25 jaar (0,5 % van bouwkost);
- Revisie Mechanische aandrijving: 20-30 jaar (2 %);
- Besturing (elektronisch): 12 – 30 jaar (1,5 %);
- Remmingswerk: 9-15 jaar (2 %).

Op dit moment is nog geen financiële structuur uitgewerkt, er wordt uitgegaan van een financiering via PPS en DBFM contractering.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Kruissnelheid
Vernieuwing Dam(me)poortsluis						€ 2.700	€ 2.700	€ 2.700	€ 2.700	€ 2.700	€ 2.700

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

De cijfers zijn bepaald op basis van een financiële analyse met volgende uitgangspunten:

- Investeringskost van 35 miljoen euro en onderhoudskost van 1% per jaar;
- geen mijlpaalvergoedingen;

In de periode 2031-2041 bedraagt de vergoeding € 2 800 000,00. In de periode 2042-2046 bedraagt deze € 2 900 000,00.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

--

4a. De Lijn - Stelplaatsen

A. Overzichtspaneel

FICHE NR.	4a	Stelplaatsen				
Projecttype	Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)		
Infrastructuur	€ 125.535.510	On Balance	Exploitatiefase	2042		
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. Dit project betreft de bouw van een aantal nieuwe stelplaatsen door middel van alternatieve financiering.						
Het gaat om de bouw van volgende, in het investeringsprogramma van De Lijn vooropgestelde nieuwe stelplaatsen						
Stelplaats Tongeren						
Stelplaats Brugge						
Stelplaats Overijse						
Stelplaats Zomergem						
Stelplaats Leuven						
Stelplaats Sint-Niklaas						
Stelplaats Hasselt						
Stel- en werkplaatsen trams en bussen regio Gent – Wissenhage						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2108
€ 9.861	€ 10.944	€ 11.017	€ 11.162	€ 11.310	€ 11.461	€ 10.944

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Openbaar vervoer
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Lijn
Projectleiding:	Vicky Van Daele

Andere betrokken overheidsentiteit(en)	NMBS, lokale overheden, ... naargelang de locatie
Wettelijke basis:	Beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 - Decreet van 24 april 2009 houdende een herfinancieringsgarantie en een doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse pps-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
Datum bijwerking projectfiche:	07/09/2018
Auteur projectfiche:	Roger Kesteloot

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcentreerd?
Het investeringsprogramma van De Lijn kwam de laatste jaren onder steeds grotere druk te staan. De voornaamste oorzaak is de groei van De Lijn. Sinds 1997 (start mobiliteitsconvenants) zijn er elk jaar nieuwe exploitatieprojecten opgestart. Die kwamen vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basismobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hebben een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren. Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. De investeringen in nieuwe stelplaatsen maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat wordt goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
Dit project betreft de bouw van een aantal nieuwe stelplaatsen door middel van alternatieve financiering. Het gaat om de bouw van volgende, in het investeringsprogramma van De Lijn vooropgestelde nieuwe stelplaatsen: • Stelplaats Tongeren • Stelplaats Brugge • Stelplaats Overijse • Stelplaats Zomergem • Stelplaats Leuven • Stelplaats Sint-Niklaas • Stelplaats Hasselt • Stel- en werkplaatsen trams en bussen regio Gent – Wissenhage

///

C. Stappen in de besluitvorming

De nota is op 16 februari 2007 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.
Een eerste proefdossier, met name de selectieleidraad en gunningwijze voor de nieuwe stelplaats te Tongeren, is door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd op 19 juni 2007.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Na afweging tussen enerzijds een participatieve PPS met een inbreng in het kapitaal van de SPV door de NV Lijninvest en een louter contractuele PPS vanuit De Lijn, is om financiële redenen, om redenen van eenvoud van structuur en eenheid van beheer gekozen voor de laatste vorm.

Aanvankelijk werd deze contractuele PPS gestructureerd via een onroerende operationele lease, waar voor de huidige projecten gebruik gemaakt worden van een sui generis DBFM-structuur (zoals toegelicht onder punt 1).

De Lijn als publieke partner zoekt een aannemer(scombinatie) als private partner die voor De Lijn de stelplaats met onderhoudscentrum ontwerpt, bouwt, financiert en onderhoudt, overeenkomstig een DBFM-bestek dat door De Lijn wordt opgesteld.

Vermits De Lijn in de operationele leasestructuren eigenaar is van het terrein, werd een recht van opstal verleend voor ca. 32 jaar (vb. bouwfase 2 jaar + 25 jaar DBFM-overeenkomst + huur 5 jaar) aan de private partner, zodat deze laatste bouwheer en eigenaar werd van de opstallen.

In de sui generis structuur wordt De Lijn eigenaar van de nieuwe infrastructuur op Beschikbaarheidsdatum, maar behoudt zij de garanties die ze voorheen had (cfr. Bouw- en Beschikbaarheidsrisico).

Het voorwerp van de opdracht betreft de afsluiting van een zgn. DBFM-overeenkomst, voor de termijn van de bouwwerken en een aansluitende beschikbaarheidstermijn van 25 jaar, te rekenen vanaf de voorlopige oplevering, waarbij de opdrachtnemer instaat voor het ontwerpen, aanleggen, financieren en onderhouden van de stelplaats tegen de betaling van een periodieke prestatieafhankelijke vergoeding (beschikbaarheidsvergoeding).

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de opdrachtnemer. Het exploitatierisico blijft ten laste van De Lijn.

Naast de budgettaire randvoorwaarde van ESR-neutraliteit schuilt de meerwaarde van de PPS-aanpak in eerste instantie in de life cycle benadering (perfecte staat gedurende de beschikbaarheidsfase aan een vooraf gekende prijs) en de mogelijkheid de bedrijfsmatige en maatschappelijke baten van de projecten significant sneller te realiseren dan in het geval ze via klassieke kapitaalsubsidie zouden moeten worden voorzien.

Door ontwerp, bouw en onderhoud bij dezelfde partner te leggen, kunnen verder synergievoordelen worden benut: risico's en kosten kunnen beter worden beheerst. Ook kan het life-cycle-management resulteren in extra kwaliteit voor De Lijn.

Voor het project "Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem" werd door De Lijn een meerwaarde-

analyse (PPC ("public private comparator")) opgemaakt. Naast een aantal niet-financiële meerwaarden, kan uit deze analyse afgeleid worden dat er voor dit project een financieel voordeel is van het DBFM-alternatief tegenover het publiek alternatief, en dat dit voordeel op 7,8% in netto-contante waarde kan geraamd worden.

Voor het project "Stelplaatsen Cluster 2 (Hasselt, Leuven Noord, Sint-Niklaas en Aalst)" werd door De Lijn een business case opgemaakt waarmee een raming wordt gemaakt van de financiële aspecten die met het project gepaard gaan. De Lijn wenst hiermee een instrument te ontwikkelen dat bij het PPS-proces kan gebruikt worden, en waaraan de realisatie van de initiële doelstellingen kan afgetoetst worden.

Voor het project "Stelplaats Hasselt Tram" werd een PPC en meerwaardescan uitgevoerd, als onderdeel van het project Spartacus Lijn 1.

Voor het project "Stelplaats Wissenhage" werd door De Lijn een meerwaarde-analyse (PPC/PSC) opgemaakt. Op basis van deze analyse kan worden geconcludeerd dat PPS-meerwaarde biedt en werd van het Vlaams een positief advies bekomen voor erkenning van het project als Vlaamse PPS.

ESR-toets	Specifiek voor het project 'Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem' werd een positief INR-advies verkregen op 7 mei 2010, waardoor toen werd uitgegaan dat dit gunstige INR-advies eveneens van toepassing zou zijn op de inhoudelijke analoge contractuele PPS-dossiers voor deze lijst stelplaatsen. In het licht van het INR advies van 25 april 2012 in het project Livan 1 heeft De Lijn besloten om voor de volgende projecten de alternatieve financiering via louter contractuele PPS in een sui-generis vorm te structureren, i.c. Stelplaatsen Cluster 2
------------------	---

B. Data voorbereidingsfase	16/02/2007	Beslissing Vlaamse regering inzake alternatieve financiering
	30/06/2010	Financial Close

2.A.2. Cluster BOVZO

2.A.2.1. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure
In welke fase van de procedure zitten men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Aanbestedingsprocedure afgelopen. Eerste offerte werd verwacht 26/06/09. Op 31 maart 2010 heeft de raad van bestuur van De Lijn de formele gunningsbeslissing genomen m.b.t. dit project en de BAFO van het consortium siCURAnt als de economisch meest voordelige BAFO aangeduid. Contract en Financial close vond plaats op 30 juni 2010. Aanvangsdatum voor het project

	'Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem' was 2 augustus 2010. De stelplaats is op de Geplande Beschikbaarheidsdatum, zijnde 2 oktober 2011, ter beschikking gesteld.
--	---

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	15 januari 2008
	Selectie	20 februari 2008
	Gunning	31 maart 2010
	Contractclose	30 juni 2010

///

ESR-toets	Specifiek voor het project 'Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem' werd een positief INR-advies verkregen op 7 mei 2010, waardoor toen werd uitgegaan dat dit gunstige INR advies eveneens van toepassing zou zijn op de inhoudelijke analoge contractuele PPS-dossiers voor deze lijst stelplaatsen.
-----------	--

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	09/01/2008	De selectieleidraad en gunningwijze voor de cluster van stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem, werd door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd op 9 januari 2008.
	Open	Nog niet afgerond

2.A.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	siCURAnt (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	2 oktober 2011
Datum werkelijke beschikbaarheid	2 oktober 2011

Verloop	- Op schema
Duiding	Op tijd afgerond

2.A.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2041
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de opdrachtnemer. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als opdrachtgever opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting.

De risicoallocatie die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het Vlaams Kenniscentrum PPS. Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase worden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in de meest recente DBFM-bestekken (Stelplaatsen Cluster 2 en LIVAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de aanbestedende overheid, bijgestaan door financiële en juridische adviseurs.

Tijdens de opvolging van de uitvoering van de werken, neemt De Lijn de rol van leidend ambtenaar op. De taak van de aanbestedende overheid bestaat er vooral in te controleren of de opdrachtnemer zijn verplichtingen inzake kwaliteitsborging nakomt. De Lijn woont hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen wordt eveneens een projectmanagementoverleg georganiseerd in aanwezigheid van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>
n.v.t.	n.v.t.

2.B.2. Tongeren

2.B.2.1. Gunningfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Stelplaats Tongeren
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaande kennismaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Aanbestedingsprocedure afgelopen. Op 21 oktober 2009 heeft de raad van bestuur van De Lijn de formele gunningsbeslissing genomen. Op 15 januari 2010 vond de contractsluiting plaats met NV Stelplaats Tongeren (opgericht door Cordeel Hoeselt NV). De aanvangsdatum was 22 februari 2010. Het Beschikbaarheidscertificaat werd op 17 oktober 2011 afgegeven

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	
	Selectie	
	Gunning	21 oktober 2009
	Contractclose	15 januari 2010

///

ESR-toets	
-----------	--

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	21/10/2009	De raad van bestuur van De Lijn heeft de formele gunningsbeslissing genomen
	15/01/2010	De contractsluiting vond plaats met NV Stelplaats Tongeren
	22/02/2010	Aanvangsdatum
	17/10/2011	Beschikbaarheidscertificaat werd overhandigd

2.B.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Cordeel zetel Hoeselt
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	17 oktober 2011
Datum werkelijke beschikbaarheid	17 oktober 2011

Verloop	- Op schema
Duiding	

2.B.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2041
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de opdrachtnemer. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als opdrachtgever opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting.

De risicoallocatie die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het Vlaams Kenniscentrum PPS. Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase worden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in de meest recente DBFM-bestekken (Stelplaatsen Cluster 2 en

LIVAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de aanbestedende overheid, bijgestaan door financiële en juridische adviseurs.

Tijdens de opvolging van de uitvoering van de werken, neemt De Lijn de rol van leidend ambtenaar op. De taak van de aanbestedende overheid bestaat er vooral in te controleren of de opdrachtnemer zijn verplichtingen inzake kwaliteitsborging nakomt. De Lijn woont hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen wordt eveneens een projectmanagementoverleg georganiseerd in aanwezigheid van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>

2.C.2. Cluster II

2.C.2.1. Gunningfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	stelplaatsen Leuven, Aalst, Sint-Niklaas en Hasselt
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Op 30 maart 2011 werden de eerste offertes ontvangen van 5 kandidaten. Deze offertes werden beoordeeld op basis van de in de biedingsleidraad opgenomen gunningscriteria. Op basis daarvan werd een rangschikking opgemaakt. Op 29 juni 2011 verklaarde de Raad van Bestuur zich akkoord om 3 kandidaten uit te nodigen voor de onderhandelingen. De onderhandelingen hebben ondertussen plaats gevonden. Voordat het terechtwijzend bericht op basis waarvan de kandidaten zullen gevraagd worden een BAFO op te maken, kan afgewerkt worden dient een bodemsaneringsproject opgemaakt te worden voor stelplaats Hasselt. Opdat OVAM de voorafgaande bodemonderzoeken conform kan verklaren, dient in eerste instantie het onteigeningsbesluit voor een deel van het terrein voor stelplaats Hasselt rond te zijn. Op 20 november 2013 werd het terechtwijzend

	bericht (TWB 02) uitgestuurd, de BAFO's werden ontvangen op 7 april 2014 (technisch deel) en op 19 mei 2014 (administratief en financieel deel). Op basis hiervan werd eind juni een Voorkeursbieder aangeduid. Contract en Financial close vond plaats op 30 januari 2015. Aanvangsdatum voor het project "Stelplaatsen Cluster 2" was 1 april 2015. De beschikbaarheidsdatum was 3 juni 2016.
--	--

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	
	Selectie	
	Gunning	
	Contractclose	30 januari 2015

///

ESR-toets	
-----------	--

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	27 mei 2009	De selectieleidraad en gunningwijze voor de cluster van stelplaatsen Leuven, Aalst, Sint-Niklaas en Hasselt, werd door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd
---------------------------------------	-------------	--

2.C.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	NV Hermes (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	3 juni 2016

Verloop	- Voor op schema - Op schema - Vertraging
Duiding	

2.C.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2042
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de opdrachtnemer. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als opdrachtgever opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting.

De risicoallocatie die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het Vlaams Kenniscentrum PPS. Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase worden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in de meest recente DBFM-bestekken (Stelplaatsen Cluster 2 en LIVAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de aanbestedende overheid, bijgestaan door financiële en juridische adviseurs.

Tijdens de opvolging van de uitvoering van de werken, neemt De Lijn de rol van leidend ambtenaar op. De taak van de aanbestedende overheid bestaat er vooral in te controleren of de opdrachtnemer zijn verplichtingen inzake kwaliteitsborging nakomt. De Lijn woont hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen wordt eveneens een projectmanagementoverleg georganiseerd in aanwezigheid van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>

2.D.2. Wissenhage*2.D.2.1. Gunningfase*

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Stelplaats Wissenhage
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Stedenbouwkundige vergunning aangevraagd december 2015; Referentieontwerp voorjaar 2016; Erkenningsaanvraag Vlaamse Regering voorjaar 2016; Opstart selectiefase en DBFM bestek begin 2018

///

Kerndata	Bekendmaking	
----------	--------------	--

Gunningsprocedure	Selectie	05/9/2018
	Gunning	
	Contractclose	

///

ESR-toets	28/9/2017 – Het INR heeft op basis van het ontwerp van DBFM-overeenkomst één factor geïdentificeerd die een gemiddelde invloed heeft op de statistische behandeling, en twee clausules die, afhankelijk van hun verdere uitwerking, mogelijk een zware invloed hebben op de statistische behandeling. Gelet op het kader dat in hoofdstuk 4 van de PPP-Guide wordt geschetst, is het INR van oordeel dat de private partner op de stelplaats de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat de stelplaats in de rekeningen van de private partner moet worden geregistreerd.
-----------	--

///

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
Selectie gebeurd voor het deelproject Wissenhage

///

B. Stand van zaken
Kandidaten zijn geselecteerd voor het deelproject Wissenhage(05/09/2018)

///

C. Planning
Contract close en Financial close zouden op 16/11/2019 moeten doorgaan opdat op 06/01/2020 gestart kan worden met de bouwwerkzaamheden. Het beschikbaarheidscertificaat wordt verwacht op 06/01/2023

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN		Contract close bereikt/subsidiebesluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAAL
(Deel)Project (1)	Stelplaats Tongeren	ja	15-1-2010	2011	2041	neen
Deelproject 2	Stelplaatsen Bovzo (Brugge, Overijse, Zomergem)	ja	30-6-2010	2011	2041	neen
Deelproject 3	Stelplaatsen cluster 2 (St-Niklaas, Leuven-Noord; Hasselt-bus)	ja	30-1-2015	2016	2042	neen
Deelproject 4	Stelplaats Wissenhage	neen		2021	2045	
Deelproject 5						
Deelproject 6						
Deelproject 7						
Deelproject 8						

	Studie- en ontwerpkosten (Excl. btw)		Intercalair intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investeringsbedrag		Investeringsbedrag incl btw	Beheers- en onderhoudskosten per jaar
	Bouwkost (excl. btw)	kunnen afgesplitst worden		excl btw	btw		
Stelplaats Tongeren	€ 6 168 224	€ 431 776	€ 198 000	€ 6 798 000	€ 1 427 580	€ 8 225 580	€ 182 545,00
Stelplaatsen Bovzo (Brugge, Overijse, Zomergem)	€ 28 783 440	€ 2 053 000	€ 782 000	€ 31 618 440	€ 6 639 872	€ 38 258 312	€ 1 072 466,00
Stelplaatsen cluster 2 (St-Niklaas, Leuven-Noord; Hasselt-bus)	€ 52 009 408	€ 3 914 687	€ 9 407 820	€ 65 331 915	€ 13 719 702	€ 79 051 617	€ 2 061 603,00
Stelplaats Wissenhage	€ 92 832 210	€ 6 498 255	€ 3 973 219	€ 103 303 684	€ 21 693 774	€ 124 997 458	€ 3 163 519,00
0				€ -		€ -	
0				€ -		€ -	
0				€ -		€ -	
0				€ -		€ -	
TOTAAL	€ 179 793 282	€ 12 897 718	€ 14 361 039	€ 207 052 039	€ 43 480 929	€ 250 532 968	€ 6 480 133
TOTAAL GECLOSED	€ 86 961 072	€ 6 399 463	€ 10 387 820	€ 103 748 355	€ 21 787 155	€ 125 535 510	€ 3 316 614

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid
Stelplaatsen Bovzo (Brugge, Overijse, Zomergem)	4.048,69	4.141,78	4.228,87	4.318,71	4.410,35	4.503,82	4.048,69
Stelplaats Tongeren	619,10	€ 632,02	€ 644,79	€ 657,68	€ 670,83	€ 684,25	619,10
Stelplaatsen cluster 2 (St-Niklaas, Leuven-Noord; Hasselt-bus)	5.193,60	6.170,39	6.143,02	6.185,69	6.229,18	6.273,56	5.193,60
Stelplaats Wissenhage	-	-	-	-	-	11.727,86	11.727,86
Geclosede projecten	9.861,39	10.944,19	11.016,67	11.162,08	11.310,37	11.461,63	9.861,39
Niet geclosede projecten	-	-	-	-	-	11.727,86	11.727,86
Totaal	9.861,39	10.944,19	11.016,67	11.162,08	11.310,37	23.189,50	21.589,25

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 is de totale beschikbaarheidsvergoeding(leasecomponent) voorzien voor tramprojecten (exclusief Masterplan Antwerpen), stelplaatsen en rollend materieel – zoals beschreven in de nota VR en vastgelegd op maximaal 42,759 miljoen euro op kruissnelheid – determinerend voor het totale investeringsvolume dat kan gerealiseerd worden. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

Voor de stelplaatsprojecten, is er een tekort vanaf het moment dat het project Wissenhage in gebruik zal genomen worden, zijnde 2020. Het project zal niet aanbesteed of gegund worden zolang de financiële engagementen niet afgedekt zijn.

Aangezien de financieringskost van de leasegever zal worden doorgerekend in de beschikbaarheidsvergoedingen die De Lijn moet betalen, kon in het verleden worden voorzien dat – indien dit volgens de ingediende offertes voordeling blijkt te zijn – deze onder overheidswaargborg van maximum 70 % kan lenen conform het Waarborgdecreet van 2004. Van deze vreemd vermogensgarantie werd evenwel noch in dossier Tongeren, noch in dossier

Brugge – Overijse – Zomergem gebruik gemaakt door de winnende bidders.

In het project “Stelplaatsen Cluster 2” wordt de vreemd vermogensgarantie niet meer opgenomen.

In het licht van de financiële crisis werden zowel de herfinancieringsgarantie als de doorbetalingsgarantie decretaal vastgelegd middels het decreet van 24 april 2009 houdende een herfinancieringsgarantie en een doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse pps-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn. De nadere uitvoeringsbesluiten van dit decreet werden vastgelegd bij Besluit van 24 juli 2009 van de Vlaamse Regering betreffende de herfinancieringsgarantie en de doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse PPS-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Er dient evenwel op gewezen te worden dat de toepassing van de herfinancieringsgarantie en doorbetalingsverbintenis beperkt is in de tijd. Deze garanties zijn immers enkel toepasbaar voor projecten die binnen de 2 jaar na het decreet in de markt zijn, d.w.z. uiterlijk april 2011. In het decreet van 8 juli 2011 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting van 2011, werd de termijn van ‘2 jaar’ vervangen door ‘3jaar’.

In het project “Stelplaatsen Cluster 2” is geen herfinancieringsgarantie toegekend.

Volledigheidshalve wordt ook gewezen op de toepasselijkheid van de redeployment garantie (zoals opgenomen in artikel 9bis van het decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn) op voormelde stelplaatsprojecten.

4b. De Lijn - Tramlijnen

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 4b		Tramlijnen				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)	
Infrastructuur		€ 105.720.700	Deels Off Balance	Exploitatiefase	2040	
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering.						
De investeringen in nieuwe tram(verlenging)projecten maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat wordt goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn.						
In het kader van deze inhaalbeweging zijn er plannen voor het uitbreiden van de infrastructuur voor hoogkwalitatief, spoorgebonden openbaar vervoer in overeenstemming met de regels en criteria van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement, met de daarin voorzien uitbouw van de voorstedelijke netten rond de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent en met de in het regeerakkoord opgenomen afspraken inzake uitvoering van het Pegasus- en Spartacusplan. Het gaat om :						
1. Pegasusplan Antwerpen: in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem (LIVAN 1); 2. Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
€ 7.562	€ 7.631	€ 7.794	€ 7.965	€ 8.140	€ 8.319	€ 7.562

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Openbaar vervoer
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	De Lijn
Projectleiding:	Vicky Van Daele

Andere betrokken overheidsentiteit(en)	LRM, lokale overheden, NMBS, ... Gerelateerde projecten: Een analoog project wordt, zij het met andere aandelenverhoudingen, uitgewerkt voor de openbaar vervoerprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen. Hierover wordt afzonderlijk gerapporteerd.
Wettelijke basis:	Beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 - Decreet van 24 april 2009 houdende een herfinancieringsgarantie en een doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse pps-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
Datum bijwerking projectfiche:	07/09/2018
Auteur projectfiche:	Roger Kesteloot

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Het investeringsprogramma van De Lijn kwam onder steeds grotere druk te staan. De voornaamste oorzaak is de groei van De Lijn. Sinds 1997 (start mobiliteitsconvenants) waren er elk jaar nieuwe exploitatieprojecten opgestart. Die kwamen vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basismobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren. Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. De investeringen in nieuwe stelplaatsen maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
In het kader van deze inhaalbeweging waren er plannen voor het uitbreiden van de infrastructuur voor hoogkwalitatief, spoorgebonden openbaar vervoer in overeenstemming met de regels en criteria van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement, met de daarin voorzien uitbouw van de voorstedelijke netten rond de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent en met de in het regeerakkoord opgenomen afspraken inzake uitvoering van het Pegasus- en Spartacusplan. Het gaat om: 1. Pegasusplan Antwerpen: in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem (LIVAN 1); 2. Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht; Aan de Vlaamse regering werd voorgesteld om het project 'Pegasusplan Gent: uitbreiding – Zwijnaarde dorp' uit deze lijst te schrappen. Omwille van de zeer geringe omvang van het project en

de onmogelijkheid tot clusteren ervan met andere, werd voorgesteld om het via kapitaalsubsidie te realiseren en niet via een DBFM-structuur. Het Kenniscentrum PPS heeft op 14 januari 2009 een advies in die zin uitgebracht.

///

C. Stappen in de besluitvorming

De nota werd op 16 februari 2007 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Lijninvest werd opgericht op 11 mei 2007.

Op 5 oktober 2016 werd Lijninvest geliquideerd en werden alle participaties overgenomen door De Lijn.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

C. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Dergelijke tramprojecten werden in het verleden gefinancierd met kapitaalsubsidie. In verband met de geldende normen inzake schuld en vorderingsaldo van het Vlaamse Gewest bleek dit voor de hierboven genoemde projecten niet langer mogelijk.

Daarom werd gekozen voor realisatie via Publiek Private Samenwerking. Daarbij werd gekozen voor een participatieve PPS om enerzijds ten opzichte van de privé-partner het lange termijn commitment van de publieke partner te expliciteren en om anderzijds – gezien het hier in de openbaar vervoersector om een primeur voor Vlaanderen gaat – op het niveau van de projectvennootschap zelf inzage en een bepaalde mate van medebeslissing door de publieke partner als minderheidsaandeelhouder te kunnen verzekeren.

Per project of cluster van projecten zou door De Lijn via een DBFM-contract één private partner/consortium worden gezocht. Na gunning zal 'Lijninvest', een publiek investeringsvehikel bestaande uit De Lijn en het Vlaamse Gewest, met dit consortium een nieuwe projectvennootschap (SPV) oprichten. **Op 5 oktober 2016 werd Lijninvest geliquideerd en werden alle participaties overgenomen door De Lijn.**

Naast de budgettaire randvoorwaarden in verband met ESR-neutraliteit schuilt de meerwaarde van de PPS-aanpak in eerste instantie in de mogelijkheid de maatschappelijke baten van de projecten significant sneller te realiseren dan in het geval ze via klassieke kapitaalsubsidie zouden moeten worden voorzien. Daarnaast noopt de formule tot een benadering in termen van lifecyclecost en laat ze een onderlinge optimalisatie van de bouw- en onderhoudscomponent toe.

Voor het project LIVAN 1 werd door De Lijn een meerwaarde-analyse (PPC (public private comparator)) opgemaakt. Naast een aantal niet-financiële meerwaarden, kan uit deze analyse afgeleid worden dat er voor dit project een financieel voordeel is van het DBFM-alternatief tegenover het publiek alternatief, en dat dit voordeel op 8,4% in netto-contante waarde kan geraamd worden bij een discontorente van 6%.

Voor het project Spartacus Lijn 1 werd door De Lijn een meerwaarde-analyse (PPC (public private comparator)) opgemaakt. Naast een aantal niet-financiële meerwaarden, kan uit deze analyse afgeleid worden dat er voor dit project een financieel voordeel is van het DBFM-alternatief tegenover het publiek alternatief, en dat dit voordeel op 14,7% in netto-contante waarde kan

geraamd worden bij een discontorente van 6%.
--

ESR-toets	Op 25 april 2012 ontving De Lijn een negatief advies van het INR met betrekking tot de ESR-neutraliteit van het project LIVAN 1, op basis van een toetsing van de structuur van de onroerende leasing aan de nieuwe ESR-regels. Aansluitend vond een onderhoud plaats tussen het INR, het kabinet van Vlaams Minister Crevits, De Lijn en de juridische en financiële adviseurs van De Lijn. Uiteindelijk werd voorgesteld om de structuur van het DBFM-contract voor het project LIVAN 1, initieel gesteund op een onroerende leasing conform het BTW KB nr. 30, aan te passen en om in het aangepaste DBFM-contract de voorbehouden van het negatieve advies van het INR van 25 april 2012 weg te werken. Aldus wordt voor het DBFM-contract van dit project een analoge structuur gehanteerd als bij andere Vlaamse aanbestedende overheden, hetgeen er voor zorgt dat een grotere vorm van standaardisering van contracten tot stand kan gebracht worden.
-----------	---

2.A.2. LIVAN 1

2.A.2.1. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem (LIVAN 1);
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Voor het project in Antwerpen is een marktbevraging met het oog op de noodzakelijke technische, vergunningsgerelateerde en bestekgebonden studies georganiseerd. Het overleg met de andere betrokken overheden is gebeurd in de vorm van stuurgroepvergaderingen. Op 12 november 2009 werd een aankondigingsbericht naar het Europees Publicatieblad en het Bulletin der Aanbestedingen verzonden met betrekking tot de bekendmaking van een overheidsopdracht die kadert in de eerste fase van dit project "LIVAN 1". De kandidaturen dienden uiterlijk op 25 januari 2010 ingediend te worden. De Lijn heeft uiteindelijk deelnemingsaanvragen ontvangen van 4 kandidaten. De raad van bestuur van De Lijn heeft op 23 juni 2010 beslist om alle 4 de kandidaturen in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte van zodra het bestek van het project "LIVAN 1" kon worden gefinaliseerd. Het bestek werd op 10 november 2010 aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. Van 3 kandidaten werden op 29 april 2011 de eerste offertes ontvangen en aansluitend geanalyseerd.

	Vervolgens vonden er met de 3 kandidaten onderhandelingsmomenten plaats. Op 18 oktober 2011 werd een terechtwijzend bericht overgemaakt aan de 3 resterende kandidaten. Deze kandidaten hebben op 29 februari 2012 het technisch luik en op 11 april 2012 het financieel luik van de BAFO ingediend. Op 25 april 2012 heeft De Lijn een negatief advies van het INR ontvangen met betrekking tot de ESR-neutraliteit van het project LIVAN 1 (zie verder). Te gevolge hiervan werd een terechtwijzend bericht opgemaakt dat op 31 mei 2012 aan de bidders ter beschikking werd gesteld en op basis waarvan zij tegen 27 augustus 2012 een nieuw administratief en financieel luik dienen in te dienen. Contract en Financial close vond plaats op 18 december 2012. Aanvangsdatum was 4 april 2013. De beschikbaarheidsdatum van het project "Livan 1" was 5 maart 2015.
--	---

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	12 november 2009
	Selectie	23 juni 2010
	Gunning	
	Contractclose	18 december 2012

///

ESR-toets	Op 25 april 2012 heeft De Lijn een negatief advies van het INR ontvangen met betrekking tot de ESR-neutraliteit van het project LIVAN 1
-----------	---

///

2.A.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2040
----------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement
Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de SPV. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als afnemer van de infrastructuur opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting. De risicoallocatie die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het Vlaams Kenniscentrum PPS. Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase worden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in de meest recente DBFM-bestekken (Stelplaatsen Cluster 2 en LIVAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de aanbestedende overheid, bijgestaan door financiële en juridische adviseurs.

Tijdens de opvolging van de uitvoering van de werken, neemt De Lijn de rol van leidend ambtenaar op. De taak van de aanbestedende overheid bestaat er vooral in te controleren of de opdrachtnemer zijn verplichtingen inzake kwaliteitsborging nakomt. De Lijn woont hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen wordt eveneens een projectmanagementoverleg georganiseerd in aanwezigheid van opdrachtgever en opdrachtnemer.

De PPS-projecten van De Lijn worden overkoepelend opgevolgd door de “Stuurgroep alternatieve financiering”, die is samengesteld met de verantwoordelijken van de betrokken afdelingen binnen De Lijn en wordt voorgezeten door de directeur generaal. De Stuurgroep komt tweemaandelijks samen.

Tijdens de verschillende fases, doch voornamelijk tijdens de gebruiksfase wordt er eveneens beroep gaan op een contract manager die de correcte naleving van de contractuele bepalingen bewaakt.

Bovendien wordt driemaandelijks een periodiek overleg met het Vlaams Kenniscentrum PPS georganiseerd teneinde te communiceren over de stand van zaken van de actuele PPS-projecten

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>
n.v.t.	<i>n.v.t.</i>

2.B.2. Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht*2.B.2.1. Gunningsfase (indien van toepassing)*

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	eerste as Hasselt-Maastricht
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Voor het Spartacusplan is een raamcontract gegund voor het geheel van de noodzakelijke studies. Het consortium (Varinia) dat deze studieopdracht heeft gekregen, is met zijn werkzaamheden gestart op 17 april 2008. Met de Limburgse Reconversie maatschappij is een intentie-overeenkomst afgesloten met betrekking tot de inbreng van LRM-kapitaal in de op te richten SPV en de manier waarop de LRM bij de aansturing van het project zal worden betrokken.

	Op 14 mei 2009 werd het aankondigingsbericht met betrekking tot het project Spartacus fase 1 naar het Europees Publicatieblad en het Bulletin der Aanbestedingen verzonden. Op 1 oktober 2009 werden 6 kandidaatstellingen door De Lijn ontvangen. Op 23 september 2011 stemde de Vlaamse Regering principieel in met de keuze van een volledig elektrische aandrijving van de eerste sneltramlijn Hasselt – campus Diepenbeek – Lanaken – (Maastricht) in het kader van het Spartacusplan Op de Raad van Bestuur van 9 november 2011 werd beslist om de lopende procedures stop te zetten en een nieuwe gunningsprocedure voor te bereiden en op te starten. Op 21 december 2011 werden de nieuwe opdrachten (infrastructuur STL 1 en sneltrams) gepubliceerd. Op 20 juni 2012 werden voor beide opdrachten de kandidaten geselecteerd. Op 11 oktober 2013 verleende de Vlaamse Regering haar goedkeuring tot opstart van de aanbestedingsfase met het uitsturen van het Bestek voor de Opdracht en het bestek voor de opdracht voor de levering van sneltramvoertuigen. In maart 2014 werden de eerste offertes (technisch deel + administratief financieel deel) ontvangen. <i>Op heden is de gunningsprocedure tijdelijk opgeschort voornamelijk aangezien er wordt gewacht op het finaliseren van het bestemmingsplan aan Nederlandse zijde en aangezien ten gevolge van het addendum aan de Kaderovereenkomst tussen Vlaanderen en Nederland een aantal contractuele afspraken met verschillende partijen opnieuw moeten worden uitgewerkt.</i>
--	--

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	14 mei 2009, 9 november 2011 (stopzetting), 21 december 2011 (nieuwe opdracht)
	Selectie	
	Gunning	
	Contractclose	

///

ESR-toets	Op 26 oktober 2018 werd een INR-advies opgemaakt m.b.t. de DBFM-overeenkomst voor het project Spartacus 1 van De Lijn. Het INR is van oordeel dat, op basis van de aangeleverde informatie, de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de
-----------	--

	rekeningen van de private partner moet worden geregistreerd. De uiteindelijke analyse van het INR zal gebeuren op basis van de definitieve contracten.
--	--

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	4 april 2012	Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd in gemeenteraad Bilzen
	26 juni 2012	Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd in gemeenteraad Hasselt
	28 juni 2012	Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd in gemeenteraad Lanaken
	26 april 2013	Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd in gemeenteraad Diepenbeek
		kaderovereenkomst "Tram Vlaanderen-Maastricht" met de stad Maastricht, de provincie Nederlands Limburg en het Vlaamse Gewest opgesteld

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
/

///

B. Stand van zaken
/

///

C. Planning
/

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDU EEL PROJECT OF PROJECTE N	Con- tract close b- ereik t?	Contract- datum	(verwacht) jaar van beschikbaar- heid	Jaar laatst e betali- ng	ESR- NEUTRA AL	Percent age in SPV	Kapit aal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehi- kel
Livan 1	ja	18/12/2012	2015	2040	neen	26%		LijnInvest -> De Lijn
Spartacus STL 1	neen		2021	2046				LijnInvest -> De Lijn

	Bouwkost (excl. btw)	Studie-en ontwerpko- sten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Intercallair e intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investering sbedrag excl btw	btw	Investering sbedrag incl btw	Beheers- en onderhoud kosten per jaar
Livan 1	68 062 052	3 382 963	15 927 465	87 372 479	18 348 221	105 720 700	5 423 991,00
Sparta- cus STL 1	145 412 000	15 268 000	10 145 000	170 825 000	35 873 250	206 698 250	6 400 000,00
TOTAA L	213 474 052	18 650 963	26 072 465	258 197 479	54 221 471	312 418 950	11 823 991
TOTAA L GECLO SED	68 062 052	3 382 963	15 927 465	87 372 479	€ 18 348 221	105 720 700	5 423 991

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

- Algemeen :

Het project betreft de investering in de aanleg van tramlijnen opgenomen in het investeringsprogramma van De Lijn.

De structuur van beide projecten (Livan 1 resp. Spartacus Lijn 1 & Stelplaats Hasselt Tram)

bestaat in de oprichting van een SPV door de opdrachtnemer en Lijninvest, die de deelprojecten opricht (D&B). Naast de bouwkost, inclusief de studiekosten voor architectuur en stabiliteit, financiert de SPV eveneens de Intercallaire intresten tijdens de bouwfase en de SPV kosten. De Lijn kan als Btw-plichtige entiteit de BTW op de werken en diensten recupereren. Door de onderliggende rechtsfiguur van onroerende lease, wordt de BTW gespreid gefactureerd via de Beschikbaarheidsvergoedingen over de operationele fase van het project.

Voor het opstarten van de PPS-constructie is voor de kapitaalvorming een beroep gedaan op de beschikbare middelen ingevolge de valorisatie van Staal Vlaanderen en de GIMV.

De kapitaalbreng zal – met uitzondering van wat over de openbaar vervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen is bepaald en waarover afzonderlijk wordt gerapporteerd - gebeuren in een verhouding in het eigen vermogen 26% van de publieke partner(s), zijnde **De Lijn** en een eventueel bijkomende publieke partner, en 74% van de private aandeelhouder. Vervolgens wordt er uitgegaan van een maximaal 20% eigen vermogen versus minimaal 80% vreemd vermogen.

Project	Via	Deelname%	Investering Vlaamse Overheid (k€)
Livan	De Lijn	26%	3.197

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid
Livan 1	€ 7.561,77	€ 7.631,21	€ 7.794,06	€ 7.965,43	€ 8.140,22	€ 8.318,51	€ 7.561,77
Spartacus STL 1	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 22.594,45
Geclosede projecten	€ 7.561,77	€ 7.631,21	7.794,06	7.965,43	8.140,22	8.318,51	€ 7.561,77
Niet geclosede projecten	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal	€ 7.561,77	€ 7.631,21	7.794,06	7.965,43	8.140,22	8.318,51	€ 30.156,22

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

De financiële gevolgen die voortvloeien uit de alternatieve financiering van de voorgelegde projecten worden gedragen vanuit de voorziene middelen, voorzien in de meerjarenbegroting, concreet betekent dit (gebaseerd op de ramingen exclusief BTW inclusief de onderhoudscomponent) een (geraamde) beschikbaarheidsvergoeding zoals weergegeven in bovenstaande tabel.

De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 is de totale beschikbaarheidsvergoeding(investeringsvergoeding) voorzien voor tramprojecten (exclusief Masterplan Antwerpen), stelplaatsen en rollend materieel – zoals beschreven in de nota VR en vastgelegd op maximaal 42,759 miljoen euro op kruissnelheid – determinerend voor het totale investeringsvolume dat kan gerealiseerd worden. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

Aangezien de financieringskost van de leasegever zal worden doorgerekend in de beschikbaarheidsvergoedingen die De Lijn moet betalen, kan wel worden voorzien dat – indien dit volgens de ingediende offertes voordelig blijkt te zijn – de SPV onder overheidswaorborg van maximum 70 % kan lenen conform het Waarborgdecreet van 2004. De Lijn heeft ondertussen de beslissing genomen de vreemd vermogensgarantie niet langer te voorzien in deze projecten.

In het licht van de financiële crisis werden zowel de herfinancieringsgarantie als de doorbetalingsgarantie decretaal vastgelegd middels het decreet van 24 april 2009 houdende een herfinancieringsgarantie en een doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse pps-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn. De nadere uitvoeringsbepalingen van dit decreet werden vastgelegd bij Besluit van 24 juli 2009 van de Vlaamse Regering betreffende de herfinancieringsgarantie en de doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse PPS-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Er dient evenwel op gewezen te worden dat de toepassing van de herfinancieringsgarantie en doorbetalingsverbintenis beperkt is in de tijd. Deze garanties zijn immers enkel toepasbaar voor projecten die binnen de 2 jaar na het decreet in de markt zijn, d.w.z. uiterlijk april 2011. In het decreet van 8 juli 2011houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting van 2011, werd de termijn van '2 jaar' vervangen door '3jaar'.

Indien gebruik zou worden gemaakt van de herfinancieringsgarantie zoals voorzien in het decreet van 24 april 2009 en het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009, zal op het ogenblik van afroep ervan, de DBFM-structuur niet langer als ESR-neutraal worden geclassificeerd. Omwille van dit risico, werd de mogelijke toepassing van deze garantie voor toekomstige projecten door De Lijn worden onderzocht.

Bij Eerste Offerte voor Spartacus Lijn 1 wordt de kandidaten gevraagd om zelf het volledige risico op herfinanciering te dragen en in te prijzen, zodat De Lijn de financiële impact hiervan zal kunnen beoordelen.

B. Worden er garanties gegeven of eventuele waarborgen door de overheid? Zo ja, welke?

NVT

5. Kustverdediging

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 5		Kustverdediging				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed)
Infrastructuur		€	Nog niet gekend	Vorbereiding-fase		0
Programma		-				
Andere		-				
Omschrijving van het project						
Het Masterplan Kustveiligheid, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juni 2011, legt de verschillende beschermingsmaatregelen vast om onze Vlaamse kust te beschermen tegen een 1000-jarige stormvloed . De investeringswerken om de kust te beschermen tegen een 1000-jarige stormvloed worden geraamd op 301 miljoen euro. De mogelijkheden en opportuniteiten van de financiering en de medefinanciering werden voor het globaal en per project of per gemeente onderzocht.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

B. Inhoud

1. ALGEMEEN

Beleidsdomein:	MOW
Bevoegde minister:	Ben Weyts
Entiteit:	MDK – afdeling KUST
Projectleiding:	lic. Caroline Lootens
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	PPS Kenniscentrum, MOW – afdelingen Juridische Dienstverlening en Maritieme Toegang, PMV, EIB
Wettelijke basis:	Beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 (gunning dossier)

Datum bijwerking projectfiche:	07/09/18
Auteur projectfiche:	lic. Caroline Lootens

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipteerd?
Het Masterplan Kustveiligheid, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 juni 2011, legt de verschillende beschermingsmaatregelen vast om onze Vlaamse kust te beschermen tegen een 1000-jarige <i>stormvloed</i> .

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
Referentie tot de beleidsnota 2014-2019 SD 4: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen OD 15 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie Per gemeente werd bepaald welke 'zachte' en 'harde' maatregelen daartoe moeten worden genomen. Met de 'zachte' maatregelen wordt bedoeld zand- of duinsuppleties, de 'harde' maatregelen bestaan uit stormmuren op of verbredingen van zeedijken of kaaien, het bouwen van stormvloedkeringen en stuwen en sluizen. De investeringswerken om de kust te beschermen tegen een 1000-jarige <i>stormvloed werden</i> geraamd op 301 miljoen euro. De mogelijkheden en opportuniteiten van de financiering en de medefinanciering werden voor het globaal en per project of per gemeente onderzocht. Het rapport van de bijkomende onderbouwende studie met het oog op het opstellen van een optimaal financieringsplan werd opgeleverd in februari 2012. Resultaten: - De maatregelen en de raming van de kostprijs van het Masterplan Kustveiligheid en van de individuele deelprojecten (de weerhouden voorkeursmaatregelen werden bekrachtigd door de lokale overheden en de Vlaamse Regering) - Het onderzoeken van de mogelijkheden van alternatieve financiering en medefinanciering per project of per gemeente Vervolgstudies: - Onderzoek en kennisuitwisseling voor wat betreft DBFM en BM-constructies voor de respectievelijke deelprojecten: • Mobiele keringen • Renovatie stuwen en sluizen Uitgevoerd najaar 2012 via overleg in WG Financiering i.k.v. project Vlaamse Baaien - onderzoek DBFM voor uitvoeren en onderhoud zandsuppleties i.s.m. PMV: de terbeschikkingstellingsvergoeding overschreed de jaarlijks beschikbare reguliere

- middelen aan zandsuppleties. Ook ESR-neutraliteit vormt een moeilijkheid.
- Uit de PPS-haalbaarheidsstudie van PMV (juli 2015) werd geconcludeerd dat de zachte maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid idealiter via reguliere middelen worden uitgevoerd en er geen meerwaarde zit in het opzetten van een PPS-constructie voor deze zachte maatregelen.

De procedurele doorlooptijden van de verschillende projecten zijn verschillend. Dit varieert ongeveer van 1 jaar tot 5 jaar. Dit maakt dat het realiseren van alle projecten via een PPS niet haalbaar is. Prioritaire “zwakke” locaties kunnen niet wachten op de organisatie van een PPS, maar dienen op korte termijn via de reguliere middelen te worden gerealiseerd. Voor enkele van de belangrijkste zwakke schakels is dat ondertussen ook al gebeurd.

Verdere afstemming met andere projecten van de lokale overheden is nodig.

Bijvoorbeeld:

- De zeedijken van Oostende (Raversijde-Wellington), en Middelkerke zullen worden gerenoveerd bij de uitvoering van de harde beschermingsmaatregelen onder de vorm van stormmuren of zeedijkuitbreidingen.
- Maatregelen in de haven van Zeebrugge worden afgestemd met het project ‘Revitalisering Zeebrugge’ en het project ‘2^{de} zeesluis’.

Bij de uitwerking van de projecten die plaatsgrijpen op openbaar domein en waarbij een opwaardering van deze publieke ruimte plaatsvindt, wordt gestreefd naar een cofinanciering door de betrokken gemeentes.

Op basis van het rapport van de bijkomende onderbouwende studie met het oog op het opstellen van een optimaal financieringsplan (februari 2012) en verder onderzoek beperken de PPS-mogelijkheden zich tot volgende investeringswerken:

1. Mobiele keringen
2. Renovatie van stuwen en sluizen
3. PPS voor zandsuppleties: uit de PPS-haalbaarheidsstudie van PMV (juli 2015) werd geconcludeerd dat de zachte maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid idealiter via reguliere middelen worden uitgevoerd en er geen meerwaarde zit in het opzetten van een PPS-constructie voor deze zachte maatregelen

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

D. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Deelprojecten werden/worden via de reguliere middelen gerealiseerd. Er is heden geen PPS in opstart.

- Mobiele keringen: voor de bouw van mobiele keringen te Blankenberge *is er geen meerwaarde voor alternatieve financiering, deze financiering is opgenomen in de reguliere begroting. De in 2017 aanbestede integrale opdracht (DBM) werd niet gegund wegens discrepantie tussen de raming en het inschrijvingsbedrag van de enige inschrijver. Volgend op de herevaluatie in verband met het type kering en de aanbestedingswijze, zal een nieuw bestek met rolpoorten worden opgemaakt voor aanbesteding in 2018 en dit met beperkte ontwerpdracht.*
- Renovatie van stuwen en sluizen: het onderzoek en de studies van de betrokken sluizen en stuwen is lopende. De investeringskost kan dan worden geraamd op basis van de uit te voeren renovaties of vernieuwingen. De raming voor alle deelprojecten samen bedraagt momenteel 75 miljoen euro.
EIB ziet mogelijkheden in het afsluiten van een lening voor grote projecten van het masterplan Kustveiligheid (voor zover ze gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd). Dit kan een opportuniteit bieden voor de renovatie van stuwen en sluizen.
Een BFM, BM, DBFMO ...-vorm blijft te onderzoeken/overwegen en zal pas aan de orde zijn voor grote deelinvesterings of meerdere installaties samen. Ook hier moet nagegaan worden of de ESR-neutraliteit in orde is.

2.2. Operationele fase

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Het Masterplan Kustveiligheid *wordt door MDK-afdeling Kust aangestuurd.*

- in haar globaliteit (zowel studie als uitvoering): door het afdelingshoofd, *de directeur-ingenieur Infrastructuur Kust* en de financieel manager.
- de subprojecten (per gemeente): door een projectleider voor de dagelijkse opvolging, de opmaak van het ontwerp, de bestekken, de projectopvolging en –aansturing,

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
Zie 2.1.

///

B. Stand van zaken
Zie 2.1.

///

C. Planning
Zie 2.1.

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Kruis- snelheid
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--------------------

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"
<i>Er zijn geen jaarlijkse vergoedingen in het kader van PPS-projecten.</i>

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

6. Kilometerheffing voor vrachtwagens

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 6		Kilometerheffing				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)	
Infrastructuur		€ 258.299.900	Deels Off Balance	Exploitatiefase	2031	
Individueel project						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Op 26 oktober 2007 besliste de toenmalige Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Het was daarbij de bedoeling om een ‘ecologisch gemoduleerde slimme’ kilometerheffing in te voeren, die gedifferentieerd kon worden naar plaats, tijd, rijgedrag en milieukeurmerken van het voertuig. In eerste instantie werd voorzien om de heffing in te voeren voor zware- en lichte vrachtwagens, zowel binnenlandse als buitenlandse. Ook buitenlandse vrachtauto’s zullen aan de kilometerheffing worden onderworpen. Tegelijkertijd werd voor personenwagens gewerkt aan de invoering van een wegvignet. De drie Belgische Gewesten hebben het project rond de kilometerheffing op een duidelijke intergewestelijke samenwerking gebaseerd. In de eerste plaats werd in het kader van dit project een samenvoegingsovereenkomst afgesloten tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en hebben zij een gezamenlijke consultancy-opdracht toegewezen met als doel een geïntegreerde bijstand te bekomen met betrekking tot de identificatie van de wijze waarop een gecoördineerde invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en van het wegvignet dient te worden opgezet bij de drie Gewesten. Het winnend consortium was samengesteld uit KPMG, optredend voor het financieel gedeelte en de algemene coördinatie, Eubelius voor het juridisch gedeelte, Collis NL. (inmiddels overgenomen door UL, USA), met TNO in onderaanneming voor het technische gedeelte, en Asfinag (Oostenrijk) voor incidentele consultancy. Dit consortium heeft snel na haar aanstelling bevestigd dat de uitgangspunten van de Gewesten met betrekking tot de structurering onder de vorm van een DB(F)MO uitvoerbaar en aangewezen waren in het licht van de marktomgeving, die de EU-Commissie (via de EETS-richtlijn) beoogt te creëren.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 79.377	€ 82.468	€ 85.262	€ 87.114	€ 95.453	€ 98.873	€ 79.377

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	MOW (in samenwerking met FB)
Bevoegde minister:	Weyts (gebeurlijk – indien structuur van vorige Regering wordt hernomen via ad-hoc Ministerieel comité)
Entiteit:	Vlaamse Belastingdienst
Projectleiding:	De interregionale structuur – Viapass IRE
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	MOW Dep. (Verkeerscentrum) -AWV, LNE, Vlabel, PPS KC binnen Vlaamse bestuurlijke omgeving; N.V. Bam en N.V. TLH binnen Vlaanderen; Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest en Sofico
Wettelijke basis:	<i>De kilometerheffing werd in het Vlaamse Gewest ingevoerd bij decreet van 3 juli 2015 “tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband.”</i> <i>De tarieven van de kilometerheffing worden bepaald in artikel 2.4.4.0.1. van de Vlaamse Codex Fiscaliteit zoals gewijzigd door artikel 12 van het hiervoor vermelde decreet.</i>
Datum bijwerking projectfiche:	
Auteur projectfiche:	Pieter Van Kerckhove email: pieter.vankerckhove@fb.vlaanderen.be M: 0493 31 63 04

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Bij het begin van de legislatuur 2009-2014 hebben de drie gewesten vastgesteld dat in de drie regeerakkoorden de wil tot een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit is vastgelegd. Deze hervorming had tot doel om een eerlijkere fiscaliteit in te stellen, het transport- en mobiliteitssysteem te verbeteren en de milieuprestaties van het vervoerssysteem te verhogen.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
Op 26 oktober 2007 besliste de toenmalige Vlaamse Regering een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Het was daarbij de bedoeling om een ‘ecologisch gemoduleerde slimme’ kilometerheffing in te voeren, die gedifferentieerd kon worden naar plaats, tijd, rijgedrag en milieukeurmerken van het voertuig. In eerste instantie werd voorzien om de heffing in te voeren voor zware- en lichte vrachtwagens, zowel binnenlandse als buitenlandse. Ook buitenlandse vrachtauto's zullen aan de kilometerheffing worden onderworpen.

Tegelijkertijd werd voor personenwagens gewerkt aan de invoering van een wegvignet.

De drie Belgische Gewesten hebben het project rond de kilometerheffing op een duidelijke intergewestelijke samenwerking gebaseerd. In de eerste plaats werd in het kader van dit project een samenvoegingsovereenkomst afgesloten tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en hebben zij een gezamenlijke consultancy-opdracht toegewezen met als doel een geïntegreerde bijstand te bekomen met betrekking tot de identificatie van de wijze waarop een gecoördineerde invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en van het wegvignet dient te worden opgezet bij de drie Gewesten. Het winnend consortium was samengesteld uit KPMG, optredend voor het financieel gedeelte en de algemene coördinatie, Eubelius voor het juridisch gedeelte, Collis NL (inmiddels overgenomen door UL, USA), met TNO in onderaanneming voor het technische gedeelte, en Asfinag (Oostenrijk) voor incidentele consultancy.

Dit consortium heeft snel na haar aanstelling bevestigd dat de uitgangspunten van de Gewesten met betrekking tot de structurering onder de vorm van een DB(F)MO uitvoerbaar en aangewezen waren in het licht van de marktomgeving, die de EU-Commissie (via de EETS-richtlijn) beoogt te creëren.

Er werd gekozen voor een ambitieus systeem, gebaseerd op moderne technologieën, inclusief een GPS-achtig opvolgingssysteem van de voertuigen. Om de financiële inspanning te optimaliseren en het technologische risico te beperken hebben de regio's beslist samen te werken.

Op 21 januari 2011 hebben de drie Gewesten een politiek akkoord afgesloten inzake de globale hervorming van de verkeersbelastingen. Het politiek akkoord stipuleerde dat de drie Gewesten zich engageerden voor een hervormingsplan volgens volgende krachtlijnen:

A. Een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton

(Zie verder)

B. Een groene verkeersfiscaliteit voor voertuigen < 3,5 ton (met inbegrip van gebruiksrecht-vignet)

Ook voor personenwagens wilden de drie Gewesten dus een nieuwe verkeersfiscaliteit doorvoeren. Wegens mogelijke technische schaalvoordelen was voorzien dat deze hervorming gecoördineerd zou worden met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De invoering van het wegvignet stootte op 2 fundamentele bezwaren van de EU-commissie :

- a) er moet voor iedereen de mogelijkheid blijven om niet-betalend te transiteren doorheen Vlaanderen/België;
 - b) Belgische inwoners moeten evenzeer als buitenlanders van die mogelijkheid kunnen gebruik maken (m.a.w. geen wettelijk vermoeden van gebruik van het betalend wegennetwerk).
- Deze condities leiden of tot ongewenste mobiliteitseffecten of tot een economisch onrendabel systeem; vandaar dat de invoering van het wegvignet werd opgeschort. De trajectsamenloop kilometerheffing – wegvignet kon dus niet worden behouden.

///

C. **Stappen in de besluitvorming**

Voor kilometerheffing en wegvignet zijn de initiële visie documenten uitgewerkt en politiek gevalideerd. Het begeleidingstraject werd opgestart op 17/8/2011.

Op 20/7/2012 werd de voorlopige architectuur door de Vlaamse regering goedgekeurd en werd de marktconsultatie en de juridische aftoetsing van de voorlopige architectuur opgestart. De marktconsultatie werd afgerond in 2012 en heeft geleid tot de definitieve architectuur voor wat betreft de kilometerheffing, deze architectuur werd goedgekeurd door de drie Gewestregeringen in januari 2013.

Consultatie met de Europese Commissie heeft aanleiding gegeven tot noodzaak om de voorlopige architectuur significant aan te passen. Uiteindelijk heeft ook de EU-Commissie en de Privacy-Commissie instemming verleend met het project zoals uitgewerkt door de Gewesten.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Bij de keuze van de mogelijke alternatieven werden buitenlandse modellen als voorbeeld genomen en werden bij eliminatie o.m. de volledige uitbesteding, als de interne dienst-uitbouw als minder goede alternatieven beschouwd.

Argumenten pro waren o.m. :

- in de meeste Europese landen, die de kilometerheffing invoeren of ingevoerd hebben, wordt gekozen voor een dergelijke formule;
- een groot aantal disciplines – van technische-, service- en financiële aard moeten gecombineerd worden, wat derden in het buitenland (met hoge leercurves) hebben voorgedaan. De leercurve voor interne dienstuitbouw en de kosten, die dit meebrengt heeft ook Frankrijk (met een veel groter schaalvoordeel) ertoe aangezet, om te kiezen voor PPS;
- het financieel risico : de afschaf van een reeks belastingen wordt doorgevoerd, zodat het risico op een latere opstart grote financiële consequenties heeft;
- het grote aandeel van het Opex-gedeelte, dat rechtstreeks onderworpen blijft aan buitenlandse concurrentie; De dienst, is – ingevolge de EETS-richtlijn - per definitie onderworpen aan de competitie. Een overheidsorgaan, dat functioneert binnen een zuiver competitieve wereld, is moeilijk te structureren;
- zelfs al is het Capex-gedeelte financieel duidelijk kleiner dan het Opex-gedeelte, zijn er talrijke redenen (zoals de snelle technologische vooruitgang van een aantal essentiële onderdelen en het oligopolistische aanbod, de talrijke deelcomponenten, die moeten opgezet worden in een gecoördineerd geheel en de investeringen, die ook in het buitenland dienen te gebeuren), die een PPS-formule meer adequaat maken;
- in een interregionale formule is het meer aangewezen, dat de hoofdverantwoordelijkheid voor de operaties verschuift naar één enkele, derde partner, dan dat de Gewesten zouden trachten dit onderling te regelen : co-aansprakelijkheid en co-verantwoordelijkheid voorzien aan drie verschillende Gewesten met verschillende bestuursculturen en verschillende bestuurs-omgevingen is een intrinsiek groot risico, om het project tijdig te laten opstarten.

Argumenten contra waren o.m. :

- de risico's, die de private partijen nemen, o.m. bij achterblijven van de inkomsten, blijven financieel zeer groot en bemoeilijken de bankability van het project;
- het samengaan van een technologische risico's, wettelijke risico's, markt- en financiële risico's maakt het project te risicovol en te duur, waardoor er beter onderdelen op de markt worden geplaatst, in plaats van één groot geïntegreerd

- project;
- het doorschuiven van de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid aan één private partij, belet niet dat de Gewesten samen de controle erop moeten uitoefenen;
- een aantal aangelegenheden kunnen niet (of zeer aanvechtbaar) worden overgedragen aan een private partij, zoals de vaststelling van boetes.

In een puur concessiemodel, loopt de private partij te grote economische risico's, waardoor de marges te fors oplopen.

In een puur aanbestedingsmodel is de overheid de coördinator, wat belangrijke coördinatiekosten meebrengt (Nederland had voor de uitbouw van het zgn. garantiespoor – een ploeg van ca. 150 consultants in dienst).

Tijdens de definitiefase werd de risico-allocatie verfijnd en afgetoetst via een verdere benchmarking en marktverkenningen. Bovendien werd een ontwerp van DBFMO-overeenkomst reeds in een ver uitgewerkte vorm mee in het bestek geïntegreerd. De geselecteerde kandidaten hadden de mogelijkheid om verbeteringen/wijzingen aan deze overeenkomst voor te stellen, die gebeurlijk in een TWB werden overgenomen. Op die manier werd de risicoallocatie-matrix nog steeds bijzonder uitdagend voor de private partijen, maar haalbaar.

2.2. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	klassieke onderhandelingsprocedure.
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Afgerond. De aanbestedingsprocedure is in mei 2013 opgestart. In juli 2013 werd de selectieprocedure afgerond met als resultaat 5 weerhouden kandidaten. De selectiebeslissing werd, evenals de biedingsleidraad, door de drie gewestregeringen goedgekeurd in juli 2013. Ingevolge een juridische procedure, die aanhangig werd gemaakt door de niet geselecteerde kandidaten werd een herwerkte biedingsleidraad uitgestuurd, eind september, begin oktober. De herwerking had tot doel de initiële voorziene doorlooptijd van de biedingsprocedure te respecteren, zonder dat de kwaliteit van de offertes en de evaluatie ervan in het gedrang komt. De gewijzigde procedure hield in dat meer tijd werd geboden om de financiële offerte in orde te brengen (tot 31/1/2014). De technische offerte diende 7 januari 2014 te worden verstrekt. Er werden 4 offertes ingediend, door : • De combinatie "Traxia" • De combinatie "BelGoVerde" • De combinatie "ViaPass" • De combinatie "Skyways." Op 28 maart 2014 heeft de Vlaamse Regering (en

	parallel de andere Regeringen en de RvB van Sofico) ingestemd om de combinatie "Sky-Ways" aan te duiden als de Voorkeursbieder waarmee de finale besprekingen konden worden gestart. Al de andere aanbidders waren onvolledig en dus onregelmatig. Op 18 juli 2014 (en parallel de andere Regeringen en de RvB van Sofico) besliste de Vlaamse Regering om akkoord te gaan met : - de beperkte optimalisaties, voorgesteld tijdens de finale besprekingsronde; - de goedkeuring van de gunning aan de combinatie Skyways; - een doorbetalingsverbintenis te verstrekken, ten gunste van de interregionale entiteit Viapass, die als Aanbestedende Overheid het contract verder zal beheren voor rekening en in naam van de samenvoegingspartners (zijnde de drie Gewesten en de N.V Sofico). Na kennisname van de beslissingen van de samenvoegingspartners heeft de Raad van Bestuur van Viapass op 18 juli 2014 beslist de gunning toe te wijzen aan de combinatie Skyways. De contract- en final close is doorgegaan op 25 juli 2014. Er is – behalve de procedures ten gronde voor de selectiebeslissing - waarbij de UDN-procedures ten gunste van de Gewesten werden uitgesproken – geen beroep aangetekend tegen deze beslissingen.
--	---

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	Mei 2013
	Selectie	Juli 2013
	Gunning	18 juli 2014
	Contractclose	25 juli 2014

///

ESR-toets	Het INR heeft er, in samenspraak met Eurostat, voor geopteerd om het contract statistisch niet als een PPS maar als een dienstencontract te beschouwen, waarbij enkel een deel van de handavingsinfrastructuur (circa 10% van de totale capex) als activa van de overheid worden beschouwd. Voor het overgrote deel van de uitgaven geschiedt de ESR-aanrekening op het moment dat beschikbaarheids- en mijlpaalvergoedingen betaald worden. (Advies van 13/08/2015)
-----------	---

///

2.3. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Na kennisname van de beslissingen van de samenvoegingspartners heeft de Raad van Bestuur van Viapass op 18 juli 2014 beslist de gunning toe te wijzen aan de combinatie Skyways.
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	01/02/2016
Datum werkelijke beschikbaarheid	01/04/2016

Verloop	- Vertraging
Duiding	De bepalingen in de DBFMO-overeenkomst laten de opdrachtgever toe om gedurende de constructiefase het aantal gebruikers waarvoor het consortium een OBU moet voorzien, te herzien. De Gewesten en Sofico hebben in maart 2015 gezamenlijk de beslissing genomen om van deze mogelijkheid gebruik te maken en dit aantal gebruikers te herzien van 700.000 naar 800.000. De meerkost die deze beslissing met zich meebrengt valt ten laste van de Gewesten en Sofico volgens een vooraf vastgelegde berekeningsmethode die werd vastgelegd in de DBFMO-overeenkomst. De bedragen die in deze fiche, alsmede in haar bijlagen, zijn opgenomen, reflecteren dit herziene aantal Gebruikers. Op 22 december 2015 ontving Satellic het advies van de Dienst Voorafgaande beslissingen met betrekking tot de BTW-behandeling en bepaalde inkomstenbelastingaspecten. Satellic had een resultaatsverbintenis, om tegen 1/2/2016 een volledig operationeel en volledig uitgerold systeem, dat 6 maanden voordien bevredigend uitgetest moest zijn, te leveren. In de loop van de constructiefase heeft het consortium aangegeven de vooropgestelde timing niet te zullen halen, waarna de geplande beschikbaarheidsdatum (mits toepassing van een boete voor vertraging) werd opgeschoven naar 1/4/2016. De herziene beschikbaarheidsdatum werd effectief behaald door het consortium en het kilometerheffingssysteem is volledig operationeel sinds 1 april 2016.

2.4. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	
///	
Risicoverdeling en risicomanagement	

De afspraken zijn eenduidig vastgesteld in de DBFMO-overeenkomst; de afdekking van de risico's (ook deze van de overheid) via verzekeringen vormt één van de bijlagen. Het ganse contract werd aan het PPS-KC overgemaakt.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Voor de opvolging tijdens de ganse voorbereidende fase is een Project Management Office (PMO) opgezet teneinde de voortgang van het project nauwgezet op te volgen.

Deze fase is afgelopen bij de definitieve goedkering van de toewijzing, onder de modaliteiten, zoals voorzien in de DBFMO-overeenkomst (Vlaamse Regering d.d. 18/7/2014). De PMO is dan ook ontbonden op 18/7/2014.

Voor de implementatie- en exploitatiefase is de opvolging gestructureerd via de interregionale vereniging Viapass.

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar	
-	Settlement Satellic In 2017 werd een settlement gesloten tussen Viapass en Satellic. Het betrof een dispuut rond problemen in de opstartfase (technische problemen, KPI's die niet werden gehaald, call center onvoldoende beschikbaar, ...). Door de settlement lag de factuur 2017 voor Vlaanderen ca. 2,4 miljoen euro lager.
-	Herziening vervangsinvesteringen Het aantal OBUs dat Satellic beschikbaar moet houden werd neerwaarts bijgesteld. Bijgevolg werd ook het schema voor de vervangsinvesteringen voor de OBUs herzien. Er werden geen vervangsinvesteringen gedaan voor kwartaal 3 en 4 van 2017.

///

B. Stand van zaken
Het kilometerheffingssysteem is volledig operationeel sinds 1 april 2016. Het project heeft een looptijd van 12 jaar en zou eventueel 3 maal met 1 jaar verlengd kunnen worden. De beslissing om de looptijd al dan niet te verlengen berust volledig bij de Gewesten/Sofico/Viapass.

///

C. Planning

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

		Overheidsparticipatie (invullen indien van toepassing)							
(Deel)Project (1)	INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt /subsidiebesluit genomen?	Contract datum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAL	Percentaal in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
	Kilometerheffing (Deel Vlaanderen)	ja	2014	2016	2031				

	Bouwkost (excl. btw)	Studie- en ontwerp- kosten (Excl. btw)	Intercallair e intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerin gsbedrag excl btw	btw	Investerings bedrag incl btw	Beheers- en onderhoud skosten per jaar
Kilometerheffing (Deel Vlaanderen)	178 042 500	27 177 300	8 251 200	213 471 000	44 828 900	258 299 900	54 567 900

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

1. Investeringskosten

De totale investeringskosten voor de drie gewesten bedragen €343.200.952, exclusief BTW.

Dit bedrag omvat alle investeringskosten, inclusief intercallaire rente, overige financieringskosten, overheadkosten tijdens de bouwfase,...

Ten gevolge van de fiscale ruling wordt de DBFMO-overeenkomst voor toepassing van de BTW beschouwd als een complexe dienst. Alle BTW is bijgevolg verschuldigd op het ogenblik van facturatie. Er wordt aldus, in tegenstelling tot de oorspronkelijke aanneme, door Satellic geen BTW geprefinancierd ten behoeve van de Gewesten.

Het aandeel van Vlaanderen bedraagt €213.470.992, exclusief btw, ofwel 62,20%, zoals vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst tussen de Gewesten.

Belangrijk is het feit dat de investeringskost uit meerdere componenten bestaat die volgens Eurostat op afzonderlijke wijze dienen te worden behandeld.

De investeringskosten omvatten capex met betrekking tot vaste handhavingsstations en daaraan verbonden uitrusting (camera's,...). Vermits de infrastructuur door Satellic gebouwd wordt op gronden van de Gewesten zonder zakelijke rechten, wordt deze infrastructuur juridisch eigendom van de Gewesten bij voorlopige oplevering (beschikbaarheidsdatum). Bovendien kan Viapass als opdrachtgever aan het eind van het contract beslissen of deze handhavingsinfrastructuur mag blijven staan of door Satellic dient te worden afgebroken. Om deze redenen heeft Eurostat beslist dat deze infrastructuur het economische eigendom van de overheid is, en als dusdanig als activa van de overheid dient te worden beschouwd.

In totaal gaat het om €35.712.000. Vermits deze activa door Eurostat als economisch eigendom van de overheid worden beschouwd, diende zij tijdens de bouwfase (2014, 2015) reeds als uitgaven in de begroting te worden geregistreerd (ook al werd er cashmatig nog niet voor betaald). Concrete cijfers:

	2014	2015
Totaal	7.138	28.575
Vlaanderen	4.440	17.773

De BTW wordt in dit geval in 2016 geregistreerd (voorlopige oplevering en ingebruikname kilometerheffingssysteem per 1/4/2016).

De overige investeringskosten dienen cfr de Eurostat-beslissing als activa van Satellic te worden beschouwd. Er zal een ESR-aanrekening zijn telkenmale er via de periodieke Beschikbaarheidsvergoedingen voor betaald wordt.

Mijlpaalvergoedingen

In de loop van 2016, 4 maand na Beschikbaarheidsdatum, werd een Mijlpaalvergoeding betaald ten belope van 136.963.106,67 (excl BTW), oftewel 165.725.359,07 (incl BTW). Het aandeel van Vlaanderen hierin bedroeg 103.081.173,34 (incl BTW).

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelhei d	Begroti ngsarti kel(s)
Kilometerheffing (Deel Vlaanderen)	79.377,36	82.468,15	85.261,73	87.113,91	95.453,16	98.873,01	79.377,36	CEO- 1CDX2DD- WT

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Beschikbaarheidsvergoedingen

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Het aandeel van Vlaanderen in de totale beschikbaarheidsvergoeding voor Satellic en de EETS-providers bedroeg 58,9 mln € (incl. BTW) in 2016 en 79,4 mln € (incl. BTW) in 2017.

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat uit diverse onderdelen.

	2017		
	Excl. BTW	Incl. BTW	Vlaanderen
Investerings	33.027.404,45	39.963.159,38	24.857.085,14
Onderhoud	43.739.187,73	52.924.417,15	32.918.987,47
Exploitatie	2.614.676,62	3.163.758,71	1.967.857,92
Vervanging	785.000,00	949.850,00	590.806,70
# OBU	5.330.971,33	6.450.475,30	4.012.195,64
# tolling	18.588.968,78	22.492.652,22	13.990.429,68
bonus/malus	1.000.000,00	1.210.000,00	752.620,00

Satellie	105.086.208,90	127.154.312,77	79.089.982,54
EETS			2.815.759,26
Totaal bruto			81.905.741,80
Verrekeningen			-2.528.381
Totaal netto			79.377.360,55

De Investeringsvergoeding, als eerste onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding, is trimestrieel een vast bedrag en wordt evenmin geïndexeerd. Belangrijk is dat deze Investeringsvergoeding de volledige investeringskost dekt, dus ook het gedeelte Vaste Handhavingsstations en daaraan verbonden uitrusting, dat reeds, tijdens de bouw, en als activa van de overheid, als ESR-uitgave was geregistreerd.

De Investeringsvergoeding dient dus te worden opgesplitst in een deel dat betrekking heeft op de handhavingsportieken enerzijds, en de rest anderzijds. Concreet:

Component Handhavingsportieken ⁷ :	859.000 per kwartaal
Component Overige :	7.398.000 per kwartaal
Totaal:	8.257.000 per kwartaal ⁸

De overige onderdelen van de Beschikbaarheidsvergoedingen betreffen de reëel betaalde bedragen, dwz inclusief prijssherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag tolinkomsten, aantal operationele OBU's).

Belangrijk om op te merken is dat de beschikbaarheidsvergoeding evolueert in functie van het aantal vervangen OBU's. In 2023 bereiken de vervangingsinvesteringen hun hoogste punt.

Bij de verdeling van genoemde bedragen over de Gewesten werd er telkenmale gebruik gemaakt van de vaste verdeelsleutels uit de Samenwerkingsovereenkomst. Conform praktijkafspraken tussen Viapass en de Gewesten wordt er in die verdeling geen correctie doorgevoerd voor wat betreft de handhavingsvoertuigen, zoals voorzien in de samenwerkingsovereenkomst, noch voor wat betreft de geografische allocatie van boetes.

⁷ De component Handhavingsportieken van de Investeringsvergoeding omvat zelf ook nog financieringskosten en mag dus niet zonder meer integraal worden afgezet tegen de eerder reeds erkende capex.

⁸ Exclusief BTW en voor alle gewesten samen.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Geen : budgetoverschrijdingen worden in geen enkel geval door de Overheid geheel of gedeeltelijk gecompenseerd. Echter, aangezien de financiering deels gebeurt door gebruik te maken van de borgen, die elke transport-weggebruiker voorafgaand als deposito moet storten, voor de ter beschikking verkrijging van een OBU en aangezien de Overheid deze deposito-storting oplegt, is er een zeker impliciet risico, indien bij (voortijdig) einde van het contract onvoldoende middelen ter beschikking zouden staan, om de uitstaande borgen terug te betalen. Bepalingen zijn in het contract opgenomen, zodat de overheid Satellic kan opleggen om, bij materiële vertraging in de implementatie, de ontvangen borgen niet langer als financieringsbron aan te wenden

7. Vlaamse Havens

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 7		Vlaamse Havens				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)	
Infrastructuur	€ 340 000 000	Deels Off Balance	Aanbesteding-fase	2036		
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
De NV Vlaamse Havens heeft als doel, binnen de perken van het Havendecreet en het Decreet NV Vlaamse Havens:						
1. in het algemeen, het realiseren en ter beschikking stellen van basisinfrastructuur in het kader van de verbetering van de maritieme toegangswegen tot elk havengebied;						
2. in het bijzonder en niet-limitatief, het aansturen, coördineren en de realisatie van de uitbreiding van de maritieme toegangswegen tot het havengebied van Antwerpen, het havengebied van Brugge-Zeebrugge en het havengebied Gent door middel van de aanleg, met inbegrip van de financiering, van nieuwe zeesluizen en aanhorigheden met het oog op de terbeschikkingstelling aan de respectievelijke havenbedrijven;						
3. alle handelingen en activiteiten te verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks deelnemen aan vennootschappen, verenigingen, samenwerkingsverbanden en andere rechtspersonen, en het sluiten van overeenkomsten met de havenbedrijven overeenkomstig het Havendecreet.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)					Kruissnelheid	
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 18 050	€ 18 050	€ 18 050	€ 18 050	€ 18 050	€ 18 050	€ 18 050

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	MOW
Bevoegde minister:	Weyts
Entiteit:	Afdeling maritieme toegang
Projectleiding:	Freddy Aerts
Andere betrokken	NV Vlaamse Havens met dochter NV Deurganckdoksluis. Meerderheidsparticipatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in de NV

overheidsentiteit(en)	Deurganckdoksluis.
Wettelijke basis:	decreet NV Vlaamse Havens 8 mei 2009
Datum bijwerking projectfiche:	september 2018
Auteur projectfiche:	els.vanhecke@mow.vlaanderen.be 0499 59 30 24

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Zie B.1.B.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
De NV Vlaamse Havens heeft als doel, binnen de perken van het Havendecreet en het Decreet NV Vlaamse Havens: 1. in het algemeen, het realiseren en ter beschikking stellen van basisinfrastructuur in het kader van de verbetering van de maritieme toegangswegen tot elk havengebied; 2. in het bijzonder en niet-limitatief, het aansturen, coördineren en de realisatie van de uitbreiding van de maritieme toegangswegen tot het havengebied van Antwerpen, het havengebied van Brugge-Zeebrugge en het havengebied Gent door middel van de aanleg, met inbegrip van de financiering, van nieuwe zeeluisen en aanhorigheden met het oog op de terbeschikkingstelling aan de respectievelijke havenbedrijven; 3. alle handelingen en activiteiten te verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks deelnemen aan vennootschappen, verenigingen, samenwerkingsverbanden en andere rechtspersonen, en het sluiten van overeenkomsten met de havenbedrijven overeenkomstig het Havendecreet. De NV Vlaamse Havens werd op 25 februari 2011 opgericht met een maatschappelijk kapitaal bij oprichting van 60 mio euro, vertegenwoordigd door 60.000 aandelen. Ten belope van 25%, zijnde 15 mio volstort. VG heeft ingetekend voor 59.999 aandelen en PMV heeft één aandeel verworven door inbreng van 1.000 euro (250 euro volstorten bij oprichting). Het VG bracht bij oprichting 14.999.750 in. Deze middelen werden ten laste genomen van het fonds ter valorisatie van de GIMV participatie. De NV Vlaamse Havens zal voor elke te realiseren zeeluis een dochtervennootschap oprichten. De dochtervennootschap treedt dan op als bouwheer van de sluis en zal op één of meerdere aannemers beroep doen om de sluis te bouwen. Deze dochtervennootschap zal de sluis ter beschikking stellen aan het betrokken havenbedrijf die de sluis zal exploiteren. Het betrokken havenbedrijf betaalt daarvoor een vergoeding aan de dochtervennootschap (beschikbaarheidsvergoeding). Het Vlaams Gewest geeft op haar beurt aan het havenbedrijf een subsidie voor het gebruik van de sluis gekoppeld aan een aantal voorwaarden met betrekking tot de operationaliteit van de sluis. De subsidie van het Vlaamse Gewest aan het havenbedrijf staat naar omvang en fasering los van de

bouw van de sluis. De subsidie is gebonden aan voorwaarden van voldoende beschikbaarheid van de sluis waardoor de uitbetaling pas kan starten na de volledige realisatie van het project en wanneer de sluis effectief in gebruik genomen is.

De risico's verbonden aan de realisatie, het onderhoud en de exploitatie van de sluis liggen geenszins bij het Vlaams Gewest.

Vooropgesteld werd dat bij de bouw van een nieuwe sluis aan volgende punten voldaan moest zijn :

- ESR-neutraliteit
- Spreiding van betalingen
- Level playing field
- BTW - recuperatie

Tweede sluis op Linkerscheldeoever (Kieldrechtssluis)

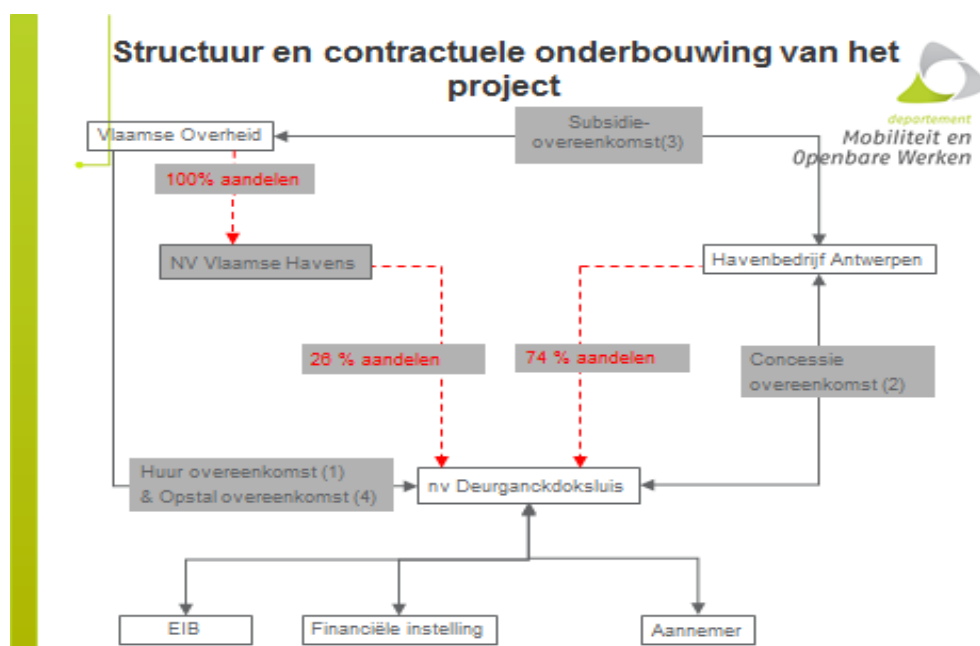
De eerste investering die gerealiseerd wordt, is de tweede sluis op de linkeroever van het havengebied van Antwerpen.

De NV Vlaamse Havens richtte voor de bouw en de ter beschikkingstelling van deze sluis op 4 juli 2011 samen met het Havenbedrijf Antwerpen (verder HA) een dochtervennootschap, zijnde de NV Deurganckdoksluis op (verder NV DGD).

Deze dochtervennootschap treedt als bouwheer op en wordt eigenaar van de sluis. Zij geeft deze vervolgens gedurende 20 jaar in concessie aan HA. Er werd een bouwtijd van ongeveer 5 jaar voorzien.

Om aan bovenstaande punten te voldoen en aangezien NV Vlaamse Havens geconsolideerd wordt bij het VG, heeft HA een meerderheidsparticipatie in NV DGD van 74 %.

Onderstaande figuur geeft de structuur en contractuele onderbouwing van het project weer.



Sluis te Zeebrugge

Het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge werd afgerond in november 2004. In het strategisch plan is een Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) opgenomen als actie onder de “Kernbeslissing 1C: Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kaders”. Dit SHIP bestaat volgens het strategisch plan uit twee (gekoppelde) aspecten:

1. het verbeteren van de nautische toegankelijkheid en
2. het aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de Achterhaven.

De Vlaamse Regering heeft op 19 juni 2009 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehaven Zeebrugge definitief vastgesteld. Daarin zijn de grenzen van het havengebied vastgelegd rekening houdend met het streefbeeld en de acties uit het strategisch plan, inclusief de aspecten van het SHIP.

Sinds de opmaak van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge en de afbakening van het zeehavengebied in het GRUP werden verschillende studies uitgevoerd met het oog op de verdere onderbouwing van onderdelen van het SHIP. Als resultaat van deze studies heeft de Vlaamse Regering beslist de keuze voor het voorkeursalternatief “beperkte open-getijzone” als resultaat van de MKBA te bekrachtigen (VR 2009 0304 DOC.0447).

Sinds de kennisname van het strategisch plan in 2006 en de beslissing van de Vlaamse Regering in 2009 zijn een aantal elementen naar voor gekomen die een ander licht werpen op het SHIP. De realisatie van een tweede volwaardige toegang tot de achterhaven is, rekening houdend met de verdere ontwikkeling van de achterhaven enerzijds en de huidige staat van de P. Vandammesluis anderzijds, meer dan ooit de eerste prioriteit geworden. Dit neemt niet weg dat mogelijke synergiën met de reconversie van de achterhaven nagestreefd kunnen worden.

In het licht van de gewijzigde uitgangspunten heeft de Vlaamse Regering op 15 juli 2016 de startbeslissing genomen voor het **complex project ‘Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge’**. Dit project moet dus de nautische toegankelijkheid van de achterhaven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst blijven garanderen.

Nieuwe Sluis Terneuzen (NST)

Reeds in 2005 kwam men in het Memorandum van Den Haag overeen om de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verkennen. Na een uitgebreide verkenningsfase bracht het Stakeholders Advies Forum (SAF) in 2009 unaniem positief advies uit over het uitgevoerde onderzoek en gaf haar voorkeur aan een grote diepe zeesluis (New Panama Dimensie). Vanaf 2009 werden een drietal alternatieven weerhouden voor verder onderzoek. Op 12 januari 2011 besloten minister Crevits en haar Nederlandse Collega Schultz van Haegen om bij het vervolgtraject van de onderhandelingen enkel nog uit te gaan van één voorkeursalternatief, m.n. de grote diepe zeesluis (427m x 55m x 16m).

In het Besluit van het Politiek College van de Vlaams – Nederlandse Scheldecommissie inzake planuitwerkingsfase Grote Zeesluis Terneuzen werd de keuze om uit te gaan van één voorkeursalternatief, m.n. de grote diepe zeesluis binnen het bestaande sluizencomplex, bevestigd, werden de principes voor de kostenverdeling vastgelegd en werd binnen de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie een projectteam opgericht om de planuitwerkingsfase van het project op te starten. In de planuitwerkingsfase dient een ontwerp in “Proof of Concept” uitgewerkt te worden, het (Ontwerp) Tracébesluit met milieueffectrapport en passende boordeling voorbereid te worden, een aanbestedingsdossier voor realisatie opgesteld te worden en een bijdrage geleverd te worden aan het verdrag en de TEN-T subsidie. Vlaanderen en Nederland dragen elk 50% van de kosten van

de planuitwerkingsfase. In het politiek besluit werd ook afgesproken dat effectieve realisatie van het project pas kan gebeuren nadat er een verdrag is.

Op 5 februari 2015 werd door de bevoegde ministers het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen ondertekend. In dit verdrag worden de principes uit het politiek besluit verder uitgewerkt en verdragsrechtelijk uitgewerkt. De parlementen in Vlaanderen en Nederland keurden het verdrag in 2015 goed. Het Verdrag trad op 1 maart 2016 in werking.

De scope van het project wordt toegelicht in bijlage A van het verdrag:

1. Het project nieuwe sluis omvat naast de aanleg van de nieuwe sluiskolk en de aanpassing van de voorhaven met het oog op de nautische toegankelijkheid van de sluis, ook alle werkzaamheden en activiteiten die nodig zijn om de aanleg van de nieuwe sluis, haar functioneren en de toegankelijkheid te realiseren in het gebied binnen de rode lijn op onderstaande kaart.

2. De nieuwe sluis kent de functies schutten, spuien, waterkeren en kruisen:

a) De nieuwe sluis is geschikt om gedurende honderd jaar na ingebruikname, schepen uit het scheepvaartaanbod, waaronder schepen met een lengte van 366m, een breedte van 49m en een diepgang van 14,5m tij-afhankelijk vlot en veilig te laten passeren. Schepen tot een diepgang van 12,5m kunnen vlot en veilig tij-onafhankelijk worden geschut.

b) De Westsluis en de Oostsluis blijven gehandhaafd en functioneren als tevoren, tijdens en na de bouw van de nieuwe sluis.

c) De primaire waterkering loopt over het sluizencomplex en voldoet minimaal aan de veiligheidsnorm conform de huidige Nederlandse Waterwet.

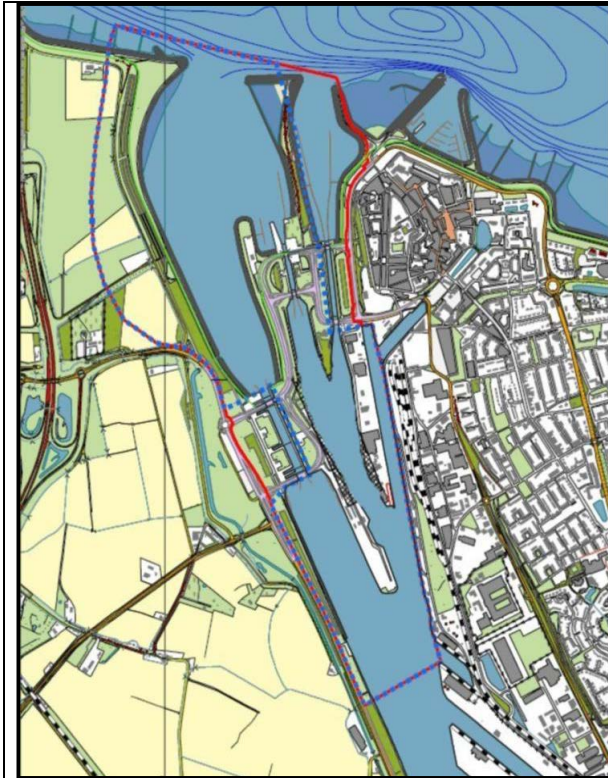
d) Het sluizencomplex is in staat om water af te voeren zodanig dat het streefpeil op het Kanaal Gent-Terneuzen kan worden gehandhaafd.

e) De onderdelen worden zodanig ontworpen en gerealiseerd dat deze onderhouden kunnen worden met behoud van de operationele beschikbaarheid van het systeem.

3. Wegverkeer kan het sluizencomplex vlot en veilig passeren, ook tijdens het schutten van schepen.

4. Sluisgebonden ondersteunende diensten wordt een functionele locatie geboden.

5. Activiteiten en acties die verplicht voortvloeien uit de Milieueffectrapportage en die zijn overeengekomen tussen de Verdragsluitende Partijen vallen onder het project, ook als deze activiteiten en acties buiten het gebied met de rode lijn plaats vinden. Specifiek gaat het hier om toename van het chloridegehalte in de Canisvlietse kreek. Aanpassing van de waterafvoer vanuit de Canisvlietse kreek (ten behoeve van kruipend moerasscherm) om verdere verzilting van de Canisvlietse kreek te voorkomen zal worden uitgevoerd (zie TB).



///

C. Stappen in de besluitvorming

Op 5 juni 2009 werd het “Decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens”, hierna Decreet NV Vlaamse Havens, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 3, §1 van dit decreet bepaalt dat de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om, onder de door het decreet bepaalde voorwaarden, de NV Vlaamse Havens op te richten dan wel mee te werken aan de oprichting ervan.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm
Zoals beschreven in de bismededeling aan de VR van 2 juli 2010 werden verschillende pistes onderzocht zoals: - Bouwheerschap bij het havenbedrijf - Constructie NV Vlaamse Havens • Meerderheidsparticipatie bij het havenbedrijf • Meerderheidsparticipatie bij een private onderneming Ook verschillende varianten met betrekking tot de BTW werden in deze bismededeling opgenomen. Bij het onderzoeken van de verschillende pistes werden verschillende elementen overwogen: - Juridische bevoegdheidsbasis - Financiering - Havenbestuurlijke bevoegdheden - Staatssteun - ESR-neutraliteit - Wetgeving overheidsopdrachten - BTW - Vennootschaps- en rechtspersonenbelasting - Statuut van het terrein Er werd geopteerd voor de piste: constructie NV Vlaamse Havens waarbij deze NV voor elke te realiseren zeeluis een dochtervennootschap zal oprichten. Omwille van redenen van ESR-neutraliteit kan de NV Vlaamse Havens slechts de minderheid van de aandelen aanhouden in elk van de dochtervennootschappen. De meerderheid van de aandelen kan aangehouden worden door het betrokken havenbedrijf - op voorwaarde dat deze voldoende financiële draagkracht heeft - en/of een private partner. Indien het havenbedrijf hoofdaandeelhouder in de dochtervennootschap is, dient er over gewaakt te worden dat deze marktproducent blijft. Voor het havenbedrijf Antwerpen vormde dit geen probleem. Voor de realisatie van de sluis in Antwerpen (Kieldrechtssluis) werd dan ook geopteerd voor de constructie NV Vlaamse Havens met haar dochter nv DGD met meerderheidsparticipatie bij het GHA. Voor de sluis te Zeebrugge zet de Vlaamse overheid met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht. De startbeslissing van 15 juli 2016 geeft in het bijzonder groen licht voor de onderzoeksfase waar het de bedoeling is om het beste alternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Daarvoor

moeten de verschillende alternatieven op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden. Het beste alternatief wordt geformuleerd in het voorkeursbesluit

Deze startbeslissing geeft een 3-ledige invulling aan de doelstelling van het project. Dit project moet de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen.

In het project moet rekening worden gehouden met volgende elementen die van belang zijn:

1. de blijvende impact op de bedrijfsvoering ingevolge het project minimaliseren en indien nodig mitigeren;
2. de lokale relaties (i.e. de verbinding tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal faciliteren;
3. voorzien in een maximale scheiding van verkeersstromen met enerzijds een ontsluitende/verzamelende en anderzijds een verbindende functie;
4. zorgen voor een vlotte multimodale verbinding rekening houdend met de aanwezige omgevingsfactoren
5. elke ingreep dient te gebeuren met aandacht voor de zeewerende functie.

Naast de hierboven vermelde doelstelling en randvoorwaarden zal in de loop van het project ook bekeken worden waarmee het project moet en kan sporen met andere ingrepen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van de werking van het havengebied en die al dan niet gelijktijdig, in samenhang met of ter ondersteuning van het project zouden kunnen worden gerealiseerd. In het bijzonder zal gekeken worden of het project kan bijdragen aan bijvoorbeeld de reconversie van de achterhaven, de creatie van terreinen geschikt voor voorhavenactiviteiten in het noordwestelijk deel van de achterhaven, de creatie van terreinen geschikt voor voorhavenactiviteiten ter hoogte van het Brittaniadok en de mogelijke uitbreiding van LNG-activiteiten.

In de startbeslissing werden 3 locatie alternatieven naar voor geschoven:

1. een nieuwe sluis t.h.v. de Carcokesite (locatie 'Carcoke');
2. een nieuwe sluis t.h.v. de Visartsluis (locatie 'Visart');
3. een nieuwe sluis ten oosten van de Vandammesluis (locatie 'Vandamme oost').

Na een aantal workshops met belanghebbenden begin september 2016 werden 2 bijkomende locatie alternatieven benoemd:

4. een nieuwe sluis t.h.v. de Visartsluis maar iets oostelijk verschoven teneinde de Stationswijk te vrijwaren (locatie 'Visart Oost');
5. twee nieuwe sluizen ten zuiden van de huidige Vandammesluis in het Verbindingsdok (locatie 'Verbindingsdok').

Bij de verwerking van de inspraakreacties en de adviezen is gebleken dat er nog een zesde locatie alternatief dient te worden meegenomen:

6. een nieuwe sluis ten westen van de Vandammesluis (locatie 'Vandamme west').

Voor een gedetailleerde beschrijving van alle alternatieven en bijhorende uitvoeringsvarianten wordt verwezen naar de AON.

Met de bouw van de **Nieuwe Sluis Terneuzen** wordt (1) de verbetering van de toegang naar de havens van Gent en Terneuzen gegarandeerd, zowel voor de zeevaart als voor de binnenvaart; (2) wordt de capaciteit, robuustheid en schaalvergroting van het sluizencomplex in Terneuzen gegarandeerd en (3) wordt een cruciale schakel in de Seine – Schelde verbinding gerealiseerd.

In het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest betreffende de aanleg van de **Nieuwe Sluis Terneuzen**, zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

1. Uitgangspunt voor de ontwerpeisen van de nieuwe sluis zijn de afmetingen 427m x 55m x 16,44m (l*b*d). In het TB is gespecificeerd dat de sluis een sluiskolk krijgt met een lengte van 427 meter tussen één binnendeur en één buitendeur en een breedte van 55 meter tussen de muren.
2. De aanbesteding van de aanleg van de nieuwe sluis vindt plaats overeenkomstig de Design and Build-methode, waarbij voor het ontwerp overeenkomstig de Life Cycle Cost-benadering wordt uitgegaan van een levensduur van honderd jaar vanaf de datum van ingebruikname van de nieuwe sluis, vermeld in het achtste lid.
3. Het Verdrag voorziet in de verrekening van de kosten van het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis voor een periode van dertig jaar vanaf de datum van ingebruikname van de nieuwe sluis.
4. Nederland gunt de contracten voor de aanleg van de nieuwe sluis binnen een periode van twee maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag en nadat de besluiten die daartoe ingevolge het Nederlandse recht nodig zijn, zijn genomen en de daartoe voorziene procedure, met inbegrip van de vereisten die gelden voor een dergelijk besluit in het kader van het "Meerjarenprogramma Infrastructuur ruimte en transport" (MIRT), is afgewikkeld.
5. Nederland gunt de contracten voor de aanleg van de nieuwe sluis nadat de VNSC hierover een positief advies heeft uitgebracht.
6. De VNSC maakt de gunningsverslagen op en ondertekent ze.
7. Uiterlijk tot het moment van de voorlopige gunning van het contract voor de aanleg van de nieuwe sluis hebben de Verdragsluitende Partijen ieder het recht hun medewerking aan de aanleg van de nieuwe sluis te beëindigen, als onzeker is dat de gunning binnen de budgettaire randvoorwaarde blijft of als er onaanvaardbaar grote budgettaire risico's blijken te zijn.
8. De VNSC bepaalt het moment van de ingebruikname en oplevering van de nieuwe sluis.

Op 30 juni 2017 hebben de Nederlandse en de Vlaamse Ministers Schultz van Haegen en Weyts nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van het Verdrag Nieuwe Sluis Terneuzen (Het Politiek Besluit van de VNSC van 30 juni 2017 (B.S. 24 augustus 2017)).

Op 30 juni 2017 is na goedkeuring door de Vlaamse Regering het voornemen tot gunning aan alle betrokken partijen bekendgemaakt. Tijdens de verplichte termijn zijn geen bezwaren ingediend. Het consortium Sassevaart was de beste inschrijver op basis van prijs en kwaliteit.

Het consortium Sassevaart wordt gevormd door BAM (de Nederlandse en Belgische zusterondernemingen BAM Infra en BAM Contractors), DEME (DEME Infra Marine Contractors B.V. en Dredging International N.V.) en de Belgische bouwonderneming Algemene Aannemingen Van Laere N.V.

Ze hebben een inschrijving gedaan voor het ontwerp en de bouw van de Nieuwe Sluis voor een bedrag van 753.346.000 euro (inclusief BTW). De sluis heeft vergelijkbare afmetingen als de vernieuwde sluizen in het Panamakanaal, met afmetingen van 427 x 55 x 16,44 meter. De sluis wordt binnen het bestaande sluizencomplex in Terneuzen gerealiseerd.

De definitieve gunning van het hoofdcontract vond plaats op 31 augustus 2017. De Project Start Ups (PSU) met de aannemers en de Starthandeling met de Vlaamse en Nederlandse ministers is inmiddels achter de rug.

Omwille van het grensoverschrijdende karakter en het juridisch opdrachtgeverschap dat bij Nederland ligt, is de constructie NV Vlaamse Havens niet bruikbaar voor de realisatie van deze sluis.

Voor het vervolg van punt 2 wordt gewerkt per deelproject.

De volgende deelprojecten zullen besproken worden:

- *Kieldrechtssluis*
- *Sluis Zeebrugge*
- *Sluis Terneuzen*

2.2. Kieldrechtssluis

2.2.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	- <i>Bouw van Kieldrechtssluis</i> - <i>Bouw van sluisgebouwen Kieldrechtssluis</i> - <i>Bouw van twee nieuwe wegbruggen over de Kieldrechtssluis</i>
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	<i>KIS + sluisgebouwen: openbare aanbesteding</i> <i>Twee nieuwe wegbruggen: onderhandelingsprocedure met bekendmaking</i>
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	<i>KIS + sluisgebouwen: voorlopig opgeleverd</i> <i>Twee nieuwe wegbruggen: in uitvoering</i>

///

Kerndata Gunningsprocedure Bouw van Kieldrechtssluis	Bekendmaking	31/07/2009
	Selectie	27/04/2011
	Gunning	28/04/2011
	Contractclose	24/10/2011

Kerndata Gunningsprocedure Bouw van sluisgebouwen Kieldrechtssluis	Bekendmaking	28/06/2013
	Selectie	12/11/2013
	Gunning	19/11/2013
	Contractclose	19/11/2013

Kerndata Gunningsprocedure Bouw van twee nieuwe wegbruggen over de Kieldrechtssluis	Bekendmaking	02/02/2017
	Selectie	19/04/2017
	Gunning	26/04/2017
	Contractclose	19/06/2017

///

ESR-toets	ESR advies: ruling werd ingediend begin oktober → positief advies
-----------	---

///

Enkele uitgebreide data Gunningsprocedure	02/2010	De bouw- en milieuvergunning voor het ganse project werden afgeleverd in februari en maart 2010
	09/2010	Het bestek 16EF/2008/05: Haven van Antwerpen – Waaslandhaven: Bouwen van 2 ^e sluis voor de bouw van de sluis werd gepubliceerd begin september 2010.
	2/2/2011	Openbare aanbesteding voor deel bouw sluis: 6 offertes ingediend op 2 februari 2011 => laagste inschrijving valt ruim binnen raming. Veiligheidscoördinatie-uitvoering + controle in kader van 10-jarige aansprakelijkheidsverzekering is aanbesteed op 06/06/2011.
	25/02/2011	NV Vlaamse Havens opgericht op 25/02/2011
	4/7/2011	NV Deurganckdoksluis opgericht op 4 juli 2011
	06/2011	Het positief advies voor de BTW ruling werd verkregen in juni 2011
	14 september 2011	Financial close (afsluiten financiering bij EIB en KBC) vond plaats op 14 september 2011. De Contract close (o.m. ondertekening subsidie – opstal – concessie – huurovereenkomst) vond eveneens plaats op 14 september 2011. Daarnaast ook de gunning van de opdracht (werken voor de bouw van de sluis) aan THV Waaslandsluis, een tijdelijke handelsvereniging bestaande uit Jan De Nul NV - CEI De Meyer NV - Betonac NV - Herboschkiere NV - Antwerpse Bouwwerken NV.

2.2.2. Bouwfase

<i>Aan wie werd er gegund</i>	Sluisopdracht: THV Waaslandsluis, een tijdelijke handelsvereniging bestaande uit Jan De Nul NV - CEI De Meyer NV - Betonac NV - Herboschkiere NV - Antwerpse Bouwwerken NV
<i>Aan wie werd er gegund</i>	Gebouwenopdracht: Democo NV, later THV Waaslandsluis, een tijdelijke handelsvereniging bestaande uit Jan De Nul NV - CEI De Meyer NV - Betonac NV - Herboschkiere NV - Antwerpse Bouwwerken NV
<i>Aan wie werd er gegund</i>	Twee nieuwe wegbruggen: THV Kieldrechtsluis, een tijdelijke handelsvereniging bestaande uit Aelterman NV, Fabricom NV, en Hye NV
<i>Bekomen bouwvergunningen</i>	februari en maart 2010
<i>Datum geplande</i>	Sluis en gebouwen: Juni 2016.

<i>beschikbaarheid</i>	<i>Twee nieuwe wegbruggen: februari 2019</i>
<i>Datum werkelijke beschikbaarheid</i>	<i>De Kieldrechtsluis werd op 14 juni 2016 opgeleverd. Twee nieuwe wegbruggen worden verwacht in mei 2019 overrijdbaar te zijn.</i>

Verloop	Sluis en gebouwen: voorlopig opgeleverd op schema Twee nieuwe wegbruggen: voorlopig vertraging verwacht
----------------	--

Duiding	Enkele maanden vertraging verwacht omwille van onvoorziene omstandigheden (tijdelijke verplichte productiestop te China omwille van een te hoge luchtverontreiniging in de regio, d.i. overmacht)
----------------	---

Extra
Naast het hoofdcontract voor de bouw waren en nog een aantal bijkomende opdrachten: Bestek 16EF/2011/03: Bouw van de sluisgerelateerde gebouwen. De werken voor de bouw van de sluisgerelateerde gebouwen werden gegund aan Democo NV en zijn gestart op 6 januari 2014. Het contract met Democo werd op 17 november 2014 middels een dading verbroken omwille van de nood aan één overkoepelende coördinatie van de werken. De THV Waaslandsluis heeft de werken voor de gebouwen overgenomen middels een aanvullende opdracht op het bestek 16EF/2008/05. Het werk werd voorlopig opgeleverd op 31 januari 2017, mits restpunten. Het betreft vandaag vooral nog een enkele kinderziektes met de warmtepompen (fijngestuurde afregeling van de klimatisatieapparatuur). Februari 2019 zal deze opdracht definitief opgeleverd worden. Bestek 16EF/2010/33: Veiligheidscoördinatie tijdens de uitvoering en controle in het kader van de 10-jarige aansprakelijkheidsverzekering – De aanvangsdatum werd gesteld op 24 oktober 2011. De opdracht is eind 2016 opgeleverd. De aanleg van de definitieve wegnis in de omgeving van de sluis, de inrichting van het sluisplateau en de baggerwerken worden uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Gewest. Voor de definitieve wegnis en de inrichting van het sluisplateau werd een afzonderlijk opdracht uitgeschreven. Deze werken zijn inmiddels gegund aan Stadsbader NV. Het aanvangsbevel werd op 1 april 2014 gegeven. De werken zijn voorlopig opgeleverd op 28 oktober 2016. Enkele zaken met betrekking tot toegangscontrole dienen nog geoptimaliseerd te worden. De baggerwerken werden uitgevoerd door de THV Combinatie Kallo, binnen het bestaande baggercontract voor Linkeroever. Deze werken zijn beëindigd in februari 2016. De opdracht “Bestek 16EF/2011/36: Keuring van de materialen en toezicht in de buitenlandse werkhuizen” werd inmiddels opgeleverd. “Bestek 16EF/2015/41: Organisatie van het evenement ter gelegenheid van de officiële inhuldiging van de Deurganckdoksuis”. Het event heeft plaatsgevonden op 10 juni 2016. De opdracht is inmiddels opgeleverd. Het bestek 16EF/2015/47 voor de bouw van de twee wegbruggen over de Kieldrechtsluis is in het najaar van 2016 gepubliceerd. Na doorlopen van enkele onderhandelingsrondes werd het bestek

gegund aan de THV Kieldrechtbruggen (combinatie Aelterman, Fabricom en Hye), na goedkeuring op de Raad van Bestuur van de NV Deurganckdoksluis. De uitvoeringstermijn is ingegaan op 1 augustus 2017, en de voorziene studiefase van 9 maanden is reeds gepasseerd. Momenteel is het project in uitvoering. De totale uitvoeringstermijn bedraagt volgens bestek 18 kalendermaanden en de kostprijs bedraagt 25.280.162,26€ exclusief BTW.

2.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	<i>Het Havenbedrijf Antwerpen heeft de sluis en bijhorende aanhorigheden vanaf de datum van voorlopige oplevering in dienst genomen.</i>
-------------------------------	---

///

Risicoverdeling en risicomanagement
Beheer en onderhoud van de sluis is vanaf oplevering gedurende 20 jaar voor rekening van GHA. Ook het risico bouwkostoverschrijdingen ligt bij GHA aangezien de concessievergoeding wordt aangepast aan de effectieve kostprijs van de sluis zoals gekend bij oplevering.

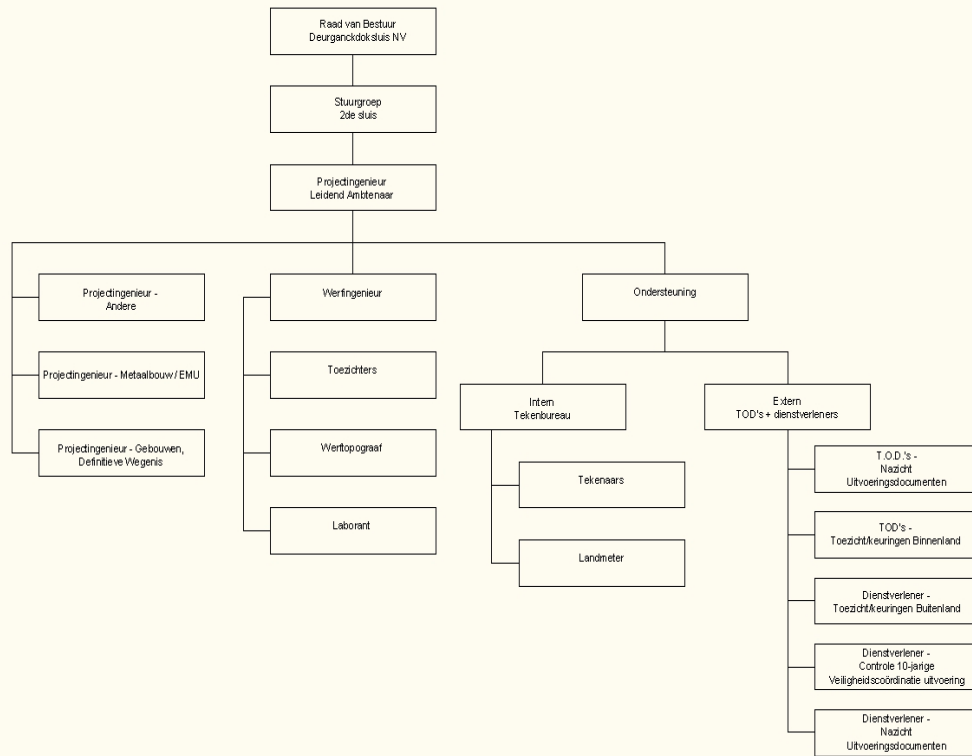
///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring
De NV Deurganckdoksluis is bouwheer en wordt vertegenwoordigd door de raad van Bestuur. De projectopvolging gebeurt door de afdeling maritieme toegang van het departement mobiliteit en openbare werken in navolging van de Overeenkomst tot Werfopvolging. Deze overeenkomst werd afgesloten tussen het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen, de NV Deurganckdoksluis en MOW. De afdeling maritieme toegang (MOW) staat in voor de projectleiding (leidend ambtenaar, projectingenieurs per deelproject, adviseur toezicht, toezichters, ...). Vanuit de afdeling maritieme toegang wordt voorzien in interne ondersteuning d.m.v. tekenaars, landmeter, ... Wat betreft externe ondersteuning : - nazicht uitvoeringsdocumenten: gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen en technisch ondersteunende diensten van de Vlaamse Overheid (EBS, GEO, EMT) - toezicht en keuringen in binnenlandse werkhuisen en op de werf : EBS, EMT en de afdeling wegebouwkunde - toezicht en keuringen in buitenlandse werkhuisen : EMT en een externe dienstverlener - Veiligheidscoördinatie en controle i.k.v. de 10 - jarige aansprakelijkheidsverzekering : door SECO (externe dienstverlener) Volgende overlegorganen zijn voorzien - Thematische werkgroepen per domein (kwaliteitsborging, veiligheid, geotechniek, burgerlijke bouwkunde, staalbouw en EMU, wegen, leidingen en omgeving, ontwerp gebouwen, nautisch, - Werfvergadering in aanwezigheid van aMT – GHA – SECO – THV Waaslandsluis - Stuurgroep tweede sluis

- Directievergadering : RvB NV DGD, bestuur THV, leidend ambtenaar
Financiële opvolging – boekhouding, juridische en verzekeringstechnische ondersteuning, secretariaat – documentenbeheer en communicatie – PR wordt voorzien door MOW, GHA en externe dienstverleners.

Price WaterhouseCoopers heeft in de periode november 2011 – februari 2012 een audit uitgevoerd van de projectleiding. Het rapport met aanbevelingen werd besproken op de Raad van Bestuur van de NV Deurganckdoksluis van 12 april 2012.

Projectorganisatie Tweede Sluis Waaslandhaven



Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>
<i>nvt</i>	<i>nvt</i>

2.3. Sluis van Zeebrugge

2.3.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Extra

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

In de verkenningsfase werd met diverse stakeholders overleg gepleegd. Met het nemen van de startbeslissing op 15 juli 2016 werd de verkenningsfase formeel afgerond.

Momenteel zitten we in de onderzoeksfase. In deze fase is het de bedoeling is om het beste alternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven.

In een eerste stap werd een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt, in deze AON worden de diverse alternatieven beschreven die onderzocht zullen worden alsook de verschillende studies die zullen uitgevoerd worden. In de onderzoeksfase worden de verschillende alternatieven op een strategisch niveau t.o.v. elkaar afgewogen.

De AON is in de periode oktober/november 2016 in raadpleging gegaan. Enerzijds was er een publieke consultatie (30 d.) en anderzijds werd formeel advies ingewonnen bij adviesinstanties en lokale besturen. Aan de hand van de reacties en adviezen die hieruit voortkwamen werden volgende documenten afgeleverd (voorjaar 2017):

1. een overwegingsdocument, hierin wordt aangegeven hoe met de reacties en adviezen werd omgegaan;
2. de richtlijnen m.b.t. de milieubeoordeling werden afgeleverd door de dienst mer;
3. een geactualiseerde AON;
4. een geactualiseerde procesnota.

De geactualiseerde AON was de basis voor het verder geïntegreerd onderzoek.

Het geïntegreerd onderzoek werd in het najaar 2017 afgerond. De ontwerpverslagen alsook de synthesenota werden eind november gepubliceerd op de website. De resultaten werden toegelicht in enerzijds een actorenoverleg en anderzijds een aantal zittingen voor het brede publiek.

In functie van de besluitvorming werd een consultatietraject opgestart op 3 sporen:

1. *consultatie van de stuurgroep*
2. *consultatie van de actoren*
3. *consultatie van de bevolking*

De leden van de stuurgroep werden geconsulteerd in de zitting van 13 december 2017, de actoren en bevolking konden hun inbreng via brief, mail, ... bezorgen aan het projectteam tegen eind december 2017.

Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en voormeld consultatietraject werd een voorontwerp van voorkeursbesluit opgemaakt. In dit voorontwerp van voorkeursbesluit wordt het alternatief 'Visart met NX in tunnel' als alternatief naar voor geschoven. In dit alternatief wordt de nieuwe sluis gebouwd t.h.v. de Visartsluis. Tram- en lokaal wegverkeer verloopt over de bruggen van de sluis. In dit geval wordt er geen open getijdenzone gecreëerd. De NX gaat in een tunnel onder het doorvaartkanaal: per sluishoofd wordt een beweegbare brug voorzien voor het weg- en tramverkeer, aan het zuidelijk sluishoofd komt ook een brug voor het goederenspoor.

M.b.t. dit voorontwerp van voorkeursbesluit werd formeel advies ingewonnen bij adviesinstanties en lokale besturen (cfr. de werkwijze bij de alternatievenonderzoeksnota).

N.a.v. deze adviesronde zal het ontwerp van voorkeursbesluit worden opgemaakt en vastgesteld

worden door de Vlaamse Regering, waarna dit aan een openbaar onderzoek zal onderworpen worden. Hierna kan het voorkeursbesluit definitief vastgesteld worden door de Vlaamse Regering.

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	voorbereiding

///

2.4. Sluis Terneuzen

2.4.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Extra
In 2005 werd in het Memorandum van Den Haag overeengekomen om de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verkennen. Hierna volgde een uitgebreide verkenningsfase waarbij tal van projectalternatieven in diverse oplossingsrichtingen werden verkend en het nut en noodzaak daarvan in kaart werd gebracht. Het Stakeholders Advies Forum (SAF) bracht begin 2009 een unaniem positief advies uit over het gevoerde onderzoek in de verkenningsfase en adviseerde gemotiveerd haar voorkeur voor een grote diepe zeeluis (New Panama dimensies). Op 16 april 2009 kwamen Staatssecretaris Huizinga en Minister-president Peeters overeen om een drietal alternatieven (combisluis, kleine zeeluis, grote zeeluis) mee te nemen in het vervolgonderzoek en binnen de range van deze alternatieven te zoeken naar een optimale variant. Eveneens werd beslist onmiddellijk te starten met onderhandelingen omtrent een Vlaams-Nederlandse verdeling van de bekostiging. Het SAF – advies zou als leidraad gebruikt worden. Op 12 januari 2011 besloten minister Crevits en haar Nederlandse collega Schultz van Haegen bij het vervolgtraject van de onderhandelingen enkel nog uit te gaan van één voorkeursalternatief, m.n. de grote diepe zeeluis. Eveneens werd toen aan de onderhandelingscommissie KGT de opdracht gegeven om een “model” uit te werken voor de financiering van de nieuwe grote diepe zeeluis in Terneuzen. Er diende een akkoord voorbereid te worden over de verschillende aspecten inzake financiering. De scope van het project omvat de voorbereiding, aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud van een grote diepe zeeluis gedurende 30 jaar binnen het bestaande sluizencomplex. In de planuitwerkingsfase zullen de volgende afmetingen als uitgangspunt gelden: 427m x 55m x 16,44 m. Op 4 juli 2011 vond een nieuw overleg plaats tussen de bewindslieden, waar het basisakkoord over de kostprijsverdeling dat werd voorbereid door de onderhandelingsdelegaties werd besproken. Op dat moment werd ook het licht op groen gezet om alle nodige voorbereidingen te treffen voor de start van de planuitwerkingsfase. De onderhandelingscommissie kreeg de vervolgopdracht een aantal restpunten met betrekking tot de financiering verder uit te klaren, waaronder de BTW-problematiek. De werkzaamheden van de onderhandelingscommissie hebben op 19 maart 2012 geresulteerd in een gemeenschappelijk akkoord tussen de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu,

mevrouw Schultz van Haegen, en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken, minister Crevits. Het akkoord neemt de vorm aan van een besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie. Dit orgaan werd opgericht vanuit het Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het Beleid en het Beheer in het Schelde-estuarium.

Als gevolg van dit akkoord kon de planuitwerkingsfase opgestart worden.

In de planuitwerkingsfase dient een ontwerp in “Proof of Concept” uitgewerkt te worden, het (Ontwerp) Tracébesluit met milieueffectrapport en passende boordeling voorbereid te worden, een aanbestedingsdossier voor realisatie opgesteld te worden en een bijdrage geleverd te worden aan het verdrag en de TEN-T subsidie.

Vlaanderen en Nederland dragen elk 50% van de kosten van de planuitwerkingsfase.

Er werd ook een Stuurgroep voor het project Grote Zeesluis kanaal Gent-Terneuzen opgericht, conform de opdracht van het Politiek College van de VNSC. De Stuurgroep wordt voorgezeten door ir. Freddy Aerts, afdelingshoofd afd. Maritieme Toegang (dep. MOW). Deze stuurgroep keurde op 28 september 2012 het concept plan van Aanpak goed dat op 29 november 2012 door het ambtelijk college van de VNSC bekrachtigd werd.

Volgend op het sluiten van het akkoord startten Vlaanderen en Nederland met het uitwerken van een verdrag, op basis van de randvoorwaarden. *De Vlaamse delegatie van het verdragsonderhandelingssteam stond onder leiding van mevrouw Wivina Demeester.*

Op 5 februari 2015 werd door de bevoegde ministers het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen ondertekend. In dit verdrag worden de principes uit het politiek besluit verder uitgewerkt en verdragsrechtelijk uitgewerkt. Het Verdrag trad op 1 maart 2016 in werking.

In het verdrag zijn afspraken opgenomen aangaande financiering & bekostiging en Kostenverdeling & kostenverhouding – zie vraag 6

Op 19 december 2014 heeft de Vlaamse Regering beslist een eerste schijf van 120 miljoen euro vrij te maken voor de voorbereidingskosten en als voorschot voor de realisatiekosten van de Nieuwe Sluis Terneuzen.

Op 23 december 2016 besliste de Vlaamse Regering een volgende schijf van 59.5 miljoen euro vrij te maken en over te maken aan Nederland.

Op 30 juni 2017 hebben de Nederlandse en de Vlaamse Ministers Schultz van Haegen en Weyts nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van het Verdrag Nieuwe Sluis Terneuzen (Het Politiek Besluit van de VNSC van 30 juni 2017 (B.S. 24 augustus 2017)). Onderdeel hiervan is onder meer de vaststelling van het uitvoeringsbudget en het betalingsritme van de Vlaamse en Nederlandse bijdragen.

In de zomer van 2015 besliste Commissie aangaande de Europese subsidie-aanvraag. Er werd maximaal 48.1 miljoen euro CEF-subsidie toegekend voor de realisatiefase.

Het Tracébesluit (Tb) is vastgesteld op 15 februari 2016 en onherroepelijk geworden op 17 augustus 2016.

De planuitwerkingsfase is eind 2016 afgerond en de realisatiefase is opgestart.

Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?

Concurrentiegericht dialogo naar Nederlands recht

In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	gegund
---	--------

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	24/05/2016
	Selectie	30/06/2017
	Gunning	31/08/2017
	Contractclose	

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	25 mei 2016	Op 25 mei 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Uitvoeringsbesluit voor NST getekend en is de aanbesteding van NST gestart met publicatie op Tendered. Contractvorm: D&C Aanbestedingsprocedure: Concurrentiegericht dialoog naar Nederlands recht
	15/09/2016	Op 15 juli 2016 werd de dataroom voor de gegadigden geopend. De concurrentiegericht dialoog met de gegadigden wordt momenteel doorlopen.
	09/2016	In september 2016 is de eerste fase van de concurrentiegericht dialoog opgestart. Deze is intussen afgerond en momenteel loopt de twee fase van de concurrentiegericht dialoog die eind maart wordt beëindigd.
	30 juni 2017	Op 30 juni 2017 hebben de Nederlandse en de Vlaamse Ministers Schultz van Haegen en Weyts nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van het Verdrag Nieuwe Sluis Terneuzen zie B.S. 24 augustus 2017.
	30/06/2017	30 juni 2017 beslissing van de Vlaamse Regering omtrent de gunning en de financiering
	31/08/2017	Definitieve gunning 31 augustus 2017

2.4.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	consortium Sassevaart
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	2022
Datum werkelijke beschikbaarheid	

Verloop	Op schema (zie evenwel 3.C)
Duiding	

2.4.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	NVT
-------------------------------	-----

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Er werd een risicomatrix opgemaakt waarbij de probabiliteit en impact van de belangrijkste endogene en exogene risico's worden weergegeven. Per risico worden ook de bijhorende beheersmaatregelen geïdentificeerd.

In het verdrag is aangaande beheer en onderhoud het volgende opgenomen:

- Vlaanderen draagt de werkelijke kosten van de aanleg. Vlaanderen draagt ook de kosten van het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis, geraamd volgens een gezamenlijk overeengekomen methodiek, gedurende de periode van dertig jaar. Ongeacht de effectieve hoogte van alle vermelde kosten levert Nederland een bijdrage van 155,381 miljoen euro (PP 2014, ex BTW).
- Vlaanderen heeft de mogelijkheid de kosten van infrastructureel beheer en onderhoud met het oog op het functiebehoud van de nieuwe sluis af te kopen. De basis hiervoor vormt de raming.
- ***In het Politiek Besluit van 30/6/2017 werd de keuze gemaakt om het infrastructureel beheer en onderhoud met het oog op het functiebehoud van de nieuwe sluis af te kopen***

Verder werd er een risicomatrix opgemaakt waarbij de probabiliteit en impact van de belangrijkste endogene en exogene risico's worden weergegeven. Per risico worden ook de bijhorende beheersmaatregelen geïdentificeerd.

Het risicoregister wordt bijgehouden in de GRIP-Relatics database. Hierover worden per kwartaal de top risico's aan de Stuurgroep gerapporteerd.

Nu het onderzoek is afgelopen vraagt de aanpak van de vastgestelde bodemverontreiniging op de Schependijk (de meest oostelijke deels af te graven landtong) ander dan de toplaag (die reeds voorzien was) en de afzet van sedimenten /specie en alle daartoe benodigde vergunningen vormen - prioritair aandacht. De discussies met de aannemer lopen over de meerkost en de planningsimpact van deze sanering van de Schependijk. Binnen de Stuurgroep heeft de Vlaamse overheid een voorbehoud aangetekend tegen de nieuwe kosten voor de sanering ander dan de toplaag (die reeds voorzien was) en die geen onderdeel zijn van het contract"

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

NST (planuitwerkingsfase):

Voor de uitvoering van de planuitwerkingsfase van NST heeft het Ambtelijk College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie een projectorganisatie ingericht. Deze bestaat uit een Stuurgroep en een projectgroep. Deze gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse projectorganisatie rapporteert en valt onder de verantwoordelijkheid van het Ambtelijk College. De projectgroep rapporteert aan de Stuurgroep. De Stuurgroep stuurt de projectgroep operationeel aan en is hiervoor gemandateerd. De projectmanager van de projectgroep stuurt de dagelijkse zaken aan.

NST (realisatiefase):

Voor de realisatiefase is een plan van aanpak goedgekeurd.

In de realisatiefase wordt de Nieuwe Sluis gebouwd op basis van een Design & Construct (D&C) contract. Tevens zijn de UAV-GC van toepassing. Ten aanzien van het realisatiecontract NST is het contractueel geregeld dat de opdrachtnemer dient te werken op basis van een kwaliteitsmanagementsysteem. De verantwoordelijkheid om te voldoen aan de eisen in het contract en om de daarbij gevraagde kwaliteit te leveren ligt volledig bij de Opdrachtnemer. Vanuit opdrachtgeverszijde wordt hierop contractueel toegezien middels SCB-contractbeheersing. Hierbij geldt dat de contractbeheersing voor dit project is opgebouwd uit drie pijlers: 1) een (risico-gestuurde) combinatie van systeem-, proces- en producttoetsen binnen het kader van systeemgerichte contractbeheersing SCB, 2) "on site" opvolging op de werf van tussen- en eindproducten door waarnemers en 3) contractueel voorschrijven van de inzet van een gecertificeerde Technical Inspection Services (TIS) bij de Opdrachtnemer voor verplichte onderdelen op basis van constructieve veiligheid (Bouwbesluit 2012) en voor specifieke risicovolle onderdelen (onderdelen die mogelijk leiden tot technisch-wetenschappelijk verschil van inzicht met de Opdrachtgever).

Hierbij wordt verder opgemerkt dat ook aan opdrachtgeverszijde gebruik zal worden gemaakt van een onafhankelijk TIS-gecertificeerde adviseur voor "second opinion" voor specifieke risicovolle onderdelen (onderdelen die mogelijk leiden tot technisch-wetenschappelijk verschil van inzicht met de Opdrachtnemer).

VNSC continueert een Vlaams-Nederlandse Stuurgroep voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen.

Deze stuurgroep wordt door VNSC (en daarmee ook door het Vlaamse Ministerie van Openbare Werken en het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu als zijnde deelnemer in VNSC) volledig gemandateerd om het project aan te sturen. De Stuurgroep formuleert de projectopdracht, bepaalt de scope en richt de projectorganisatie in die deze opdracht tot uitvoer gaat brengen.

Ten behoeve van het realisatiecontract NST laat de Stuurgroep zich vertegenwoordigen door de zogenaamde Projectboard. Deze beperkte afvaardiging van de Stuurgroep treedt op als (interne) Opdrachtgever voor het realisatiecontract en is het eerste escalatieniveau voor de contractgemachtigden. Dit om snel en effectief te kunnen reageren op ontwikkelingen binnen het Werk1.

De projectorganisatie, die onder leiding staat van een Projectdirecteur, legt, net als in de planuitwerkingsfase, formeel verantwoording af over het project aan de Stuurgroep.

Voor de opbouw van de projectorganisatie wordt uitgegaan van het RWS-model Integraal Project Management (IPM). Aanvullend op het binnen RWS gebruikelijke IPM-model is als versterking een extra IPM-rol van Kwaliteitsmanager voorzien.

In het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen, zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Nederland gunt de contracten voor de aanleg van de nieuwe sluis binnen een periode van twee maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag en nadat de besluiten die daartoe ingevolge het Nederlandse recht nodig zijn, zijn genomen en de daartoe voorziene procedure, met inbegrip van de

vereisten die gelden voor een dergelijk besluit in het kader van het “Meerjarenprogramma Infrastructuur ruimte en transport” (MIRT), is afgewikkeld.

- Nederland gunt de contracten voor de aanleg van de nieuwe sluis nadat de VNSC hierover een positief advies heeft uitgebracht.
- De VNSC maakt de gunningsverslagen op en ondertekent ze.
- De VNSC bepaalt het moment van de ingebruikname en oplevering van de nieuwe sluis.

Er is een Nederlandse projectdirecteur aangesteld, Eric Martejn, voor de uitvoering van de realisatiefase. Het IPM-team is verder samengesteld uit een contractmanager, Frederic Van Hoorebeke (VL), een technisch manager, Fred Rodewijk (NL), een kwaliteitsmanager, Koen De Winne (VL), een omgevingsmanager, Harm Verbeek (NL) en een manager projectbeheersing, Hannes Descamps (VL).

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>
/	/

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

/

///

B. Stand van zaken

Naast het reguliere, voorbereidende conditioneringswerk (verplaatsen van de noodstroom, een nieuwe kade, het verleggen van kabels en leidingen, slopen van panden, functieverplaatsingen /onteigeningen, enz.), gaat momenteel veel aandacht uit naar (1) de zogenaamde ‘Noordwestelijke frontmuur’ als onderdeel van de buitenhoofd, (2) de voorbereiding van het tijdelijke doorvaartkanaal en (3) het opstellen van de ‘betoncentrale’, een logistiek centrum en de aanleg van een nieuwe rotonde..

///

C. Planning

De ontwerpwerkzaamheden door de opdrachtnemer en de sanering van de Schependijk zullen naar alle waarschijnlijkheid leiden tot een nog te bepalen vertraging.

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDU EEL PROJECT OF PROJECT EN	Contract close bereikt/subsidi ebesluit genomen?	Contractdata m	(verwacht) jaar van beschikba arheid	Jaar laatst e betali ng	ESR- NEUT RAAL	Perc enta ge in SPV	Kapit aal in SPV in mio	Naam publiek investerings vehikel
Kieldrech tsluis	ja	14/09/2011	2016	2036	ja			
Sluis Zeebrugg e	neen							
Sluis Terneuze n	ja	31/08/2017	2022		neen			

	Bouwkost (excl. btw)	Studie- en ontwerp kosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplit st worden)	Intercall aire intresten (Indien deze kunnen afgesplits t worden)	Investeringsbe drag excl btw	bt w	Investeringsbe drag incl btw	Beheers- en onderhoudsk osten per jaar
Kieldrechts luis	340 000 000			340 000 000		340 000 000	
Sluis Zeebrugge				€ -		€ -	
Sluis Terneuzen				772.604.132		934.851.000	3.961.000 ⁹

¹ De kosten voor de resterende 28 jaar infrastructureel beheer en onderhoud worden afgekocht door Vlaanderen en zijn op basis van de raming op maximaal 110,94 miljoen euro (inclusief BTW, prijspeil 2016). Op dit bedrag zijn nog verschillende aftrekposten mogelijk (zie Politiek Besluit van 30 juni 2017)

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

⁹ De kosten voor de resterende 28 jaar infrastructureel beheer en onderhoud worden afgekocht door Vlaanderen en zijn op basis van de raming op maximaal 110,94 miljoen euro (inclusief BTW, prijspeil 2016). Op dit bedrag zijn nog verschillende aftrekposten mogelijk (zie Politiek Besluit van 30 juni 2017)

Onderstaande cijfers zijn cijfers opgemaakt bij aanvang van het project en omvatten ingeschatte bedragen bij oplevering. Een geactualiseerde kosteninschatting is in opmaak en zal nog door de raad van bestuur van Deurganckdoksluis NV bekrachtigd worden. Tot dusver wordt uitgegaan van onderstaande cijfers.

	Excl BTW in mio euro
Bouwkost voor NV DGD tot bij oplevering	311,6
Financiële kosten(tussentijdse interesten, waarborg)	26,3
andere kosten (werking en opstart SPV, verzekering, ...)	1,8
Totaal (geraamd) investeringsbedrag (zijnde de kost van de sluis voor de NV DGD)	339,7
Projectonderdelen niet aanbesteed door NV DGD maar rechtstreeks aanbesteed door Gewest en/of GHA (bvb wegenis, ontwerp gebouwen, baggeren, ...).	42,6
Totale projectkost (bouwkost sluis + andere projectonderdelen) excl. financiering en excl. andere kosten (311,6 + 42,6)	354,2
Totale projectkost incl. financiering en andere kosten	382,3
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	2,0

De 311,6 mio bouwkosten omvat reeds 15% marge voor indexering en onvoorziene kosten.

Vanaf oplevering zal NV DGD een concessievergoeding ontvangen van het GHA, berekend op basis van de effectieve kostprijs zoals berekend bij oplevering. Volgens de inschatting dd. Contract and finance close bedraagt deze concessievergoeding 20,88 mio euro op jaarbasis.

Vanaf ingebruikname sluis zal het Gewest een subsidie betalen aan het GHA van 18,05 mio euro op jaarbasis.

Het financieel model is dusdanig opgebouwd dat het GHA 25% in de totale projectkost van 354,2 mio euro bijdraagt. Het betreft hier de projectkost exclusief financiering aangezien het GHA haar bijdrage up-front inbrengt en er dus voor de bijdrage van het GHA geen externe financiering noodzakelijk is.

Omwille van verwachte budgettaire en mobiliteitsimpact is er bij de start voor gekozen om het project op te starten met 2 bruggen, zijnde één aan elke kant van de sluis. Omdat de capaciteit van het Deurganckdok sneller benut zal worden dan werd verwacht bij de opstart van de bouwwerken voor de sluis en omdat de lopende werkzaamheden momenteel binnen en zelfs wat onder de voorziene budgetenveloppes uitgevoerd worden, werd onderzocht hoe de bouw van 2 bijkomende bruggen op zo kort mogelijke termijn kon gerealiseerd worden.

Deurganckdoksluis NV zal deze extra bruggen (raming 32 miljoen euro excl. btw, **ge Gund voor 25.280.162,26€ excl. BTW**) laten bouwen. Voor de financiering wordt uitgegaan van een kostenverdeling voor het totale sluisproject van VG (75%) en GHA (25%). Vanuit Vlaanderen zou hiervoor geen extra bijdrage moten gebeuren. De exacte kostenverdeling en financiering van dit project kan pas plaatsvinden zodra het eindbedrag van de reeds opgeleverde contracten gekend is.

Sluis te Zeebrugge

Een startbeslissing in het kader van artikel 7, §1, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten is per definitie een beslissing op krachtlijnen, zonder rechtsgevolgen, die een engagement inhoudt van de overheid om een onderzoekstraject op te starten, die voorafgaat aan een definitieve beslissing, in casu het voorkeursbesluit.

In functie van de strategische MKBA werd voor alle alternatieven een raming opgemaakt. Zodra duidelijk is welk alternatief finaal gekozen wordt door de VR zal deze raming verder uitgewerkt en verfijnd worden en zal duidelijkheid kunnen gegeven worden over de grootteorde van het te financieren bedrag alsook de financieringsvorm.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Het besluit van het Politiek College van de VNSC van 30 juni 2017 legt het uitvoeringsbudget voor de realisatie en twee jaar beheer en onderhoud van de Nieuwe Sluis Terneuzen vast op maximaal 934, 851 miljoen Euro (incl. BTW). De eigenlijke inschrijving van Sassevaart (consortium van BAM, DEME en Van Laere) bedraagt 753.346.000 euro (inclusief BTW). Verdere financiële provisies betreffen de conditionerings /overbruggingsfase, verplichtingen die voortvloeien uit wet-en regelgeving en de projectbureaunkosten.

De kosten voor de resterende 28 jaar infrastructureel beheer en onderhoud worden afgekocht door Vlaanderen en zijn op basis van de raming op maximaal 110,94 miljoen euro (inclusief BTW, prijspeil 2016). Op dit bedrag zijn nog verschillende aftrekposten mogelijk (zie Politiek Besluit van 30 juni 2017)

In het verdrag zijn onderstaande afspraken opgenomen aangaande financiering & bekostiging en Kostenverdeling & kostenverhouding

Financiering en bekostiging

1. De budgettaire randvoorwaarde (de som van de geraamde kosten voor de aanleg, alsmede het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar van de nieuwe sluis, zijnde maximaal 995 miljoen euro (PP 2014, excl. BTW; 1.203,95 miljoen euro incl. BTW), waarvan maximaal 920 miljoen euro voor de aanleg (PP 2014, excl. BTW; 1.113,20 miljoen euro incl. BTW) geldt als maximale kostprijs voor de uitvoering van het project Nieuwe Sluis.
2. Als een Verdragsluitende Partij een wijziging in de reikwijdte van het project nieuwe sluis voorstelt, komt deze voor rekening van de Verdragsluitende Partij die de wijziging voorstelt.
3. Alle specifiek genoemde bedragen in het concept verdrag zijn, tenzij anders vermeld, exclusief Belasting Toegevoegde Waarde en op basis van het prijspeil van 2014. Deze bedragen worden op het moment van verrekenen gecorrigeerd voor prijsstijgingen conform de IBOI-methodiek.
4. De Verdragsluitende Partijen maken twee jaar voor de afloop van de periode van dertig jaar een afspraak over het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis voor de volgende zeventig jaar.
5. Vlaanderen heeft het initiatief genomen tot een verzoek aan de instellingen van de Europese Unie om een bijdrage in de financiering of bekostiging van de nieuwe sluis. Nederland heeft dit verzoek ondersteunt.
6. Nederland levert een bijdrage aan Vlaanderen van minimaal 15% van de kosten voor aanleg en het geraamde infrastructureel beheer en onderhoud voor de eerste dertig jaar van de nieuwe sluis tot een maximum van 164,250 miljoen euro. Bij totale kosten voor aanleg en infrastructureel beheer en onderhoud van meer dan 540 miljoen euro (niet te indexeren) wordt het percentage verhoogd met 0.1 procentpunt per 10 miljoen euro (niet te indexeren) tot 640 miljoen euro (niet te indexeren). Bij totale kosten boven 640 miljoen euro (niet te indexeren) wordt het percentage daarbovenop nogmaals verhoogd met 0.05 procentpunt per 10 miljoen euro (niet te indexeren). De betaling vindt

uiterlijk plaats bij ingebruikname van de nieuwe sluis.

Kostenverdeling en kostenverhouding

1. Vlaanderen draagt de werkelijke kosten van de aanleg. Vlaanderen draagt ook de kosten van het infrastructureel beheer en onderhoud van de nieuwe sluis, geraamd volgens een gezamenlijk overeengekomen methodiek, gedurende de periode van dertig jaar. Ongeacht de effectieve hoogte van alle vermelde kosten levert Nederland een bijdrage van 155,381 miljoen euro (PP 2014, ex BTW).
2. De Verdragsluitende Partijen dragen elk de financieringskosten en de Belasting Toegevoegde Waarde voor hun aandeel in de kosten van het project nieuwe sluis.
3. De uit beëindiging voortvloeiende kosten worden gelijk verdeeld tussen de Verdragsluitende Partijen. Kosten gemaakt voor de inwerkingtreding van het concept verdrag blijven buiten beschouwing.
4. Betalingen geschieden overeenkomstig een betalingsregeling.
5. Door de Europese Unie is een bijdrage verleend aan de bekostiging of financiering van de nieuwe sluis, waarvoor de volgende beginselen gelden:
 - (a) de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen worden naar rato van de kostenverhouding verminderd;
 - (b) de definitieve kostenverhouding wordt bij de ingebruikname van de nieuwe sluis vastgesteld of, bij fasering van de werken, uiterlijk tien jaar na het definitief worden van het Tracébesluit.

Het Havenbedrijf Gent zal een bijdrage van 15% van het reëel te betalen Vlaamse aandeel in de aanlegkosten bijdragen. Indien door de EU een bijdrage wordt verleend voor de realisatie van de nieuwe zeesluis kanaal Gent-Terneuzen en het Vlaamse Gewest hiervan een deel ontvangt, worden de bijdragen van het Vlaamse Gewest en het Havenbedrijf Gent à rato van de kostenverdeling Vlaamse Gewest – Havenbedrijf Gent verminderd.

Voor de realisatiefase is door de EU maximaal 48.1 miljoen euro CEF-subsidie toegekend

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid
Kieldrecht sluis	18 050 000	18 050 000	18 050 000	€ 18 050 000	€ 18 050 000	€ 18 050 000	18 050 000
Sluis Zeebrugge							
Sluis Terneuzen							

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Kieldrecht sluis

- 15 mio van kapitaalstorting bij oprichting van NV Vlaamse Havens.
- Tijdens de bouwperiode : NV DGD betaalt de kostprijs van de sluis aan de aannemer met eigen middelen en externe financiering

- Maximale Subsidie van 18.055.024,09 mio EUR / jaar aan HA gedurende 20 jaar na ingebruikname van de sluis (afhankelijk van beschikbaarheid). 1 oktober 2016 wordt als startdatum genomen voor de betaling van de concessie -en subsidievergoedingen. De oplevering van de zeesluis heeft plaatsgevonden met ingang van 31 mei 2016, weliswaar rekening houdende met de opmerkingen in het PV van voorlopige oplevering. Na de voorlopige oplevering moesten evenwel nog versassingsproeven plaatsvinden en was de sluis nog niet meteen volledig operationeel. In het licht daarvan vindt de terbeschikkingstelling pas plaats vanaf 1 oktober 2016. Met het addendum bij de concessie – en subsidieovereenkomst wordt dit vastgelegd.
Elk kwartaal kan 20% betaling aangevraagd worden, de resterende 20% wordt in het daaropvolgende jaar afgerekend.
Dit geeft voor 2016 een beschikbaarheidsvergoeding van 3.611.004,82 euro. Voor 2016 is echter in principe 1/4^{de} van het totale bedrag verschuldigd zijnde 4.513.756,02 euro. Het resterende saldo van 2016 kan door het GHA pas opgevraagd worden na goedkeuring van het jaarrapport (pas in 2017)
- Bij eventuele uitwinning van de waarborg is er een impact op de begroting.
- Voor de financiering van de extra wegbruggen is geen extra inbreng van het Vlaams Gewest nodig (reden : lagere concessievergoeding van het GHA). Om het concessiebedrag te bepalen is een zicht op de juiste kostprijs van de sluis nodig (het eindbedrag). Dit eindbedrag staat nog niet vast en wordt momenteel nog verder berekend. Na behandeling van nog enkele openstaande punten kan de eindstaat opgemaakt worden. Op basis van dit eindbedrag zal de financiering van de extra bruggen bepaald worden.

Sluis te Zeebrugge

Nog niet van toepassing

Nieuwe Sluis Terneuzen

De budgettaire inpassing en weerslag op de begroting wordt toegelicht in de nota aan de Vlaamse Regering van 30 juni 2017.s.

Op basis van het uitvoeringsbudget, zoals bepaald in het Politiek Besluit, worden de kosten van het project geactualiseerd van 998,014 keur (pp 2016) naar 934,851 keuro (pp 2017). De EU kent een CEF subsidie van maximaal 48,095 keur toe.

Bij het uitvoeringsbudget dienen de verhogingen te worden opgeteld die resulteren uit de indexatie van de aanneemsom zoals vastgelegd in het contract.

Het herziene globale financiële kader wordt in onderstaande tabel geschetst (afgeronde bedragen + uitgaande van volledige CEF benutting).

<i>Financierende partij</i>	<i>Bijdrage (miljoen euro)</i>
<i>Nederland (na CEF verrekening)</i>	<i>186,784 keur (195,803 keur – 9,018keur)</i>
<i>compensatie kanaalaanpassing – art 9.3, betaling door Nederland aan Vlaanderen</i>	<i>147,561 keur</i>
<i>Vlaams Gewest (na CEF verrekening)</i>	<i>466,664 keur (499,879 keur -33,214 keur)</i>
<i>Havenbedrijf Gent (na CEF verrekening)</i>	<i>85,745 keur (91,606 keur – 5,861 keur)</i>

<i>CEF (maximaal)</i>	<i>48,095 keur</i>
<i>Totaal</i>	<i>934,851 keur</i>

De Vlaamse bijdrage wordt gevormd door een eenmalige bijdrage van 120 miljoen euro in 2014 en een jaarlijkse bijdrage van 59,5 miljoen euro in de periode 2016 – 2021.

Samengeteld met de bijdrage van havenbedrijf Gent geeft dit een Vlaamse bijdrage van 59,5 miljoen euro in 2017 en 2018, een bijdrage van 85,168 miljoen euro in 2019, een bijdrage van 88,168 miljoen euro in 2020, een bijdrage van 79,168 miljoen euro in 2021 en een bijdrage van 14,668 miljoen euro in 2022.

Voor de bijdragen in de jaren 2020, 2021 en 2022 wordt dit bedrag, indien nodig, in het hieraan voorafgaande jaar in onderling overleg tussen Vlaanderen en Nederland herijkt op basis van de effectieve

noden van het project. Dit is om te voorkomen dat er aan het einde van het aanlegproject een overschot of een tekort aan middelen bestaat.

De betalingen vanuit het Havenbedrijf Gent gebeuren niet rechtstreeks aan Nederland maar via Vlaanderen. Het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen aan de Vlaamse overheid biedt immers geen kader voor dergelijke rechtstreekse betalingen vanuit het Havenbedrijf Gent aan Nederland. Afhankelijk van de effectieve benutting van de CEF subsidie en/of indien het uitvoeringsbudget niet volledig benut wordt, kan dit aanleiding geven tot een afrekening tussen het Vlaams Gewest met het Havenbedrijf Gent.

De kosten van 30 jaar infrastructureel beheer en onderhoud worden conform art 5.1 van het Verdrag door Vlaanderen gedragen. De eerste 2 jaar van deze 30 jaar infrastructureel beheer en onderhoud zitten in het aanlegcontract en worden gezien de kostprijsverdeling van het Verdrag (art. 5.1) reeds gedragen door Vlaanderen. De kosten voor de resterende 28 jaar infrastructureel beheer en onderhoud worden in het Politiek Besluit vastgesteld op maximaal 110,94 miljoen euro (inclusief BTW, prijspeil 2016). Uitgaande van het voorliggende uitvoeringsbudget kunnen de kosten voor de resterende 28 jaar infrastructureel beheer en onderhoud niet in 1 keer afgekocht worden. Wel zullen ze, conform voorliggend Politiek Besluit, gespreid over 28 jaar betaald worden, te starten vanaf de onderhoudsperiode van de Nieuwe Sluis (die ingaat na de 2 jaar onderhoudsperiode vervat in het aanlegcontract). Hierin wordt echter flexibiliteit gehouden. Wanneer de effectieve kosten van de aanleg en dus ook de effectieve uitputting van het uitvoeringsbudget gekend zijn, kan dit standpunt, conform voorliggend Politiek Besluit, namelijk herzien worden. Desgevallend kan er toch voor gekozen de kosten voor de resterende 28 jaar infrastructureel beheer en onderhoud in 1 keer af te kopen of in meerdere schijven.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Kieldrehtsluis

Er wordt aan de financiers (EIB en KBC) een waarborg gegeven voor hun uitstaande bedrag, 6 maanden financiering en de mogelijke verbrekingskosten van de vaste rentevoet (met een

maximum van 25% op het uitstaande bedrag).

Hiervan neemt het Vlaams Gewest 49% voor haar rekening. Als absoluut maximaal gewaarborgd bedrag werd 161.01 mio EUR beslist.

Sluis te Zeebrugge

Nog niet van toepassing

Nieuwe sluis Terneuzen

In het verdrag is hierover het volgende bepaald:

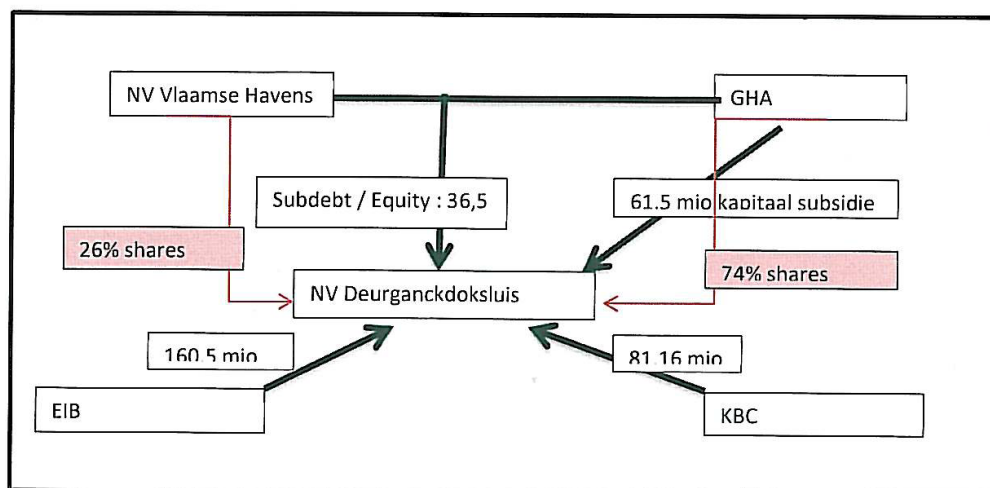
- De budgettaire randvoorwaarde (de som van de geraamde kosten voor de aanleg, alsmede het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende dertig jaar van de nieuwe sluis, zijnde maximaal 995 miljoen euro (PP 2014, excl. BTW; 1.203,95 miljoen euro incl. BTW), waarvan maximaal 920 miljoen euro voor de aanleg (PP 2014, excl. BTW; 1.113,20 miljoen euro incl. BTW) geldt als maximale kostprijs voor de uitvoering van het project Nieuwe Sluis.
- Uiterlijk tot het moment van de voorlopige gunning van het contract voor de aanleg van de nieuwe sluis hebben de Verdragsluitende Partijen ieder het recht hun medewerking aan de aanleg van de nieuwe sluis te beëindigen, als onzeker is dat de gunning binnen de budgettaire randvoorwaarde blijft of als er onaanvaardbaar grote budgettaire risico's blijken te zijn.

Financieel management vanuit projectbeheersing. Vlaamse toegangsrechten tot SAP-systeem. Twee projectcontrollers. Betrokkenheid van projectboard en Stuurgroep bij VTW /risico's die drempel van resp. 500.000 € /2.500.000€ (dreigen) te overschrijven.

4.4. Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid

Financiële participaties door de overheid

Kieldrechtsluis



Sluis te Zeebrugge

Nvt

Nieuwe Sluis Terneuzen

Zie duiding tabel 4.1.

8a. Scholen van Morgen

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 8a		Scholen van Morgen		
Projecttype	Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)
Publiek vastgoed	€ 1 531 176 954	On Balance	Exploitatiefase	2052
Programma				
DBFM				
Omschrijving van het project				

Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur streeft de Vlaamse Gemeenschap via het DBFM-programma (Design, Build, Finance en Maintain) naar een investeringsvolume van circa 1.500.000.000 euro (totaal te financieren volume over 30 jaar).

De uiteindelijk opgerichte DBFM-vennootschap is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het DBFM-programma en dus voor het realiseren en ter beschikking stellen van de schoolinfrastructuur. Gedurende 30 jaar stelt de DBFM-vennootschap de schoolinfrastructuur ter beschikking aan de inrichtende macht. De inrichtende macht betaalt aan de vennootschap in ruil een prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding. AGION betaalt een DBFM-toelage uit, zijnde een financiële bijdrage tot de beschikbaarheidsvergoeding overeenkomstig de voorwaarden en bepalingen van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.

Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed en gepland)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
€ 70 666	€ 81 402	€ 85 815	€ 88 443	€ 93 694	€ 101 903	€ 103 829

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Onderwijs
Bevoegde minister:	Hilde Crevits (Geert Bourgeois, Bart Tommelein)
Entiteit:	AGION
Projectleiding:	AGION
Andere betrokken overheidsentiteit (en)	Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Bouwmeester
Wettelijke basis:	Opname in het begrotingsdecreet 2017 van de machtiging om de PPS-verbintenis aan te gaan
Datum bijwerking projectfiche:	<i>7 september 2018</i>
Auteur projectfiche:	Nick Spriet, Adviseur algemene en juridische coördinatie bij AGION

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Vlaanderen heeft de voorbije decennia te weinig geïnvesteerd in schoolinfrastructuur. Hierdoor zijn veel schoolgebouwen nooit aangepast aan gestegen leerlingenaantallen en nieuwe

onderwijsbehoeften. De verouderde gebouwen kampen meestal ook met zware energiefacturen.

Hoewel in de meerjarenbegroting de infrastructuurkredieten voor schoolgebouwen substantieel werden opgetrokken, is het duidelijk dat het klassieke budget voor schoolinfrastructuur niet volstaat om aan de nood te voldoen.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

Inhoud Project

Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur streeft de Vlaamse Gemeenschap via het DBFM-programma naar een investeringsvolume van circa 1.500.000.000 euro (totaal te financieren volume over 30 jaar).

De uiteindelijk opgerichte DBFM-vennootschap is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het DBFM-programma en dus voor het realiseren en ter beschikking stellen van de schoolinfrastructuur.

Gedurende 30 jaar stelt de DBFM-vennootschap de schoolinfrastructuur ter beschikking aan de inrichtende macht. De inrichtende macht betaalt aan de vennootschap in ruil een prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding. AGION betaalt een DBFM-toelage uit, zijnde een financiële bijdrage tot de beschikbaarheidsvergoeding overeenkomstig de voorwaarden en bepalingen van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.

Via een onderhandelingsprocedure overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten werd een private partner uitgekozen die samen met de overheid de DBFM-vennootschap vormt. Langs overheidszijde participeert een dochtervennootschap van AGION en de Participatie Maatschappij Vlaanderen (hierna PMV, die eind 2016 werd vervangen door de Vlaamse Gemeenschap) in de DBFM-vennootschap. AGION en PMV participeren elk voor 50 % in het kapitaal van die dochtervennootschap.

De DBFM-vennootschap is verantwoordelijk voor de realisatie van een scholenbouwproject, met name het ontwerp, de bouw, de financiering en het eigenaarsonderhoud aan de schoolinfrastructuur.

Een selectiecommissie heeft de scholenbouwprojecten geselecteerd die in aanmerking komen voor het DBFM-programma in het kader van de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.

De vennootschap gaat vervolgens gesprekken aan met de inrichtende machten; wat kan resulteren in individuele DBFM-contracten tussen de inrichtende machten en de vennootschap.

De autonomie van de inrichtende machten ter zake blijft onaangetast.

In ruil voor de terbeschikkingstelling van de schoolinfrastructuur, is de inrichtende macht gehouden om een prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding te betalen. Het is op basis van deze beschikbaarheidsvergoeding dat de overheid financieel tussenkomt door middel van een DBFM-toelage.

De toelagepercentages werden gebaseerd op de reguliere subsidiëring of reguliere financiering. In het reguliere kader kan het gemeenschapsonderwijs rekenen op een 100 % financiering, en het gesubsidieerd onderwijs op een subsidie ten belope van 70 % voor het basisonderwijs en 60 % voor de andere onderwijsniveaus, internaten en CLB's. Oorspronkelijk werden dezelfde percentages behouden in de financiële toelage van de overheid op de door de inrichtende machten te betalen beschikbaarheidsvergoeding. Eind 2010 werd door het Vlaams Parlement beslist om de percentages voor het gesubsidieerd onderwijs te verhogen zodat op dit moment een toelage geldt van 81,5 % voor het basisonderwijs en 71,5% voor de andere onderwijsniveaus, internaten en CLB's.

Op het einde van het individueel DBFM-contract wordt de schoolinfrastructuur kosteloos overgedragen aan de inrichtende macht.

Bij de hele inhaalbeweging is er verder nog aandacht voor kwaliteitsvolle schoolarchitectuur

door de belangrijke betrokkenheid van de Vlaamse Bouwmeester. Het is tevens de bedoeling om een belangrijke inspanning te leveren inzake rationeel energiegebruik (REG) in schoolgebouwen. Zoals reeds vermeld gaat aandacht voor rationeel energiegebruik in scholen verder dan een inhaalbeweging in schoolinfrastructuur en is die aandacht nodig omdat energiezuinige scholen minder werkmiddelen moeten besteden aan energie. Bovendien dient de Vlaamse overheid met energiezuinige scholen een concrete voorbeeldfunctie te vervullen bij de realisatie van de Kyoto-doelstellingen. Er zullen dan ook specifieke eisen voor energieprestaties voor schoolinfrastructuur worden opgesteld waaraan men ook moet voldoen in het kader van deze inhaalbeweging.

Maatschappelijke relevantie – doelstellingen

Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd waarmee de Vlaamse overheid wil remediëren aan de grote investeringsnood zonder daarbij elementen als rationeel energiegebruik en architecturale kwaliteit te verwaarlozen.

De beleidsnota Onderwijs en Vorming 2004 – 2009 stelde reeds dat er de voorbije decennia te weinig geïnvesteerd is in onderwijsinfrastructuur en dat er zich een belangrijke inhaalbeweging opdroeg in de modernisering van de schoolinfrastructuur in Vlaanderen gezien de erg verouderde staat van het schoolpatrimonium.

Volgende randvoorwaarden waren van belang bij het verwezenlijken van het DBFM-programma:

- a. het versneld wegwerken van de bestaande achterstand inzake schoolinfrastructuur op (korte) termijn;
- b. zoveel mogelijk realiseren met een beperkt aantal middelen;
- c. de oprichting van moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur;
- d. ESR-95 neutraliteit, hetgeen betekent dat het project neutraal moet zijn voor de schuldpositie van de Vlaamse Gemeenschap;
- e. een belangrijke inspanning realiseren inzake het rationeel energiegebruik (REG) in schoolgebouwen. Aandacht voor rationeel energiegebruik in scholen gaat verder dan een inhaalbeweging in schoolinfrastructuur en is nodig omdat energiezuinige scholen minder werkmiddelen moeten besteden aan energie. Bovendien kan de Vlaamse overheid met energiezuinige scholen een concrete voorbeeldfunctie vervullen bij de realisatie van de Kyoto-doelstellingen.

Ook in de beleidsnota Onderwijs 2009-2014 wordt aangegeven dat met dit project een grootschalige inhaaloperatie werd gestart en dat de minister deze operatie volledig zal uitvoeren. Deze investering levert extra jobs op en kadert dus in een proactieve relancebeleid. Hierbij wordt ook aandacht geschonken aan duurzaamheid en milieuvriendelijkheid. Alle scholen zullen voldoen aan de strenge E70-norm en zullen dus 30% energiezuiniger zijn dan de gangbare norm. Bovendien zal een aantal scholen passiefscholen zijn. Deze scholen verbruiken nagenoeg geen energie. Tot slot wordt ook in de beleidsnota Onderwijs 2014-2019 beklemtoond dat het DBFM-project wordt uitgevoerd en erg belangrijk wordt bevonden.

///

C. Stappen in de besluitvorming

De Vlaamse Regering hechtte op 31 maart 2006 haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Na de adviezen van VLOR, SERV en de Raad van State keurde de Vlaamse Regering op 19 mei 2006 definitief een aangepast ontwerp van decreet goed.

Dit DBFM programma resulteerde in het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.

De Vlaamse Regering besliste op 20 juli 2006 een aanbestedingsprocedure voor de selectie van een private partner uit de financiële sector op te starten.

Volgende gunstige adviezen kunnen worden opgesomd: informeel advies van de Nationale Bank 24 januari 2005; adviezen van INR 24 mei 2005, 19 juli 2005, 28 juni 2006 en 12 november 2007; en een advies van de Commissie van de Overheidsopdrachten dd. 19 september 2005.

Verder kan ook gemeld worden dat op 22 april 2008 een ruling werd bekomen bij de Dienst Voorafgaande Beslissingen van de Federale Overheidsdienst Financiën.

In het licht van het DBFM programma vermelden we ook het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 september 2006 tot oprichting van de selectiecommissie in het kader van inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur en het Besluit van de Vlaamse Regering van 24 november 2006 tot bekrachtiging van de selectie en rangschikking van de scholenbouwprojecten die in aanmerking komen voor het DBFM-programma in het kader van de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Beide besluiten zijn in uitvoering van het vermelde decreet van 7 juli 2006.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Zoals reeds gesteld is het duidelijk dat het klassieke budget voor schoolinfrastructuur niet volstaat om aan de nood te voldoen, zelfs ondanks het feit dat in de meerjarenbegroting de infrastructuurkredieten voor schoolgebouwen substantieel werden opgetrokken. Daarom werd een grootschalige operatie via alternatieve financiering uitgewerkt. Overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten, werd gezocht naar een private partner om samen met de overheid – in concreto een dochtermaatschappij van AGION en PMV – een DBFM-vennootschap op te richten.

Wat eventueel overwogen *alternatieven* betreft hernemen we hier de opties die ook vermeld werden in de RIA bij het toenmalige ontwerp van decreet betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.

Een eerste optie, was de nuloptie: de gekende (reguliere) manier van en het bestaand kader voor investeringen in schoolinfrastructuur blijft ongewijzigd.

Indien de reguliere manier van werken en het bestaande decretaal kader voor investeringen in schoolinfrastructuur ongewijzigd blijft, brengt dit voor de onderwijsinstellingen geen baten bij. De inrichtende machten blijven integendeel zitten met een verouderd, onaangepast en onveilig schoolpatrimonium en maken gebruik van noodoplossingen. Bovendien blijft dan ook de wachttijd voor het verwezenlijken van projecten in schoolinfrastructuur aangroeien wegens de discrepantie tussen de beperkte financiële middelen enerzijds en de grote investeringsnood anderzijds. De gekende subsidiebehoefte werd bij het opstellen van het DBFM-concept geraamd op 1,4 miljard euro. Dit is de zogenaamde wachtlijst in subsidies hetgeen een lijst in investeringswerken impliceerde van ongeveer 1,9 miljard euro.

Voor de Vlaamse overheid zou de nuloptie betekend hebben dat de bestaande manier en reguliere kader van investeren in schoolinfrastructuur zou blijven bestaan; er zou m.a.w. geen

aanpassing van de regelgeving gebeurd zijn en er dienden geen extra financiële middelen te worden voorzien. De financiële middelen die zouden voorzien moesten worden in het kader van een inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur konden voor iets anders worden ingezet. Er zouden geen personeelseffecten geweest zijn bij de DIGO (rechtsvoorganger van AGION) en het Gemeenschapsonderwijs. Het nadeel was echter dat rekening houdend met de hoge leeftijd van het patrimonium en de algehele staat ervan, de verwachte investeringsbehoefte niet zouden afnemen. Bij de DIGO alleen al werd op moment van opstellen van het DBFM-concept de jaarlijkse gemiddelde aangroei van de subsidiebehoefte geraamd op zo'n 120 tot 150 miljoen euro, wat reeds meer was dan de investeringsdotatie van de DIGO gezien in de begroting 2005 een krediet was ingeschreven van 106, 69 miljoen euro aan ordonnancerings.

Bij de nuloptie zou er geen positief effect op de economie en de tewerkstelling in de bouwsector geweest zijn.

Een andere optie kon geweest zijn om een nieuwe decretaal kader voor een inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur op te stellen waarbij elke individuele inrichtende macht een opdracht zou lanceren om voor haar specifieke scholenbouwproject een private partner te vinden die zou instaan voor het ontwerp, bouwen, financieren en onderhoud, gaan prijsmatig een aantal zeer belangrijke elementen van een grote gespecialiseerde vennootschap verloren. Als de individuele school een overheidsopdracht zou uitschrijven, niet enkel naar financiële partners zoals in het uiteindelijk gekozen concept, maar ook naar aannemers, dan verliest men bovendien het voordeel van het laten spelen van de concurrentie voor de uitvoering van de verschillende activiteiten rond scholenbouw. Bovendien zal het veel moeilijker zijn om geïnteresseerde private partners te vinden gezien de beperkte financiële omvang van een individueel scholenbouwproject.

Werken met één gespecialiseerde DBFM-vennootschap, heeft een financiële meerwaarde: het biedt een bargaining power indien één vennootschap bijvoorbeeld kan onderhandelen over verzekeringen voor de volledige inhaalbeweging, naast het voordeel dat er een gespecialiseerde bouwcoördinatie is door gespecialiseerde personeel bij die ene DBFM-vennootschap. Bij de hier besproken optie is er evenmin het voordeel van een soort basiscontract: telkens opnieuw zou elke individuele school extra juridisch advies dienen te zoeken.

Voor de Vlaamse overheid, en met name AGION, zou de hier besproken optie een grotere complexiteit met zich meebrengen bij de procesmatige behandeling van de dossier gezien hier niet langer één centraal aanspreekpunt bestaat zoals bij het uiteindelijk gekozen concept waarbij er één DBFM-vennootschap bestaat met een hoge specialisatiegraad in schoolinfrastructuur. Bovendien maakt de huidige besproken optie het niet evident dat de Vlaamse overheid een minderheidsparticipatie zou aanhouden in de vele verschillende DBFM-vennootschappen: de overheid zou dan betrokken zijn bij meerdere vennootschappen die mogelijks tegen elkaar bieden voor eenzelfde project. Ook de opvolging van een toezichthouder zou moeilijker verlopen en duurder zijn indien er verschillende DBFM-vennootschappen zijn.

Verder kan de zeer theoretische optie worden vermeld dat de inrichtende machten zelf zouden lenen om tegemoet te komen aan de grote investeringsnood in schoolinfrastructuur en de Vlaamse overheid onder bepaalde voorwaarden de jaarlijkse leningslast van de inrichtende machten zou subsidiëren. De inrichtende machten handelen het volledige bouw dossier zelf af volgens de huidige principes

Het prijsmatig voordeel, de schaalvoordelen en de efficiëntiewinsten van het uiteindelijk gekozen concept zouden hierbij verloren gaan. Bovendien zou men ook andere voordelen missen zoals een snellere realisatietijd of een kader voor een substantiële inhaalbeweging met bijzondere aandacht voor moderne, flexibele en duurzame schoolinfrastructuur. De scholen blijven in deze

optie nog altijd volledig instaan voor alle aspecten van hun schoolgebouwen en kunnen zich dus niet concentreren op hun eigenlijke kerntaak, namelijk het verstrekken van onderwijs. Bij het uiteindelijk gekozen concept is dit wel het geval, weliswaar binnen het kader van het individuele contract dat de school afsluit met de DBFM-vennootschap. Ten slotte is één van de belangrijkste argumenten om deze optie niet te weerhouden, dat er op deze manier manifest geen sprake kan zijn van ESR-neutraliteit. De onmogelijkheid van de ESR-neutraliteit in deze optie spruit onder meer voort uit het feit dat zowel scholen als hun inrichtende machten ESR-matig tot de consolidatiekring van de overheid worden gerekend wanneer zij schoolactiviteiten uitvoeren. Dit geldt ook voor het vrij onderwijs. De redenering hierachter is te zoeken in het feit dat het onderwijsbeleid van de overheid een grote impact heeft op het beleid van de scholen en dat zij hoofdzakelijk gefinancierd worden door de overheid. De door de inrichtende machten of Vlaamse overheid aangegane leningen zouden in deze optie integraal het vorderingensaldo van de Vlaamse overheid belasten.

Gezien de zeer grote noden in schoolinfrastructuur, wou men een investeringsinitiatief nemen via alternatieve financiering.

Uiteindelijk is dan gekozen voor het finale concept van een grootschalige inhaalbeweging door een beroep te doen op één DBFM-vennootschap. Voor de onderwijsinstellingen brengt de inhaaloperatie volgens dit concept verschillende voordelen met zich mee. Het is een inhaaloperatie waarbij een investeringsvolume van 1,5 miljard euro wordt nagestreefd, inclusief BTW en kosten. Het gaat bovendien om een bijkomende investeringspiste voor schoolinfrastructuur bovenop de bestaande financiële middelen voor schoolgebouwen. Het bestaande systeem van subsidiëren en financieren van schoolinfrastructuur blijft dus bestaan en het is aan de school om autonoom te beslissen of ze meestapt in het DBFM-programma. De inhaalbeweging dient te zorgen voor een snellere realisatie van de projecten en moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur die voor een langdurige periode ter beschikking wordt gesteld door de DBFM-vennootschap conform een afgesproken prestatieniveau. Ook de betrokkenheid van de Vlaamse Bouwmeester betekent een meerwaarde voor de architecturale kwaliteit van de schoolgebouwen.

De school kan zich volledig concentreren op haar eigenlijke kerntaak, namelijk het verstrekken van onderwijs. Ze hoeft zelf niet meer in te staan voor de realisatie van de bouw of renovatie en voor de diverse contracten die gepaard gaan met diensten zoals het ontwerp, de financiering, het onderhoud en herstellingen, en eventueel schoonmaak. Het werken met één DBFM-vennootschap heeft het voordeel dat de kennis rond scholenbouw gebundeld wordt, dat de vennootschap zich dus kan specialiseren op haar eigen kerntaken en hiervoor de nodige specialistische expertise kan opbouwen. Een ander voordeel is ook de financiële meerwaarde van dit model: doordat deze ene vennootschap bepaalde aankoopprocedures kan samenbundelen, is dit prijsmatig gunstiger dan andere modellen voor zowel de scholen als de overheid. Doordat de vennootschap dient in te staan voor onderhoud op lange termijn, worden er ook eerder duurzame gebouwen opgeleverd. Voor de scholen is er eveneens een voordeel dat er een soort basiscontract beschikbaar zal zijn, waardoor niet elke school individueel extra juridisch advies dient aan te gaan.

Voor de Vlaamse overheid betekent de inhaalbeweging een versneld wegwerken van de bestaande achterstand voor schoolinfrastructuur op korte termijn, het zo veel mogelijk realiseren met beperkte middelen, een bijkomende incentive creëren voor de werkgelegenheid en de bouwsector en het zorgen voor moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur.

Zoals reeds vermeld wenste de Vlaamse overheid vanaf het begin een tweesporen-beleid te hanteren inzake schoolinfrastructuur. Dit houdt concreet in dat naast de eenmalige inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur, ook de reguliere subsidiëring en financiering blijft bestaan. Er wordt met andere woorden niet structureel overgeschakeld op de alternatieve

A. Data voorbereidingsfas e	31 maart 2006	De Vlaamse Regering hechtte op 31 maart 2006 haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Na de adviezen van VLOR, SERV en de Raad van State keurde de Vlaamse Regering op 19 mei 2006 definitief een aangepast ontwerp van decreet goed.
	7 juli 2006	Dit DBFM programma resulteerde in het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.
	24 januari 2005	Volgende gunstige adviezen kunnen worden opgesomd: informeel advies van de Nationale Bank 24 januari 2005; adviezen van INR 24 mei 2005, 19 juli 2005, 28 juni 2006 en 12 november 2007; en een advies van de Commissie van de Overheidsopdrachten dd. 19 september 2005.
	22 september 2006	In het licht van het DBFM programma vermelden we ook het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 september 2006 tot oprichting van de selectiecommissie in het kader van inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur en het Besluit van de Vlaamse Regering van 24 november 2006 tot bekrachtiging van de selectie en rangschikking van de scholenbouwprojecten die in aanmerking komen voor het DBFM-programma in het kader van de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Beide besluiten zijn in uitvoering van het vermelde decreet van 7 juli 2006.
	24 november 2006	Omwille van juridisch-technische redenen van maximale zorgvuldigheid, besliste de Vlaamse Regering op 24 november 2006 om de lopende bevragsprocedure betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur in Vlaanderen stop te zetten, en de Vlaamse minister bevoegd voor het onderwijs te gelasten AGION op te dragen een nieuwe bevragsprocedure op te starten.

2.2. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	een private partner die samen met de overheid de DBFM-vennootschap vormt. Langs overheidszijde participeert een dochtervennootschap van AGION en de Participatie Maatschappij Vlaanderen (hierna PMV, die eind 2016 werd vervangen door de Vlaamse Gemeenschap) in de DBFM-vennootschap. AGION en PMV participeren elk voor 50 % in het kapitaal van die dochtervennootschap.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	gegund

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	2 januari 2007
	Selectie	30 maart 2007
	Gunning	29 mei 2009
	Contractclose	10 juni 2010

///

ESR-toets	Ondanks meerdere positieve INR-adviezen is gebleken dat het DBFM-programma niet langer als ESR-neutraal werd beschouwd. Naar de mening van Eurostat droeg de Vlaamse overheid het merendeel van de financiële risico's van het project. Dit heeft ertoe geleid dat de uitgaven van de DBFM Scholen van Morgen dienden geconsolideerd te worden.
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	2 januari 2007	Op 2 januari 2007 gebeurde de publicatie van het aankondigingsbericht in het Bulletin der Aanbestedingen en op 3 januari 2007 in het Publicatieblad der Europese Gemeenschappen
	30 maart 2007	Op 30 maart 2007 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het unaniem aangenomen positief advies van de adviescommissie ter begeleiding van de inhaalbeweging inzake schoolinfrastructuur, waarbij de commissie instemt met het voorstel van AGION om de vier kandidaten te selecteren en toe te laten tot de volgende fase van de onderhandelingsprocedure en dus uit te nodigen tot het indienen van een offerte op basis van een bestek tweede fase. Hierdoor werd dus de aanbestedingsprocedure fase I (selectie van de kandidaten die dan worden uitgenodigd

		om een offerte in de dienen) gefinaliseerd.
	19 juli 2007	Op 19 juli 2007 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het bestek tweede fase voor de inhaalbeweging schoolinfrastructuur.
	17 december 2007	Het bestek tweede fase werd hierna overgemaakt aan de kandidaten en op 17 december 2007 werden de eerste offertes ontvangen.
	20 juni 2008	Ten gevolge van de beoordeling van de eerste offertes die werden ingediend, men heeft besloten om met de vier kandidaten naar de BAFO-fase te gaan. Op 20 juni werd het BAFO-bestek verstuurd naar de kandidaten en op 1 augustus 2008 heeft AGION de BAFO's ontvangen. Deze BAFO's van de kandidaten werden door de aanbestedende dienst geanalyseerd en beoordeeld en waar nodig werd ook nodig toelichting gevraagd aan de kandidaten.
	12 december 2008	Op 12 december 2008 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het voorstel van de aanbestedende dienst om Fortis aan te duiden als de voorkeurskandidaat.
	12 december 2008	Op 12 december 2008 besliste de Vlaamse Regering eveneens tot versnelde oprichting van de AGION-PMV dochter (School Invest nv). De taakstelling van School Invest nv als "gangmaker" werd door de Vlaamse regering op 12 december 2008 als volgt omschreven: "Parallel met de finale contractbesprekingen met de voorkeursbieder zou het nodige moeten gedaan worden – binnen de lopende bevragsingsprocedure – om een aantal voorbereidende werkzaamheden aan te vatten ten aanzien van een aantal projecten van de DBFM-investeringslijst." School Invest verricht voor de eerste projecten van de investeringslijst de voorbereidende werkzaamheden (tot en met de opmaak van het

		aanbestedingsdossier voor de werken) in samenspraak met de inrichtende machten. Afhankelijk van de reacties van de betrokken inrichtende machten zal dan telkens een voortraject kunnen worden afgewerkt dat dan nadien kan worden overgenomen door de uiteindelijk op te richten DBFM-vennootschap.
	29 mei 2009	Volgend op de contractbesprekingen, besliste de Vlaamse Regering op 29 mei 2009 om de opdracht inzake PPS Schoolgebouwen – DBFM programma Inhaalbeweging Schoolinfrastructuur Vlaanderen te gunnen aan Fortis. Tevens werd een mandaat toegekend aan de Minister bevoegd voor Onderwijs om de contracten te finaliseren en over te gaan tot contract close.
	28 augustus 2009	Op 28 augustus 2009 gebeurde de contract close, zijnde de ondertekening van de contractsdocumentatie, onder opschortende voorwaarde van financial close. In het licht van de financial close werden sedert september 2009 besprekingen gevoerd met Fortis, in aanwezigheid van de kandidaat financiers.
	26 maart 2010	Op 26 maart 2010 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de haar voorgelegde documenten in het kader van het DBFM programma Inhaalbeweging Schoolinfrastructuur Vlaanderen met het oog op financial close.
	10 juni 2010	Op 10 juni 2010 vond de financial close plaats en werden de verschillende documenten ondertekend door zowel de overheid als de private partners. Voor de overheid ondertekenden de heer Kris Peeters in zijn hoedanigheid van Minister-president, de heer Philippe Muyters

		in zijn hoedanigheid van minister bevoegd voor Financiën, Begroting, Werk en Ruimtelijke Ordening en Sport, en heer Pascal Smet in zijn hoedanigheid van minister bevoegd voor Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel. Er werden effectief informatie- en communicatie-acties opgestart na de oprichting van de DBFM-vennootschap. De inrichtende machten werden aangeschreven en uitgenodigd tot deelname aan het DBFM-programma. Naast overleg met de representatieve koepelorganisaties, het GO!, AGION en de Vlaamse Bouwmeester, werd ook gestart met de contacten met de inrichtende machten door individuele bezoeken waarbij duiding werd gegeven over het voorcontract en het programma
	Juni 2010	De DBFM-vennootschap "Scholen van Morgen" is opgericht en het programma werd dus effectief operationeel opgestart.
	Begin 2011	Begin 2011 werd door middel van een bericht op Schooldirect geplaatst en stelden zich een massa vrije inrichtende machten kandidaat om alsnog deel te kunnen nemen aan de DBFM-inhaalbeweging. De Vlaamse Regering bekrachtigde op 15 juli 2011 de selectie en rangschikking van de selectiecommissie.

2.3. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Fortis
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	<i>Zie actuele status</i>
Datum werkelijke beschikbaarheid	<i>Zie actuele status</i>

Verloop	- Op schema
Duiding	<i>Zie actuele status</i>

2.4. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	
----------------------------------	--

///

Risicoverdeling en risicomanagement

De DBFM-vennootschap is ertoe gehouden ten behoeve van de Inrichtende Machten, de uitvoering van het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de individuele Scholenbouwprojecten die het voorwerp uitmaken van het DBFM-programma in concurrentie te stellen overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Tevens dient de DBFM-vennootschap in te staan voor de coördinatie en het projectmanagement van het bouwproces van de Scholenbouwprojecten, met inbegrip van de opvolging van de bouw en het onderhoud. Met onderhoud wordt hier het eigenaarsonderhoud bedoeld; de verdere invulling hiervan zal gebeuren in het Individueel DBFM-contract.

De DBFM-vennootschap zal dus instaan voor de ter beschikkingstelling van deze schoolinfrastructuur aan de Inrichtende Machten gedurende 30 jaar in ruil voor een periodieke prestatiegebonden beschikbaarheidsvergoeding. De terbeschikkingstelling aan de Inrichtende Machten zal gebeuren op grond van het Individueel DBFM-contract.

Wat de voorziene sancties/maatregelen betreft kan het volgende worden gezegd. Er werden in het Individueel DBFM-contract maatregelen van ambtswege voorzien ten voordele van de inrichtende macht (eenzijdig verbreken, uitvoering in eigen beheer, sluiten van overeenkomsten voor rekening met derden), bij het in gebreke zijn van de vennootschap en dit na een overlegperiode. Niet in het minst speelt hier ook het betalingsmechanisme van het Individueel DBFM-contract waarbij de vennootschap het direct voelt als er een tekortkoming is in zijn prestaties (beschikbaarheidskortingen prestatiekortingen, een strafpuntenmechanisme voor tekortkomingen die niets te maken hebben met kwaliteit, verder wordt ook een benchmarkonderzoek voorzien dat mogelijk is om de vijf jaar om de instandhoudingskosten te onderzoeken.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

AGION zorgde voor aanwezigheid en actieve ondersteuning bij vermelde informatie- en communicatie-acties, alsook uiteraard bij de individuele contacten van de Afgevaardigd Bouwheer met de inrichtende machten.

De Afgevaardigd Bouwheer onderhoudt uiteraard ook contacten met alle betrokken actoren zoals de representatieve koepelorganisaties en het GO!, de Vlaams Bouwmeester en AGION.

Naast de intensieve en zeer frequente contacten tussen AGION, de toezichthouder en de Afgevaardigd Bouwheer, is er ook een structureel tweewekelijks overlegmoment voorzien tussen de Vlaams Bouwmeester, AGION en de Afgevaardigd Bouwheer.

AGION houdt de ontwikkelingen van de dossiers nauwgezet bij aan de hand van de contacten met de inrichtende machten en de informatie-uitwisseling tussen het agentschap en de Afgevaardigd Bouwheer.

Wijzigingen aan het contract

Datum	De langetermijnlening van NV Scholen van Morgen werd begin 2016 effectief geherfinancierd via NV School Invest waarbij de langetermijnlening werd overgedragen door BNP Paribas Fortis aan NV School Invest zodat School Invest de nieuwe kredietverstrekker werd onder de langetermijnlening.
	Eind 2016 werd PMV vervangen door de Vlaamse Gemeenschap als aandeelhouder in NV School Invest.
	Dankzij de BTW-verlaging op scholenbouw kwam in 2016 binnen het DBFM-investeringsprogramma Scholen van Morgen, ruimte vrij voor 17 extra schoolgebouwprojecten

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
<i>In 2017 werden er 3 Individuele DBFM-projecten ondertekend, en werden er 40 projecten volledig opgeleverd.</i>

///

B. Stand van zaken
<i>Op datum van 16 juli 2018 heeft de DBFM-vennootschap in totaal 182 voorcontracten afgesloten en 165 Individuele DBFM-contracten.</i>
<i>Operationele stand van zaken: 156 projecten in onderhoudsfase, 9 projecten in bouwfase, 17 projecten in ontwerpfase.</i>

///

C. Planning
<i>Er wordt voorzien om in 2018 en 2019 respectievelijk 3 en 14 Individuele DBFM-projecten te ondertekenen.</i>
<i>Volgens de planning zullen er in 2018 en 2019 respectievelijk 8 en 5 projecten volledig opgeleverd worden.</i>

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDU EEL PROJECT OF PROJECT	Contract close bereikt/ subsidie- besluit	Contractd atum	(verw acht) jaar van beschi	Jaar laatst e betali ng	ESR- NEUT RAAL	Percent age in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
---	---	-------------------	---	-------------------------------------	----------------------	--------------------------	------------------------------	-------------------------------------

EN	genomen ?	kbaar heid						
Scholen van Morgen	ja	01/06/10	2014	2052	neen	25% + 1 aandeel	40,25	Dochter- vennootschap AGION en Vlaamse Gemeenschap

	Bouwkost (excl. btw)	Studie-en ontwerpk osten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Intercalla ire intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerings bedrag excl btw	btw	Investerings bedrag incl btw	Beheers- en onderhouds kosten per jaar
Schol en van Morge n	1 162 774 396	230 860 771	4 496 134	1 418 131 301	113 045 653	1 531 176 954	20 445 926,15

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

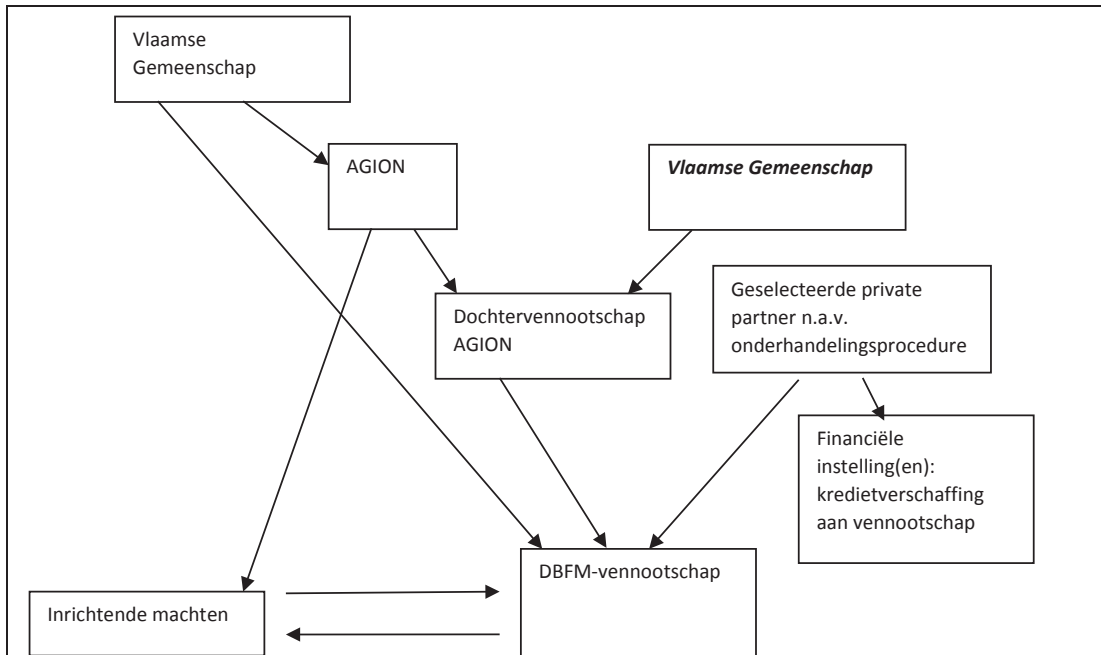
- Algemeen :

Er wordt een investeringvolume nagestreefd van circa 1,5 miljard euro (totaal te financieren volume over 30 jaar).

Aan de op te richten dochtervennootschap van het agentschap AGION worden financiële middelen verschaft ten belope van 25 miljoen euro. Deze middelen worden gefinancierd vanuit enerzijds de beschikbare middelen ingevolge valorisaties van de aandelen Gimv, en anderzijds via een kapitaalparticipatie van PMV ten belope van 12,5 miljoen euro.

De Vlaamse Regering besliste op 26 maart 2010 om de middelen ter beschikking te stellen aan de NV PMV en aan AGION, in een verhouding 50/50, met het oog op de verhoging van het maatschappelijk kapitaal van de NV School Invest met 15,25 miljoen €, met dien verstande dat 2,5 miljoen euro hiervan op een later ogenblik zal worden gestort in functie van de noodzaak.

Schematisch levert dit het volgende beeld op:



Van boven naar onder kan het schema als volgt worden gelezen:

De Vlaamse Gemeenschap voorziet AGION en PMV van de nodige financiële middelen om enerzijds een dochtervennootschap op te richten - waarin ook PMV voor 50% participeert – en anderzijds de DBFM-toelage te betalen.

De dochtervennootschap van AGION participeert ten belope van maximaal 40,25 miljoen euro in de op te richten DBFM-vennootschap; dit betekent 25 % + 1 aandeel.

Eind 2016 werd PMV vervangen door de Vlaamse Gemeenschap als aandeelhouder in NV School Invest.

De Vlaamse Gemeenschap is ook gemachtigd om een gemeenschapswaarborg te stellen aan de leningen aangegaan door de DBFM-vennootschap ter financiering van het DBFM-programma alsook aan de terugbetaling van het gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding voor het gesubsidieerd onderwijs dat ingevolge artikel 19 van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur niet in aanmerking komt voor een DBFM-toelage.

Door het decreet van 8 mei 2009 betreffende het onderwijs XIX, werd tevens voorzien in een herfinancieringsgarantie.

De DBFM-vennootschap vraagt een beschikbaarheidsvergoeding aan de inrichtende machten voor de terbeschikkingstelling van de schoolinfrastructuur. Deze zal op jaarbasis **122** miljoen euro bedragen, inclusief BTW. Er wordt door AGION een DBFM-toelage betaald op die beschikbaarheidsvergoeding met respect voor de gekende subsidiëringspercentages in de verschillende onderwijsnetten en –niveaus.

Met betrekking tot btw kan gemeld worden dat er op 22 april 2008 een ruling is bekomen aan

de Dienst Voorafgaande Beslissingen (DVB) over de btw-aspecten van de DBFM-overeenkomsten inzake het Scholenbouwprogramma.

- Bouwkost :

Door de specificiteit van dit DBFM-project, waarbij de uiteindelijk opgerichte DBFM-vennootschap niet (slechts) één infrastructureel project realiseert maar wel in contact zal treden en onderhandelen met de scholen wiens scholenbouwproject opgenomen is in de investeringslijst en waarbij onverkort de autonomie van de scholen gerespecteerd wordt om al of niet een individueel DBFM-contract te sluiten, is het op dit moment niet mogelijk om hier een concrete allesomvattende bouwkost op te geven.

Bij het bouwen van de verschillende individuele scholenbouwprojecten zal steeds opnieuw de concurrentie ten volle spelen overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten en zal op die manier een zo gunstig mogelijke prijs worden bekomen.

Daarenboven dient er op gewezen te worden dat de DBFM-vennootschap sowieso gehouden is om de vastgestelde fysische en financiële normen voor schoolgebouwen te hanteren. Tot slot zal de DBFM-vennootschap gestimuleerd worden om zo prijsefficiënt mogelijk te bouwen.

- Financieringskost :

De financieringskost zal deel uitmaken van de uiteindelijk te betalen beschikbaarheidvergoeding.

- Andere kosten:

De studie- en begeleidingskosten voor de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur bedragen 3.044.839,6 euro (excl. BTW), waarvan circa 1.952.247,89 euro voor de juridische ondersteuning en circa 1.092.591,71 euro voor financieel-technische ondersteuning. In het kader van de bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en PMV en haar rol en betrokkenheid in de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur verlopen deze studie- en begeleidingsactiviteiten via PMV. Gelet op de eigenheid van de onderwijssector heeft de Vlaamse Regering en de decreetgever eveneens geoordeeld om het Vlaams Secretariaat van het Katholiek Onderwijs (VSKO), het Onderwijssecretariaat van de Steden en Gemeenten (OVSG) en het GO! subsidies te geven om hun inrichtende machten te informeren en te begeleiden bij de uitvoering van de DBFM-inhaalbeweging (artikel 40-43 van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur).

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid	Begrotingsartikel (s)
Scholen van Morgen	70 666,09	81 402,23	85 814,78	88 443,14	93 694,22	101 902,82	103 828,97	Art. 14 decreet 18 dec 2009
Geclosede projecten	70 666,09	81 402,23	85 814,78	88 651,82	93 694,22	101 902,82	103 828,97	
Niet geclosede projecten	-	-	-	-	-	-	-	

Totaal	70 666,09	81 402,23	85 814,78	88 651,82	93 694,22	101 902,82	103 828, 97
---------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	-------------------	--------------------

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Overeenkomstig artikel 14 van het Decreet van 18 december 2009 houdende bepalingen tot begeleiding van de derde aanpassing van de begroting 2009 is AGION er o.a. toe gemachtigd om voor de terbeschikkingstelling van schoolinfrastructuur in het kader van het DBFM-programma, zoals bedoeld in artikel 2, 3° van het Decreet, gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn bedoeld in artikel 2, 9° van het Decreet, verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 100 miljoen euro per jaar. Het als objectief vooropgestelde investeringsvolume zal desgevallend in functie van deze budgettaire limiet van 100 miljoen € worden bijgesteld.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

De structuur van deze DBFM laat toe dat de overheid de voorziene budgetten onder controle kan houden. De afsluiting van de individuele DBFM-contracten gebeurt immers geleidelijk en doordat AGION elk individueel DBFM-contract dient goed te keuren kan er tijdens de loop van het project over gewaakt worden dat de door de decreetgever gestelde budgettaire grens niet wordt overschreden (cfr. artikel 14 van het decreet van 18 december 2009 houdende bepalingen tot begeleiding van de derde aanpassing van de begroting 2009).

Om de financiële impact voor de Vlaamse overheid en de inrichtende machten te drukken is voorzien dat de Vlaamse Gemeenschap gemachtigd is om een gemeenschapswaarborg te stellen aan de leningen aangegaan door de DBFM-vennootschap ter financiering van het DBFM-programma alsook aan de terugbetaling van het gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding voor het gesubsidieerd onderwijs dat ingevolge artikel 19 van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur niet in aanmerking komt voor een DBFM-toelage.

Aangezien het de bedoeling is dat de DBFM-vennootschap zich in belangrijke mate met vreemd vermogen kan financieren en dat de kostprijs van het vreemd vermogen zoals reeds gezegd zoveel mogelijk gedrukt zou worden is ter zake in een gemeenschapswaarborg voorzien (cfr. artikel 14, §3 van het decreet van 18 december 2009 houdende bepalingen tot begeleiding van de derde aanpassing van de begroting 2009).

In uitvoering van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur, is het Besluit van de Vlaamse Regering van 2 april 2010 betreffende de waarborgen in het kader van de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur Vlaanderen het vigerend reglementair kader.

Wat de risico-verdeling betreft werd er een gedetailleerde kaderovereenkomst met de DBFM-vennootschap afgesloten waarbij de rechten en plichten van de vennootschap exact werden vastgelegd. Daarbij is onder meer voorzien dat het zgn. bouw- en

beschikbaarheidsrisico bij de vennootschap wordt gelegd. Het risico op overschrijdingen van de geraamde bouw- en onderhoudskost van de projecten ligt derhalve bij de vennootschap.

De maximum te betalen beschikbaarheidsvergoeding is determinerend voor het aantal investeringen.

8b. Projects specifieke DBFM - Scholenbouw

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 8b		Projectspecifieke DBFM - Scholenbouw				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	Projectfase			Looptijd (geclosed)
Publiek vastgoed		€ -	Vorbereidingsfase			30j
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Uitgangspunt vormt het opzetten van kleinere, vereenvoudigde en meer projectspecifieke DBFM-operaties waarbij lessen getrokken worden uit de ervaringen opgedaan in het huidige DBFM-programma Scholen van Morgen.						
Na een oproep dienen de inrichtende machten een aanvraag in om in aanmerking te komen voor het projectspecifiek DBFM-programma. In het kader van de aanvraag diende een inrichtende macht ervoor te opteren ofwel één scholenbouwproject te realiseren, ofwel in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren, ofwel met meerdere inrichtende machten samen één scholenbouwproject of in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Onderwijs
Bevoegde minister:	Hilde Crevits
Entiteit:	AGION
Projectleiding:	AGION
Andere betrokken overheidsentite	

it(en)	
Wettelijke basis:	Wettelijke basis: het decreet van 25 november 2016 betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten (publicatie: BS, 10 januari 2017)
Datum bijwerking projectfiche:	<i>9 september 2018</i>
Auteur projectfiche:	Nick Spriet, Adviseur algemene en juridische coördinatie bij AGION

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipteerd?
De wachtlijsten en de historische onderhoudsachterstand in de scholenbouw zijn algemeen gekend. Over alle onderwijsnetten heen, heeft het onderwijs behoefte aan enkele miljarden euro aan bijkomende subsidies voor schoolinfrastructuur. Het belang van schoolinfrastructuur is aangegeven in zowel het Vlaams Regeerakkoord 2014 - 2019 als in de beleidsnota Onderwijs 2014-2019. Daarbij werd in het Vlaams Regeerakkoord geopteerd voor het benutten van alternatieve mogelijkheden – voor zover haalbaar, wenselijk en rekening houdend met hun ESR-impact op de schuldgraad en juridische eenvoud. De conceptnota Masterplan Scholenbouw, die op 17 juli 2015 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, vermeldt onder de doelstelling “Alternatieve financieringsbronnen aanboren”, het opzetten van nieuwe projectspecifieke DBFM-operaties. Alternatieve financiering zal in de toekomst noodzakelijk blijven in scholenbouw gelet op de beschikbare overheidsmiddelen. Bijkomende inspanningen via alternatieve financiering dringen zich dan ook op. In dat kader werd het decreet van 25 november 2016 betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goedgekeurd (publicatie: BS, 10 januari 2017) (hierna genoemd “het decreet”). Het programma is van toepassing op de instellingen voor gewoon en buitengewoon basis- en secundair onderwijs, op het volwassenenonderwijs en op de internaten en de centra voor leerlingenbegeleiding.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
Uitgangspunt vormt het opzetten van kleinere, vereenvoudigde en meer projectspecifieke DBFM-operaties waarbij lessen getrokken worden uit de ervaringen opgedaan in het huidige DBFM-programma Scholen van Morgen. Na een oproep dienen de inrichtende machten een aanvraag in om in aanmerking te komen voor het projectspecifiek DBFM-programma. In het kader van de aanvraag diende een inrichtende macht ervoor te opteren ofwel één scholenbouwproject te realiseren, ofwel in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren, ofwel met meerdere inrichtende machten samen één scholenbouwproject of in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren.

De aanvragen worden beoordeeld op grond van de decretaal bepaalde selectiecriteria.

Op 29 september 2017 werden door de Vlaamse Regering, op grond van het advies van AGION en op basis van het advies van het GO!, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.

In het kader van de ESR-neutraliteit van deze operatie opgemerkt worden dat het wordt uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen nemen in de projectvennootschappen of haar financiële verbintenissen waarborgen. Aldus is het vanuit het ESR-oogpunt duidelijk dat enkel private vennootschappen worden beoogd die geen deel uitmaken van de overheidssector.

De inhaalbeweging Scholen van Morgen betreft één globaal programma waarbij één uitvoerder werd aangeduid door de overheid die verantwoordelijk is voor de realisatie van 182 scholenbouwprojecten. De invalshoek van voorliggend project is om verschillende meer projectspecifieke en kleinere programma's van de rechtstreeks betrokken inrichtende machten mogelijk te maken.

De betrokkenheid van de inrichtende machten wordt daarom van bij de start van de aanbestedingsprocedure mogelijk gemaakt. Anders dan in het DBFM-programma Scholen van Morgen gaat voorliggende concept er namelijk vanuit dat de inrichtende machten zelf verantwoordelijk zijn voor het voeren van de procedure die moet leiden tot de aanduiding van een private partij die belast wordt met de uitvoering van een projectspecifiek DBFM-programma. De inrichtende machten kunnen hierbij op ondersteuning rekenen van een projectbureau en het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION).

Eén of meer inrichtende machten plaatsen het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van één of meer schoolprojecten (gedurende 30 jaar) in de markt en laten de concurrentie spelen op basis van de geboden prijzen gedurende de ganse levensduur van het project ('life cycle cost'). Hiertegenover staat het betalen van een periodieke prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding (eveneens gedurende 30 jaar) vanaf de voorlopige oplevering van het project, waarvan een gedeelte wordt gedekt door een DBFM-toelage. Na 30 jaar zouden de opdrachtgevers automatisch en kosteloos eigenaar worden van de infrastructuur.

Het programma is van toepassing op de instellingen voor gewoon en buitengewoon basis- en secundair onderwijs, op het volwassenenonderwijs en op de internaten en de centra voor leerlingenbegeleiding.

In tegenstelling tot het DBFM-programma Scholen van Morgen wordt afgezien van de verplichting van de inrichtende macht om een zakelijk recht te verstrekken aan de projectvennootschap gedurende de termijn van de DBFM-overeenkomst. Het wordt op zich niet uitgesloten, maar er wordt voor geopteerd om hier geen verplichting meer van te maken.

De overige centrale aspecten van de DBFM-aanpak blijven behouden. Eén of meer inrichtende machten plaatsen het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van één of meer schoolprojecten (gedurende 30 jaar) in de markt en laten de concurrentie spelen op basis van de geboden prijzen gedurende de ganse levensduur van het project ('life cycle cost').

Tijdens de dertigjarige beschikbaarheidsperiode betalen de schoolbesturen aan de projectvennootschap een beschikbaarheidsvergoeding waarvoor ze een DBFM-toelage krijgen

van de Vlaamse Overheid.

De DBFM-toelage wordt berekend als een percentage van de beschikbaarheidsvergoeding. De DBFM-toelage bedraagt 81,5% voor de instellingen van het gewoon en buitengewoon basisonderwijs in het gesubsidieerd onderwijs en 71,5% voor de instellingen van andere onderwijsniveaus, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding. Deze percentages worden verhoogd derwijze dat de daadwerkelijk verschuldigde onderhoudscomponent in de beschikbaarheidsvergoeding aan 90% wordt betoelaagd. De DBFM-toelage bedraagt 100% voor de instellingen, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding in het Gemeenschapsonderwijs.

Op het einde van de DBFM-overeenkomst wordt de schoolinfrastructuur kosteloos overgedragen aan de inrichtende macht.

Het projectbureau ondersteunt AGION bij de voorbereiding van de ingediende aanvragen. AGION en het projectbureau ondersteunen de inrichtende machten in de overheidsopdrachtenprocedure voor het aanduiden van de private partner. Zo zal AGION de nodige type-opdrachtdocumenten opmaken, waaronder een model van DBFM-overeenkomst.

De DBFM-overeenkomst zal slechts kunnen afgesloten worden na het doorlopen van een gunningsprocedure overeenkomstig de van toepassing zijnde wetgeving overheidsopdrachten. In het geval van een projectcluster waarbij verschillende inrichtende machten betrokken zijn wordt gebruik gemaakt van een samengevoegde opdracht. In voorkomend geval sluit elk van de betrokken inrichtende machten een DBFM-overeenkomst af en kan elk van hen een DBFM-toelage bekomen.

AGION ondersteunt de inrichtende machten voorafgaand aan, tijdens en na het sluiten van een DBFM-overeenkomst.

Zoals reeds is vermeld zal AGION, ondersteund door een projectbureau, instaan voor de begeleiding van de inrichtende machten bij hun overheidsopdracht. Deze ondersteuning is niet beperkt tot de voorafgaande fase. Aangezien ook de projectspecifieke DBFM projecten een belangrijk langdurig financieel engagement veronderstellen van overheidswege is het noodzakelijk dat de inrichtende machten hierbij ook ondersteund en gecontroleerd worden door AGION en dit ook tijdens en na het sluiten van de DBFM-overeenkomst.

In het licht van de begeleiding van de overheidsopdrachten van de inrichtende machten stelt AGION onder meer type-opdrachtdocumenten op waaronder een bindend model van DBFM-overeenkomst.

AGION dient er met name op toe te zien dat de inrichtende machten bij het in de markt plaatsen van hun bundel de type-opdrachtdocumenten hanteren die voorafgaandelijk het fiat hebben gekregen van de statistische instanties met het oog op de bevestiging van de ESR-neutraliteit.

///

C. Stappen in de besluitvorming

- In uitvoering van de beleidsnota Onderwijs 2014-2019 en de conceptnota Masterplan Scholenbouw werd op 17 juli 2015 de nota Alternatieve financiering van bijkomende schoolinfrastructuur: projectspecifieke DBFM-operaties goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
- Het noodzakelijke decretale kader werd voorbereid door AGION en vervolgens door

de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 25 maart 2016;

- Het advies van Eurostat werd verkregen op 11 juli 2016;
- Op 16 september 2016 werd het ontwerp van decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Op 27 september 2016 werd dit decreet ingediend in het Vlaams Parlement;
- Op 25 november 2016 werd het nieuwe DBFM-decreet bekrachtigd en afgekondigd. Op 10 januari 2017 verscheen het decreet in het Belgisch Staatsblad.
- AGION wordt er decretaal toe gemachtigd om in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 22,5 miljoen euro per jaar.
- De Vlaamse Regering besliste op 29 september 2017 een verhoging van de decretale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.
- Op 16 december 2016 heeft de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit (BVR) goedgekeurd voor de oprichting (en de wijze van samenstelling) van het Projectbureau dat AGION zal ondersteunen zoals decretaal voorzien. Het Projectbureau is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten (VGO, OGO en GO!), de Vlaamse Regering en deskundigen die ervaring hebben in schoolinfrastructuur of publiek-private samenwerking (PPS)
- AGION wordt er decretaal toe gemachtigd om in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 22,5 miljoen euro per jaar.
- De Vlaamse Regering besliste op 29 september 2017 een verhoging van de decretale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Bij Scholen van Morgen staat één enkele private partner in voor de realisatie van het hele programma, dat bestaat uit een groot aantal potentieel geïnteresseerde scholen. De financiële markt en de pps-context waren toen nog anders. Toen ging men ervan uit dat alleen een heel groot pps-project de belangstelling zou wekken van de private partijen. Ondertussen is de kritische drempel voor de omvang van de pps-projecten gezakt. Bovendien hebben de private en de publieke sector ook meer ervaring opgedaan met dergelijke DBFM-projecten.

Uitgangspunt vormt dan ook het opzetten van kleinere, vereenvoudigde en meer projectspecifieke DBFM-operaties zoals vermeld in de beleidsnota Onderwijs 2014-2019 waarbij lering getrokken wordt uit de verschillende ervaringen opgedaan in het huidige DBFM-programma 'Scholen van Morgen'.

In deze context dient men dan ook het nieuwe DBFM-programma te situeren waarbij projecten en clusters van scholenbouwprojecten werden vooropgesteld van bij voorkeur 40 á 50 miljoen euro met een minimum van 20 miljoen euro. Binnen een cluster werden projecten met een minimale schoolbouwoppervlakte van 2.000 m² vooropgesteld omwille van de PPS -waardigheid van elke individueel kandidaat-DBFM-schoolbouwproject en van de DBFM-cluster in zijn geheel. De ervaringen uit het lopende DBFM-programma 'Scholen van Morgen' leren ons dat het niet evident is om kleinere schoolbouwprojecten kostenefficiënt aan te besteden binnen de gekende DBFM-formule.

In het voorliggende concept is in het kader van de ESR-neutraliteit uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen nemen in de projectvennootschappen of haar financiële verbintenissen waarborgen.

Zoals reeds gezegd gaat anders dan in het DBFM-programma Scholen van Morgen het voorliggende concept er vanuit dat de inrichtende machten zelf verantwoordelijk zijn voor het voeren van de procedure die moet leiden tot de aanduiding van een private partij die belast wordt met de uitvoering van een projectspecifiek DBFM-programma. De inrichtende machten kunnen hierbij op ondersteuning rekenen vanuit de Vlaamse overheid. Als de inrichtende machten dit wensen kan AGION optreden als opdrachtcentrale voor de inrichtende machten om een selectie uit te voeren van geïnteresseerde consortia die over de noodzakelijke basiscompetenties beschikken waarop de inrichtende machten dan vervolgens een beroep kunnen doen in het kader van hun overheidsopdracht.

B. Data voorbereidingsfase	5 maart 2017	de oproep werd gelanceerd voor de inrichtende machten om een aanvraag in te dienen. Er werden 52 projectdossiers ingediend, goed voor circa 300.000 m² aan gebouwoppervlakte en een totale geraamde investeringskost meer dan 600 miljoen euro (incl. BTW). Er zijn 9 projecten die individueel werden ingediend en 12 kandidaat-clusters met 2 of meer projectdossiers. Vanuit alle Vlaamse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er kandidaat-dossiers ingediend
	29 september 2017	Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via het projectspecifieke DBFM-programma een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.

2.2. Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen
---	--

	bouwen.		
	Voor het vrij gesubsidieerd onderwijs:		
		# projecten	Totale geraamde investeringskost
	Cluster Broeders van Liefde	4	€ 73 349 009,98
	Cluster Wingene-Poperinge-Maldegem	3	€ 35 554 951,32
	Cluster KOBA 1	7	€ 57 927 838,77
	Cluster SMI-ARKO	2	€ 37 913 166,70
	Sint-Maartensscholen Ieper	1	€ 43 286 838,40
	Ignatiuscholen Brussel	1	€ 25 307 684,44
	Hoger Technisch Instituut Sint-Antonius Gent	1	€ 20 977 467,84
	Scholengemeenschap Lanaken	1	€ 26 533 021,97
	Katholiek Onderwijs Gent Agglomeratie	1	€ 31 302 926,25
	Deze 9 aanvragen – 4 projectclusters en 5 individuele projecten – omvatten 21 projecten met een totale geraamde oppervlakte van 170 165m ² en een totale geraamde investeringskost van 352.152.905,67 miljoen euro.		
Voor het officieel gesubsidieerd onderwijs:			
	# projecten	Totale geraamde investeringskost	
Cluster Gent-Ninove	3	€ 22 534 608,69	
Cluster Antwerpen-Brecht	3	€ 45 379 901,96	
Gemeentelijke lagere school Wijnegem (*)	1	€ 9 685 007,03	
(*) opgenomen met het GO!-project in de cluster GO!1			
Deze 3 aanvragen – 2 projectclusters en 1 individueel project – omvatten 7 projecten met een totale geraamde oppervlakte van 37 029 m ² en een totale geraamde investeringskost van 77 599 517,68 euro.			
Voor het Gemeenschapsonderwijs:			
- Kleuterschool 't Notendopje te Wijnegem			
- Campus Zandpoort te Mechelen			
- Campus Alicebourg,te Lanaken			
- BuO De Brug en BS De Krekel, Haaltert			
- Basisschool De Croly, Ronse			
- Basisschool Voskenslaan te Gent			
- Basisschool Kiliaan te Duffel			
- BuSO en BuBaO de 3master te Kasterlee			
- Campus Leopoldsburg te Leopoldsburg			
- Basisschool De Regenboog te Ertvelde			

	- Basisschool De Smiskens, Turnhout - MS Groenhove te Waregem - Basisschool Reynaert te Kruibeke Daarnaast gaat de Vlaamse Regering akkoord met een aanvulling door het Gemeenschapsonderwijs van bijkomende oppervlakte derwijze dat de totale omvang van de projecten GO! maximaal 47.297 m² bedraagt. Het project basisschool het klavertje vier te Knesselare werd daartoe toegevoegd aan het programma. Deze 14 GO! projecten – behorende tot 2 projectclusters - hebben een totale geraamde oppervlakte van 44.914 m² en een totale geraamde investeringskost van 93 100 545,53 euro.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	De selectie van de private partners zal gebeuren via een mededingingsprocedure met bekendmaking. Per cluster wordt een afzonderlijke procedure gevoerd waarbij door de schoolbesturen een mandaat kan worden gegeven aan AGION om als aankoopcentrale op te treden voor wat betreft de selectiefase van de procedure.
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	De type-opdrachtdocumenten werden opgemaakt of zijn in de fase van eindredactie. In juni 2018 werd de selectiefase van de eerste cluster (cluster Wingene-Poperinge-Maldegem) gepubliceerd met mandaat voor AGION.

///

2.3. Operationele fase

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Hierbij kan in eerste instantie verwezen worden naar wat hoger werd vermeld: het wordt decretaal uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen kunnen nemen in de projectvennootschap of haar financiële verbintenissen waarborgen. Aldus is het vanuit het ESR-oogpunt duidelijk dat enkel private vennootschappen worden beoogd die geen deel uitmaken van de overheidssector.

De toelagen op de prestatie gebonden beschikbaarheidsvergoeding gedurende 30 jaar worden in hoofdzaak bepaald door de kostprijzen na aanbesteding en de rentevoeten bij ondertekening van de individuele DBFM-contracten. Deze parameters zijn op dit moment nog niet gekend.

Met betrekking tot de ESR-neutraliteit en het inwinnen van advies bij Eurostat kan opgemerkt worden dat op basis van de beschikbare informatie en het ontwerp van individuele DBFM-overeenkomst die werd bezorgd aan Eurostat, Eurostat een positief advies heeft gegeven. Het concept van projectspecifieke DBFM-operaties zoals voorgelegd aan Eurostat is dus ESR-neutraal bevonden.

In de type-DBFM overeenkomst worden de nodige sancties en maatregelen voorzien voor de gepaste risicoverdeling vanuit het ESR-oogpunt.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

AGION zorgt voor de voorbereiding en de verdere opvolging zoals decretaal bepaald. Dit houdt ook een ondersteuning in voorafgaand aan, tijdens en na het afsluiten van een DBFM-overeenkomst.

Daarenboven werd een projectbureau opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de onderwijsnetten, de Vlaamse Overheid en deskundigen m.b.t. schoolinfrastructuur of publiek-private-samenwerking. Het projectbureau ondersteunt AGION zoals decretaal omschreven.

Zoals hoger vermeld zal per projectcluster of desgevallend individueel project, een private partner worden aangeduid overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Vervolgens zal per project een DBFM-overeenkomst worden afgesloten tussen de projectvennootschap en de inrichtende macht.

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

*De type-opdrachtdocumenten (o.a. generieke outputspecificaties, selectieleidraad, gunningsleidraad en model DBFM-overeenkomst) werden opgemaakt.
De aanbestedingsfase van de clusters wordt voorbereid (o.a. opmaak van clusterspecifieke clusterovereenkomst/mandaat en selectieleidraad).*

///

B. Stand van zaken

Eind juni 2018 werd de selectiefase van de eerste cluster (cluster Wingene-Poperinge-Maldegem) gepubliceerd door AGION.

///

C. Planning

*Finaliseren van de type-opdrachtdocumenten.
Cluster Wingene-Poperinge-Maldegem: beoordeling van de aanvragen tot deelneming met oog op opstellen van lijst van geselecteerde kandidaten, opmaak van finale opdrachtdocumenten en opstart van de gunningsfase.
In 2018 worden volgens de actuele planning nog enkele clusters gepubliceerd voor wat de selectiefase betreft na opmaak van de clusterspecifieke opdrachtdocumenten.*

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN		Contract close bereikt/subsidiebe sluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAAL
(Deel)Project (1)	Project-specifieke DBFM - Scholenbouw	neen		2021		ja

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Het wordt decretaal uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen kunnen nemen in de projectvennootschap of haar financiële verbintenissen waarborgen. Aldus is het vanuit ESR-oogpunt duidelijk dat enkel private vennootschappen worden beoogd die geen deel uitmaken van de overheidssector.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid	Begrotings artikel(s)
Projectspecifieke DBFM - Scholenbouw	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

De toelagen op de prestatie gebonden beschikbaarheidsvergoeding gedurende 30 jaar worden in hoofdzaak bepaald door de kostprijzen na aanbesteding en de rentevoeten bij ondertekening van de individuele DBFM-contracten. Deze parameters zijn op dit moment vanzelfsprekend nog niet gekend.

Artikel 15 van het decreet bepaalt dat AGION er toe wordt gemachtigd om in het kader van het

projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 22,5 miljoen euro per jaar.

Zoals eerder vermeld besliste de Vlaamse Regering op 29 september 2017 een verhoging van de decretale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waARBorgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Zoals gekend zal AGION ertoe gemachtigd worden om in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 36,5 miljoen euro per jaar.

De toelagen op de prestatie gebonden beschikbaarheidsvergoeding gedurende 30 jaar worden in hoofdzaak bepaald door de kostprijzen na aanbesteding en de rentevoeten bij ondertekening van de individuele DBFM-contracten. Deze parameters zijn op dit moment nog niet gekend.

De aanbestedingsprocedures voor de clusters en desgevallend de individuele projecten zullen niet allen tegelijk worden opgestart maar zal gefaseerd verlopen. Op die manier kan men ook de beschikbaarheidsvergoedingen monitoren, en bijgevolg ook de beschikbaarheidstoelage die ermee gepaard gaat.

Het decreet voorziet in de mogelijkheid dat aan de inrichtende macht een gemeenschapswaARBorg zou kunnen worden verstrekt tot waarborg voor het eigen aandeel in de beschikbaarheidsvergoeding. Er is geen gemeenschapswaARBorg mogelijk voor de financiële verbintenissen van de projectvennootschappen.

9. Vipa Alternatieve financiering

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 9		VIPA WOONZORGCENTRA				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed) 2034
Infrastructuur		€ 4 690 000 000	Deels Off Balance	Exploitatiefase		
Programma						
Subsidie						
Omschrijving van het project						
Een alternatief systeem werd ontwikkeld voor de financiering van de infrastructuur in de sector van de verzorgingsinstellingen, namelijk deze van de ziekenhuizen, de ouderen- en thuiszorgvoorzieningen en deze van de voorzieningen voor de sociale integratie van personen met een handicap. Op 1 juli 2011 is het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2011 in werking getreden. Dit besluit maakte publiek private samenwerking (PPS) binnen het VIPA-toepassingsgebied concreet mogelijk en geeft zo uitvoering aan het decreet van 12 februari 2010 tot wijziging van het VIPA-decreet van 23 februari 1994.De analyse van Eurostat en het INR met betrekking tot PPS en alternatieve financiering is verscherpt. Aan het VIPA deelde het INR mee dat op basis van het ESR2010 het systeem van het VIPA niet voldoet aan de voorwaarden om te verantwoorden dat een jaarlijkse aanrekening plaatsvindt op het moment dat de gebruikstoelage wordt betaald en dat de registratie van de investeringsbijdrage in de overheidsrekening in zijn geheel dient te gebeuren op het moment dat aan de voorwaarden wordt voldaan om de eerste keer de investeringsbijdrage toe te kennen . In beide gevallen kunnen de begrotingsconsequenties dus niet meer worden uitgesteld tot de ingebruikneming van de infrastructuur en de daaraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen. Door de gewijzigde aanrekeningsregels van de gebruikstoelagen besliste de Vlaamse Regering dat voorzieningen onder bepaalde voorwaarden konden instappen in het systeem van de éénmalige subsidiebetaling van de alternatieve investeringssubsidies. De Vlaamse Regering keurde op 11 september 2015 het besluit m.b.t. de éénmalige subsidiebetaling definitief goed. Hierop tekenden verschillende voorzieningen in 2015-2017 in. De totale beschikbaarheidsvergoedingen op kruissnelheid dalen hierdoor van 209.282.809 euro naar 164.184.203,06 euro. Na 2014 werden er geen nieuwe principiële akkoorden meer toegekend en krijgen woonzorgcentra voor nieuwe of vernieuwde woongelegenheden 5 euro per verblijfsdag. De forfaits dienen in functie te staan van het gebruik en ten goede te komen van de bewoners en in mindering gebracht te worden op de dagprijs. De voorzieningen dienen hun dagprijs daarom steeds te onderwerpen aan de prijzencontrole van het agentschap zorg en gezondheid. De forfaits worden onbeperkt in de tijd uitbetaald, zolang de woongelegenheden voldoen aan de infrastructuurnormen. Deze forfaits kunnen worden beschouwd als een rechtstreekse tegemoetkoming in de zorgspecifieke woon- en leefkosten van de bewoner in een woonzorgcentrum en houden in dat opzicht geen rechtstreeks verband met investeringen onder privaat publieke samenwerking. Vandaar kunnen die als pure zorgsubsidie worden beschouwd en wordt hierover niet verder gerapporteerd.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 164 184	€ 164 184	€ 164 184	€ 164 184	€ 164 184	€ 164 184	€164 184

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Welzijn
Bevoegde minister:	Jo Vandeuren
Entiteit:	<i>Welzijn, Volksgezondheid en Gezin</i>
Projectleiding:	geen, zijn louter subsidies aan rechtspersonen binnen de welzijns- en zorgsector
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	nvt
Wettelijke basis:	- Besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 2017 tot wijziging van verschillende besluiten, wat betreft de invoering van de infrastructuursubsidies voor woonzorgcentra en centra voor kortverblijf - Bijlage XVII bij het besluit van de Vlaamse Regering van 17 maart 2017 tot wijziging van verschillende besluiten, wat betreft de invoering van de infrastructuursubsidies voor woonzorgcentra en centra voor kortverblijf - Besluit van de Vlaamse Regering van 15 september 2017 tot wijziging van bijlage XVII bij het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 betreffende de programmatie, de erkenningsvoorwaarden en de subsidieregeling voor woonzorgvoorzieningen en verenigingen van gebruikers en mantelzorgers - Ministerieel Besluit houdende bepaling van de prioriteitscriteria voor de toekenning van infrastructuursubsidies aan woonzorgcentra en centra voor kortverblijf
Datum bijwerking projectfiche:	23/10/2017
Auteur projectfiche:	<i>Nico Vermeiren, nico.vermeiren@wvg.vlaanderen.be, 02/553.08.31</i>

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
De analyse van Eurostat en het INR met betrekking tot PPS en alternatieve financiering is verscherpt. Aan het VIPA deelde het INR mee dat op basis van het ESR2010 het systeem van het VIPA niet voldoet aan de voorwaarden om te verantwoorden dat een jaarlijkse aanrekening plaatsvindt op het moment dat de gebruikstoelage wordt betaald en dat de registratie van de investeringsbijdrage in de overheidsrekening in zijn geheel dient te gebeuren op het moment dat aan de voorwaarden wordt voldaan om de eerste keer de investeringsbijdrage toe te kennen. In beide gevallen kunnen de begrotingsconsequenties dus niet meer worden uitgesteld tot de ingebruikneming van de infrastructuur en de daaraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
Binnen de ouderenzorg zijn er nog bijkomende investeringsnoden die bijkomende financiering vereisen. Om de gespreide aanrekening van de forfaits te kunnen garanderen, werd een financieringssysteem uitgewerkt, onbeperkt in de tijd en gelinkt aan de bezettingsgraad. Woonzorgcentra en centra voor kortverblijf krijgen 5 euro per verblijfsdag voor een fundamentele infrastructuurinvestering in erkende woongelegenheden. Dit bedrag dient ter

afdekking van de zorgcomponent van de infrastructuurinvestering.
De forfaits dienen in functie te staan van het gebruik en ten goede te komen van de bewoners. Het forfait wordt dan ook gecorrigeerd voor de bezettingsgraad en dient in mindering gebracht te worden op de factuur aan de bewoners. De voorzieningen dienen hun dagprijs daarom steeds te onderwerpen aan de prijzencontrole van het agentschap zorg en gezondheid.
De forfaits worden onbeperkt in de tijd uitbetaald, zolang de woongelegenheden voldoen aan de infrastructuurnormen.

De voorzieningen kunnen hun aanvraag voor het infrastructuurforfait indienen na een oproep van de minister. Hierbij kunnen ze de geplande in gebruik te nemen of reeds in gebruik genomen (periode 2016-17) woongelegenheden in een bepaald kwartaal en jaar opgeven.
Bij de inplanning wordt gekeken of een voorziening uiterlijk op 31/12/2014 een ontvankelijke, maar niet gehonoreerde aanvraag voor alternatieve subsidies had ingediend (= resolutielijst). Die voorzieningen op die resolutielijst hebben bij de inplanning steeds voorrang op de andere voorzieningen.

///

C. Stappen in de besluitvorming

De meeste beleidsbeslissingen zijn achter de rug, behoudens een aantal kleinere technische uitwerkingen via een Ministerieel Besluit.

2. OPERATIONEEL (Per individueel project of programma indien gelijk)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

De VIPA-expertencommissie formuleerde in haar finaal rapport van mei 2005 een aantal concrete aanbevelingen rond mogelijke vormen van projectfinanciering, waarbij o.m. de infrastructuurontwikkeling op het gezondheids- en welzijnsvlak als beleidsinstrument behouden blijft. Meerdere alternatieven die de commissie voorstelde werden overwogen. Het voorliggend alternatieve financieringssysteem bleek het snelst tot resultaten te leiden.

Het systeem komt erop neer dat, in plaats van een directe financiële tegemoetkoming aan de initiatiefnemers tijdens de realisatieperiode van hun projecten, geopteerd wordt voor een spreiding over een periode die in relatie staat met de economische levensduur van de investeringen. Het gaat m.a.w. om een jaarlijkse gebruikstoelage, evenwel gekoppeld aan voorwaarden die kunnen aangepast worden in de tijd. Deze voorwaardelijkheid is cruciaal voor de ESR-neutraliteit. Door de in de tijd gespreide uitbetaling kunnen met de beschikbare middelen meer initiatieven opgestart worden.

De analyse van Eurostat en het INR met betrekking tot PPS en alternatieve financiering is verscherpt. Aan het VIPA deelde het INR mee dat op basis van het ESR2010 het systeem van het VIPA niet voldoet aan de voorwaarden om te verantwoorden dat een jaarlijkse aanrekening plaatsvindt op het moment dat de gebruikstoelage wordt betaald en dat de registratie van de investeringsbijdrage in de overheidsrekening in zijn geheel dient te gebeuren op het moment dat aan de voorwaarden wordt voldaan om de eerste keer de investeringsbijdrage toe te kennen. In beide gevallen konden de begrotingsconsequenties dus niet meer worden uitgesteld tot de ingebruikneming van de

infrastructuur en de daaraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen.

Door de gewijzigde aanrekeningsregels van de gebruikstoelagen besliste de Vlaamse Regering dat voorzieningen onder bepaalde voorwaarden konden instappen in het systeem van de éénmalige subsidiebetaling van de alternatieve investeringssubsidies. De Vlaamse Regering keurde op 11 september 2015 het besluit m.b.t. de éénmalige subsidiebetaling definitief goed.

B. Data voorbereidingsfase	1 juli 2011	Op 1 juli 2011 is het besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2011 in werking getreden. Dit besluit maakt publiek private samenwerking (PPS) binnen het VIPA-toepassingsgebied concreet mogelijk en geeft zo uitvoering aan het decreet van 12 februari 2010 tot wijziging van het VIPA-decreet van 23 februari 1994.
	8/11/ 2013	Op 8 november 2013 werd het alternatieve waarborgbesluit gewijzigd om een bredere waaier van financiers en financieringsvormen te kunnen bereiken.
	14/02/2014	Op 14 februari 2014 werd het besluit van de alternatieve financiering gewijzigd. De componenten design, build en finance worden losgekoppeld. Deze wijziging wordt gemotiveerd om tegemoet te komen aan de samenwerkingsvariëteiten op het terrein. In het verleden waren er slechts twee opties: ofwel optreden als bouwheer (en dus én ontwerpen, én bouwen én financieren), ofwel optreden als opdrachtgever (die én bouwt, én plant, én financiert).
	11/9/2015	Op 11/9/2015 werd het besluit goedgekeurd met betrekking tot de eenmalige uitbetaling van de alternatieve investeringssubsidies. Vanaf dan kunnen de begunstigden van de alternatieve subsidies de uitbetaling vragen van het openstaand kapitaalsaldo van de gebruikstoelagen. Die uitbetaling kan maar op voorwaarde dat er ESR-winst wordt gerealiseerd door de Vlaamse overheid. De intresten in de gebruikstoelagen moeten daarom wel hoger liggen dan de gangbare intresten voor de Vlaamse overheid. De grootste eenmalige subsidiebetalingen vonden plaats in 2015, met nog een bijkomend bedrag in 2016 en 1 dossier in 2017. Verwacht wordt dat er vanaf 2018 geen eenmalige subsidiebetalingen meer zullen gebeuren.

2.2. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	Jaar laatste betaling 2034
///	
Risicoverdeling en risicomanagement	
/	
///	
Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring	
Bij de aanvraag van de eerste gebruikstoelage wordt er financieel, bouwtechnisch en functioneel advies verleend in alle sectoren van de alternatieve financiering. Voor alle sectoren geldt ook een eindevaluatie ten vroegste 1 volledig jaar na ingebruikname (in de regel in het tweede jaar na ingebruikname). Het VIPA kan steeds aanvullend advies vragen aan ambtenaren die ter beschikking staan van het Fonds of aan 1 of meer externe deskundigen.	

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
/
///
B. Stand van zaken
Er kunnen geen bijkomende principiële akkoorden worden verleend. De bestaande gebruikstoelagen worden uitbetaald tot de termijn van 20 jaar is verstreken. Gezien alle opgestarte gebruikstoelagen vanaf 2015 gebruik gemaakt hebben van de eenmalige subsidiebetaling, loopt de laatste gebruikstoelage af in 2034.
///
C. Planning
/

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN		Contract close berei kt?	Contractd atum	(verwacht) jaar van beschikbaar heid	Jaar laats te betal ing	ESR- NEUTRAAL
VIPA	Totale beschikbaarheids-vergoeding / subsidiestroom geclosede deelprojecten na éénmalige uitbetaling van alternatieve investeringssubsidies 2004-2016	ja	2004-2016		2034	neen
	Eenmalige betaling	ja	2015-2017		2015	neen

	Bouwkost (excl. btw)	Studie-en ontwerpkos ten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Intercal laire intreste n (Indien deze kunnen afgespli tst worden)	Investerings bedrag excl btw	btw	Investerings bedrag incl btw
Totale beschikbaarheids-vergoeding / subsidiestroom geclosede deelprojecten na éénmalige uitbetaling van alternatieve investeringssubsidies 2004-2016	€4 690 000 000			€ 4 690 000 000		€4 690 000 000

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis- snelhei d	Begroting artikel (s)
Totale beschikbaarheid s-vergoeding / subsidiestroom geclosede deelprojecten na éénmalige uitbetaling van alternatieve investeringsubsidies 2004-2016	€164 184,2	€164 184,2	€164 184,2	€164 184,2	€164 184,2	€164 184,2	€164 184,2	GB0/1GI-D-2-Y/IS
Eénmalige betaling	€470,71	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Enkel de alternatieve subsidies werden gerapporteerd gezien de forfaits loutere subsidiesystemen voor een tegemoetkoming zijn in de bijdrage van de bewoners.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Geen budgetoverschrijdingen: er komen geen bijkomende engagementen bij.

Eind 2017 stond er voor de alternatieve en faciliteringswaarborg samen voor 1,837 miljard euro (2016: 1,845 miljard euro) uit. Naast voornoemde waarborgsystemen, is er ook nog de klassieke waarborg (die echter niet van toepassing is op de alternatieve waarborg en niet tot deze rapportering behoort), wat de totale waarborg op 2,33 miljard euro brengt (2017: 2,38 miljard euro). De alternatieve en faciliteringswaarborg nemen vanaf 2018 verder af gezien zij verbonden zijn aan de alternatieve subsidies waarvoor geen bijkomende engagementen meer worden aangegaan.

10. Bevaks

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 10		Bevaks				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed)
Publiek vastgoed		€ 193 139 063	On Balance	Exploitatiefase		2034
Programma						
Subsidie						
Omschrijving van het project						
De Vlaamse Regering besliste in 1995 voor de financiering van de bouw van serviceflats in Vlaanderen een beroep te doen op de privé-kapitaalmarkt. Zij ontwierp daartoe de BEVAK-formule en erkende de NV Serviceflats Invest (intussen NV Care Property Invest) als BEVAK-maatschappij. De serviceflats werden gebouwd op basis van een opstalrecht dat de initiatiefnemer (OCMW of vzw) wenst toe te staan aan Care Property Invest tegen bepaalde voorwaarden, zodat Care Property Invest de volle eigendom van de serviceflats bekomt ("de opstalovereenkomst"). Initiatiefnemers die voor de bouw van hun serviceflats een beroep deden op de BEVAK, worden door de Vlaamse overheid gesubsidieerd met een bedrag van 961,83 euro per jaar per flat gedurende 18 jaar. Het subsidiebedrag werd verhoogd tot 1.140,43 euro per flat en per jaar voor die flats waarvoor de notariële overeenkomst van onroerende leasing voor de bouw ervan met de BEVAK afgesloten werd vanaf 1 januari 2007.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 2 015	€ 1 881	€ 1 793 ¹⁰	€ 1 651	€ 1 565	€ 1 352	€ 2 015

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Welzijn
Bevoegde minister:	Vandeurzen
Entiteit:	IVA Zorg en Gezondheid
Projectleiding:	NV Care Property Invest

¹⁰ De totale jaarlijkse vergoeding voor 2019 en 2020 wijkt af van de voorgaande jaren bezorgde cijfers. Voor 3 projecten viel de uitbetaling van de laatste schijf in 2018 in plaats van 2019 aangezien bleek dat bij de opstart in 2002 twee schijven werden uitbetaald. Voor 1 project valt de uitbetaling van de laatste schijf in 2019 i.p.v. 2020 aangezien bleek dat bij de opstart twee schijven werden uitbetaald.

Andere betrokken overheidsentiteit(en)	
Wettelijke basis:	- Besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 1995 tot regeling van de vrijstelling inzake successierechten verbonden aan de maatschappelijke rechten in vennootschappen opgericht in het kader van de realisatie en/of financiering van investeringsprogramma's van serviceflats - Besluit van de Vlaamse Regering van 18 oktober 1995 houdende principiële goedkeuring van erkenning in het kader van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 1995 tot regeling van de vrijstelling inzake successierechten verbonden aan maatschappelijke rechten in vennootschappen opgericht in het kader van de realisatie en/of financiering van investeringsprogramma's van serviceflats - Besluit van de Vlaamse Regering van 30 november 2001 houdende de toekenning van een subsidie aan Openbare Centra voor Maatschappelijk Welzijn en verenigingen zonder winstoogmerk als tegemoetkoming in de vergoeding voor de verwerving van de eigendom van de serviceflatgebouwen die op hun grond zijn opgericht in het kader van een onroerende leasingovereenkomst met de BEVAK, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2008
Datum bijwerking projectfiche:	<i>30 juli 2017</i>
Auteur projectfiche:	jeroen.dekeyser@zorg-en-gezondheid.be

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipteerd?
Sinds 1985 is het toenmalig bestaande aanbod aan ouderenvoorzieningen fundamenteel gewijzigd en aangevuld met een aantal specifieke thuiszorgondersteunende voorzieningen. Doordat de vraag naar aangepaste huisvesting en verzorging toenam, ontstonden een aantal alternatieven en werden bestaande opvangsvormen bijgestuurd, zowel in de thuiszorg als de transmurale zorg (serviceflats, centra voor kortverblijf, dagverzorgingscentra, dienstencentra...). Serviceflats werden hierbij geconcipteerd als een beschermde opvangvorm die de bewoners toelaat om binnen een aangepaste woonomgeving zelfstandig te wonen waarbij zij gebruik kunnen maken van diensten die dit zelfstandig wonen ondersteunen. De maatschappelijke meerwaarde van deze voorziening bestaat er in dat er hierdoor voor een aantal ouderen een alternatief geboden wordt voor de opname in een woonzorgcentrum waarbij zij enerzijds hun zelfstandigheid kunnen behouden en tegelijkertijd toch een vorm van bescherming kunnen genieten (bvb. 24/24u georganiseerde permanentie, beschikbaarheid maaltijden,...). De Vlaamse overheid werd op basis van deze evoluties geconfronteerd met dwingende vragen om financiële ondersteuning van de realisatie en de werking van deze voorzieningen. Op infrastructureel vlak zag de Vlaamse overheid zich echter geconfronteerd met een dubbele vraag: naast de bouw van nieuwe voorzieningen, was ook een aanpassing van de bestaande rusthuisinfrastructuur aan de orde. Nieuwe kwaliteitsnormen in combinatie met een maatschappelijke consensus rond comforteisen (bvb. éénpersoonskamers met sanitair en logistieke toepassingen: kabeltelevisie, telefoon, oproep, e.d.), noopten tot een inhaalbeweging.

Hiermee geconfronteerd moest de overheid keuzes maken om de beschikbare budgettaire ruimte op de meest efficiënte wijze in te zetten. Gezien de serviceflats als concept een hoog huisvestingsgehalte hebben en er ook alternatieven op de markt aanwezig waren (sociale huisvesting, aanleunwoningen, woningen voor ouderen,...) was het maatschappelijk verdedigbaar om de overheidsbetoelaging in deze vorm van ouderenzorg terug te schroeven en, mits fiscale stimuli voor de burger en een subsidiëring voor de initiatiefnemer, een beroep te doen op de private kapitaalmarkt. Op operationeel gebied kon de Vlaamse overheid hiermee dubbel scoren: enerzijds werd de maatschappelijke nood aan de realisatie van bijkomende serviceflats verder ingevuld, anderzijds konden hierdoor de beschikbare kredieten voor infrastructuurwerken efficiënter georiënteerd worden.

Op financieel vlak werden de initiatiefnemers bij de realisatie van de serviceflats evenwel verder ondersteund (zie elders); voor de Vlaamse overheid werd de budgettaire kost evenwel gespreid over 18 jaar.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

De Vlaamse Regering besliste in 1995 voor de financiering van de bouw van serviceflats in Vlaanderen een beroep te doen op de privé-kapitaalmarkt. Zij ontwierp daartoe de BEVAK-formule en erkende de NV Serviceflats Invest (intussen NV Care Property Invest) als BEVAK-maatschappij bij besluit van de Vlaamse Regering van 18 oktober 1995 houdende principiële goedkeuring van erkenning in het kader van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 1995 tot regeling van de vrijstelling inzake successierechten verbonden aan maatschappelijke rechten in vennootschappen opgericht in het kader van de realisatie en/of financiering van investeringsprogramma's van serviceflats. Eind 1995 kon het publiek inschrijven op 10.000 aandelen die door deze vastgoedbeleggingsvennootschap werden uitgegeven. Aan de inschrijving waren een aantal fiscale en andere voordelen gekoppeld.

De serviceflats worden gebouwd op basis van een opstalrecht dat de initiatiefnemer (OCMW of vzw) wenst toe te staan aan Care Property Invest tegen bepaalde voorwaarden, zodat Care Property Invest de volle eigendom van de serviceflats bekommt ("de opstalovereenkomst"). De initiatiefnemer verbindt zich ertoe de opgerichte serviceflats te gebruiken als erfpachter en de kosten en financiële lasten van oprichting terug te betalen aan Care Property Invest, tegen een minimum vergoeding ("de canon") op basis van een overeenkomst van erfpacht ("de erfpacht").

Opdat de projecten van serviceflats gerealiseerd door een BEVAK-vennootschap in aanmerking zouden komen voor subsidie, dient de betrokken vennootschap erkend te worden door de Vlaamse Gemeenschap.

Serviceflats Invest heeft daartoe in 1995 een aanvraagdossier ingediend dat werd goedgekeurd en waarvan de termen werden vastgelegd in een algemene overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap vertegenwoordigd door de Vlaamse regering en de NV Serviceflats Invest van 18 oktober 1995. Aan deze overeenkomst werd een addendum gevoegd dat op 14 maart 2008 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd.

De samenwerking betreft dus de NV Serviceflats Invest (sinds maart 2014 de NV 'Care Property Invest').

Initiatiefnemers die voor de bouw van hun serviceflats een beroep doen op de BEVAK, worden door de Vlaamse overheid gesubsidieerd met een bedrag van 961,83 euro per jaar per flat gedurende 18 jaar. Het subsidiebedrag werd verhoogd tot 1.140,43 euro per flat en per jaar voor die flats waarvoor de notariële overeenkomst van onroerende leasing voor de bouw ervan met

de BEVAK afgesloten werd vanaf 1 januari 2007.

Sinds 1 januari 2013 is de regelgeving inzake de groepen van assistentiewoningen in voege getreden, ter vervanging van de regelgeving inzake de serviceflats. Het Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2012 bevat naast het wettelijke kader voor de groepen van assistentiewoningen een aantal overgangsmaatregelen op basis waarvan o.a. de huidige erkende serviceflats omgevormd worden tot groepen van assistentiewoningen.

Voor de serviceflats die opgericht werden met BEVAK-subsidiëring bepaalt artikel 88, § 5 van het Woonzorgdecreet echter dat zij verder erkend blijven of erkend worden volgens de oude regelgeving, namelijk de gecoördineerde decreten van 18 december 1991 inzake voorzieningen voor ouderen en de bijhorende uitvoeringsbesluiten. Dit houdt in dat deze voorzieningen moeten blijven voldoen aan de erkenningsnormen voor serviceflats (Bijlage A van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 1985 tot vaststelling van de normen waaraan een serviceflatgebouw, een woningcomplex met dienstverlening moet voldoen om voor erkenning in aanmerking te komen) en ook verder erkend zullen blijven voor bepaalde duur. Deze voorzieningen kunnen zich niet aanmelden of laten erkennen als groep van assistentiewoningen.

Op datum van 21 februari 2017 zijn er in Vlaanderen (incl. Brussel) 654 serviceflatgebouwen / groepen van assistentiewoningen gerealiseerd en erkend met in totaal 22.442 wooneenheden.

Binnen dit aantal zijn er 1.988 wooneenheden binnen serviceflats die met de BEVAK-formule werden gerealiseerd.

///

C. Stappen in de besluitvorming

De Vlaamse Regering besliste in 1995 voor de financiering van de bouw van serviceflats in Vlaanderen een beroep te doen op de privé-kapitaalmarkt.

Sinds 1996 kon met de realisatie van de "Bevak-flats" een aanvang worden genomen. Initieel waren de ambities hoog: in de Algemene Overeenkomst gesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en de nv Serviceflats Invest (Belgisch Staatsblad van 17 januari 1996) wordt de realisatie van 5000 flats in 10 jaar tijd vooropgesteld. Om allerlei redenen konden deze ambities niet waargemaakt worden.

In haar vergadering van 2 maart 2007 besliste de Vlaamse Regering tot een uitbreiding van de actieradius van deze formule tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op 14 maart 2008 wijzigde de Vlaamse Regering principieel haar besluit over het toekennen van subsidie aan OCMW's en vzw's als tegemoetkoming voor het verwerven van serviceflatgebouwen die op hun grond zijn opgericht in het kader van een onroerende leasingovereenkomst met de Bevak. De subsidie aan de initiatiefnemers wordt verhoogd van 961,83 euro tot 1.140,43 euro per flat en per jaar. Tegelijk keurde de Vlaamse Regering het addendum goed bij de algemene overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap en de NV Serviceflats Invest. Hierin werd het aantal te realiseren serviceflats beperkt tot 2000.

De initieel in de Algemene Overeenkomst vooropgestelde periode van 10 jaar is inmiddels beëindigd. Een aantal verbintenissen tussen de Vlaamse Gemeenschap en Care Property Invest zijn daardoor uitgedoofd. Zo kwam er een einde aan de vrijstelling van successierechten op 31 december 2005. De deposito-overeenkomst werd eveneens beëindigd.

Maar de rechtsband tussen de Vlaamse Gemeenschap en Care Property Invest blijft verder lopen.

De erkenning van de BEVAK-maatschappij is van onbepaalde duur, terwijl een aantal verbintenissen uit de overeenkomst een langere looptijd hebben dan 10 jaar.

Op 19 maart 2014 werd een buitengewone algemene vergadering gehouden van aandeelhouders waarop een naamswijziging werd goedgekeurd: de benaming van de vennootschap wordt 'Care Property Invest'.

De overeenkomst met Care Property Invest wordt verdergezet onder nieuwe voorwaarden. Het bouwprogramma wordt bevroren op 2000 flats.

1.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Gezien de serviceflats als concept een hoog huisvestingsgehalte hebben en er ook alternatieven op de markt aanwezig waren (sociale huisvesting, aanleunwoningen, woningen voor ouderen,...) was het maatschappelijk verdedigbaar om de overheidsbetoelaging in deze vorm van ouderenzorg terug te schroeven en, mits fiscale stimuli voor de burger en een subsidiëring voor de initiatiefnemer, een beroep te doen op de private kapitaalmarkt. Op operationeel gebied kon de Vlaamse overheid hiermee dubbel scoren: enerzijds werd de maatschappelijke nood aan de realisatie van bijkomende serviceflats verder ingevuld, anderzijds konden hierdoor de beschikbare kredieten voor infrastructuurwerken efficiënter georiënteerd worden.

Op financieel vlak werden de initiatiefnemers bij de realisatie van de serviceflats evenwel verder ondersteund (zie elders); voor de Vlaamse overheid werd de budgettaire kost evenwel gespreid over 18 jaar.

2. OPERATIONEEL

2.1. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2034
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

De basisafspraken tussen beide partijen zijn vervat in de algemene overeenkomst tussen de Vlaamse Gemeenschap vertegenwoordigd door de Vlaamse Regering en de NV Serviceflats Invest van 18 oktober 1995 en maken het voorwerp uit van wijziging via een principieel goedgekeurd ontwerp van addendum.

De onderlinge verantwoordelijkheden tussen de partijen zijn ook het voorwerp van debat in een erkenningscommissie, een orgaan dat het toezicht uitoefent op de BEVAK-maatschappij, kennis neemt van het bouwprogramma en dit valideert én principieel ook de erkenning van de maatschappij verlengt. De in deze commissie behandelde onderwerpen (financiële en sociale omgeving van het bouwprogramma, toekomstvisie, samenwerking met lokale besturen, e.d.) zijn beleidsgerelateerd.

Het beheer en onderhoud van de serviceflatprojecten valt ten laste van de OCMW/VZW's.

--

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

De dossierbehandelaar van het agentschap controleert elk jaar of de serviceflatprojecten die een jaarlijkse subsidie moeten ontvangen nog erkend zijn.

De initiatiefnemer stort elk jaar dat hij de subsidie ontvangt, een bedrag dat ten minste gelijk is aan die subsidie op een rekening tot waarborg van de verbintenis tot betaling van de vergoeding die de initiatiefnemer bij het einde van de onroerende leasingovereenkomst aan de BEVAK moet betalen voor het verwerven van de eigendom van de serviceflats, zoals bepaald in de onroerende leasingovereenkomst die hij met de BEVAK heeft gesloten.

De dossierbehandelaar controleert jaarlijks of de initiatiefnemer aan het bevoegde agentschap het bewijs van de storting, die hij tijdens het voorgaande jaar heeft verricht, heeft bezorgd aan de hand van een uittreksel uit de rekening in kwestie.

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
/

///

B. Stand van zaken
De programmatie van de 2.000 serviceflats werd intussen zo goed als volledig gerealiseerd. Op datum van 30 juli 2017 zijn er in totaal 1.988 serviceflats gerealiseerd. Voor de 12 resterende serviceflats werd nog geen project toegewezen en zijn er ook geen concrete projecten in zicht.

///

C. Planning
Na toewijzing van de 2000 ^{ste} flat wordt de samenwerking met Care Property Invest stopgezet.

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt/subsidiebesluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAL AAL	Percentage in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
BEVAK	ja		1998	2034	neen			

	Studie- en ontwerp kosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplit st worden)	Intercallai re intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investeringsbedr ag excl btw	btw	Investeringsbe drag incl btw	Beheers- en onderho udskoste n per jaar
BEV AK			€ 159 181 307	€ 33 428 075	€ 192 609 382	

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

De serviceflats worden gebouwd op basis van een opstalrecht dat de initiatiefnemer (OCMW of vzw) wenst toe te staan aan Care Property Invest tegen bepaalde voorwaarden, zodat Care Property Invest de volle eigendom van de serviceflats bekommt ("de opstalovereenkomst"). De initiatiefnemer verbindt zich ertoe de opgerichte serviceflats te gebruiken als erfpachter en de kosten en financiële lasten van oprichting terug te betalen aan Care Property Invest, tegen een minimum vergoeding ("de canon") op basis van een overeenkomst van erfpacht ("de erfpacht").

Initiatiefnemers die voor de bouw van hun serviceflats een beroep doen op de BEVAK, worden door de Vlaamse overheid gesubsidieerd met een bedrag van 961,83 euro per jaar per flat gedurende 18 jaar. Het subsidiebedrag werd verhoogd tot 1.140,43 euro per flat en per jaar voor die flats waarvoor de notariële overeenkomst van onroerende leasing voor de bouw ervan met de BEVAK afgesloten werd vanaf 1 januari 2007.

Op 30 juni 2018 bedraagt de totale investeringswaarde 192.609.381,83 euro. Dit bedrag kan nog licht wijzigen aangezien nog niet alle projecten definitief opgeleverd werden. Enkele ervan zullen ten laatste eind volgend jaar afgerekend worden.

Het bedrag is inclusief BTW. Deze BTW werd door Care Property Invest voorgefinancierd en zit in het bedrag op basis waarvan de canons berekend worden. Op de betaalde canons is geen btw verschuldigd maar de initieel door Care Property Invest betaalde BTW zit wel in de berekeningsbasis van deze canons.

De gemiddelde investeringskost per flat op 14/7/2014 bedroeg 114.000,00 euro.

Dit investeringsbedrag van 114.000,00 euro kan als volgt opgesplitst worden:

- *bouwkost: 86.000 euro*
- *projectbeheer (studiekosten/verzekeringen): 10,30% of 8.850 euro*
- *nutsvoorzieningen: 1.600 euro per flat*
- *provisie voor toekomstige prijsverhoging: 3,50 % of 3.500 euro*
- *prefinanciering (intercalaire intresten) op basis van korte termijn rente: 1.800 euro*
- *btw: 12 % (OCMW of VZW is eindgebruiker – geen recuperatie)"*

Er is geen geactualiseerde gemiddelde investeringskost beschikbaar aangezien sinds 1/1/2015 geen nieuwe flats in gebruik werden genomen.

Het beheer en het onderhoud van de serviceflats valt ten laste van OCMW/VZW en kan geraamd worden op +/- 50 euro per flat en per maand.

De totale financieringskost voor de Vlaamse Gemeenschap zal – rekening houdend met een totaal van 1.988 flats, en een verhoogde subsidiëring – 37.165.884,55 € bedragen.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Kruissnelheid
BEVAK	€ 2 015 397,46	€ 1 880 741,26	€ 1 793 214,73	€ 1 650 863,89	€ 1 565 261,02	€ 1 351 734,76	€ 1 291 139,47	€ 1 203 612,94	€ 1 129 552,03	€ 1 073 765,89	€ 2 015 397,46

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Een serviceflatgebouw dat gebouwd wordt met BEVAK-subsidiëring krijgt bij de ingebruikname een voorlopige erkenning van 1 jaar. Eén jaar na de voorlopige erkenning wordt het serviceflatgebouw erkend. In dat jaar wordt het totale subsidiebedrag (961,83 euro x 18 jaar x aantal flats) vastgelegd. Vanaf het daaropvolgende jaar start de jaarlijkse uitbetaling van het subsidiebedrag gedurende 18 jaar.

De totale subsidiekost voor de Vlaamse Gemeenschap zal – rekening houdend met een totaal van 1.988 flats en een verhoogde subsidiëring – 37.165.884,55 € bedragen.

De kost van de vereffeningskredieten op kruissnelheid in 2017 bedroeg 2.015.397,46 € (per jaar voor 1.988 flats). Vanaf 2017 daalt het jaarlijkse bedrag van de vereffeningskredieten voor het eerst aangezien voor de eerste flats de 18 jaar verstreken zijn. De laatste uitbetaling van de subsidies is volgens de huidige planning gepland voor 2034.

De totale jaarlijkse vergoeding voor 2019 en 2020 wijkt af van de voorgaande jaren bezorgde cijfers. Voor 3 projecten viel de uitbetaling van de laatste schijf in 2018 in plaats van 2019 aangezien bleek dat bij de opstart in 2002 twee schijven werden uitbetaald. Voor 1 project valt de uitbetaling van de laatste schijf in 2019 in plaats van 2020 aangezien bleek dat bij de opstart twee schijven werden uitbetaald.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

De toegekende subsidie aan de initiatiefnemers bedraagt 961,83 euro per flat en per jaar. Dit bedrag werd verhoogd tot 1.140,43 euro per flat en per jaar voor die flats waarvoor de notariële overeenkomst van onroerende leasing voor de bouw ervan met de BEVAK afgesloten werd vanaf 1 januari 2007.

Voor serviceflatgebouwen bestaat geen investeringswaarborg.

11. Sportinfrastructuurplan

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 11		Sportinfrastructuurplan				
Projecttype	Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed)	
Publiek vastgoed	€ 191 177 632	Off Balance	Exploitatiefase		2048	
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Vlaanderen kampt met een tekort aan sportinfrastructuur. Het Vlaams Sportinfrastructuurplan is gericht op lokale overheden die na selectie door de Vlaamse Regering konden deelnemen. De alternatieve financiering bestaat uit een PPS-constructie, waarbij verschillende projecten per deeldomein (deeldomein eenvoudige sporthallen, deeldomein kunstgrasvelden- DBFM) worden geclusterd en in de markt geplaatst. Voor de deeldomeinen eenvoudige zwembadprojecten (DBFM) en multifunctionele sportinfrastructuurprojecten (DBFMO) worden de projecten individueel in de markt geplaatst. De Vlaamse Regering subsidieert maximaal 30% van de beschikbaarheidsvergoeding met een plafond per type sportinfrastructuur.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)					Kruissnelheid	
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018
€ 3 899	€ 4 147	€ 4 257	€ 4 256	€ 3 958	€ 3 555	€ 4 147

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	CJSM
Bevoegde minister:	Muyters
Entiteit:	Agentschap Sport
Projectleiding:	Agentschap Sport
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	PMV, Kenniscentrum PPS
Wettelijke basis:	- Decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering; - Besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in

	sportinfrastructuur via alternatieve financiering; - Besluit van de Vlaamse Regering van 16 januari 2009 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering; - Besluit van de Vlaamse Regering van 12 maart 2010 tot wijziging, wat het maximaal toegekende subsidiebedrag voor een eenvoudige sporthal betreft, van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering; - Beslissing van de Vlaamse Regering van 19 juli 2013 tot de opstart van een derde cluster kunstgrasvelden i.h.k.v. het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering - Besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2013 tot wijziging, wat het maximaal toegekende subsidiebedrag voor een kunstgrasveld specifiek voor hockeysport betreft, van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering;
Datum bijwerking projectfiche:	26/10/2017
Auteur projectfiche:	Frank Van den Eeckhaut - Sven Meert - Wouter Everaert

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Vlaanderen kampt met een tekort aan sportinfrastructuur. Zonder geschikte infrastructuur kunnen heel wat sporten niet worden beoefend, zeker niet op permanente basis. De Vlaamse Regering wou dan ook een inhaalbeweging in sportinfrastructuur verwezenlijken via alternatieve financiering en werkte daarom het Vlaams Sportinfrastructuurplan uit. Het Vlaams Sportinfrastructuurplan was gericht op lokale overheden die na selectie door de Vlaamse Regering konden deelnemen.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
<u>Inhoud</u> De alternatieve financiering bestaat uit een PPS-constructie, waarbij verschillende projecten per deeldomein (deeldomein eenvoudige sporthallen, deeldomein kunstgrasvelden) werden geclusterd en in de markt geplaatst. Voor de deeldomeinen eenvoudige zwembadprojecten en multifunctionele sportinfrastructuurprojecten werden de projecten individueel in de markt geplaatst, gelet op het specifieke programma van eisen van ieder individueel project. Na selectie van de private partners op basis van de wetgeving overheidsopdrachten werd er voor elke cluster een private projectvennootschap (SPV) opgericht. Per multifunctioneel sportinfrastructuurproject en eenvoudig zwembadproject werd eveneens een SPV opgericht. Deze projectvennootschap sloten dan een DBFM-overeenkomst af met het geselecteerde lokale bestuur.

De SPV staat in voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud gedurende 10 jaar (voor kunstgrasvelden) of 30 jaar (voor sporthallen, zwembaden en multifunctionele infrastructuurprojecten). Bij de meeste multifunctionele sportinfrastructuurprojecten werd ook de exploitatie van de sportinfrastructuur overgedragen aan de SPV via een DBFMO-overeenkomst.

In ruil voor deze dienstverlening betaalt het lokale bestuur aan de SPV een periodieke beschikbaarheidsvergoeding. De Vlaamse Regering subsidieert maximaal 30% van deze beschikbaarheidsvergoeding met een plafond per type sportinfrastructuur.

Concept en structuur:

- Selectie van sportinfrastructuurprojecten

Lokale overheden en de Vlaamse Gemeenschapscommissie konden binnen dit sportinfrastructuurplan een aanvraag indienen. De Vlaamse Regering besliste op advies van een decretaal opgerichte selectie-adviescommissie over de projecten die voor de uitvoering van het Sportinfrastructuurplan geselecteerd werden. De selectie van in aanmerking genomen projecten werd onder meer gebaseerd op de conclusies van een uitgevoerde wetenschappelijk onderbouwde behoeftestudie.

- Gebundelde aanbesteding door de Vlaamse Gemeenschap

Omwille van de complexiteit en de oplopende overheadkosten van PPS-projecten in het algemeen en de uitwerking via de DBFM-formule in het bijzonder, werd binnen het Sportinfrastructuurplan gestreefd naar voldoende schaalgrootte. Aangezien de realisatie van één enkel kunstgrasveldproject of één eenvoudig sporthalproject op zich onvoldoende schaalgrootte bereikte, werden per domein van sportinfrastructuur een aantal projecten gebundeld in de markt geplaatst. Door bundeling werd eveneens gestreefd naar een volumekorting. De multifunctionele sportinfrastructuurprojecten en de zwembadprojecten werden individueel aanbesteed, gelet op de diversiteit van de individuele projecten.

Omwille van praktische overwegingen trad de Vlaamse Gemeenschap, bijgestaan door Sportfacilitator, op als aanbestedende overheid (figuur van de opdrachtcentrale) en dit op basis van een mandaat dat haar werd verleend door iedere individuele lokale overheid of de Vlaamse Gemeenschapscommissie. Op te merken is evenwel dat voor ieder project een afzonderlijke DBFM(O)-overeenkomst afgesloten werd tussen de gekozen private partner (diens projectvennootschap) en de betrokken lokale overheid of de Vlaamse Gemeenschapscommissie.

Organisatie:

De concrete uitwerking van het Vlaams Sportinfrastructuurplan gebeurde door Sportfacilitator. Deze operationele groep omvatte een samenwerkingsverband tussen de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV), het kabinet van de Vlaamse minister van Sport, het Vlaams Kenniscentrum PPS en het Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media. Voor de sporttechnische en bouwtechnische aspecten van het project deed Sportfacilitator een beroep op Bloso.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Op 14 mei 2008 keurde het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet betreffende een

inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering goed. Dit decreet vormde het wettelijk kader voor het Vlaams Sportinfrastructuurplan: het decretaal vastleggen van het subsidiëeringsmechanisme voor sportinfrastructuur gekoppeld aan de methode van publiek-private samenwerking. Het decreet bood een kader om op middellange termijn het globale tekort aan sportinfrastructuur weg te werken. De mogelijkheid werd dus opengelaten om later een inhaalbeweging voor andere types infrastructuur te realiseren.

Het besluit ter uitvoering van dit decreet, dat op 18 juli 2008 definitief werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, regelde een eerste inhaalbeweging, die zich concentreert op volgende types sportinfrastructuur: kunstgrasvelden, eenvoudige sporthallen, eenvoudige zwembaden en multifunctionele sportcentra.

In de beleidsnota Sport 2009 - 2014 werd de continuering van het Vlaams Sportinfrastructuurplan als beleidsactie vooropgesteld.

2. OPERATIONEEL

2.1. Voorbereidingsfase (Voor hele programma en de individuele deelprojecten)

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

De principebeslissing door de Vlaamse Regering gebeurde op basis van bepaalde criteria: namelijk de noodzaak van een inhaalbeweging (beleidskeuze) en de ESR-neutraliteit als randvoorwaarde (omwille van federaal/Europees opgelegde schuldnorm). De keuze voor een klassieke aanbesteding (met begrotingsfinanciering) of een klassieke schuldfinanciering (staatsleningen) was daardoor feitelijk uitgesloten. Als de Vlaamse Regering een bepaald programma versneld wou realiseren (inhaalbeweging) was er geen publieke variant als alternatief voor PPS of alternatieve financiering.

De keuze voor alternatieve financiering was dan ook gebaseerd op volgende meerwaarden:

Maatschappelijke meerwaarde:

- inhaalbeweging rekening houdend met onmogelijkheid om schulden aan te gaan
- oprichting van moderne en aangepaste sportinfrastructuur
- bijkomende prikkel voor de werkgelegenheid en de bouwsector
- inschakeling in bredere maatschappelijke context
- overheid kan zich focussen op kerntaken: sportpromotie, terwijl zorg voor infrastructuur door privé wordt opgenomen
- project staat maximaal ten dienste van de gebruikers
- architecturale overwegingen: relatie met Vlaams Bouwmeester, opgenomen in selectie-adviescommissie
- autonome beslissingsbevoegdheid gemeenten: actieve participatie van gemeenten in beslissingsproces

Operationele meerwaarde:

- betere transparantie (budgettaire opvolging en explicitering van andere verborgen (onderhouds)kosten)
- levenscyclusbenadering: beschikbaarheid wordt gegarandeerd over de volledige levensduur
- expertise private sector
- efficiëntie: schaalgrootte creëren via clustering van projecten

- risicoverdeling Financiële meerwaarde: - kostenbeheersing - mogelijkheid om vergoeding privé-partner te koppelen aan resultaten ivf beschikbaarheid - mogelijkheid om de vergoeding aan de privé-partner te differentiëren - mogelijkheid om investering te spreiden over meerdere infrastructuurprojecten - ESR-neutraliteit - schaalvoordeel door clustering
--

B. Data voorbereidingsfase	30 juni 2006	Op 30 juni 2006 werd het projectconcept goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
	13 juli 2007	De implementatie en de verfijning werden voorgelegd en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 juli 2007.
	21 december 2007	Op 21 december 2007 werden alle projectaanvragen door het Departement Cultuur, Jeugd, Sport en Media ontvangen die de lokale overheden en Vlaamse Gemeenschapscommissie konden indienen. Voor de verschillende deeldomeinen werden er in totaal 171 aanvragen ingediend. Na de inwerkingtreding van het decreet en het uitvoeringsbesluit werd op 6 augustus 2008 een nieuwe oproep gedaan door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport tot het indienen van een nieuwe aanvraag dan wel tot herbevestiging of aanvulling van de initiële aanvraag. Uiteindelijk werden er in totaal 184 aanvragen ingediend.
	1 februari 2008	Een ontwerp van decreet betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering werd op 1 februari 2008 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering en werd vervolgens op 2 februari 2008 ingediend bij het Vlaams Parlement.
	10 april 2008	Op 10 april 2008 werd het ontwerp van decreet unaniem goedgekeurd door de parlementaire commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media. Dit ontwerp van decreet bevat onder meer bepalingen omtrent: - o de faciliterende rol van de Vlaamse Regering - o de bevoegdheid van de Vlaamse Regering tot het uitschrijven van gunningsprocedures met mogelijkheid tot clustering - o oprichting van een selectieadviescommissie - o bevoegdheden van de

		selectieadviescommissie - o toekenningsvoorwaarden voor subsidiëring (subsidieaanvraag - selectie – afsluiten van een subsidieovereenkomst) - o berekening van het subsidiepercentage
	14 mei 2008	Op 14 mei 2008 keurde het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet goed.
	18 juli 2008	Op 18 juli 2008 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het ontwerp van besluit ter uitvoering van dit decreet. Dit ontwerp van besluit bevat onder meer bepalingen omtrent: - o de samenstelling en werking van de Selectieadviescommissie - o de subsidieaanvraag - o de subsidieovereenkomst en subsidiebedragen - o de Sportfacilitator
	6 augustus 2008	Besluit en decreet werden gepubliceerd in B.S. op 6 augustus 2008.
	6 augustus 2008	Op 6 augustus 2008 werd de officiële oproep gedaan door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport tot het indienen van een nieuwe aanvraag dan wel tot herbevestiging of aanvulling van de initiële aanvraag binnen de 60 kalenderdagen. De indienings-/herbevestigingstermijn liep af op 6 oktober 2008. Uiteindelijk werden er in totaal 184 aanvragen ingediend. In uitvoering van het besluit werden de leden van de selectieadviescommissie door de minister aangesteld.
	10 september 2008	In uitvoering van het besluit werd op 10 september 2008 een huishoudelijk reglement door de selectieadviescommissie goedgekeurd dat door de Vlaamse Regering op 10 oktober 2008 werd bekrachtigd.
	16 oktober 2018	De selectieadviescommissie beoordeelde de aanvraagdossiers op 16 en 24 oktober 2008 en bracht een gemotiveerd advies uit aan de Vlaamse Regering.
	28 november 2008	De Vlaamse Regering besliste op 28 november 2008 over de selectie en rangschikking van de ingediende subsidieaanvragen en volgde hierbij volledig het advies van de selectieadviescommissie: selectie van 130 projecten: 73 kunstgrasvelden, 43 eenvoudige

		sporthallen, 4 eenvoudige zwembaden en 10 multifunctionele sportcentra.
	16 januari 2009	Daarnaast werden de beschikbare middelen opgetrokken. Enerzijds werd de jaarlijkse tussenkomst in de beschikbaarheidsvergoeding verhoogd van 7,5 tot 8,5 miljoen euro (optrekking van de plafondbedragen voor subsidie voor de verschillende types van sportinfrastructuur). Daarnaast werden de middelen voor participatie via Sportinvest verhoogd van 5,6 miljoen tot 10 miljoen euro. De Vlaamse Regering keurde deze wijziging van het besluit van 18 juli 2008 ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering goed op 16 januari 2009.
	13 maart 2009	Op 13 maart 2009 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een nota i.v.m. de indexering van de (tussenkomst in) de beschikbaarheidsvergoeding. Zij besliste daarmee het volgende: "Vanaf het tweede jaar en tot en met het dertigste jaar van de DBFM-overeenkomst mag de beschikbaarheidsvergoeding voor elk project geïndexeerd worden onder de volgende voorwaarden: a) slechts het gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding dat betrekking heeft op de eigen werkingskosten van de DBFM-vennootschap, het onderhoud en de verzekeringen komt in aanmerking voor indexatie; b) het indexeerbaar gedeelte van de door de Vlaamse gemeenschap gesubsidieerde beschikbaarheidsvergoeding bedraagt maximaal 35%; c) in geen geval mag de jaarlijkse indexatie ertoe leiden dat in enige periode de door de Vlaamse gemeenschap gesubsidieerde beschikbaarheidsvergoeding meer bedraagt dan wanneer men de oorspronkelijke beschikbaarheidsvergoeding jaarlijks voor 35% zou indexeren aan de consumptieprijnsindex."
	15 mei 2009	Op 15 mei 2009 besliste de Vlaamse Regering over de dossiers "eenvoudige sporthallen" en "kunstgrasvelden", die op 28 november 2008 geselecteerd werden 'onder voorwaarden'. De Vlaamse Regering volgde hierbij integraal het advies van de selectieadviescommissie.
	11 december	Op 11 december 2009 besliste de Vlaamse Regering

	2009	op advies van de Selectieadviescommissie over de dossiers “kunstgrasvelden”, “eenvoudige zwembaden” en “multifunctionele sportcentra”, die op 28 november 2008 geselecteerd werden ‘onder voorwaarden’ en die bij het vorige evaluatiemoment nog niet voldeden. De Vlaamse Regering volgde hierbij integraal het advies van de selectieadviescommissie.
	12 februari 2010	Op 12 februari 2010 besliste de Vlaamse Regering op advies van de Selectieadviescommissie over de dossiers “multifunctionele sportcentra”, die op 28 november 2008 geselecteerd werden ‘onder voorwaarden’ en die bij het vorige evaluatiemoment nog niet voldeden. De Vlaamse Regering volgde hierbij integraal het advies van de selectieadviescommissie.
	21 mei 2010	Op 21 mei 2010 besliste de Vlaamse Regering over de dossiers “eenvoudige sporthallen” en “multifunctionele sportcentra”, die op 28 november 2008 geselecteerd werden ‘onder voorwaarden’ en die bij het vorige evaluatiemoment nog niet voldeden. De Vlaamse Regering volgde hierbij integraal het advies van de selectieadviescommissie.
	17 september 2010	Op 17 september 2010 besliste de Vlaamse Regering over de resterende dossiers “multifunctionele sportcentra”, die op 28 november 2008 geselecteerd werden ‘onder voorwaarden’ en die bij het vorige evaluatiemoment nog niet voldeden. De Vlaamse Regering volgde hierbij integraal het advies van de selectieadviescommissie.
	28 januari 2011	Op 28 januari 2011 besliste de Vlaamse Regering over de resterende dossiers “eenvoudige sporthallen”, die op 28 november 2008 geselecteerd werden ‘onder voorwaarden’. De Vlaamse Regering volgde hierbij integraal het advies van de selectieadviescommissie.
	19 juli 2013	Op 19 juli 2013 besliste de Vlaamse Regering tot de opstart van een derde cluster kunstgrasvelden i.h.k.v. het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering
	21 februari 2014	Op 21 februari 2014 besliste de Vlaamse Regering over de selectie van 29 subsidieaanvragen in het kader van de derde cluster kunstgrasvelden

Voor het vervolg van punt 2 wordt gewerkt per deelproject.

De volgende deelprojecten zullen besproken worden:

- *Eerste cluster Kunstgrasvelden*
- *Tweede cluster Kunstgrasvelden*
- *Derde cluster Kunstgrasvelden*
- *Eerste cluster Eenvoudige Sporthallen*
- *Tweede cluster eenvoudige Sporthallen*
- *Eerste cluster eenvoudige Zwembaden*
- *Individuele Multifunctionele Sportprojecten*

A. Eerste cluster Kunstgrasvelden

2.A.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Een cluster van 30 kunstgrasvelden Uiteindelijk 29 door uitstap van Tienen)
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Beschikbaarheidsfase

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	06/04/2009
	Selectie	10/07/2009
	Gunning	23/07/2010
	Contractclose	12/08/2010

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	20/02/2009	Het model van subsidieovereenkomst, het model van mandaatovereenkomst, het basisbouwprogramma en het model van DBFM-overeenkomst voor het deelproject kunstgrasvelden werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 20 februari 2009.
	12/12/2008	Op 12 december 2008 werd door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport een subsidie- en

		mandaatovereenkomst die betrekking heeft op de toewijzingsprocedure van een eerste cluster van kunstgrasvelden ter ondertekening voorgelegd aan de geselecteerde lokale overheden. Op 6 februari 2009 - uiterste datum waarbinnen de overeenkomsten bij Sportfacilitator dienden ingediend te worden - werden er 30 geldige subsidie- en mandaatovereenkomsten voor een eerste cluster van kunstgrasvelden ingediend.
	03/04/2009	Op 3 april 2009 keurde de Vlaamse Regering de gunningsprocedure (onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking) goed voor de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden. De opdracht werd op 6 april 2009 gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschap.
	10/07/2009	Het gemotiveerd selectieverslag voor de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden werd door de minister van sport op 10 juli 2009 goedgekeurd.
	28/07/2009	Op 28 juli 2009 werd het bestek voor de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden uitgestuurd naar drie geselecteerde deelnemers.
	20/11/2009	Op 20 november 2009 werden de offertes ontvangen in het kader van de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden.
	24/02/2010	Op 24 februari 2010 werd de voorkeursbieder aangeduid in het kader van de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden.
	23/07/2010	Op 23 juli 2010 werd het voorstel tot gunning van de eerste cluster van 29 kunstgrasvelden aan Krinkels Holding BV goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

2.A.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Krinkels Holding BV
Bekomen bouwvergunningen	/
Datum beschikbaarheid volledige cluster	

2.A.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2022
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomangement
De risicoverdeling en het risicomangement werden contractueel vastgelegd in het DBFM-contract.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring
Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het Agentschap Sport

B. Tweede cluster Kunstgrasvelden

2.B.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Een cluster van 6 kunstgrasvelden
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Algemene offerteaanvraag
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Beschikbaarheidsfase

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	21/12/2010
	Selectie	
	Gunning	01/07/2011
	Contractclose	01/07/2011

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	11/02/2010	Het model van subsidieovereenkomst, het model van mandaatovereenkomst en het model van DBFM-overeenkomst voor het deelproject kunstgrasvelden werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 11 februari 2010.
	02/02/2010	Op 2 februari 2010 werd een subsidie- en mandaatovereenkomst die betrekking heeft op de toewijzingsprocedure van een tweede cluster van

		kunstgrasvelden ter ondertekening voorgelegd aan de geselecteerde lokale overheden. Op 31 maart 2010 - uiterste datum waarbinnen de overeenkomsten bij Sportfacilitator dienden ingediend te worden - werden er 6 geldige subsidie- en mandaatovereenkomsten voor een tweede cluster van kunstgrasvelden ingediend.
	03/12/2010	Op 3 december 2010 hechte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de opstart van de geclusterde gunningsprocedure (algemene offerteaanvraag voor de realisatie van de opdracht tot het ontwerp, bouwen, financieren en onderhouden van de tweede cluster van 6 kunstgrasveldprojecten.
	21/12/2010	De opdracht "Kunstgrasvelden – Tweede Cluster – Vlaamse Gemeenschap" werd op 21 december 2010 gepubliceerd in het Europees Publicatieblad en op 17 en 21 december 2010 in het Bulletin der Aanbestedingen.
	15/03/2011	Op 15 maart 2011 werden de offertes ontvangen in het kader van de tweede cluster van 6 kunstgrasvelden.
	01/07/2011	Op 1 juli 2011 besliste de Vlaamse Regering over de toekenning van de opdracht tot het ontwerpen, aanleggen, financieren en onderhouden van een tweede cluster van zes kunstgrasvelden aan Krinkels Holding BV.

2.B.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Krinkels Holding BV
Bekomen bouwvergunningen	/
Datum beschikbaarheid volledige cluster	

2.B.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2022
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

De risicoverdeling en het risicomanagement werden contractueel vastgelegd in het DBFM-contract.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het Agentschap Sport

C. Derde cluster Kunstgrasvelden

2.B.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Een cluster van 29 kunstgrasvelden
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaand bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Beschikbaarheidsfase

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	24/02/2014
	Selectie	
	Gunning	27/02/2015
	Contractclose	

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	19/07/2013	Op 19 juli 2013 besliste de Vlaamse Regering tot de opstart van een derde cluster kunstgrasvelden i.h.k.v. het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
	02/09/2013	Deze inhaalbeweging heeft betrekking op een totaal van 40 multifunctionele kunstgras- en hockeyvelden. De oproep werd op 2 september 2013 gelanceerd. De projecten zullen tegen eind 2013 geselecteerd worden en de opdracht zal door Sportfacilitator vervolgens in de markt worden geplaatst.
	29/11/2013	Op 29 november 2013 werden 33 dossiers ontvangen, waarvan er naderhand nog 3

		uitstapten.
	21/02/2014	Op 21 februari 2014 besliste de Vlaamse Regering tot selectie van 29 subsidieaanvragen en tot niet-selectie van 1 project. Tegelijkertijd werd beslist de overheidsopdracht tot realisatie van de velden op te starten.
	28/02/2014	Op 23 oktober 2013 werd een vooraankondiging gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 26 oktober 2013 in het Europees Publicatieblad. Het aankondigingsbericht werd op 24 februari 2014 gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 28 februari 2014 in het Europees Publicatieblad. Op 22 juli 2014 werd het bestek uitgestuurd naar de geselecteerde kandidaten.
	27/02/2015	Op 27 februari 2015 besliste de Vlaamse Regering om het project te gunnen aan Stadsbader nv. De meeste velden zijn tegen het najaar van 2016 aangelegd. Nog een tweetal velden worden in het voor jaar van 2017 aangelegd

2.B.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Stadsbader nv
Bekomen bouwvergunningen	/
Datum beschikbaarheid volledige cluster	Voorjaar 2017

2.B.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2027
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement
De risicoverdeling en het risicomanagement werden contractueel vastgelegd in het DBFM-contract.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring
Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het Agentschap Sport

D. Eerste cluster Eenvoudige Sporthallen

2.B.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Een cluster van 9 Eenvoudige Sporthallen
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Beschikbaarheidsfase

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	26/07/2010
	Selectie	06/1/2010
	Gunning	16/03/2012
	Contractclose	08/05/2012

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	12/11/2009	Het basisbouwprogramma voor het deelproject eenvoudige sporthallen werd door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 12 november 2009.
	11/02/2010	Het model van subsidieovereenkomst, het model van mandaatovereenkomst en het model van DBFM-overeenkomst voor het deelproject eenvoudige sporthallen werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 11 februari 2010.
	31/03/2010	Nadien werd een subsidie- en mandaatovereenkomst die betrekking heeft op de toewijzingsprocedure van een eerste cluster van eenvoudige sporthallen ter ondertekening voorgelegd aan de geselecteerde lokale overheden en de VGC. Op 31 maart 2010, - uiterste datum waarbinnen de overeenkomsten bij Sportfacilitator dienden ingediend te worden -, werden er 9 geldige subsidie- en mandaatovereenkomsten voor een eerste cluster van eenvoudige sporthallen ingediend.

	12/03/2010	Op 12 maart 2010 besliste de Vlaamse Regering over de wijziging, wat het maximaal toegekende subsidiebedrag voor een eenvoudige sporthal betreft, van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
	23/07/2010	Op 23 juli 2010 besliste de Vlaamse Regering over de opstart van de gunningsprocedure (onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking) voor de eenvoudige sporthallen en van de selectieleidraad ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging is sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
	26/07/2010	Op 26 juli 2010 werd de opdracht "cluster eenvoudige sporthallen" aangekondigd in het Bulletin der Aanbestedingen en het Publicatieblad Europese Gemeenschap.
	06/12/2010	Het gemotiveerd selectieverslag voor de eerste cluster van 9 sporthallen werd door de minister van sport op 6 december 2010 goedgekeurd.
	23/12/2010	Op 23 december 2010 werd het bestek voor de eerste cluster van 9 sporthallen uitgestuurd naar de geselecteerde deelnemers.
	20/05/2011	Op 20 mei 2011 werden de offertes ontvangen in het kader van de eerste cluster van 9 sporthallen.
	24/08/2011	Op 24 augustus 2011 werd een voorkeursbieder aangeduid.
	16/03/2012	Op 16 maart 2012 besliste de Vlaamse Regering over de goedkeuring van het voorstel tot gunning van het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van een eerste cluster van 9 eenvoudige sporthallen aan het consortium Democo-Denys.
	Maart/april 2012	Eind maart/april 2012 werden alle bouwaanvragen voorbereid en ingediend.
	03/05/2012	Op 3 mei 2012 werd de SPV "Sport in Vlaanderen", waarin PMV eveneens voor 49% participeert, opgericht.

	08/05/2012	Op 8 mei 2012 werden alle 9 individuele DBFM-overeenkomsten ondertekend en vond de financial close plaats.
	Juli/augustus 2012	Alle bouwvergunningen werden in de loop van juli/augustus 2012 ontvangen zodat de werkzaamheden reeds in augustus/september 2012 konden aanvangen.
	Juli/augustus 2013	Alle sporthallen werden beschikbaar gesteld tijdens de maanden juli en augustus 2013.

2.B.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Democo-Denys
Bekomen bouwvergunningen	Juli/augustus 2012
Datum beschikbaarheid volledige cluster	Augustus 2013

2.B.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2043
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement
De risicoverdeling en het risicomanagement werden contractueel vastgelegd in het DBFM-contract.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring
Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het Agentschap Sport

E. Tweede cluster Eenvoudige Sporthallen

2.B.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Een cluster van 3 Eenvoudige Sporthallen
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Algemene offerteaanvraag
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure	stopgezet

tot nu toe	
------------	--

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	Augustus 2012
	Selectie	/
	Gunning	/
	Contractclose	/

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	12/11/2009	Het basisbouwprogramma voor het deelproject eenvoudige sporthallen werd door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 12 november 2009.
	15/09/2011	Het model van subsidieovereenkomst, het model van mandaatovereenkomst en het model van DBFM-overeenkomst voor het deelproject eenvoudige sporthallen werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 15 september 2011.
	12/12/2011	Nadien werd een subsidie- en mandaatovereenkomst ter ondertekening voorgelegd aan de geselecteerde lokale overheden die betrekking heeft op de toewijzingsprocedure van een tweede cluster van eenvoudige sporthallen. Op 12 december 2011 werden er 3 geldige subsidie- en mandaatovereenkomsten voor een eerste cluster van eenvoudige sporthallen ingediend.
	13/07/2012	Op 13 juli 2012 besliste de Vlaamse Regering over de opstart van de gunningsprocedure voor de tweede cluster eenvoudige sporthallen via een algemene offerteaanvraag.
	08/2012	De opdracht werd aangekondigd in augustus 2012 na goedkeuring van de projectfiches door de lokale overheden. Offertes werden verwacht tegen 16 november 2012.
	16/11/2012	Op 16 november 2012 werd door het consortium Democo-Denys een offerte ingediend.
	25/02/2013	Op 25 februari 2013 besliste het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Oostende om de mandaatovereenkomst te beëindigen.
	17/05/2013	Op 17 mei 2013 besliste het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen om de mandaatovereenkomsten te beëindigen.

	06/09/2013	Op 6 september 2013 nam de Vlaamse Regering kennis van de stopzetting van de gunningsprocedure.
--	------------	---

2.B.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	/
Bekomen bouwvergunningen	/
Datum beschikbaarheid volledige cluster	/

2.B.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	/
-------------------------------	---

///

Risicoverdeling en risicomanagement

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

F. Eenvoudig zwembad

2.B.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Zwembad Westerlo (en stopgezet Eeklo)
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaand bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Beschikbaarheidsfase

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	10/12/2009
	Selectie	
	Gunning	
	Contractclose	

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	10/03/2010	Het basisbouwprogramma werd door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 10 maart 2010.
	23/07/2010	Het model van subsidieovereenkomst, het model van mandaatovereenkomst en het model van DBFM-overeenkomst voor het deelproject eenvoudige zwembaden werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 23 juli 2010.
	10/12/2009	Ten behoeve van de lokale overheid Westerlo die reeds wenste van start te gaan met de gunningsprocedure, werd door Sportfacilitator een model van selectieleidraad opgesteld. Deze selectieleidraad werd uitgestuurd op 10 december 2009 met het oog op een kwalitatieve selectie van een aantal geïnteresseerde marktspelers
		Deze selectiefase werd volledig afgerond door Westerlo en Sportfacilitator heeft hiervan akte genomen
	15/04/2011	Op 15 april 2011 werd een mandaat- en subsidieovereenkomst gesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en Westerlo. Vanaf dat ogenblik neemt de Vlaamse Gemeenschap de

		gunningsprocedure van Westerlo over (na selectiefase)
	15/04/2011	Op 18 april 2011 werd het bestek voor het zwembadproject van Westerlo door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers.
	15/07/2011	Op 15 juli 2011 werden verschillende offertes ingediend.
	15/05/2012	Op 15 mei 2012 werd een voorkeursbieder aangeduid.
		Na afronding van de onderhandelingen besliste de Vlaamse Regering over het voorstel tot gunning van de opdracht voor het ontwerpen, bouwen, financieren, het onderhouden van het eenvoudig zwembad van Westerlo aan het consortium S&R Westerlo nv (in oprichting).
	Nov 2010- okt 2011	stad Eeklo verleende mandaat aan de Vlaamse Gemeenschap op 3 november 2010. Op 8 december 2010 werd de selectieleidraad gepubliceerd. Op 26 januari 2011 werden de kandidaatstellingen ontvangen. Momenteel ligt deze procedure stil, gezien de stad Eeklo nog een aantal pistes wenst te onderzoeken m.b.t. het beheer van het nieuw te bouwen zwembad. Bij brief van 21 oktober 2011 besliste de stad Eeklo om de subsidie- en mandaatovereenkomst te beëindigen (o.m. wegens geplande bouw van een energie-unit die moeilijk te verenigen is met DBFM-formule).

2.B.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	S&R Westerlo
Bekomen bouwvergunningen	/
Datum beschikbaarheid volledige cluster	27 dec 2014

2.B.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2027
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

De risicoverdeling en het risicomanagement werden contractueel vastgelegd in het DBFM-contract.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het Agentschap Sport.

G. Multifunctionele sportcentra

2.B.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Verschillende individuele multifunctionele Sportcentra in: Heist op den Berg Halle Brugge (Provincie West-Vlaanderen) Hoogstraten Aalst Lanaken
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met voorafgaand bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Beschikbaarheidsfase

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	Heist op den Berg: 17/11/2009 Halle: 30/10/2009 Brugge (Provincie West-Vlaanderen): 30/12/2009 Hoogstraten: 08/09/2009 Aalst: 22/07/2011 Lanaken: 13/07/2011
	Selectie	Heist op den Berg Halle Brugge (Provincie West-Vlaanderen) Hoogstraten Aalst Lanaken
	Gunning	Heist op den Berg: 18/1/2011 Halle: 25/04/2014 Brugge (Provincie West-Vlaanderen): 14/12/2012 Hoogstraten: 10/01/2014

		Aalst: 25/04/2014 Lanaken: 17/07/2015
	Contractclose	Heist op den Berg Halle Brugge (Provincie West-Vlaanderen) Hoogstraten Aalst Lanaken

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	12/11/2009	het basisbouwprogramma voor het deelproject multifunctionele sportprojecten werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 12 november 2009.
	2009-2011	<u>Selectieleidraad</u> : Ten behoeve van de lokale overheden die reeds wensten van start te gaan, werd door Sportfacilitator een model van selectieleidraad opgesteld; tussen november 2009 en maart 2010 hebben 5 lokale overheden een selectieleidraad uitgestuurd met het oog op een kwalitatieve selectie van een aantal geïnteresseerde marktspelers (m.n. Hasselt, Hoogstraten, Halle, Heist-op-den-Berg en de provincie West-Vlaanderen). De selectie gebeurde door de lokale overheid en Sportfacilitator nam hiervan kennis. Op 13 juli 2011 werd de selectieleidraad voor het multifunctionele sportcomplex van Lanaken gepubliceerd in het Europees Publicatieblad en in het Bulletin der Aanbestedingen. Hetzelfde gebeurde op 22 juli 2011 voor het multifunctioneel sportcomplex van Aalst.
	18/02/2010	Het model van subsidieovereenkomst, het model van mandaatovereenkomst en het model van DBFM-overeenkomst voor het deelproject multifunctionele sportprojecten werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 18 februari 2010.
	7/05/2010	Op 7 mei 2010 heeft de Vlaamse Regering haar goedkeuring verleend aan de opstart / de overname van de gunningsprocedure voor de multifunctionele sportcentra, van de selectie- en

		gunningsleidraad ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
	2010-2011	<u>Mandaatverlening</u> : Tussen de Vlaams Minister bevoegd voor Sport en het betrokken lokale bestuur werd een subsidie- en mandaatovereenkomst gesloten: met Heist-op-den-Berg op 15 juli 2010, met Hoogstraten op 19 juli 2010, met TMVW voor stad Brugge en provincie West-Vlaanderen op 23 juli 2010, met Halle op 3 september 2010, met Hasselt op 26 oktober 2010. In 2011 werd een subsidie- en mandaatovereenkomst gesloten met respectievelijk de stad Lanaken (april) en de stad Aalst (juni). Deze mandaatovereenkomsten hebben betrekking op de toewijzingsprocedure van het individuele sportcomplex. Vanaf het ogenblik dat deze subsidie- en mandaatovereenkomst door beide partijen ondertekend zijn, neemt de Vlaamse Gemeenschap de gunningsprocedure van de respectievelijke lokale overheid over (na selectiefase).
	14/07/2010	Op 14 juli 2010 werd een positieve kaderruling bekomen van de Dienst Voorafgaande Beslissingen in fiscale zaken (DVB) m.b.t. de BTW-aspecten van de DBFMO-overeenkomsten voor multifunctionele sportcentra.
	2010-2013	<u>Uitsturen bestekken</u> : Op 15 juli 2010 werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Heist-op-den-Berg door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers. Op 23 juli 2010 werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Brugge/West-Vlaanderen door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers. Op 30 augustus 2010 werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Hoogstraten door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers. Op 26 oktober 2010 werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Hasselt door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers. Op 9 november 2010 werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Halle door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar

		de deelnemers. Op 8 december 2011 werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Aalst door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers. Tenslotte werd het bestek voor het multifunctioneel sportproject van Lanaken door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) op 8 januari 2013 uitgestuurd naar de deelnemers.
	2011-2012	Onderhandelingen: na de indiening van een of meerdere offertes voor ieder multifunctioneel sportproject en de hierop volgende beoordelingen, werd er voor telkenmale een voorkeursbieder aangeduid waarmee onderhandelingen werden opgestart: ○ op 19 april 2011 voor het multifunctioneel project van Heist-op-den-Berg. ○ op 3 november 2011 voor het multifunctioneel project van Hoogstraten. ○ op 14 maart 2012 voor het multifunctioneel project van Brugge-West-Vlaanderen. ○ op 9 november 2012 voor het multifunctioneel project van Halle. ○ op 5 december 2012 voor het multifunctioneel project van Aalst. ○ Op xx voor het multifunctioneel project van Lanaken
	23/01/2012	Op 23 januari 2012 besliste de Stad Hasselt om de subsidie- en mandaatovereenkomst te beëindigen.
	2011-2015	Gunningen: ○ project Heist-op-den-Berg: op 18 november 2011 besliste de Vlaamse Regering over het voorstel tot gunning van de opdracht voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van het multifunctioneel sportcomplex van Heist-op-den-Berg aan het consortium Cordeel Hoeselt-Temse. ○ project Brugge-West-Vlaanderen: op 14 december 2012 besliste de

		Vlaamse Regering over het voorstel tot gunning van de opdracht voor het ontwerpen, bouwen, financieren, het onderhouden en exploiteren van het multifunctioneel sportcomplex van Brugge-West-Vlaanderen ("Olympiabad") aan het consortium S&R Brugge nv (in oprichting). ○ Project Hoogstraten: op 10 januari 2014 besliste de Vlaamse Regering over het voorstel tot gunning aan Sportoase Hoogstraten NV (in oprichting) van de opdracht DBFMO geïntegreerd zwembadencomplex Hoogstraten ○ Project Halle: op 25 april 2014 besliste de Vlaamse Regering over het voorstel tot gunning aan Groep Sportoase NV van de opdracht "DBFMO geïntegreerd Sportcomplex op de Nederhemsite te Halle" ○ Project Aalst: op 25 april 2014 besliste de Vlaamse Regering over het voorstel tot gunning aan het consortium Cordeel Hoeselt-Temse van de opdracht "DBFM geïntegreerd Sportcomplex site Schotte Aalst" ○ Het project geïntegreerd Sportcomplex Lanaken werd op 17 juli 2015 gegund. De doelstelling is dat het project in het voorjaar 2018.
--	--	--

2.B.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Heist op den Berg: Cordeel Hoeselt-Temse Halle: Sportoase Halle nv Brugge (Provincie West-Vlaanderen): S&R Brugge Hoogstraten: Sportoase Hoogstraten nv Aalst: Cordeel Hoeselt-Temse Lanaken: Sportoase Lanaken nv
Bekomen bouwvergunningen	/
Datum beschikbaarheid	2018

volledige cluster	
-------------------	--

2.B.3. Operationele fase

Einddatum of overdrachtsdatum	2048
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement
De risicoverdeling en het risicomanagement werden contractueel vastgelegd in de DBFM(O)-contracten.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring
Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het Agentschap Sport

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
Oplevering van het multi-functionele sportcomplex in Lanaken.

///

B. Stand van zaken
De bouwfase is voor alle projecten afgelopen en er zijn geen nieuwe projecten meer gepland.

///

C. Planning
Exploitatiefase is lopende

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Con trac t clos e ber eikt ?	Contractda tum	(ver wac ht) jaar van besc hikb aanh eid	Jaar laast e betali ng	ESR - NE UTR AAL	Perce ntage in SPV	Kap itaa l in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
(Deel) Project (1)								
Cluster KG 1	ja	23/jul/10	2012	2022	ja			
Deelpr oject 2	ja	1/jul/11	2012	2022	ja			
Deelpr oject 3	ja	27/feb/15	2017	2027	ja			
Deelpr oject 4	ja	16/mrt/12	2013	2043	ja	49%	2 mio	Invespo -> Volledige SPV verkocht aan PMFund
Deelpr oject 5	ja	29/mrt/13	2014	2044	ja			
Deelpr oject 6	ja	18/nov/11	2013	2043	ja			
Deelpr oject 7	ja	14/dec/12	2015	2045	ja			
Deelpr oject 8	ja	10/jan/14	2016	2046	ja			
Deelpr oject 9	ja	25/apr/14	2016	2046	ja			
Deelpr oject 10	ja	25/apr/14	2016	2046	ja			
Deelpr oject 11	ja	17/jul/15	2017	2048	ja			

	Bouwkost EXCL BTW	Studie-en ontwerpkosten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Intercallair e intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerin gsbedrag excl btw	btw	Investerin gsbedrag incl btw	Beheers- en onderhou dskosten per jaar
Cluster KG 1	€ 11 567 000			€ 11 567 000	2 429 186,13	€ 13 996 186 000	€ 244 000
Cluster KG 2	€ 2 323 000	€ 84 000		€ 2 407 000	505 470	€ 2 912 470	€ 50 000
Cluster KG 3	€ 9 837 000			€ 9 837 000	2 065 700,07	€ 11 902 700	€ 221 000
Cluster SH	€ 25 266 000		€ 1 510 000	€ 26 776 000	5 305 785,66	€ 32 081 786	€ 511 000
Zwembad Westerlo			€ 84 000	€ 7 425 000	1 541 679,30	€ 8 966 679	€ 301 000
MF Heist op den Berg	€ 8 525 000	€ 325 000	€ 99 000	€ 8 949 000	1 858 511,13	€ 10 807 511	€ 236 000
MF West- Vlaanderen	€ 29 988 000	€ 2 242 000	€ 581 000	€ 32 811 000	6 768 355,44	€ 39 579 355	€ 834 000
MF Hoogstraten	€ 15 252 000	€ 1 195 000	€ 280 000,00	€ 16 727 000	3 453 710,51	€ 20 180 710	€ 657 000
MF Halle	€ 15 393 000		€ 170 000	€ 15 563 000	3 232 547,64	€18 795 547	€ 291 000
MF Aalst	€ 13 658 000		€ 486 000	€ 14 144 000	2 868 185,88	€ 17 012 185	€ 247 000
MF Lanaken	€ 12 150 000		€ 241 000	€ 12 391 000	2 551 500	€ 14 942 500	€ 226 000
TOTAAL	€ 150 822 000	€ 4 324 000	€ 3 451 000	€ 158 597 000	€ 32 580 632	€ 191 177 632	€ 3 818 000

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

- Algemeen:

In de huidige planning voor de eerste inhaalbeweging voor te realiseren sportinfrastructuur worden 35 kunstgrasvelden, 9 eenvoudige sporthallen, 1 eenvoudig zwembad en 7 multifunctionele sportinfrastructuurprojecten opgenomen, goed voor een investeringswaarde van ongeveer 186 miljoen euro (exclusief btw).

Aan Invespo (investeringsvehikel in de schoot van PMV) worden financiële middelen verschaft ten belope van 10 miljoen euro. Deze middelen worden gefinancierd vanuit beschikbare middelen voor alternatieve financiering. Invespo kan in voorkomend geval, waar zij dit opportuun acht, een minderheids participatie kunnen nemen in de SPV's.

De SPV's vragen beschikbaarheidsvergoedingen aan de lokale overheden voor de terbeschikkingstelling van de sportinfrastructuur. De Vlaamse overheid zal maximaal 30 % van elke beschikbaarheidsvergoeding subsidiëren.

In een tweede inhaalbeweging werd door de Vlaamse Regering op 19 juli 2013 beslist om een derde cluster van 40 kunstgrasvelden te realiseren.

In totaal zal de Vlaamse overheid maximaal 6 miljoen euro¹¹ per jaar betalen aan subsidiëring van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Werkingskosten Sportfacilitator:

- voor 2010 werd 1.000.000€ werkingsmiddelen voorzien
- voor 2011 werd 724.000€ werkingsmiddelen voorzien.
- voor 2012 wordt 475.000€ werkingsmiddelen voorzien.
- voor 2013 wordt 330.000€ werkingsmiddelen voorzien.
- voor 2014 wordt 334.000€ werkingsmiddelen voorzien.
- voor 2015 wordt 332.000€ werkingsmiddelen voorzien
- In 2016 wordt 333.000 euro werkingsmiddelen voorzien
- In 2017 zijn geen middelen specifiek voor de werking van Sportfacilitator voorzien
- In 2018 zijn geen middelen specifiek voor de werking van Sportfacilitator voorzien

Deze middelen werden voorzien bij het **Agentschap Sport Vlaanderen**.

Voor PMV is een rol weggelegd in de financiering van het Sportinfrastructuurplan.

Een fonds "Invespo" in de schoot van PMV, heeft middelen ter beschikking (10 miljoen euro) waarmee zij een participatie kan nemen in de op te richten projectvennootschappen. Deze minderheidsparticipatie moet gezien worden enerzijds als een louter financiële participatie ("investering") met als doel een deel van het rendement van de SPV te laten terugvloeien naar Invespo en anderzijds als een hefboom om de projecten (beter) gefinancierd te krijgen.

Tot op heden heeft PMV een financiële participatie genomen in een SPV "Sport in Vlaanderen nv", de projectvennootschap voor de eerste cluster van eenvoudige sporthallen. Deze participatie bedroeg 2 miljoen euro. Reden voor deze participatie was enerzijds om het project beter gefinancierd te krijgen en anderzijds om een deel van het rendement terug te laten vloeien. De volledige SPV werd ondertussen verkocht aan PMFund.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Cluster KG 1	661 336	660 617	662 596	664 614	23 363	660 617				
Cluster KG 2	124 638	125 240	125 606	125 980	3 160	125 240				
Cluster KG 3	462 717	502 841	504 190	505 566	506 969	502 841	508 400	509 860	511 349	512 868
Cluster SH	731 156	737 676	740 762	743 910	747 121	737 676	750 396	753 737	757 145	760 620
Zwembad Westerlo		261 996	263 707	265 453	267 233	261 996	269 049	270 901	272 790	274 717
MF	296 873									
	1 622 122	2 033 690	2 048 306	2 063 213	2 078 419	2 033 690	2 093 928	2 109 748	2 125 884	2 142 343

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

¹¹ Schatting op basis van de reeds gerealiseerde en de nog te realiseren projecten

- inschrijving alternatieve financiering voor sportinfrastructuur ten belope van 10 miljoen euro;
 - meerjarenbegroting voor sportinfrastructuur voor de jaarlijkse tussenkomst in de beschikbaarheidsvergoeding:

- in 2010: 65.000 euro;
- in 2011: 554.000 euro;
- in 2012: 853.000 euro
- in 2013: 1.216.000 euro
- in 2014: 1.792.000 euro
- in 2015: 2.150 keuro
- in 2016: 2.899 keuro
- in 2017: 3.899 keuro
- in 2018: 4.147 keuro (kruissnelheid)

Deze middelen zullen worden aangewend om de beschikbaarheidsvergoeding te subsidiëren. De subsidie voor de projecten van alternatieve financiering in de BLOSO-centra zal 100 % i.p.v. de normale 30 % bedragen.

Een zeer belangrijk aandachtspunt is de financiering door de gemeenten, omdat via deze PPS de principes van de financiële taakverdeling tussen Vlaamse en lokale overheid worden beïnvloed.

Overzicht beschikbaarheidsvergoedingen per jaar voor de looptijd van het project

Kunstgrasvelden eerste cluster (29): looptijd DBFM 10 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (2011 deels beschikbaar – 2012 geheel beschikbaar (verwacht)): 2.348.680 euro (incl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 10: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 11,84%)

Kunstgrasvelden tweede cluster (6): looptijd DBFM 10 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (2011 deels beschikbaar – 2012 geheel beschikbaar (verwacht)): 456 keuro (incl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 10: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten

Kunstgrasvelden derde cluster (28): looptijd DBFM 10 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (2015 deels beschikbaar – 2017 geheel beschikbaar (verwacht)): 1.542 euro (incl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 10: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten

Multifunctioneel Sportcomplex Heist-op-den-Berg: looptijd DBFM 30 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (2013 (20/12/2012 verwachte beschikbaarheidsdatum)): 804.478 (excl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 35,11%)

Eenvoudige Sporthallen eerste cluster (9): looptijd DBFM 30 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (tweede helft 2012 geheel beschikbaar (verwacht)): 2.531.232 euro (incl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 20,16%)

Multifunctioneel Sportcomplex Brugge – West-Vlaanderen: looptijd DBFMO 30 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (in 2015 verwachte beschikbaarheidsdatum)): 2.473.368 (excl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar 1, en is nog afhankelijk van de financial close die nog dient plaats te vinden
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 37,03%)

Eenvoudig zwembad Westerlo: looptijd DBFM 30 jaar

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (in 2014 verwachte beschikbaarheidsdatum): 1.027.104 (incl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 45,91%)

Het geïntegreerd zwembadencomplex Hoogstraten

- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 1: 1.038.460 excl. BTW en excl. indexatie voor volledig jaar 1 (verwachte beschikbaarheidsdatum Q2 2016)
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 50,40%)

Het geïntegreerd Sportcomplex op de Nederhemsite te Halle

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (in 2016 verwachte beschikbaarheidsdatum)): 1.160.000 (excl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar 1
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 24,26%)

Het geïntegreerd Sportcomplex site Schotte Aalst

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (in 2016 verwachte beschikbaarheidsdatum)): 1.279.680 (excl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar 1,
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 22,37%)

Het geïntegreerd Sportcomplex Lanaken

- Beschikbaarheidsvergoedingen jaar 1 (in 2017 verwachte beschikbaarheidsdatum)): 1.279.680 (excl. BTW, excl. indexatie) voor volledig jaar 1
- Beschikbaarheidsvergoeding jaar 2 tot jaar 30: idem jaar 1, waarvan een vast gedeelte jaarlijks wordt geïndexeerd voor de operationele (onderhoud en werking SPV) kosten (gemiddeld 22,37%)

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

De maximum te betalen beschikbaarheidsvergoeding is determinerend voor het aantal investeringen.

Er worden geen waarborgen verstrekt door de Vlaamse Gemeenschap.

In het kader van zwembadprojecten werd door de minister beslist dat, omwille van de financierbaarheid van deze projecten, de lokale overheid een waarborg kan toekennen voor een (deel) van het investeringsbedrag. Aldus werden in het kader van de multifunctionele projecten een waarborg toegekend:

- Halle: in het bestek wordt een waarborg voorzien voor het verplicht basisbouwprogramma ten belope van 90% van het investeringsbedrag;
- Brugge/West-Vlaanderen: in het bestek wordt een waarborg voorzien voor het basisbouwprogramma ten belope van 100 % van het investeringsbedrag voor wat betreft het verplicht programma. De eigen toevoegingen van de private partner om het project te rentabiliseren dienen via eigen middelen gefinancierd te worden. Daarnaast wordt een voldoende eigen vermogen vereist zodat de projectvennootschap voldoende solvabel en gekapitaliseerd van start kan gaan;
- Hoogstraten: in het bestek wordt een waarborg voorzien voor het basisbouwprogramma ten belope van 100 % van het investeringsbedrag. Daarnaast wordt een voldoende eigen vermogen vereist zodat de projectvennootschap voldoende solvabel en gekapitaliseerd van start kan gaan;
- Westerlo: in het bestek wordt een waarborg voorzien voor het verplicht basisbouwprogramma ten belope van 90% van het investeringsbedrag;
- Lanaken: in het bestek wordt een waarborg voorzien voor het verplicht basisbouwprogramma ten belope van 90% van het investeringsbedrag;

12. PPS Wonen

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 12		PPS Wonen				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl. btw)	ESR-class.	Projectfase	Looptijd (geclosed)	
Publiek vastgoed		€ 16 523 031	Off Balance	Exploitatiefase	2038	
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
Met publiek-private samenwerking in de sociale huisvesting wilde de regering een bijkomend aantal sociale woningen laten bouwen naast de bestaande investerings- en subsidieprogramma's. In 2003 werden veertien locaties voor het pilootproject PPS sociale woningbouw geselecteerd. Met het oog op de gunning werden drie percelen gemaakt. De PPS in de sociale huisvesting werkt met drie spelers: de private partner, de lokale huisvestingsinstanties (LHI) en de Vlaamse overheid. De private partner zorgt voor het ontwerp (D), de bouw (B) en de financiering (F) en houdt de huurwoningen 27 jaar in stand (M). De Vlaamse overheid zorgt voor de normstelling, sluit de overheidsopdracht af en subsidieert het project. De rol van de LHI spitst zich toe op de sociale huurder. De opdracht werd gegund als promotieopdracht. Dergelijke opdracht wordt gezien als een aanneming van werken die zowel betrekking heeft op de financiering als op de uitvoering ervan. Na gunning krijgt de private partner een recht van opstal van de LHI. Na oplevering krijgt de LHI de sociale woningen in erfpacht. De LHI betaalt de primaire huur (erfpachtcanon) aan de private partner. Die primaire huur wordt in hoofde van de LHI gefinancierd door twee bronnen: de huurgelden van de sociale huurders en een maandelijkse subsidie van de Vlaamse overheid. Het PPS-project Wonen was één van de allereerste contractuele PPS-DBFM formules die ooit in Vlaanderen werden opgezet.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 1 244	€ 1 220	€ 1 210	€ 1 202	€ 1 193	€ 1 184	€ 1 244

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Wonen
Bevoegde minister:	Liesbeth Homans
Entiteit:	VMSW

Projectleiding:	VMSW, <i>Bart Velleman, afdelingshoofd projectrealisatie</i>
Andere betrokken overheidsentiteit (en)	lokale huisvestingsinstanties, nl. 6 sociale huisvestingsmaatschappijen, 1 OCMW en 3 gemeenten
Wettelijke basis:	Besluit van de Vlaamse regering 14 mei 2004 betreffende het Garantiefonds
Datum bijwerking projectfiche:	07/09/2018
Auteur projectfiche:	Tara De Roover (VMSW), boekhouder van het Garantiefonds sinds maart 2013

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?
Beleidsnota 2004-2009 Vlaams woonbeleid” “Om effectiever het recht op betaalbaar wonen te realiseren zal de Vlaamse overheid een hoog investeringsniveau blijven aanhouden ... sociale huisvesting lokaal uitvoeren, daarnaast zal ook beroep gedaan worden op private financiering in formules van publiek-private samenwerking (PPS), in bijzonder voor projecten van stadsrenovatie ... naast het aanhouden van het verhoogde bouwritme in de sociale woningbouw, zal ook de private sector actief worden betrokken bij het sociale woonbeleid om het aanbod aan sociale huurwoningen versneld te verruimen” <u>Probleemstelling</u> Om de behoefte aan sociale woningen te kunnen opvangen is een verhoogde inspanning noodzakelijk. De middelen voor sociale woonprojecten werden al aanzienlijk verhoogd, maar deze verhoging is echter nog onvoldoende om een volledige inhaaloperatie op middellange termijn tot stand te brengen.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
De Vlaamse Regering wou met een publiek-private samenwerking in de sociale huisvesting een bijkomend aantal sociale woningen laten bouwen naast de bestaande investerings- en subsidieprogramma's in de sociale huisvesting (het investeringsprogramma van de toenmalige Vlaamse Huisvestingsmaatschappij en het SBR-subsidieprogramma voor de bouw en renovatie van sociale woningen). De voornaamste doelstelling van het instrument PPS in de sociale huisvesting was de bouw van een bijkomend aantal woningen. Elke partner in de samenwerking voert daarbij de taken uit waarvoor hij over de meeste kennis beschikt. De PPS in de sociale huisvesting werkt met drie spelers: de private partner, de lokale huisvestingsinstantie (LHI) en de Vlaamse overheid. Concreet staat de private partner in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het groot onderhoud van de woningen. Na 27 jaar worden de woningen overgedragen aan de opdrachtgevers, nl. de lokale huisvestingsinstanties. De doelstelling van de pilootfase van de PPS Wonen was de realisatie van ca. 430 sociale huurwoningen met het oog op een bewoning 45 maanden na het vaststellen van de procesgang,

voorstudiefase niet ingerekend.

De verschillende fasen van het project waren:

- selectie van plaatselijke partners met grondinbreng;
- opmaak van het bestek;
- publicatie van een oproep tot promotoren;
- selectie van de kandidaten;
- offertevraag, het onderzoek van de offertes en het goedkeuringstraject;
- uitwerking van de offertes tot een ontwerp voor vergunningsvraag;
- vraag tot stedenbouwkundige vergunning;
- bouwfase.

Er werd gestart in juni 2003, na de goedkeuring van de voorstudie. De eerste bewoning was een feit in november 2007.

Uitgangspunten/veronderstellingen

- De PPS is een vorm van alternatieve financiering waarbij de kost in de tijd wordt gespreid;
- De LHI wordt ontlast van het ontwerpen, de bouw, de financiering en het groot onderhoud van de gebouwen;
- Er wordt een extra aanbod sociale woningen gecreëerd zonder dat de LHI het geld op tafel moet leggen voor de bouw van de woningen;
- De Vlaamse overheid garandeert een sluitende financiering voor de LHI omdat de kostprijs van de verhuring volledig wordt gedekt, ongeacht het inkomen van de sociale huurder.

///

C. Stappen in de besluitvorming

November 2002: de toenmalige afdeling Financiering Huisvestingsbeleid sluit een dienstencontract af met Ernst & Young voor de begeleiding in de opmaak van een algemeen concept voor PPS met verschillende vrijheidsgraden

9 mei 2003: goedkeuring basisprincipes voor de uitvoering van het pilootproject sociale woningen

3 oktober 2003: goedkeuring van de gunningswijze voor 430 woningen op 3 percelen

9 oktober 2003: aankondiging beperkte offertevraag op basis van een promotieopdracht

12 november 2003: opening kandidaturen

5 december 2003: goedkeuring bestek voor 430 woningen op 3 percelen

18 december 2003: selectiebeslissing en uitnodiging geselecteerde partijen

31 maart 2004: opening offertes

14 mei 2004: stopzetting procedure beperkte offertevraag en overschakeling naar onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking

14 mei 2004: goedkeuring uitvoeringsbesluit van het Garantiefonds voor Huisvesting

6 juli 2004: uitnodiging partijen voor onderhandeling

7 december 2004: opening offertes

15 juli 2005: beslissing gunning perceel 1 en 3

14 juli 2006: goedkeuring gunningswijze perceel 2

4 november 2006: aankondiging algemene offertevraag perceel 2

18 april 2007: opening offertes perceel 2

19 juli 2007: stopzetting algemene offertevraag perceel 2 en overschakeling naar onderhandelingsprocedure

15 oktober 2010: beslissing stopzetting perceel 2 en doorstart locatie in Lommel van perceel 3

2. OPERATIONEEL (Per individueel project of programma indien gelijk)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

De problematiek van de wachtlijsten in sociale huisvesting was en is nog steeds een vrij arbitrair gegeven. De inspanningen in de sociale huisvesting waren bijna uitsluitend gericht op het bouwen van sociale woningen en boden onvoldoende perspectieven om tegemoet te komen aan de nood op korte en middellange termijn.

Daarom zette de Vlaamse Regering in op een versnelde aanpak van deze noden door samenwerking tussen de sociale huisvestingssector en de private sector.

Rolverdeling tussen de verschillende partijen in de PPS Wonen

De *private partner* zorgt voor het ontwerp, de bouw en de financiering van het project. Daarnaast staat hij gedurende 27 jaar in voor het groot onderhoud van de huurwoningen. Bovendien betaalt de private partner een jaarlijkse beheersvergoeding aan de lokale huisvestingsinstantie voor de huuradministratie, de dekking van huurschade en als compensatie voor de onroerende voorheffing. In vakjargon wordt dit DBFM - Design, Build, Finance en Maintenance - genoemd. Door de gebouwen zelf te ontwerpen, is de inschrijver niet gebonden aan een volledig uitgewerkt ontwerp van een externe architect. De inschrijver heeft niet meer dan een korte opdracht per locatie, bouwprogramma genoemd. De eisen van de bouw komen uit een prestatiebestek in plaats van uit een klassiek middelenbestek. De grotere vrijheidsgraad t.g.v. de DBFM-methode zou moeten leiden tot lagere kosten.

De private partner kan de vruchten plukken van deze grotere vrijheid of ondergaat de negatieve gevolgen ervan. Hij is namelijk verantwoordelijk voor de primaire financiering en moet de gebouwen gedurende de volledige contractperiode in stand houden. Uiteindelijk levert de inschrijver niet louter een gebouw dat na oplevering wordt verkocht maar wel een “dienst wonen”, een woning die gedurende 27 jaar wordt in stand gehouden en nadien wordt overgedragen aan de opdrachtgever.

De *lokale huisvestingsinstantie* - 5 sociale huisvestingsmaatschappijen en 1 stad voor het pilootproject - wordt zo volledig ontlast van de bouw, de primaire financiering en het groot onderhoud van de gebouwen. De rol van de LHI spitst zich voornamelijk toe op de sociale huurder. De LHI bepaalt samen met de gemeente de sociale woonbehoeften, verhuurt woningen aan de sociale doelgroep, ontvangt de huur en is in een regelmatige dialoog met haar doelgroep. Daarnaast zorgt hij voor het dagelijks onderhoud en het beheer van het gebouw samen met de private partner. De LHI betaalt de erfpachtcanon (de primaire huur) aan de private partner. De primaire huur wordt gefinancierd door twee bronnen: de huurgelden van de huurder enerzijds en de maandelijkse subsidie van de Vlaamse overheid via het Garantiefonds anderzijds.

De *Vlaamse overheid* zorgt voor de normstelling, het afsluiten van de overheidsopdracht en de subsidiëring van het PPS-project.

Gekozen project en overwogen alternatieven

In november 2002 sloten de toenmalige afdeling Financiering Huisvestingsbeleid en Ernst & Young een dienstencontract met het oog op het afleveren van een algemeen concept voor PPS met verschillende vrijheidsgraden. De realisatie ervan zou stapsgewijs worden ingevoerd.

Er werd gekozen voor een contractuele DBFM-formule op basis van een promotieopdracht: een alternatief met een sterk vereenvoudigd algemeen concept om ervaring op te doen in een niet te complexe omgeving en snel van start te kunnen gaan met een pilootproject. Het concept hield

de volgende voorwaarden in:

- uitsluitend nieuw te bouwen sociale woningen werden opgenomen;
- de lokale huisvestingsinstantie is eigenaar van de bouwgrond;
- de huurder kan de woning niet kopen tijdens de contractperiode.

De ingezamelde inschrijvingen werden beoordeeld volgens prijs en kwaliteit op advies van een selectiecommissie.

Eens de percelen door de Vlaamse Regering gegund waren aan de private partner, werd per locatie een PPS-overeenkomst afgesloten tussen de drie partners: lokale huisvestingsinstantie, private partner en Vlaamse overheid. Deze overeenkomst regelde de eigendoms- en gebruiksverhoudingen van het vastgoed en een wijze van samenwerking tussen de drie partners gedurende de opbouw van de woningen en gedurende 27 jaar effectieve bewoning. De private partner kreeg een recht van opstal van de LHI. Vervolgens werd in overleg en volgens de gegunde offerte een ontwerp opgebouwd. Nadien diende de private partner een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning in. De bouw van de woningen startte wanneer de stedenbouwkundige vergunning verkregen was. Na de voorlopige oplevering kunnen de huurders er wonen.

De te ontwikkelen projecten waren juridisch gescheiden van elkaar omdat er een aparte PPS-overeenkomst is per locatie. Per locatie zijn er stuurgroepen opgericht met het oog op een vlotte ontwikkeling en eenheid van besluitvorming in een nieuwe materie. De Vlaamse overheid bekleedt het voorzitterschap in deze stuurgroepen.

Het subsidiesysteem werd vastgelegd in het besluit van de Vlaamse regering van 14 mei 2004 over het Garantiefonds voor Huisvesting. De Vlaamse Overheid past via een financiële tegemoetkoming het verschil bij tussen de erfpachtcanon die de LHI betaalt aan de private partner en de reële huurgelden die de LHI ontvangt van de huurders. Daarenboven betaalt zij een forfaitaire vergoeding van 5 % op de reële huurprijs als compensatie voor leegstand en wanbetaling. Het Garantiefonds fungeert hierbij als doorgeefluik. De geldstromen van en naar de LHI (de betaling van erfpachtcanon en de ontvangst van sociale huurgelden en de subsidie) verlopen beiden maandelijks. Bijgevolg hoeft de LHI, met uitzondering van de grond, geen kapitaal in te brengen. De LHI ontvangt als eigenaar van de grond een opstalvergoeding.

Een intern onderzoek van de begrotingskost per woning van de verschillende stelsels (bvb. de projectsubsidiering voor de bouw en renovatie van sociale woningen, het investeringsprogramma van de VMSW, alternatieve financiering en Domus Flandria) gaf aan dat de kostprijs van de PPS-woning de vergelijking met de andere woningen kon doorstaan, vooral als men rekening houdt met de bijkomende dienstverlening (zie nota aan de leden van de Vlaamse regering VR/2005/15.07/DOC.0596).

De toenmalige bestaande financieringssystemen in de sociale huisvesting werkten via aanbesteding met een middelenbestek en een klassieke gunningsprocedure.

Hier werd er gekozen voor een alternatieve financiering met een andere wijze van uitbesteding: een contractuele DBFM*-formule op basis van een prestatiebestek (i.p.v. middelenbestek).

DBFM*-formule

De private partner treedt op als bouwheer. Hij ontwerpt, bouwt, financiert en verzorgt het groot onderhoud van de sociale huurwoningen gedurende 27 jaar.

De sociale huisvestingsmaatschappij wordt bijgevolg ontlast van deze taken en kan zich focussen op haar kerntaken: de verhuring en het beheer en dagelijks onderhoud van de woningen.

De bouwheer verkoopt geen gebouw, maar levert een woondienst gedurende 27 jaar. De voordelen voor de Vlaamse overheid zijn dat de woningen al gebouwd en bewoond zijn en dat de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding over 27 jaar gespreid is.

Prestatiebestek

De opdrachtgever (LHI) omschrijft zijn functionele eisen voor de realisatie van infrastructuur in output-termen i.p.v. gedetailleerde technische voorschriften op te leggen.

Hierdoor kan de bouwheer zijn creativiteit aanwenden om de bouwkosten te drukken zonder dat dit ten koste gaat van de opgelegde kwaliteit.

Voordelen van het gekozen alternatief:

1. Financieel: de private sector zorgt voor de primaire financiering, er wordt betaald naargelang het gebruik van de woondienst;
2. Operationeel: er is minder fysiek toezicht nodig, de private partner wordt meer geresponsabiliseerd;
3. Maatschappelijk: test van de verschuiving van de kerntaak van de LHI, van "bouwmaatschappij" naar "huisvestingsmaatschappij".

B. Data voorbereidingsfase	diverse data in de periode 2002 tot 2010	Juridische begeleiding van advocatenkantoor DLA Piper Rudnick Gray Cary gedurende het volledige proces
	diverse data in de periode 2002 tot 2010	Advies van Inspectie van Financiën voor het ontwerpdossier en de gunning voor elk perceel
	2003 en 2008	Advies van een selectiecommissie over de prijs en de kwaliteit van de ingediende offertes

2.2. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het pilootproject werd ingedeeld in drie percelen: - perceel 1: 4 locaties in Gent en 1 in Aalst; - perceel 2: 3 locaties in Tienen en 1 in Dilbeek; - perceel 3: 1 locatie in Antwerpen en telkens 2 locaties in Lommel en Izegem
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking na geen geschikte offertes bij beperkte offertevraag (perceel 1 en 3); Perceel 2 bij algemene offerteaanvraag.
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	Afgerond.

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	9 oktober 2003 en TWB op 29 oktober 2003 (P1&P3); 4 november 2006 (P2)
-------------------------------	--------------	--

	Selectie	18 december 2003 (P1&P3)
	Gunning	15 juli 2005 (P1&P3)
	Contractclose	17 november 2005 (P1&P3); 3 februari 2006 (1 locatie P3)

///

ESR-toets	Omdat zowel het bouwrisico als het beschikbaarheidsrisico bij de private partner ligt is er geen advies gevraagd aan het nationaal instituut voor de rekeningen betreffende ESR-neutraliteit. Er zijn geen ESR-gerelateerde aandachtspunten; alle projecten zijn definitief opgeleverd. Er is enkel nog de afwikkeling van de betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen en de kostenvergoedingen aan de VMSW. Deze zijn ingepast binnen de beschikbare begrotingskredieten.
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	Percelen 1 en 3	
	maart 2004	De beperkte offertevraag voor de drie percelen voldeed voor wat de prijzen betreft niet aan de verwachtingen. Met de gevraagde erfpachtcanons was nauwelijks één perceel te subsidiëren. De procedure werd stopgezet en er werd overgegaan tot een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking met de inschrijvers van de beperkte offertevraag.
	7 september 2004	Ontvangst van de eerste offertes van de onderhandelingsprocedure. De prijzen waren nog te hoog om 3 percelen te subsidiëren. Percelen 1 en 3 lagen wel binnen bereik, mits er verder onderhandeld werd. Perceel 2 (Vlaams-Brabant) werd voorlopig geparkeerd.
	13 december 2004	Tweede ronde met "the best and final offers" (BAFO) voor de percelen 1 en 3. Die BAFO liet toe om 2 percelen te subsidiëren als het krediet verhoogd werd met 205.000 euro of 0,2 % ten opzichte van de voorziene 25.000.000 euro.
	15 juli 2005	Op basis van prijs en kwaliteit van de ingediende offertes besliste de Vlaamse Regering om de percelen 1 en 3 te gunnen aan de private partner SOWO. De percelen 1 en 3 betreffen 238 woningen op tien locaties.
	17 november 2005	Voor negen van de tien locaties van percelen 1 en 3 werd een PPS-overeenkomst gesloten. Van zodra SOWO de stedenbouwkundige vergunningen verworven had, konden de

		werkzaamheden starten.
	3 februari 2006	Ondertekening van de 10 ^{de} PPS-overeenkomst (locatie Sas- en Bassijnwijk in Gent – perceel 1) (huidige status: 8 locaties uitgevoerd, 2 locaties van perceel 3 definitief afgevoerd omwille van plaatselijke factoren)
	26 oktober 2007	Voorlopige oplevering 39 appartementen locatie Rooigemlaan in Gent
	12 december 2007	WoninGent ontvangt de eerste subsidie voor de locatie Rooigemlaan in Gent via het Garantiefonds. (huidige status: alle locaties bewoond en desbetreffende LHI's ontvangen maandelijks een subsidie van het Garantiefonds)
	23 januari 2008	Voorlopige oplevering 20 woningen locatie Groendreef – Abrikoosstraat in Gent
	25 februari 2008	Voorlopige oplevering 24 woningen locatie Pastoor Lauwereysstraat in Aalst
	30 april 2008	Voorlopige oplevering 27 woningen Sas- en Bassijnwijk in Gent
	11 juni 2008	Voorlopige oplevering 20 woningen locatie Koornbloemstraat in Wilrijk
	4 juli 2008	Voorlopige oplevering 19 woningen locatie Antwerpsesteenweg in Gent
	19 februari 2009	Voorlopige oplevering 27 woningen locatie Wijngaardstraat in Izegem
	8 juli 2009	Stedenbouwkundige vergunning van locatie Lommel "Heserbergen" van perceel 3 na wijziging. De eerste offerte voor het gewijzigde project werd door de VMSW als onvoldoende beoordeeld in 2009. Na overleg met de plaatselijke actoren werd beslist om te streven naar een goedkopere offerte.
	22 juli 2010	Promotor SOWO NV diende een nieuwe offerte in. Een belangrijke wijziging t.o.v. de eerste offerte was dat de promotor afzag van de voorziene mogelijkheid tot herziening van de erfpachtcanon op het ogenblik van de oplevering. Bij de lage IRS27 jaar rente betekende dat engagement een aanzienlijk risico dat wegviel voor de subsidiërende overheid. Erfpacht en subsidie zijn namelijk extreem gevoelig aan rentestijgingen bij een

		lage rentestand. Verder werden er enkele kwaliteitsverbeteringen aangebracht. Na een grondige analyse van de inhoud en prijs van de offerte beoordeelde de VMSW de prijs-kwaliteitverhouding als voldoende gunstig en werd voorgesteld om de locatie Lommel-Heserbergen te laten starten.
	15 oktober 2010	De Vlaamse Regering besliste om doorstart te geven aan de locatie Heserbergen in Lommel voor het ontwerp, de bouw, het beheer en de instandhouding van 32 woningen. Daarvoor werd het resterende deel van de vastlegging van perceel 3 ingenomen.
	6 december 2011	Voorlopige oplevering 32 woningen van locatie Heserbergen in Lommel
	Perceel 2	
	14 juli 2006	De Vlaamse Regering keurt de gunningswijze voor 188 woningen voor perceel 2 goed. In 2006 werd een krediet van 18.500.000 euro voor subsidies ingeschreven op de begroting conform het besluit m.b.t. het Garantiefonds.
	4 november 2006	Publicatie van de algemene offerteaanvraag voor perceel 2
	18 april 2007	Ontvangst van de offertes. Na onderzoek bleken de prijzen te hoog.
	september 2007	Opstart onderhandelingsprocedure met de deelnemers van de algemene offerteaanvraag. Er werd ingezet op verhoogde conformiteit: de aangeschreven promotoren ontvingen een lijst van de vastgestelde gebreken in de ingediende offertes van de algemene offerteaanvraag en een afzonderlijke samenvatting met gebreken specifiek van toepassing op hun ingediende offerte. Daarnaast werden bilaterale interactieve informatiesessies aangeboden.
	8 oktober 2007	4 offertes worden in ontvangst genomen. Na analyse werd een “best and final offer” gevraagd. Alle promotoren dienden opnieuw een offerte in. (Eén van de offertes voldeed niet aan de vormvereisten)
	5 – 7 februari 2008	De selectiecommissies brengen advies uit over de kwaliteit van de offertes. Het bestek voorzag zowel een kwalitatieve beoordeling (architectuur en aanpak van groot onderhoud)

		én een cijfermatige beoordeling (prijs en uitvoeringstermijn). Uit analyse bleek dat de best gequoteerde offerte nog moest worden geoptimaliseerd om stedenbouwkundig vergund te geraken zonder een tijdrovend ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).
	maart – mei 2009	De onderhandelingen met de voorkeursbieder over een nieuw financieringsvoorstel voor perceel 2 worden voortgezet. De afronding ervan bleef echter uit, mede door de impact van de bankencrisis op de financiering. Een gunning was niet meer haalbaar wegens te hoge prijzen, een te hoge subsidiekost en te grote onzekerheid over de aard van de prijsvoorstellen.
	15 oktober 2010	De Vlaamse Regering beslist op advies van Inspectie van Financiën om de procedure van onderhandelingen zonder bekendmaking met het oog op een promotieovereenkomst volgens een PPS voor het ontwerp, de bouw, het beheer en de instandhouding van 197 sociale woningen in Dilbeek en Tienen stop te zetten. De als PPS-projecten vervallen locaties van Vlaams-Brabant werden gecompenseerd in de vaststelling van de verdeelsleutel voor de sociale woningbouw over de rest van de legislatuur.

2.3. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Percelen 1 & 2: NV SOWO Invest, private partner bestaande uit aannemer Van Roey NV en de toenmalige Fortis bank.
Bekomen bouwvergunningen	<u>1 februari 2007</u> : stedenbouwkundige vergunning 5 locaties perceel 1 & 3 <u>1 juli 2007</u> : stedenbouwkundige vergunning 2 locaties perceel 1 & 3 <u>8 juli 2009</u> : stedenbouwkundige vergunning 1 locatie perceel 3
Datum geplande beschikbaarheid	onbekend
Datum werkelijke beschikbaarheid	<u>26 oktober 2007</u> : voorlopige oplevering 39 appartementen locatie Rooigemlaan in Gent <u>23 januari 2008</u> : voorlopige oplevering 20 woningen locatie Groendreef – Abrikoosstraat in Gent <u>25 februari 2008</u> : voorlopige oplevering 24 woningen locatie Pastoor Lauwereysstraat in Aalst <u>30 april 2008</u> : voorlopige oplevering 27 woningen Sas- en Bassijnwijk in Gent <u>11 juni 2008</u> : voorlopige oplevering 20 woningen locatie

	Koornbloemstraat in Wilrijk <u>4 juli 2008</u> : voorlopige oplevering 19 woningen locatie Antwerpsesteenweg in Gent <u>19 februari 2009</u> : voorlopige oplevering 27 woningen locatie Wijngaardstraat in Izegem <u>6 december 2011</u> : voorlopige oplevering woningen locatie Hesperbergen in Lommel
--	--

Verloop	Voor perceel 1 en 3 zijn 8 locaties volledig afgewerkt. Er wordt geen doorstart meer gegeven aan andere locaties.
Duiding	/

2.4. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	<u>25 oktober 2034</u> : einde erfpachtrecht locatie Rooigemlaan in Gent <u>22 januari 2035</u> : einde erfpachtrecht locatie Groendreef – Abrikoosstraat in Gent <u>24 februari 2035</u> : einde erfpachtrecht locatie Pastoor Lauwereysstraat in Aalst <u>29 april 2035</u> : einde erfpachtrecht locatie Sas- en Bassijnwijk in Gent <u>10 juni 2035</u> : einde erfpachtrecht locatie Koornbloemstraat in Wilrijk <u>3 juli 2035</u> : einde erfpachtrecht locatie Antwerpsesteenweg in Gent <u>18 februari 2036</u> : einde erfpachtrecht locatie Wijngaardstraat in Izegem <u>31 december 2038</u> : einde erfpachtrecht locatie Hesperbergen in Lommel
-------------------------------	--

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Financieel risico

Zowel het bouwrisico als het beschikbaarheidsrisico liggen bij de private partner. Alle projecten zijn definitief opgeleverd. Er zitten geen nieuwe projecten in de pipeline, waardoor dit risico gereduceerd is tot nul.

Organisatorisch risico

Groot onderhoud is een taak van de private partner. Beheer en klein onderhoud zijn de verantwoordelijkheid van de lokale huisvestingsmaatschappij. De private partner betaalt wel een beheersvergoeding aan de lokale huisvestingsmaatschappij binnen de DBFM*-formule. De opsplitsing tussen groot en dagelijks onderhoud is volgens de PPS-overeenkomst te regelen door de private partner en de lokale huisvestingsmaatschappij. Een stuurgroep onder het voorzitterschap van de Vlaamse overheid staat onder meer in voor conflictbewaking en uniform handelen. In 2009 en 2010 werden telkens twee stuurgroepen gehouden met als product een uitgebreide lijst met de opsplitsing tussen dagelijks en groot onderhoud. Daarnaast werden afspraken gemaakt over de controle op beide delen door de andere partner. In de periode 2012 t.e.m. **2017** werd jaarlijks een stuurgroep gehouden waarop verdere praktische afspraken werden gemaakt en knelpunten werden behandeld. Jaarlijks voert de private partner een controlerondgang uit van de appartementen en maakt hij

een verslag op van zijn bevindingen. Deze bevindingen worden op de stuurgroep besproken. De private partner en de LHI maken afspraken om de schadegevallen zo efficiënt mogelijk aan te pakken.

Bestuurlijk knelpunt

Het vraagrisico ligt bij de lokale huisvestingsinstantie; de LHI is verantwoordelijk voor de verhuring van de woningen.

Communicatieve risico

De VMSW verwittigt het Garantiefonds van komende opleveringen van PPS-woningen. Er zal geen doorstart meer gegeven worden aan nieuwe locaties.

Enkel een drastische wijziging in de wetgeving van de huurprijsberekening kan een risico betekenen voor de Vlaamse overheid. (cfr. supra **4.3 Budgetoverschrijdingen/waarborgen**) De kans is klein dat er zich in de nabije toekomst belangrijke wijzigingen zullen voordoen. In de begrotingskredieten werd rekening gehouden met een risicomarge om sterke stijgingen in de beschikbaarheidsvergoedingen t.g.v. dalende reële huurprijzen op te vangen.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Opstartfase

De Vlaamse overheid was tijdens de opstartfase van het PPS-project verantwoordelijk voor de normstelling en het afsluiten van de overheidsopdracht.

Uitvoeringsfase

Het oprichtingsbesluit bepaalt geen procedure over wie op welk tijdstip verwittigd moet worden als er een nieuw project in beheer komt. In de praktijk is er een stuurgroep per locatie. Hierin zijn het Vlaams Gewest, het Garantiefonds, de lokale huisvestingsinstantie (LHI) en de bouwpromotor vertegenwoordigd. Zolang niet alle gegunde projecten opgeleverd waren, diende minstens jaarlijks bij de begrotingsopmaak een raming gemaakt te worden van de betalingsstaten van de nieuwe opleveringen. Tijdens de gunningsfase stonden vier ingenieurs/ingenieur-architecten van de VMSW deeltijds ter beschikking van het agentschap Wonen-Vlaanderen. Tot er een andere regeling is, zal de VMSW het Garantiefonds verwittigen van komende opleveringen van PPS-woningen. Op heden zijn alle gegunde projecten reeds opgeleverd en bewoond. Er zijn verder geen toekomstige gunningen gepland.

Exploitatiefase

Na de oplevering vergadert de stuurgroep minstens één keer per jaar over het onderhoud van de gebouwen. Momenteel vertegenwoordigt de VMSW via **Bart Velleman**, afdelingshoofd **projectrealisatie**, het Garantiefonds in de stuurgroep(en) als contracterende partij. *Hij wordt bijgestaan door een organisator en één of meerdere deskundigen.*

Bij ministerieel besluit werd de werking en het beheer van het Garantiefonds en de gunning van overheidsopdrachten tot een miljoen euro gedelegeerd aan de gedelegeerd bestuurder van de VMSW. Dit om het Garantiefonds formeel te operationaliseren. Daarnaast verduidelijkte een protocol wie binnen de VMSW de boekhoudkundige en financiële taken van het Garantiefonds zou uitvoeren.

De VMSW ontvangt hiervoor sinds boekjaar 2014 een kostenvergoeding van 25.650 euro/jaar, jaarlijks geïndexeerd volgens de gezondheidsindex.

Wijzigingen aan het contract

06/08/2013	<i>Vaststelling vervulling opschortende voorwaarden, aanvangsdatum erfpachtrecht en definitieve erfpachtcanon (Drongensesteemweg – Gent, Antwerpsesteenweg – Gent, Groendreef/Abrikoosstraat - Gent)</i>
24/06/2013	<i>Vaststelling vervulling opschortende voorwaarden, aanvangsdatum erfpachtrecht en definitieve erfpachtcanon (Koornbloemstraat – Wilrijk, Sas & Bassijnwijk - Gent)</i>
17/07/2013	<i>Vaststelling vervulling opschortende voorwaarden, aanvangsdatum erfpachtrecht en definitieve erfpachtcanon (Pastoor Lauwereysstraat – Aalst)</i>
24/07/2013	<i>Vaststelling vervulling opschortende voorwaarden, aanvangsdatum erfpachtrecht en definitieve erfpachtcanon (Wijngaardstraat - Izegem)</i>
12/11/2013	<i>Vaststelling vervulling opschortende voorwaarden, aanvangsdatum erfpachtrecht en definitieve erfpachtcanon (Heserbergen – Lommel)</i>

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

Er hebben zich tijdens het afgelopen jaar geen bijzondere gebeurtenissen voorgedaan.

///

B. Stand van zaken

Voor perceel 1 en 3 zijn 8 locaties (5 voor perceel 1 en 3 voor perceel 3) afgewerkt. Sinds 6 december 2011 zijn 208 woningen bewoond ($39+20+24+27+20+19+27+32 = 208$). De twee resterende locaties van perceel 3 zijn door de plaatselijke actoren opgegeven.

Perceel 2, Vlaams-Brabant, zal niet worden gegund. De als PPS-projecten vervallen locaties van Vlaams-Brabant dienen te worden gecompenseerd in de vaststelling van de verdeelsleutel voor de sociale woningbouw over de rest van de legislatuur. De beslissing daartoe werd genomen door de Vlaamse Regering op 15 oktober 2010.

///

C. Planning

Er wordt geen doorstart meer gegeven aan andere locaties.

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt ?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAAL
PPS-project Gent - Hoek Drongensesteenweg - Rooigemlaan	ja	17/11/2005 en 6/08/2013	2007	2034	ja
PPS-project Gent - Hoek Groendreef - Abrikoosstraat	ja	17/11/2005 en 6/08/2013	2008	2035	ja
PPS-project Gent - Sas & Bassijnwijk	ja	3/02/2006 en 24/06/2013	2008	2035	ja
PPS-project Gent - Hoek Antwerpsesteenweg - Spijkstraat	ja	17/11/2005 en 6/08/2013	2008	2035	ja
PPS-project Aalst - Pastoor Lauwerystraat	ja	17/11/2005 en 17/07/2013	2008	2035	ja
PPS-project Wilrijk - Koornbloemstraat	ja	17/11/2005 en 24/06/2013	2008	2035	ja
PPS-project Lommel - Hesperbergen	ja	17/11/2005 en 12/11/2013	2011	2038	ja
PPS-project Izegem - Wijngaardstraat	ja	17/11/2005 en 24/07/2013	2009	2036	ja

	Bouwkost (excl. btw)	Studie-en ontwerpkosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerings-bedrag excl btw	Investerings-bedrag incl btw	Beheers- en onderhoudskosten per jaar
PPS-project Gent - Hoek Drongensesteenweg - Rooigemlaan	€ 2 786 435,02	€ 165 848,92	€ 2 952 284	€ 3 129 421	€ 53 249,73
PPS-project Gent - Hoek Groendreef - Abrikoosstraat	€ 1 599 010,63	€ 106 012,87	€ 1 705 024	€ 1 909 626	€ 28 593,76
PPS-project Gent - Sas & Bassijnwijk	€ 1 740 059,46	€ 114 274,14	€ 1 854 334	€ 1 965 594	€ 37 149,93
PPS-project Gent -	€ 1 297 483,57	€ 115 590,42	€ 1 413 074	€ 1 497 858	€ 26 290,54

Hoek Antwerpse- steenweg - Spijkstraat					
PPS-project Aalst - Pastoor Lauwerystraat	€ 1 520 000,14	€ 95 489,89	€ 1 615 490,03	€ 1 809 348,83	€ 34 116,96
PPS-project Wilrijk – Koornbloem- straat	€ 1 115 832,26	€ 76 366,91	€ 1 192 199,17	€ 1 263 731,12	€ 27 758,38
PPS-project Lommel - Heserbergen	€ 2 395 677,95	€ 168 159,60	€ 2 563 837,55	€ 2 717 667,80	€ 46 152,49
PPS-project Izegem - Wijngaardstraat	€ 1 975 716,20	€ 127 853,85	€ 2 103 570,05	€ 2 229 784,25	€ 37 014,25
TOTAAL	€ 14 430 215	€ 969 597	€ 15 399 812	€ 16 523 031	€ 290 326
TOTAAL GECLOSED	€ 14 430 215	€ 969 597	€ 15 399 812	€ 16 523 031	€ 290 326

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

In de begroting werd aanvankelijk een vastleggingsmachtiging van 25 miljoen euro voorzien. Mits een toevoeging van 205.531 euro konden hiermee de percelen 1 en 3 worden gesubsidieerd via het Garantiefonds.

In 2006 werd een vastleggingsmachtiging van 18,5 miljoen euro toegevoegd voor perceel 2, berekend op basis van de goedkoopste offerte 2004 voor dit perceel.

Twee elementen zetten de voorzieningen voor het budget sinds begin 2008 onder druk:

1. de huurprijsregeling voor de huurders van sociale woningen bij sociale huisvesting is drastisch gewijzigd;
2. de prijzen van bouwmaterialen kenden een sterke stijging sinds de vaststelling van het budget van 18,5 miljoen euro voor perceel 2.

De berekening van de huurprijzen voor de PPS-woningen werd oorspronkelijk afzonderlijk bepaald in artikel 11 van het uitvoeringsbesluit van 14 mei 2004 m.b.t. het Garantiefonds. Dit artikel werd opgeheven op 1 januari 2008 en de huurprijsberekening werd onderworpen aan het Kaderbesluit Sociale Huur van 12 oktober 2007. Het Kaderbesluit Sociale Huur bepaalt dat de huurprijsregeling niet meer afhankelijk is van de oprichtingskost van de woningen, maar van het inkomen en de gezinssamenstelling van de toekomstige huurder. De nieuwe berekeningsmethode voor de huurprijzen betekende een budgetstijging voor de tussenkomsten van het Garantiefonds.

Het besluit van de Vlaamse Regering van 4 oktober 2013 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende het woonbeleid wijzigde het Kaderbesluit Sociale Huur van 12 oktober 2007. Zo verhoogde o.a. de voornaamste determinant van de huurprijsberekening, het inkomen van de potentiële huurder, volgens de bepalingen van het BVR. De stijging van de inkomensgrenzen bracht een stijging van de plafonnering van de sociale huurprijs met zich mee. Gezien hierdoor het verschil tussen de erfpachtcanon die de lokale huisvestingsinstanties betalen en de sociale huur die ze ontvangen afneemt, vermindert ook de tussenkomst die het verschil tussen beide bijpast. Deze wijziging aan het Kaderbesluit had een budgetverlagend effect voor de

tussenkomen van het Garantiefonds.

Volgens de meest recente berekeningen (uitgangspunt: schatting aan de hand van de geïndexeerde reële huurprijzen van januari **2018** in de bewoonde projecten) zal de tussenkomst van het Garantiefonds **31.709.296 euro** bedragen voor de bewoonde locaties van perceel 1 en 3. Voor het perceel 3 was - zoals blijkt uit wat voorafgaat - een kleiner budget vereist omdat twee locaties niet zijn doorgegaan. Het resterende deel van de vastlegging van perceel 3 werd ingenomen door de op 15 oktober 2010 genomen beslissing van de Vlaamse Regering om doorstart te geven aan het project met locatie Lommel – Hesperbergen.

Op 29 april 2011 keurde het Vlaams Parlement een decreet goed waarin jaarlijks een kostenvergoeding wordt voorzien voor de VMSW lastens de begroting van het Garantiefonds voor de terbeschikkingstelling van de nodige diensten, uitrusting, installaties en personeelsleden. In navolging van dit decreet werd een overeenkomst ondertekend door beide partijen in november 2013.

Deze overeenkomst bepaalt dat het Garantiefonds een jaarlijkse vergoeding van 25.650 euro (jaarlijkse indexatie o.b.v. de gezondheidsindex) zal betalen aan de VMSW met ingang vanaf boekjaar 2013. Voorheen werden de eigen voorbereidings- en beheerskosten voor de terbeschikkingstelling van de nodige diensten, uitrusting, installaties en personeelsleden gedragen door de afdeling Gesubsidieerde Infrastructuur en de VMSW.

De overeenkomst werd aangegaan voor onbepaalde duur. Ze kan steeds ontbonden worden als de Vlaamse regering zou beslissen om het Garantiefonds op te heffen of in overleg tussen de ondertekenende partijen.

Het Garantiefonds stelt voor om de kostenvergoeding die vanaf boekjaar 2013 moet betaald worden aan de VMSW vast te leggen op het geprojecteerde overschot op de totale vastleggingsmachtiging. ***De totale kostenvergoeding aan de VMSW werd bij begrotingsopmaak 2019 geraamd op 801.910 euro.***

Het Garantiefonds ontvangt jaarlijks een toelage van Vlaanderen om aan de betaalverplichtingen van het betreffende begrotingsjaar te voldoen.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis- snelheid
PPS-project Gent - Hoek Drongensesteenweg - Rooigemlaan	€ 263,76	€ 259,39	€ 257,85	€ 256,71	€ 255,34	€ 253,95	€ 263,76
PPS-project Gent - Hoek Groendreef - Abrikoosstraat	€ 145,06	€ 139,55	€ 138,54	€ 137,21	€ 136,48	€ 135,43	€ 145,06
PPS-project Gent - Sas & Bassijnwijk	€ 148,74	€ 140,66	€ 139,48	€ 138,60	€ 137,55	€ 136,49	€ 148,74
PPS-project Gent - Hoek Antwerpsesteenweg - Spijkstraat	€ 119,43	€ 118,39	€ 117,72	€ 117,22	€ 116,63	€ 116,03	€ 119,43
PPS-project Aalst -	€ 108,88	€ 105,87	€ 104,53	€ 103,53	€ 102,34	€ 101,13	€ 108,88

Pastoor Lauwerystraat							
PPS-project Wilrijk - Koornbloemstraat	€ 60,51	€ 62,97	€ 61,76	€ 60,86	€ 59,79	€ 58,70	€ 60,51
PPS-project Lommel - Hesperbergen	€ 249,68	€ 247,69	€ 246,20	€ 245,08	€ 243,76	€ 242,41	€ 249,68
PPS-project Izegem - Wijngaardstraat	€ 147,73	€ 145,18	€ 143,72	€ 142,64	€ 141,34	€ 140,03	€ 147,73
Totaal	€1.243,8	€1.219,7	€1.209,8	€1.201,8	€1.193,23	€ 1.184,17	€ 1.243,80

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

- Algemeen

De lokale huisvestingsinstantie betaalt gedurende de erfpachttermijn de DBFM (ontwerp, bouw, financiering en groot onderhoud) aan de private partner via een stelsel van maandelijkse erfpachtcanons. De LHI ontvangt de huur van de woningen en voegt daar de tussenkomsten van het Garantiefonds bij om de erfpachtcanons te betalen.

27 jaar na de voorlopige oplevering van een locatie eindigt zowel de opstal- als de erfpachtovereenkomst en wordt de LHI eigenaar van de gebouwen tegen een symbolische kostprijs van 5.000 euro per appartement en 7.000 euro voor een op zichzelf staande woning. Door die afspraak van wederinkoop is de gehele constructie fiscaal als een onroerende leasing te beschouwen en kan de private partner als btw-plichtige handelen. Op de erfpachtcanon moet telkens btw worden betaald. Tot op het einde van 2006 was het tarief 12 %. Vanaf 2007 is dat tarief 6 % voor de sociale huisvestingsmaatschappijen en 12% voor steden, gemeenten en OCMW's.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de percelen 1 en 3 (bewoond) volgens de huidige stand van het dossier. Dit betekent dat de kosten voor de twee definitief afgevoerde locaties niet meer voorkomen. De opgegeven waarden zijn de bedragen volgens de offerte van SOWO (waarde 2004) en die volgens de definitieve prijsbepaling in 2010. De financieringskost is berekend als het verschil tussen de totale erfpacht en het totaal van alle opgegeven kosten exclusief de financiële kost. Het gaat dus om een afgeleide financiële kost.

(in 1.000 euro)

DBFM + “+” staat voor beheer en recht van opstal		Perceel 1 en 3			
		offerte SOWO 2004	definitieve prijsbepaling 2010		
		incl. btw (*)	excl. btw	incl. btw (**)	
Bouwkost B		14.933	14.430	15.483	
Andere kosten	ontwerp en studie D	965	970	1.040	

Beheer & onderhoud	opstal “+”	869	850	850	
	a) groot onderhoud	4.190	3.905	4.188	
	b) beheer “+”	3.703	3.650	3.650	
	(a+b)/27 jr = jaarbasis	292	280	290	
Totaal investeringsbedrag	SOM excl. financiering	24.660	23.805	25.211	(1)
	erfpacht (***)	50.989	47.869	51.065	(2)
Financiële kost	nominaal	26.329	24.064	25.854	=(2)-(1)

(*) btw-aanslagvoet van 12% in 2004

(**) Vanaf 2007 werd de aanslagvoet voor sociale huisvestingsmaatschappijen teruggebracht tot 6%. Deze blijft 12% voor steden, gemeenten en OCMW's

(***) btw-verlaging van 12% naar 6% vanaf 1 juli 2011 op de erfpachtcanon voor de locatie Gent - Hoek Groendreef – Abrikoosstraat door de overdracht van de PPS-woningen van stad Gent naar WoningGent per 30 juni 2011

De enige harde financiële verhouding die bestaat tussen opdrachtgever en promotor is de erfpachtcanon. Die erfpacht kristalliseert alle kosten voor de onderscheiden prestaties die moeten worden geleverd in het DBFM+ concept, met name het ontwerp D, de bouw B, het groot onderhoud M, de andere kosten “+” (beheer en recht van opstal) en de financiële kost F. De kosten DBM+ moeten, grotendeels vrijblijvend, in de offerte worden opgegeven. De kost F is een afgeleide kost uit “DBM+ en de erfpachtcanon” en is niet in de offerte opgegeven. Daardoor komt de door het bestek (80% norm) naar beneden gedrukte kost B tot uiting in een hoge afgeleide kost F.

- Over de “andere kosten” en de daarvoor te leveren prestaties

De M van “maintenance” of groot onderhoud is een prestatie te leveren door de private partner. Samen met beheerskosten (de “+”) is de M begrepen in de erfpachtcanon (DBFM+). De beheerskosten worden jaarlijks betaald door de private partner. Deze bedragen 650 euro per woning, geïndexeerd volgens een jaarritme van 2,5%. Gedurende het opstalrecht betaalt de private partner nog jaarlijks nominaal 50/30 = 1,67 euro per m² in opstal genomen terrein.

De administratie heeft zich laten ondersteunen op juridisch vlak door DLA Piper Rudnick Gray Cary met het oog op geschillenpreventie. Hiervoor werd een totaal bedrag van 104.800 euro gereserveerd dat apart staat van het contract van de promotor.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

In het verleden kon een budgetoverschrijding twee mogelijke oorzaken hebben:

1. een sterke wijziging van de rentevoet; de definitieve erfpachtcanon per locatie werd namelijk bepaald door de stand van de rentevoet op het ogenblik van de oplevering van de bouwwerken;
2. een onverwachte prijsstijging van materialen tijdens de bouwwerken.

Sinds de inpassing van de gewijzigde regeling van de sociale huurprijzen, zijn huurprijzen geen functie meer van de bouwkost als de opdrachtgever - de lokale huisvestingsinstantie - een sociale huisvestingsmaatschappij is. Dit kan mogelijk tot een budgetoverschrijding leiden.

De daling van het btw-tarief van 12% (2004) naar 6% (2007) voor SHM's heeft daarentegen een milderend effect gehad op het initieel budget van het Garantiefonds.

Gedurende de erfpachttermijn (27 jaar) zijn de tussenkomsten van het Garantiefonds afhankelijk van de reële huurprijs, die jaarlijks wordt aangepast aan de huurprijs van januari. Een sterke daling van de variabelen van de huurprijsberekening (netto belastbaar inkomen, aantal personen ten laste en de waarde van de woning) veroorzaakt een stijging van de tussenkomsten van het Garantiefonds. Het Fonds moet namelijk een groter verschil tussen de erfpachtcanon en de reële huurprijzen betalen.

Beheer- en onderhoudskosten zijn vastgelegd in de offertes en kunnen bijgevolg geen oorzaak zijn van budgetoverschrijdingen.

De impact van eventuele budgetoverschrijdingen moet worden opgevangen binnen de beschikbare begrotingskredieten.

13 Jeugdverblijven

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 13		Jeugdverblijven				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed)
Publiek vastgoed		€ 6 149 699	On Balance	Exploitatiefase		2040
Programma						
DBFM						
Omschrijving van het project						
De jeugdverblijfsinfrastructuur in Vlaanderen kampt met een structureel gebrek aan investeringen tijdens de laatste decennia. In het door Toerisme Vlaanderen opgemaakte actieplan jeugdverblijfsinfrastructuur werden de noden geïnventariseerd. Deze noden bestaan uit tal van investeringsprojecten die variëren van enkele honderdduizenden tot miljoenen euro. Met uitzondering van het project Brasschaat worden de projecten gerealiseerd met korte termijn financiering. Zes projecten worden gerealiseerd via alternatieve financiering (Brugge, Oostende, Lier, Hasselt, Kortrijk en Brasschaat) en twee projecten (Brussel en Diest) via een directe klassieke investering Toerisme Vlaanderen. - de projecten Lier, Brugge en Oostende via een DBF-procedure waarbij de private partner instaat voor de voorfinanciering tot na voorlopige oplevering; - de projecten Hasselt en Kortrijk via de 'aankoopprocedure'; de gemeente treedt op als bouwheer en Toerisme Vlaanderen verwerft de eigendom, respectievelijk het zakelijk recht in 2015 door betaling van een aankoopprijs (Hasselt), respectievelijk erfpachtcanon (Kortrijk); - De projecten Brussel en Diest worden ontwikkeld via de procedure van directe (klassieke) investering. - Project Brasschaat wordt aanbesteed via een beperkte wedstrijdofferteaanvraag met uitgifte van een DBFM-bestek met een minimum looptijd van 25 jaar .						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 553	€ 553	€ 553	€ 553	€ 553	€ 553	€ 553

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Toerisme
Bevoegde minister:	Muyters
Entiteit:	Toerisme Vlaanderen
Projectleiding:	AGION
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	
Wettelijke basis:	Wettelijke basis: Het oprichtingsdecreet van Toerisme Vlaanderen voorziet in de rechtsgrond voor de uitvoering van onderhavig project. De betreffende compensaties kaderen immers in het nemen van eigen infrastructuurinitiatieven in samenwerking met de private sector (artikel 5, §

	1, 2°) en het instaan voor de uitbouw en bevordering van de integrale kwaliteitszorg in het kader van de bevoegdheden die zijn toegekend door de vigerende en toekomstige wettelijke en reglementaire bepalingen inzake toeristische infrastructuur, subsidies, participaties en andere initiatieven (artikel 5, § 1, 3°). Krachtens artikel 5, § 2, lid 2 van het Oprichtingsdecreet stelt de Vlaamse regering op basis van dit decreet de regels en voorwaarden vast inzake het verstrekken van subsidies, zekerheidsstellingen, participaties in publiek-private samenwerkingsvormen of andere vormen van tegemoetkoming.
Datum bijwerking projectfiche:	13/03/17
Auteur projectfiche:	Els Lowyck

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcentreerd?
De jeugdverblijfsinfrastructuur in Vlaanderen kampt met een structureel gebrek aan investeringen tijdens de laatste decennia. In het door Toerisme Vlaanderen opgemaakte actieplan jeugdverblijfsinfrastructuur werden de noden geïnventariseerd. Deze noden bestaan uit tal van investeringsprojecten welke variëren van enkele honderdduizenden tot miljoenen euro.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
Toerisme Vlaanderen inventariseerde 13 projecten die in aanmerking zouden kunnen komen voor deze alternatieve financiering. Na haalbaarheidsonderzoek en een eerste marktverkenning waren er nog 8 ¹² mogelijke PPS locaties waarvan 3 eigendommen van Toerisme Vlaanderen (Brugge, Brussel en Oostende) en 5 (potentiële) eigendommen van gemeenten (Hasselt, Diest, Lier, Brasschaat en Kortrijk).
Enkel het project in Brasschaat werd uiteindelijk uitgevoerd via DBFM.

///

C. Stappen in de besluitvorming
30 juni 2010: Goedkeuringsbeslissing van de Vlaamse regering van 21 mei 2010 'Inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur' waarbij 5 projecten (Brugge, Oostende, Hasselt, Kortrijk en Brasschaat) worden gerealiseerd via alternatieve financiering, 3 projecten (Brussel, Lier en Diest) via een directe investering Toerisme Vlaanderen. De projecten Brugge, Oostende en Brussel zijn eigen patrimonium Toerisme Vlaanderen en de projecten Hasselt, Lier en Diest zijn bestemd als toekomstig patrimonium Toerisme Vlaanderen. Voor het project Kortrijk wordt Toerisme Vlaanderen erfpachtnemer (voor project Brasschaat nog in

¹² Oorspronkelijk waren er negen mogelijke PPS locaties. Koksijde (De Zeebries) is afgefallen omdat de gemeente heeft beslist de projectgronden niet aan te kopen.

onderzoek).

31 juli 2011:

De aangepaste PPS-procedure voor het project Brasschaat wordt in september 2011 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering¹³.

2. OPERATIONEEL (Per individueel project of programma indien gelijk)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

De bestaande reguliere subsidiemiddelen in het kader van het decreet "Toerisme voor allen" worden exclusief voorbehouden voor dringende renovatie-, onderhouds- en uitbreidingswerken aan de bestaande instellingen.

De financiële middelen van Toerisme Vlaanderen inzake investering in het eigen patrimonium en voor subsidiëring in het raam van Toerisme voor Allen zijn onvoldoende om de inhaalbeweging te realiseren.

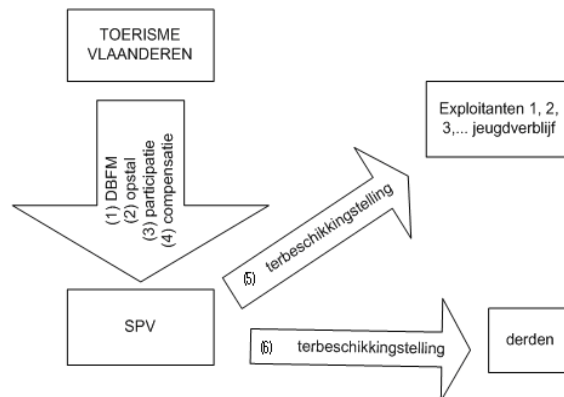
Daarom werd onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van alternatieve financiering voor het realiseren van nieuwbouw- en renovatieprojecten voor jeugdherbergen en jeugdverblijfcentra van minimaal 1 miljoen euro.

Uit de eerste financiële analyses van Toerisme Vlaanderen en na een second opinion van Ernst & Young bleek dat de realisatie van jeugdverblijfsinfrastructuur via alternatieve financiering slechts haalbaar is als deelproject van een ruimer project, waarbij bijvoorbeeld wordt voorzien in sportinfrastructuur, infrastructuur voor jeugdbewegingen, ontspanningsruimte, horeca, exploitatie parkings, ... De SPV zal aan deze bijkomende onderdelen een winstgevende bestemming geven, met het oog op een voor de private partner financieel haalbaar geheel project.

Het oorspronkelijk concept van het project was als volgt:

- a) Toerisme Vlaanderen doet een beroep op de Design Build Finance Maintain – figuur (=DBFM) via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande Europese bekendmaking;
- b) Toerisme Vlaanderen verleent aan de geselecteerde kandidaat (de projectvennootschap of SPV) een erfpacht op de projectgronden;
- c) Toerisme Vlaanderen neemt een minderheidsparticipatie in de SPV;
- d) Toerisme Vlaanderen verleent een compensatie of beschikbaarheidsvergoeding aan de SPV;
- e) De SPV stelt de gerealiseerde infrastructuur met inbegrip van het onderhoud ter beschikking aan een exploitant van een jeugdherberg aan een vooraf met Toerisme Vlaanderen genegotieerde vergoeding;
- f) De SPV stelt mogelijke andere infrastructuur (cfr. sportzaal, multifunctionele ruimten...) ter beschikking van derden.

¹³ De nieuwe procedure voorziet erin dat Toerisme Vlaanderen een DBFM-contract afsluit met een private partner (looptijd 20 jaar desgevallend verlengd met de bouwfase). De beschikbaarheidsvergoeding is geraamd op € 505.000 excl. BTW. De oplevering van het project is voorzien in 2014. De gemeente verleent Toerisme Vlaanderen een zakelijk recht.



Na de bekendmaking van de opdracht in het Europees publicatieblad op 29 mei 2008 werden op 12 augustus 2008 **geen** kandidaturen ontvangen.

Na de niet-indiening van kandidaturen voor de oprichting van een SPV ter realisatie van de jeugdverblijven in Vlaanderen kan gesteld worden dat het dossier PPS jeugdverblijven onder de oorspronkelijke vorm onvoldoende klaar voor de markt is in termen van:

- doorlooptijden inzake beschikbaarheid van vrij en onbelaste eigendommen (onzekerheid betreffende onteigeningen, goedgekeurde RUP's, ...);
- inzichten in commercieel vastgoedwaarde (voorbeeldsimulatie toevoegen van realistische mogelijkheden);
- voorstel risicoverdeling en allocatie;
- waarborgen exploitant jeugdverblijven.

2009-2010

Toerisme Vlaanderen onderzocht een nieuwe PPS-structurering. Om de slaagkansen te maximaliseren was er nood aan een duidelijk zicht op risico's en financiële zekerheden. Mogelijks konden hierdoor niet alle 8 geselecteerde projecten via PPS worden gerealiseerd. In geval er één of meerdere projecten uit de boot vallen wenst Toerisme Vlaanderen een alternatief te bieden voor de projecten die niet kunnen ontwikkeld worden via een PPS-formule. Toerisme Vlaanderen bekeek de mogelijkheid om binnen zijn huidige subsidiekanaal gebruik te maken van gespreide subsidie.

Een nieuwe procedure van alternatieve financiering werd uitgewerkt waarbij de essentiële maatschappelijke doelstelling van een versnelde inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur wordt gerealiseerd. Met uitzondering van het project Brasschaat worden de projecten gerealiseerd met korte termijn financiering.

Gelet op het feit dat de investering in een jeugdverblijfscentrum relatief beperkt is, en er in verhouding een relatief hoge risicokost aan de private investeerder dient te worden vergoed;
Gelet op het feit dat de standaardisatie van kleinschalige DBFM-projecten (investering vanaf € 5 mio) nog in ontwikkeling is;

Gelet op het feit dat een versnelde inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur noodzakelijk is;
was het resultaat van een vergelijkend onderzoek naar optimalisatie van de wijze van ontwikkeling, de volgende alternatieve financieringswijze:

- de projecten Brugge en Oostende via een DBF-procedure waarbij de private partner instaat voor de voorfinanciering tot voorlopige oplevering;
- de projecten Hasselt en Kortrijk via de 'aankoopprocedure'; de gemeente treedt op als bouwheer en Toerisme Vlaanderen verwerft de eigendom, respectievelijk het zakelijk recht in 2014 door betaling van een aankoopprijs (Hasselt), respectievelijk erfpachtcanon (Kortrijk);
- voor het project Brasschaat is een gespreide financiering van Toerisme Vlaanderen

gedurende een periode van 15 jaar voorgesteld (verder onderzoek is noodzakelijk).

De projecten Brussel, Lier en Diest werden ontwikkeld via de procedure van directe investering:

- de projecten Brussel en Lier vergen in vergelijking tot de andere projecten de kleinste investering (exclusief grondverwerving) en de financieringskost wordt voor deze projecten relatief gezien te groot;
- de bouwfase van het project Diest werd voorzien in 2015 en kan met reguliere middelen;
- voorwaarde voor een directe investering is grondoverdracht naar Toerisme Vlaanderen: de onteigeningsprocedure is ingeleid voor Brussel, de stad Diest heeft beslist tot grondoverdracht en de stad Lier zal het voorstel van grondoverdracht voorleggen aan de raad.

2011

- De procedure voor het project Brasschaat was in juli 2011 onbeslist¹⁴.
- De projecten Brussel, Lier en Diest worden ontwikkeld via de procedure van directe investering¹⁵:
 - o De onteigeningsprocedure voor het project Brussel zal gerechtelijk worden ingeleid van zodra de resultaten van het vereiste bijkomend bodemonderzoek ter beschikking zijn.
 - o De stad Lier heeft de grondoverdracht goedgekeurd in mei 2011.

2012-2013:

- Het project Brasschaat werd aanbesteed via de procedure van beperkte wedstrijdofferteaanvraag. De gemeente Brasschaat treedt op als opdrachtcentrale voor Toerisme Vlaanderen en voerde de procedure. Het DBFM-project in Brasschaat werd gegund op 5 december 2013
- Voor het project Lier is op 20 juli 2012 een nota voorgelegd aan de Vlaamse regering om de procedure van aanbesteden te wijzigen van directe investering naar DBF-procedure, op basis van een algemene wedstrijdofferteaanvraag waarbij de private partner instaat voor de voorfinanciering tot voorlopige oplevering.
- Voor het project in Lier werd er een wijziging naar een DBF-procedure met financiering tot voorlopige oplevering goedgekeurd door de ministers Bourgeois en Muyters op 18 juni 2012. Het DBF-project werd gegund op 6 december 2013.

2.2. Gunningsfase (Enkel voor DBFM Brasschaat)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Jeugdverblijf Brasschaat
Welke gunningswijze werd/wordt	Beperkte offerteaanvraag

¹⁴ Gelet op o.a. begin 2011 gerealiseerde standaardisatie van kleinschalige DBFM-projecten (zogenamd mini-DBFM contract), en gelet op de operationele en maatschappelijke meerwaarde, is voor het project Brasschaat een aangepaste PPS-procedure uitgewerkt, door Toerisme Vlaanderen in consensus met de gemeente en het Vlaams kenniscentrum PPS. Procedure wordt in september 2011 voorgelegd aan de Vlaamse regering.

¹⁵ Het project Brussel wordt vanaf maart 2011 en de projecten Lier en Diest vanaf juni 2011 opgevolgd door de dienst Directe Investerings van Toerisme Vlaanderen

toegepast?	
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	gegund

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	31/07/2012
	Selectie	xx/xx/xxxx
	Gunning	05/12/2013
	Contractclose	xx/xx/xxxx

///

ESR-toets	
-----------	--

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	07/10/2011	Goedkeuringsbeslissing van de Vlaamse regering van 7 oktober 2011 'Investering jeugdverblijfcentrum in het gemeentepark te Brasschaat' (VR 2011 0710 DOC.1000/1)mits voldaan wordt aan de voorwaarden geformuleerd in het akkoord van 7 oktober 2011 van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting.
	31/07/2012	Het project Brasschaat wordt aanbesteed via de procedure van beperkte wedstrijdofferteaanvraag. De gemeente Brasschaat treedt op als opdrachtcentrale voor Toerisme Vlaanderen en voert de procedure. De doelstelling is het afsluiten van een DBFM-contract met een looptijd van 25 jaar tussen de private partner (die zal instaan voor ontwerp, bouw, onderhoud en financiering) en Toerisme Vlaanderen. De selectieleidraad ter aanduiding van de gegadigden voor de gunningsfase ligt voor ter goedkeuring.
	05/12/2013	Het DBFM-project in Brasschaat werd gegund op 5 december 2013

2.3. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	THV Van Wellen-Integrale
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	2015

Verloop	Op schema
---------	-----------

2.4. Operationele fase (Enkel voor DBFM Brasschaat)

Einddatum of overdrachtsdatum	2040
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Het project Brasschaat wordt gerealiseerd via een langdurig DBFM-contract. De private partner staat in voor het onderhoud.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Toerisme Vlaanderen zetelt in de kwartaalvergaderingen ter opvolging van de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding.

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

///

B. Stand van zaken
- <u>Oostende</u> Het project Oostende werd voorlopig opgeleverd in oktober 2013. Er werd een betaling uitgevoerd van 90% van de koopprijs. De resterende 10% zal betaald worden bij definitieve oplevering in maart 2016 (2 jaar na voorlopige oplevering + kleine vertraging). - <u>Brugge</u> Het project Brugge werd voorlopig opgeleverd op 11 mei 2015. Er werd een betaling uitgevoerd van 90% van de koopprijs. De resterende 10% zal betaald worden bij definitieve oplevering in mei 2017 (2 jaar na voorlopige oplevering). - <u>Brussel</u> De bouwvergunning werd verkregen in oktober 2014 waarna de opdracht gegund werd (februari 2015). De werken zijn gestart en zullen lopen tot september 2017. - <u>Kortrijk</u> Het project Kortrijk werd voorlopig opgeleverd in februari 2015. De betaling / aankoop van het gebouw (100%) werd uitgevoerd. - <u>Hasselt</u> Het project Hasselt werd voorlopig opgeleverd in maart 2015. De betaling / aankoop van het gebouw (100%) werd uitgevoerd. - <u>Lier</u> Het project Lier werd voorlopig opgeleverd in juni 2015. Er werd een betaling uitgevoerd van 90% van de koopprijs. De resterende 10% zal betaald worden bij definitieve oplevering in juni 2017 (2 jaar na voorlopige oplevering). - <u>Brasschaat</u> Het project werd voorlopig opgeleverd in juli 2015. De beschikbaarheidsfase trad in gang sinds 1 juli 2015. Vanaf de voorlopige oplevering zal er een beschikbaarheidsvergoeding uitbetaald worden gedurende 25 jaar.

///

C. Planning

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

	Studie- en ontwerpkosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)						
	Bouwkost (excl. btw)	Intercallaire intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investeringsbedrag excl btw	btw	Investeringsbedrag incl btw	Beheers- en onderhoudskosten per jaar	
Jeugdverblijf Brasschaat	€ 4 910 189	€ 172 207	€ 5 082 396	€ 1 067 303	€ 6 149 699	€ 95 041,48	

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt/subsidiebesluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRALITEIT	Percentage in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
Jeugdverblijf Brasschaat	ja	2013	2015	2040	neen			

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Kruissnelheid
Jeugd-verblijf Brasschaat	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553 497,48	€ 553.497,48

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

14. Amoras

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 14		AMORAS				
Projecttype		Investeringskosten (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed)
Infrastructuur		€ 153 000 000	On Balance	Exploitatiefase		2026
Individueel project						
Andere						
Omschrijving van het project						
AMORAS is een letterwoord dat staat voor Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib. Met dit project investeren de Vlaamse overheid en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in een duurzame oplossing voor de berging en verwerking van de onderhoudsbaggerspecie uit de Antwerpse haven. Hiervoor ondertekenden beiden een overeenkomst tot realisatie van het AMORAS-project en tot in concessie neming gedurende 30 jaar van de hiervoor nodige gronden in het Antwerps havengebied. Het AMORAS-project bestaat uit twee delen: de bouw van de installaties en een (eerste) exploitatie ervan gedurende 15 jaar. Na deze eerste bouw- en exploitatiefase levert de aannemer een perfect werkende installatie af aan het opdrachtgevend bestuur die dan beslist hoe de verdere exploitatie gebeurt.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 29 000	€ 29 000	€ 29 000	€ 29 000	€ 29 000	€ 29 000	€ 29 000

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	MOW
Bevoegde minister:	Weyts
Entiteit:	Afdeling maritieme toegang
Projectleiding:	<i>ir. Yi-Bin Shan</i>
Andere betrokken overheidsentiteit(en)	
Wettelijke basis:	beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 (gunning dossier)
Datum bijwerking projectfiche:	03/09/18

Auteur projectfiche:	Filip De Keyser
----------------------	------------------------

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipieerd?

De berging van de baggerspecie in loswallen en onderwatercellen in de haven van Antwerpen had haar verzadigingspunt bereikt. Daarom besliste de Vlaamse Regering op 20/07/06 om de verwerking en berging van deze specie op een nieuwe en duurzame manier aan te pakken met de bouw van een mechanische slibontwateringsinstallatie. Tevens werd beslist om met het Antwerps havenbedrijf een overeenkomst af te sluiten om de hiervoor nodige terreinen in het Antwerps havengebied gedurende 30 jaar in concessie te nemen. Het AMORAS-project in het havengebied Antwerpen omvat twee luiken: de bouw van de installaties en de exploitatie.

Het AMORAS-project in het havengebied Antwerpen omvat twee luiken: de bouw van de installaties en de exploitatie.

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project
--

Het project voorziet om het aanwezige zand in de onderhoudsbaggerspecie af te scheiden via hydrocyclonen en te recupereren. De resterende fijne siltfractie wordt met behulp van membraankamerfilterpersen mechanisch ontwaterd. Het filtraatwater wordt via een waterzuiveringsinstallatie gezuiverd vooraleer te worden geloosd in de dokken. De geperste filterkoeken worden gecontroleerd geborgen op een nieuw in te richten bergingslocatie binnen het havengebied. De ambitie blijft echter om deze filterkoeken te hergebruiken in een nuttige toepassing.

Het AMORAS-project bestaat uit twee delen: de bouw van de installaties en de exploitatie ervan gedurende (de eerste) 15 jaar. Voor de installaties wordt een ontwateringshal gebouwd met twaalf filterpersen op een terrein van ca. 15 ha genaamd het 'Bietenveld' en worden in totaal vier kilometer leidingen naar dit terrein gelegd. Er komt een opslagzone voor de filterkoeken op een terrein van ca. 25 ha genaamd de 'Zandwinningsput'.

///

C. Stappen in de besluitvorming

/

2. OPERATIONEEL (Per individueel project of programma indien gelijk)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm
Initieel werd de onderhoudsbaggerspecie geborgen in een laatste zogenoemde onderwatercel in het Deurganckdok. Dit was een laatste mogelijke bergingsplaats. Er werd als alternatief overwogen een laguneringsveld aan te leggen binnen het Antwerps Havengebied. De hiervoor nodige grote oppervlakte ontbreekt en uit een vergelijkende studie kwam naar voren dat de gekozen oplossing op alle gebied de beste was. Hierbij wordt geopteerd om de bouw samen met een (eerste) 15-jarige exploitatie in handen te geven van een aannemerscombinatie. Tevens werd beslist om een deel van de bouw te laten financieren door de aannemer.

2.2. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	Het AMORAS-project bestaat uit twee delen: de bouw van de installaties en de exploitatie ervan gedurende (de eerste) 15 jaar. Voor de installaties wordt een ontwateringshal gebouwd met twaalf filterpersen op een terrein van ca. 15 ha genaamd het 'Bietenveld' en worden in totaal vier kilometer leidingen naar dit terrein gelegd. Er komt een opslagzone voor de filterkoeken op een terrein van ca. 25 ha genaamd de 'Zandwinningsput'.
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	beperkte offerteaanvraag
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	In uitvoering

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	05/03/2008
	Gunning	18/07/2008

///

ESR-toets	/
-----------	---

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	05/03/2008	Na een Europese oproep tot kandidaten werd op 5 maart 2008 een beperkte offerteaanvraag uitgeschreven.
	18/07/2008	In zitting van 18 juli 2008 (VR PV 2008/26 – punt 0140) nam de Vlaamse Regering de beslissing om de opdracht voor het AMORAS-project te gunnen

		aan de THV SeReAnt – offerte variante 1 De THV SeReAnt bestaat uit de bedrijven Dredging International, Jan De Nul, DEC en Envisan. De opdracht betreft zowel de bouwfase als een (eerste) exploitatiefase (van 15 jaar). Tijdens de exploitatiefase gebeurt tevens de terugbetaling van de financiering.
--	--	---

2.3. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	THV SeReAnt – offerte variante 1 -
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	De installatie wordt vanaf 1 oktober 2011 geëxploiteerd. Sindsdien worden aan de bankinstelling ook de vaste maandelijkse terugbetalingen gedaan van de financiering.

Verloop	- Op schema -
Duiding	

2.4. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	De installatie wordt vanaf 1 oktober 2011 geëxploiteerd (fase 2 = 15 jaar).
-------------------------------	---

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Het afgesloten contract is het resultaat van een beperkte offerteaanvraag na een Europese oproep tot kandidaatstelling. Op deze overeenkomst zijn de algemene aannemingsvoorwaarden van toepassing. Zowel bouw, beheer en onderhoud, en exploitatie vallen onder de verantwoordelijkheid van de aannemer. Na afloop van de 15-jarige exploitatieperiode dient hij een bedrijfszekere installatie af te leveren aan de opdrachtgevende overheid. Deze beslist dan onder welke vorm de volgende exploitatieperiode zal verder gezet worden.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

Het AMORAS-project wordt opgevolgd door een stuurgroep, geleid door aMT. Hierin zetelen eveneens het gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, een ondersteunend studie bureau en de aannemer. Voor de dagelijks opvolging ligt de verantwoordelijkheid bij de projectingenieur van aMT.

Wijzigingen aan het contract	
Datum	<i>inhoud</i>
/	/

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar
/

///

B. Stand van zaken
AMORAS draait inmiddels op volle toeren: jaarlijks wordt 2 à 3 miljoen m ³ onderhoudsbaggerspecie ontwaterd.

///

C. Planning
/

Cijfers

3.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt/subsidiëbesluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRALiteit	Percentage in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
AMORAS	ja	20/07/2008	2011	2026	neen			

	Bouwkost (excl. btw)	Studie- en ontwer- pkoste n (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgespli- tst worden)	Intercallair e intresten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investerings bedrag excl btw	btw	Investerings bedrag incl btw	Beheers- en onderhouds kosten per jaar
AMORAS	€ 97 500 000		€ 35 000 000	€ 132 500 000	€ 20 500 000	€153 000 000	€ 29 000 000

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"

Het eerste deel van het AMORAS-project vergt een investering van 118 miljoen euro: via de klassieke begroting werd, gespreid over 3 jaar ca 47 miljoen euro vastgelegd.

Daarnaast wordt het saldo, bij benadering 70 miljoen euro, geprefinancierd door de aannemer en tijdens de exploitatiefase terugbetaald. Dit brengt een financieringskost van circa 35 miljoen euro met zich mee.

Tevens werd op het FFEU-fonds, gespreid over 2 jaar, ca 30 miljoen euro vastgelegd. De financierende instelling vroeg voor eenzelfde vermindering van het te financieren bedrag een extra "herschikkingskost" van ca 6 miljoen euro. Om deze te vermijden werd het te financieren bedrag 'opgevuld'. (zie punt 7 hieronder)

De exploitatie van de installaties vormt het tweede deel van het AMORAS-project. Voor de exploitatie moet de begroting vanaf 2011 jaarlijks en over een periode van vijftien jaar in ca. 29 miljoen euro kredieten voorzien, waarvan ca. 7 miljoen euro dient voor de terugbetaling van de bouwfinanciering.

3.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Kruis- snelheid
Amoras	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00	€ 29 000,00

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"

Voor de bouw van het AMORAS – project was een 118 miljoen euro vereist. Hiervoor werd op het begrotingsartikel MG3124B van het VIF een eerste vastlegging gedaan in 2008, in 2009 volgde een

tweede vastlegging (om en bij de 16 miljoen euro) en een derde vastlegging in 2010 (circa 14,4 miljoen euro).

De overige circa 70 miljoen euro werd gefinancierd door de aannemer. Omwille van een bijkomende vastlegging van 30 miljoen euro op het FFEU-fonds (in de periode 2008 – 2009) vroeg de financierende instelling voor een zelfde vermindering van het te financieren bedrag een extra "herschikkingskost" van ca 6 miljoen euro. Om deze te vermijden werd het te financieren bedrag 'opgevuld' door enerzijds overheveling van de kost van het baggerequipement van de exploitatiefase naar de bouwfase en anderzijds een verrekening van onvoorziene meerwerken en herzieningen. In zitting van 7/10/11 verleende de Vlaamse regering haar goedkeuring aan deze opvulling.

De exploitatie van de installaties vormt een tweede fase van het AMORAS-project. Voor de (eerste 15- jarige) exploitatie die inbegrepen zit in het huidige contract met de THV SeReAnt moet de begroting (MBO MG003 1410) vanaf 2011 jaarlijks en over een periode van vijftien jaar in 29 miljoen euro kredieten voorzien, waarvan 22 miljoen voor de eigenlijke exploitatie en 7 miljoen euro dient voor de terugbetaling van de bouwfinanciering.

3.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid
--

/

15. VAC

A. Overzichtspaneel

FICHE NR. 15		VAC				
Projecttype		Investeringskost (geclosed incl.btw)	ESR-class.	Projectfase		Looptijd (geclosed)
Publiek vastgoed		€ -	On Balance	Exploitatiefase		2042
Programma						
Andere						
Omschrijving van het project						
In elke provinciehoofdstad worden de Vlaamse ambtenaren gehuisvest in nieuwe Vlaamse Administratieve Centra (VAC). Op 16 juni 2006 werd door de Vlaamse regering (VR/PV/2006/19 - punt 38) een gezamenlijke opdracht gegeven aan het toenmalig Agentschap voor Facilitair Management (AFM) en PMV, aangevuld met de adviesverlening voor de architecturale kwaliteit door de Vlaams Bouwmeester. De opdracht voor AFM en PMV bestond erin om de beste prijs-kwaliteit huisvesting te realiseren in de drie provincies op minder dan 750 meter wandelafstand van het (grootste) treinstation van de provinciehoofdstad.						
Jaarlijkse vergoeding in Keuro (TOTAAL: Geclosed)						Kruissnelheid
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017
€ 17 016	€ 15 993	€ 15 993	€ 15 993	€ 14 451	€ 14 451	€ 15 993

B. Inhoud

1. ALGEMEEN (programma/individueel project)

Beleidsdomein:	Kanselarij en Bestuur
Bevoegde minister:	Liesbeth Homans
Entiteit:	IVA Facilitair Bedrijf
Projectleiding:	AGION
Andere betrokken overheidsentiteit (en)	PMV, Vlaams Bouwmeester (adviesfunctie)

Wettelijke basis:	<i>Beslissing Vlaamse Regering van 16 juni 2006 (VR/PV/2006/19 – punt 38)</i>
Datum bijwerking projectfiche:	15/02/17
Auteur projectfiche:	<i>David Manaigre, Teamhoofd Vastgoedbeheer</i> <i>(david.manaigre@kb.vlaanderen.be, 0472/76.10.06)</i>

///

A. Vanuit welk Probleemstelling is het project geconcipteerd?

De Vlaamse regering heeft een keuze gemaakt voor respectievelijk de deconcentratiebeweging van de Vlaamse ambtenaren vanuit Brussel naar de provincies en de concentratiebeweging van de Vlaamse ambtenaren binnen de provincies naar de provinciehoofdsteden. In elke provinciehoofdstad zullen de Vlaamse ambtenaren gehuisvest worden in nieuwe Vlaamse Administratieve Centra (VAC's).

///

B. Inhoud en doelstellingen en van het project

Voor de nieuwe VAC werd geopteerd om deze ESR95-neutraal te realiseren wat betreft de initiële investeringskost. Dit impliceert dat de realisatie van de gebouwen, het vastgoedbeheer en eigendom van het vastgoed, op zich geen kernactiviteiten voor een overheid, aan derden werd toevertrouwd. Het facilitair beheer en het voorzien in de huisvesting voor de Vlaamse ambtenaren zijn grotendeels wel kernactiviteiten voor de Vlaamse overheid en blijven onder haar vleugels. PMV kon hierin investeren vanuit haar positie als holding- en investeringsmaatschappij.

Op 16 juni 2006 werd door de Vlaamse regering (VR/PV/2006/19 - punt 38) een gezamenlijke opdracht gegeven aan het toenmalig **Agentschap voor Facilitair Management** (AFM)¹⁶ en PMV, aangevuld met de adviesverlening voor de architecturale kwaliteit door de Vlaams Bouwmeester. De opdracht voor AFM en PMV bestond erin om de beste prijs-kwaliteit huisvesting te realiseren in de drie provincies op minder dan 750 meter wandelafstand van het (grootste) treinstation van de provinciehoofdstad.

AFM en PMV werken samen als partners. In de onderhandelingsfase was PMV projectleider en stond in voor o.a.: financieel, structuren uitwerken, procedures, enz. AFM staat in voor het opmaken van de programma's van eisen, het technisch gedeelte en het beheer van de te verlaten gebouwen.

Elk uitgewerkt VAC-project werd ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd.

///

C. Stappen in de besluitvorming

Voortraject:

Op 16 juni 2006 besliste de Vlaamse regering (VR/PV/2006/19 - punt 38) aan PMV en AFM een opdracht te geven te zoeken naar de beste prijs-kwaliteitverhouding VAC in Gent, Brugge en

¹⁶ vanaf 4 juli 2014 Het Facilitair Bedrijf

Leuven. Op 13 september 2006 werd de behoeftenraming met de gebruikers opgestart door een informatiesessie gebruikers.

Voor het uitvragen van projecten werd op 24 oktober 2006 een onderhandelingsprocedure met bekendmaking per VAC opgestart. Op 30 november 2006 werden hiervoor de kandidaturen ontvangen en werden in april 2007 de kandidaten formeel geselecteerd.

VAC Leuven:

VAC Leuven werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 27 juni 2008 waarna de contractuele afsluiting van het project volgde op 10 juli 2008. De Vlaamse Overheid besliste tot het afsluiten van een promotieovereenkomst gekoppeld aan een huurovereenkomst voor een nieuw te bouwen kantoor gelegen aan de Diestsepoort.

VAC Brugge:

VAC Brugge werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 23 juli 2010 waarna de contractuele afsluiting van het project volgde op 17 september 2010. De Vlaamse Overheid besliste tot het afsluiten van een huurovereenkomst voor een af te werken en in te richten kantoorgebouw. Het Kamgebouw is gelegen tegen het station van Brugge aan de zijde Sint-Michiels en wordt door de Vlaamse overheid ingehuurd van de kant Oostende tot en met het middengedeelte.

VAC Gent:

VAC Gent werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 september 2010 waarna de contractuele afsluiting van het project volgde op 17 september 2010. De Vlaamse Overheid besliste tot het afsluiten van een promotieovereenkomst gekoppeld aan een huurovereenkomst voor een nieuw te bouwen kantoor gelegen aan de zijde van het Koningin Maria Hendrikaplein op de site van de nieuwe stationsontwikkeling.

2. OPERATIONEEL (Per individueel project of programma indien gelijk)

2.1. Voorbereidingsfase

A. Overwogen alternatieven en verantwoording uitvoeringsvorm

Er waren een aantal belangrijke uitgangspunten en referenties die samen een kader vormen waarbinnen de VAC moeten worden gerealiseerd:

- ESR-neutraliteit en marktconforme inhuring :
De VAC moesten op een ESR-neutrale wijze, zonder investeringsimpact op de begroting, worden gerealiseerd. Een logisch gevolg hiervan was dat de huisvesting door een derde partij wordt verhuurd of ter beschikking wordt gesteld. Dit moest gebeuren aan marktconforme voorwaarden.
- Kwalitatieve behoeften :
De kwalitatieve vereisten voor het huisvesten van de Vlaamse ambtenaren werden opgenomen in het nieuwe handboek "Waardering van kantoorgebouwen – Op weg naar een duurzame huisvesting voor de Vlaamse Overheid" (zogenaamde 'Blue Book'). Met het oog op architecturale kwaliteit werd de Vlaams Bouwmeester in zijn adviesfunctie betrokken, ondersteund door onafhankelijke experts op dit vlak. De opdrachtgevende ministers legden ondertussen ook vereisten op om milieuvriendelijke en energiezuinige technieken zoveel

mogelijk, op een economisch verantwoorde manier, toe te passen.

- **Kwantitatieve behoeften :**

De richtlijnen voor het bepalen van de behoefte aan huisvesting werden eveneens vastgelegd in de nota aan de Vlaamse regering met betrekking tot de Huisvesting (VR/PV/2005/29 - punt 59 en VR/PV/2005/31 - punt 16). Na een eerste behoeftenraming werd gewerkt naar een volledig programma van eisen welk aan de Inspectie van Financiën wordt voorgelegd. Daarnaast werd een totale gebruikerskost vastgesteld van de bestaande huisvesting en dit zowel voor de eigen diensten van de Vlaamse overheid als voor de EVA's en de IVA's.

- **Locatie :**

De Vlaamse regering bevestigde de behoefte aan een VAC per provinciehoofdstad op een wandelafstand van maximaal 750 meter van een groot spoorwegstation.

De Vlaamse regering formuleerde geen vaste formule voor het realiseren en ter beschikking stellen van de VAC omdat, gegeven dat het om projecten van derden gaat, hierdoor locaties of projecten konden worden uitgesloten. Bijgevolg gold het onderstaande kader als toetssteen voor alle aangeboden projecten en alternatieven.

In de praktijk waren twee projectstructuren mogelijk namelijk (1) huur en (2) PPS/DBFM (Design, Build, Finance, Maintain). In de onderstaande tabel worden enkele grote verschilpunten tussen huur en PPS/DBFM tegenover elkaar geplaatst.

Kenmerken	Huur	PPS/DBFM
Verantwoordelijkheden eigenaar/verhuurder	Eigenaarsrisico's: grote herstellingen en onderhoud bepaald in B.W.	Quasi alle risico's m.b.t. de bouw en het onderhoud
Verantwoordelijkheden overheid/gebruiker	Huurrisico's herstellingen en onderhoud bepaald in B.W.	Het gebruiken, eventueel aangevuld met eigen diensten zoals schoonmaak en/of catering
Vergoedingen	Vastgelegde huur + vergoeding in onderhoudscontract op basis van werkelijke uitgaven	Terbeschikingsstellingsvergoeding – niet beschikbaar is minder of niet betalen

Voor het VAC Leuven, het VAC Brugge en het VAC Gent werd geopteerd voor een huurscenario en niet langer voor een PPS-scenario omdat:

- de aangeboden projecten waren in bepaalde gevallen te ver gevorderd om een DBFM-formule toe te passen, samenwerking blijft uiteraard mogelijk en aangewezen;
- de aangeboden projecten konden worden vertaald in marktconforme huur- en onderhoudscontracten met een goede prijs-kwaliteit huisvesting tot gevolg waarbij het eventuele voordeel van een DBFM of een andere PPS-vorm voor de aangeboden projecten dusdanig beperkt of zelfs onbestaand was in vergelijking met marktconforme huur- en onderhoudscontracten en zeker kleiner was dan de hogere transactiekost die met complexere PPS-vormen gepaard gaan; en/of

- | |
|--|
| ▪ De eigenaar van de grond of het gebouw geen interesse had in een PPS-scenario. |
|--|

B. Data voorbereidingsfase	16/06/2006	Op 16 juni 2006 besliste de Vlaamse regering (VR/PV/2006/19 - punt 38) aan PMV en AFM een opdracht te geven te zoeken naar de beste prijs-kwaliteitverhouding VAC in Gent, Brugge en Leuven.
	13/09/2006	Op 13 september 2006 werd de behoeftenraming met de gebruikers opgestart door een informatiesessie gebruikers.

Voor het vervolg van punt 2 wordt gewerkt per deelproject.

De volgende deelprojecten zullen besproken worden:

- VAC Leuven
- VAC Brugge
- VAC Gent

2.2. VAC Leuven

2.2.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	VAC Leuven
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	In gebruik

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	24/10/2006
	Selectie	04/2007
	Gunning	27/06/2008
	Contractclose	10/07/2008

///

ESR-toets	Niet ESR-neutraal
-----------	-------------------

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	24/10/2006	Voor het uitvragen van projecten werd op 24 oktober 2006 een onderhandelingsprocedure met bekendmaking per VAC opgestart.
	30/11/2006	Op 30 november 2006 werden hiervoor de kandidaturen ontvangen
	27/06/2008	AC Leuven werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 27 juni 2008

	10/07/2008	Contract close. De Vlaamse Overheid besliste tot het afsluiten van een promotieovereenkomst gekoppeld aan een huurovereenkomst voor een nieuw te bouwen kantoor gelegen aan de Diestsepoort. Voor VAC Leuven werd de initieel opgestarte onderhandelingsprocedure met bekendmaking stopgezet en nieuwe onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking opgestart met één partij, Diestsepoort NV. Diestsepoort NV is de projectvennootschap van Landsbeeck NV en KVH nv. Het project werd door PMV gegund op 7 juli 2008. Na de gunning nam PMV een participatie van net geen 50% in Diestsepoort NV en na de voorlopige aanvaarding werd PMV de volledige eigenaar van de vastgoedvennootschap.
--	------------	---

2.2.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Diestsepoort NV is de projectvennootschap van Landsbeeck NV en KVH nv. Het project werd door PMV gegund op 7 juli 2008. Na de gunning nam PMV een participatie van net geen 50% in Diestsepoort NV en na de voorlopige aanvaarding werd PMV de volledige eigenaar van de vastgoedvennootschap.
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	6 mei 2011

Verloop	- Voor op schema - Op schema - Vertraging
Duiding	

2.2.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2038
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement
Voor de huurscenario's gebeurt de opsplitsing tussen risico's en verantwoordelijkheden op basis van de standaardverdeling tussen huurder en verhuurder zoals vooropgesteld in het Burgerlijk Wetboek. Dit is het geval voor VAC Leuven, VAC Brugge en VAC Gent.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

PMV stond in voor de globale projectopvolging bij de totstandkoming van de projecten tot aan de contractafsluiting. Vanaf dat moment nemen zij mee de rol op van investeerder/verhuurder of is hun opdracht vervuld voor de begeleiding van de Vlaamse overheid (bv. VAC Brugge).

AFM stond en staat in voor de technische uitwerking en opvolging en de vertaling van de behoeften van de entiteiten naar programma's en concrete realisaties. AFM volgt tijdens de bouwfase ook de projectontwikkeling technisch van dichtbij op in een bouwteam met de aannemer, architect, promotor en technische specialisten.

De Vlaams Bouwmeester heeft bij de uitwerking van de projecten, voor zover mogelijk, advies verleend naar de kandidaten voor het verbeteren van hun voorstellen en heeft geadviseerd bij de keuze van de projecten, hiervoor beroep doend op experts.

Overkoepelend is er tot het sluiten van de contracten een stuurgroep operationeel geweest met daarin de vertegenwoordigers van de opdrachtgevende kabinetten, AFM, PMV en de Vlaams Bouwmeester. Na de contractsluiting is er verder een directe afstemming tussen het kabinet Bourgeois (vanaf heden het kabinet Homans) en AFM (vanaf juli 2014 het Facilitair Bedrijf).

Wijzigingen aan het contract

21/12/2012	De Vlaamse Regering besliste op 21 december 2012 alle aandelen van de projectvennootschap Diestsepoort NV over te nemen van PMV. De projectvennootschap blijft bestaan en de overeenkomsten blijven onverminderd doorlopen omwille van de aangegane rente-indekkingsovereenkomsten waarvan de onmiddellijke ontbinding zou leiden tot substantiële kosten en/of financiële verliezen.
------------	---

2.3. VAC Brugge

2.3.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	VAC Brugge
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	In gebruik

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	24/10/2006
	Selectie	04/2007
	Gunning	23/07/2010
	Contractclose	17/09/2010

///

ESR-toets	Niet ESR-neutraal
-----------	-------------------

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	24/10/2006	Voor het uitvragen van projecten werd op 24 oktober 2006 een onderhandelingsprocedure met bekendmaking per VAC opgestart.
	30/11/2006	Op 30 november 2006 werden hiervoor de kandidaturen ontvangen
	23/07/2010	VAC Brugge werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 23 juli 2010
	17/09/2010	contractuele afsluiting van het project volgde op 17 september 2010. De Vlaamse Overheid besliste tot het afsluiten van een huurovereenkomst voor een af te werken en in te richten kantoorgebouw. Het Kamgebouw is gelegen tegen het station van Brugge aan de zijde Sint-Michiels en wordt door de Vlaamse overheid ingehuurd van de kant Oostende tot en met het middengedeelte.

2.3.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Eurostation, onderdeel van de NMBS-Holding-groep
Bekomen bouwvergunningen	

Datum geplande beschikbaarheid	
Datum werkelijke beschikbaarheid	16 april 2012

Verloop	- Voor op schema - Op schema - Vertraging
Duiding	

2.3.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2042
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Voor de huurscenario's gebeurt de opsplitsing tussen risico's en verantwoordelijkheden op basis van de standaardverdeling tussen huurder en verhuurder zoals vooropgesteld in het Burgerlijk Wetboek. Dit is het geval voor VAC Leuven, VAC Brugge en VAC Gent.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

PMV stond in voor de globale projectopvolging bij de totstandkoming van de projecten tot aan de contractafsluiting. Vanaf dat moment nemen zij mee de rol op van investeerder/verhuurder of is hun opdracht vervuld voor de begeleiding van de Vlaamse overheid (bv. VAC Brugge).

AFM stond en staat in voor de technische uitwerking en opvolging en de vertaling van de behoeften van de entiteiten naar programma's en concrete realisaties. AFM volgt tijdens de bouwfase ook de projectontwikkeling technisch van dichtbij op in een bouwteam met de aannemer, architect, promotor en technische specialisten.

De Vlaams Bouwmeester heeft bij de uitwerking van de projecten, voor zover mogelijk, advies verleend naar de kandidaten voor het verbeteren van hun voorstellen en heeft geadviseerd bij de keuze van de projecten, hiervoor beroep doend op experts.

Overkoepelend is er tot het sluiten van de contracten een stuurgroep operationeel geweest met daarin de vertegenwoordigers van de opdrachtgevende kabinetten, AFM, PMV en de Vlaams Bouwmeester. Na de contractsluiting is er verder een directe afstemming tussen het kabinet Bourgeois (vanaf heden het kabinet Homans) en AFM (vanaf juli 2014 het Facilitair Bedrijf).

Wijzigingen aan het contract

Datum	<i>inhoud</i>

2.4. VAC Gent

2.4.1. Gunningsfase (indien van toepassing)

Wat houdt het bouwprogramma/de opdracht in?	VAC Gent
Welke gunningswijze werd/wordt toegepast?	Onderhandelingsprocedure met bekendmaking
In welke fase van de procedure zit men/schets het verloop van de procedure tot nu toe	In gebruik

///

Kerndata Gunningsprocedure	Bekendmaking	24/10/2006
	Selectie	04/2007
	Gunning	10/09/2010
	Contractclose	17/09/2010

///

ESR-toets	Niet ESR-neutraal
-----------	-------------------

///

Uitgebreide data Gunningsprocedure	24/10/2006	Voor het uitvragen van projecten werd op 24 oktober 2006 een onderhandelingsprocedure met bekendmaking per VAC opgestart.
	30/11/2006	Op 30 november 2006 werden hiervoor de kandidaturen ontvangen
	10/09/2010	VAC Gent werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 10 september 2010
	17/09/2010	contractuele afsluiting van het project volgde op 17 september 2010. De Vlaamse Overheid besliste tot het afsluiten van een promotieovereenkomst gekoppeld aan een huurovereenkomst voor een nieuw te bouwen kantoor gelegen aan de zijde van het Koningin Maria Hendrikaplein op de site van de nieuwe stationsontwikkeling.

2.4.2. Bouwfase

Aan wie werd er gegund	Sofa Invest nv met als aandeelhouders enerzijds SOFA nv (50%), dochter van Eurostation en onderdeel van de NMBS-Holding-groep, en anderzijds Landsbeek nv (50%), de private partner. Na de gunning nam PMV een participatie in Sofa Invest nv en na de voorlopige aanvaarding wordt PMV de volledige eigenaar
------------------------	---

	van de vastgoedvennootschap.
Bekomen bouwvergunningen	
Datum geplande beschikbaarheid	15/12/2013
Datum werkelijke beschikbaarheid	27/01/2014

Verloop	- Voor op schema - Op schema - Vertraging
Duiding	

2.4.3. Operationele fase (indien van toepassing)

Einddatum of overdrachtsdatum	2034
-------------------------------	------

///

Risicoverdeling en risicomanagement

Voor de huurscenario's gebeurt de opsplitsing tussen risico's en verantwoordelijkheden op basis van de standaardverdeling tussen huurder en verhuurder zoals vooropgesteld in het Burgerlijk Wetboek. Dit is het geval voor VAC Leuven, VAC Brugge en VAC Gent.

///

Dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring

PMV stond in voor de globale projectopvolging bij de totstandkoming van de projecten tot aan de contractafsluiting. Vanaf dat moment nemen zij mee de rol op van investeerder/verhuurder of is hun opdracht vervuld voor de begeleiding van de Vlaamse overheid (bv. VAC Brugge).

AFM stond en staat in voor de technische uitwerking en opvolging en de vertaling van de behoeften van de entiteiten naar programma's en concrete realisaties. AFM volgt tijdens de bouwfase ook de projectontwikkeling technisch van dichtbij op in een bouwteam met de aannemer, architect, promotor en technische specialisten.

De Vlaams Bouwmeester heeft bij de uitwerking van de projecten, voor zover mogelijk, advies verleend naar de kandidaten voor het verbeteren van hun voorstellen en heeft geadviseerd bij de keuze van de projecten, hiervoor beroep doend op experts.

Overkoepelend is er tot het sluiten van de contracten een stuurgroep operationeel geweest met daarin de vertegenwoordigers van de opdrachtgevende kabinetten, AFM, PMV en de Vlaams Bouwmeester. Na de contractsluiting is er verder een directe afstemming tussen het kabinet Bourgeois (vanaf heden het kabinet Homans) en AFM (vanaf juli 2014 het Facilitair Bedrijf).

Wijzigingen aan het contract

2014	Voor het VAC Gent is in 2014 de looptijd gereduceerd naar 20 jaar
------	---

3. Actuele status

A. Bijzondere gebeurtenissen afgelopen jaar

///

B. Stand van zaken

///

C. Planning

4. Cijfers

4.1. Financiële kerncijfers

INDIVIDUEEL PROJECT OF PROJECTEN	Contract close bereikt/subsidiebesluit genomen?	Contractdatum	(verwacht) jaar van beschikbaarheid	Jaar laatste betaling	ESR-NEUTRAL	Percentage in SPV	Kapitaal in SPV in mio	Naam publiek investeringsvehikel
VAC Leuven	ja	10/07/2008	2011	2038	neen	100%	18400000	
VAC Brugge	ja	17/09/2010	2012	2042	neen			
VAC Gent	ja	17/09/2010	2014	2034	neen			

	Bouwkost (excl. btw)	Studie-en ontwerpkosten (Excl. btw) (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Intercallaire interesten (Indien deze kunnen afgesplitst worden)	Investeringsbedrag excl btw	btw	Investeringsbedrag incl btw	Beheers- en onderhoudskosten per jaar
VAC Leuven				€ -		€ 54.500.000	
VAC Brugge	?			€ -		€ -	
VAC Gent				€ -		€ 75.884.349	

Duiding bij tabel 4.1: "Financiële kerncijfers"
VAC Leuven:

- Vergelijking huidige versus toekomstige huisvestingskost – economische benadering:
In functie van de beslissing over het VAC Leuven werd een analyse uitgevoerd om de huidige huisvestingskost te vergelijken met de toekomstige. De all-in kost van het VAC Leuven is nominaal iets hoger dan de te verlaten locaties maar is relatief gezien vergelijkbaar of zelfs lager wanneer rekening gehouden wordt met de marktconforme huurprijs voor een nieuw, zeer duurzaam gebouw op een toplocatie en de oppervlaktebesparingen door synergiewinsten en het toepassen van 'anders werken'.
- Bouwkost:
De bouwkost (constructie, studiekosten, intercallaire intresten en BTW), ook wel promotieprijs genoemd voor een 4-sterrengebouw volgens het handboek "Waardering van duurzaamheid voor kantoorgebouwen":
 - Bouwkost (excl. grond, incl. BTW): 54.500.000 euro
 - Grond 12.807.618 euro
 - Totaal investeringsbedrag (excl. inrichting, incl. BTW): 67.307.618 euro
 - Inrichting 8.000.000 euro
 - Totaal investeringsbedrag (incl. inrichting, incl. BTW): 75.307.618 euro

	Excl BTW	incl BTW
Bouwkost (excl. inrichting)	nvt	54.500.000
Financiële kosten (tussentijdse interesten)	Niet geëxpliciteerd en niet apart aangerekend aan de Vlaamse overheid	
Studie en ontwerpkosten	Niet geëxpliciteerd en niet apart aangerekend aan de Vlaamse overheid	
Totaal (geraamd) investeringsbedrag (dd)	nvt	54.500.000
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	Niet geëxpliciteerd en vervat in de huurprijs uitgezonderd dagelijks onderhoud en operationeel gebouwbeheer	

VAC Brugge :

- Vergelijking huidige versus toekomstige huisvestingskost – economische benadering:
In functie van de beslissing over het VAC Brugge werd een analyse uitgevoerd om de huidige huisvestingskost te vergelijken met de toekomstige huisvesting op basis van een 2-sterrengebouw. Rekening houdend met de voorzichtige schattingen, is de all-in kost van het nieuwe, goed gelegen VAC Brugge iets hoger maar vergelijkbaar met de kostprijs van de verlaten locaties.

- Bouwkost:

De bouwkost voor het VAC Brugge, deel van het Kamgebouw en 2-sterrengebouw volgens het handboek "Waardering van duurzaamheid voor kantoorgebouwen" werd niet aangereikt door Eurostation nv en kon ook niet worden opgemaakt uit een verkoop of een participatie door PMV omdat niet voor deze piste werd gekozen door Eurostation nv.

	Excl BTW	incl BTW
Bouwkost (excl. inrichting)	Niet geëxpliciteerd, enkel huurprijs	
Financiële kosten(tussentijdse interesten)	Niet geëxpliciteerd en niet apart aangerekend aan de Vlaamse overheid	
Studie en ontwerpkosten	Niet geëxpliciteerd en niet apart aangerekend aan de Vlaamse overheid	
Totaal (geraamd) investeringsbedrag (dd)	Niet geëxpliciteerd, enkel huurprijs	
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	Niet geëxpliciteerd en blijft ten laste van verhuurder uitgezonderd dagelijks onderhoud en operationeel gebouwbeheer	

VAC Gent:

- Vergelijking huidige versus toekomstige huisvestingskost – economische benadering:

In functie van de beslissing over het VAC Gent werd een analyse uitgevoerd om de huidige huisvestingskost te vergelijken met de toekomstige. De all-in kost van het VAC Gent is nominaal iets hoger dan de te verlaten locaties maar is relatief gezien vergelijkbaar of zelfs lager wanneer rekening gehouden wordt met de marktconforme huurprijs voor een nieuw, zeer duurzaam gebouw op een toplocatie en de oppervlaktebesparingen door synergiewinsten en het toepassen van 'anders werken'.

- Bouwkost:

De bouwkost (constructie, studiekosten, intercallaire intresten en BTW), ook wel promotieprijs genoemd voor het ontwerp VAC Gent als 4-sterrengebouw volgens het handboek "Waardering van kantoorgebouwen – op weg naar een duurzame huisvesting voor de Vlaamse Overheid":

- Bouwkost bovenbouw (excl. grond, incl. BTW):
75.884.349 euro
- Investeringswaarde bovenbouw en onderbouw (excl. inrichting, incl. BTW):
112.014.945,32 euro
- Investeringswaarde bovengrond en ondergrond, incl. inrichting, incl. BTW):
125.226.990,32 euro

Van deze bedragen werden de onderhandelde kortingen afgetrokken.

	Excl BTW	incl BTW
Bouwkost (excl. inrichting)	nvt	75.884.349
Financiële kosten(tussentijdse interesten)	Niet geëxpliciteerd en niet apart aangerekend aan de Vlaamse overheid	
Studie en ontwerpkosten	Niet geëxpliciteerd en niet apart aangerekend aan de Vlaamse overheid	
Totaal (geraamd) investeringsbedrag (dd)	nvt	75.884.349
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	Niet geëxpliciteerd en blijft ten laste van verhuurder uitgezonderd dagelijks onderhoud en operationeel gebouwbeheer	

Algemeen

In het kader van de bepaling van de investeringswaarden van de gebouwen dient te worden opgemerkt dat de waarde van de VAC voor een groot deel wordt bepaald door de looptijd van de huurovereenkomst. Tot op heden worden de langetermijninhuringen door de overheden afgesloten voor een periode van 18 jaar. In het kader van duurzame gebouwen kan echter worden gemotiveerd om de looptijd van de inhuring te verlengen. Voor de VAC werd initieel beslist om de huurperiode naar 27 jaar te brengen. De onderhandelingen voor VAC Brugge hebben ertoe geleid de huurperiode naar 30 jaar te brengen als compensatie voor duurzaamheid enerzijds en de bekomen huurvrije periodes en huurkortingen anderzijds.

Voor het VAC Gent is in 2014 de looptijd gereduceerd naar 20 jaar. Uit contacten met het INR bleek dat deze periode in de huidige visie als te lang wordt beschouwd terwijl dit vroeger tot 60 jaar mocht gaan. Bovendien worden de eenzijdige verlengingsopties voor de huurder –voor het Virginie Lovelinggebouw tweemaal verlengbaar met telkens een periode van negen jaar- door het INR bijgerekend. Om de eventuele ongewenste begrotingsimpact voor het gebouw te vermijden was het dus –ten gevolge van de verstrengde visie van het INR- aangewezen om de looptijd van de huurovereenkomst in wederzijds overleg te beperken tot 20 jaar, met verzaking aan de eenzijdige mogelijkheid van de Vlaamse Gemeenschap om de huurovereenkomst verder te verlengen.

Verder is, ter facilitering van de overdracht van controle over Sofa Invest nv door PMV in 2014, de huurovereenkomst op een beperkt aantal punten verder aangepast. De overdracht van controle over Sofa Invest nv is nodig om een consolidatie binnen de Vlaamse overheid te vermijden. Er is voorgesteld en goedgekeurd om de huurovereenkomst aan te passen op volgende punten:

- de bevestiging van de gerealiseerde oppervlakte van het gebouw, cf. het P.V. van voorlopige oplevering;
- de bevestiging van de afspraken rond de actualisatie en indexatie van de huurgelden;
- de verzaking van de uitdrukkelijke mogelijkheid om de rechtbanken te verzoeken de huurovereenkomst te ontbinden of de basishuurprijs te verminderen indien een kwaliteitsniveau van minder dan vier sterren zou worden toegekend bij definitieve aanvaarding van het gebouw. (beslissing VR 25 april 2014 doc. 0608).

Participaties**VAC Leuven:**

PMV besliste een participatie te nemen in de projectvennootschap Diestsepoort NV en ~~was~~, sinds de voorlopige aanvaarding, de volle eigenaar van de vastgoedvennootschap. Met de gewijzigde houding van het INR en de (onverwachte) herkwalificatie van de structuur voor het VAC Leuven en de daaropvolgende beslissing van de Vlaamse Regering van 21 december 2012, is momenteel de Vlaamse overheid 100% aandeelhouder van de projectvennootschap Diestsepoort NV.

VAC Brugge:

Zoals voorzien in de procedure is er onderhandeld tussen PMV en Eurostation over een investering van PMV in het project maar men is hierover niet tot een vergelijk gekomen. Er is geen participatie door de Vlaamse overheid.

VAC Gent:

PMV besliste een participatie te nemen in de projectvennootschap Sofa Invest NV en was, vanaf de voorlopige aanvaarding, de volle eigenaar zijn van de vastgoedvennootschap. Gegeven de gewijzigde houding van het INR met betrekking tot de VAC-structuur, is de projectvennootschap verkocht aan de huidige verhuurder.

4.2. Jaarlijkse vergoeding (in Keuro)

	2017*	2018	2019	2020	2021	2022	Kruis-snelheid
VAC Leuven	€ 5 290,86	€ 4 852,23	€ 4 852,23	€ 4 852,23	€ 4 011,93	€ 4 011,93	€ 4 852,23
VAC Brugge	€ 4 522,68	€ 4 211,10	€ 4 211,10	€ 4 211,10	€ 3 508,71	€ 3 508,71	€ 4 211,10
VAC Gent	€ 7 202,77	€ 6 929,87	€ 6 929,87	€ 6 929,87	€ 6 929,87	€ 6 929,87	€ 6 929,87

(*) Geïndexeerd bedrag (werkelijk uitbetaald in 2017). Voor de jaren 2018 e.v. wordt het contractueel overeengekomen (en niet geïndexeerde) basisbedrag weergegeven.

Duiding bij tabel 4.2: "jaarlijkse vergoeding"**VAC Leuven****- Huur- en financieringskost:**

De Vlaamse overheid betaalt gedurende 27 jaar een huurprijs van 148 euro/m²/jaar bruto bovengrondse oppervlakte bij aanvang van de huurovereenkomst in 2010 voor een 4-sterrengebouw. De eerste jaarhuur bedroeg 3.495.970 euro met ingang ca. 6 november 2010. Hierdoor gaat de Vlaamse Regering verder wat betreft duurzaamheid in de brede zin van het woord. Een 3-sterrengebouw met een huurprijs van 140 euro/m²/jaar was het economisch optimum waarbij de inspanningen inzake duurzaamheid worden gecompenseerd door een besparing inzake operationele kosten (energie, onderhoud, ...). Met een 4-sterrengebouw wordt het hoogste niveau inzake duurzaamheid behaald maar zonder dat de bijkomende investeringen volledig kunnen worden terugverdiend door kostenbesparingen.

De inrichtingswerken worden gerealiseerd door de verhuurder en boven op de huur aangerekend voor een periode van 10 jaar aan op het moment van contractaanvang te bepalen OLO 10 jaar + 60bp financieringskost.

Het INR herkwalficeerde in de begroting 2010 de vastgoedvennootschap Diestsepoort NV,

waarin enkel het VAC Leuven zit. De schulden in de vennootschap werden toegevoegd aan deze van de Vlaamse overheid en de huuruitgaven worden niet aangerekend als uitgaven op de begroting.

De Vlaamse Regering besliste op 21 december 2012 alle aandelen van de projectvennootschap Diestsepoort NV over te nemen van PMV. De projectvennootschap blijft bestaan en de overeenkomsten blijven onverminderd doorlopen omwille van de aangegane rente-indexeringsovereenkomsten waarvan de onmiddellijke ontbinding zou leiden tot substantiële kosten en/of financiële verliezen.

- Andere kosten :

De projectkosten voor VAC Leuven *werden* door PMV opgenomen als projectkost als onderdeel van haar globale investering in de projectvennootschap Diestsepoort NV.

VAC Brugge

- Huur- en financieringskost :

De Vlaamse Overheid betaalt gedurende 30 jaar een huurprijs van 134 euro/m²/jaar (+ indexatie) voor de linkervleugel en 143,63 euro/m²/jaar (+ index) voor de middenvleugel bruto bovengrondse oppervlakte bij aanvang van de huurovereenkomst in september 2011 voor een 2-sterrengebouw. Een volledige jaarhuur bedraagt 3.397.713 euro (+index) vanaf 2015. Vanaf voorlopige aanvaarding vastgelegd op 30 september 2011 t.e.m. eind 2014 zijn huurvrije periodes en huurkortingen toegekend. Dit geeft volgende huurcijfers:

- Van 1 januari 2012 tot 31 december 2013: 2.300.000 Euro
- Van 1 januari 2014 tot 31 december 2014: 2.604.927 Euro

De inrichtingswerken werden gerealiseerd door de verhuurder en boven op de huur aangerekend voor een periode van 10 jaar, op het moment van contractaanvang te bepalen IRS op 10 jaar + 125 basispunten financieringskost.

- Andere kosten :

Tussen PMV en de opdrachtgevende ministers wordt overeengekomen dat wanneer PMV een substantiële investering kan doen in de VAC-projecten, de projectkosten worden opgenomen in het project (= geactiveerd). In het andere geval kan PMV haar prestaties recupereren van de opdrachtgevers. Dit is voor VAC Brugge niet het geval.

VAC Gent

- Huur- en financieringskost :

De Vlaamse Overheid betaalt gedurende 20 jaar een huurprijs van 153,72 euro/m²/jaar (+ indexatie) bruto bovengrondse oppervlakte bij aanvang van de huurovereenkomst begin 2014 voor een 4-sterrengebouw. Een volledige jaarhuur bedraagt 6.375.126 euro (+ index) vanaf 2015. Bij aanvang van de huurovereenkomst (in 2014) is er een huurvrije periode van 7 maanden.

De kosten van de inrichtingswerken zijn betaald in 2013 en voor de verdiepingen 8 en 9 in 2014 (zie punt 7 budgettaire inpassing).

- Andere kosten :

Tussen PMV en de opdrachtgevende ministers wordt overeengekomen dat wanneer PMV een

substantiële investering kan doen in de VAC-projecten, de projectkosten worden opgenomen in het project (= geactiveerd). In het andere geval recupereert PMV haar prestaties aan de opdrachtgevers. Voor het VAC Gent worden de projectkosten door PMV opgenomen als projectkost als onderdeel van haar globale investering in de projectvennootschap SOFA INVEST nv.

4.3. Budgetoverschrijdingen/waarborgen

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

VAC Leuven:

Voor het VAC Leuven wordt een huurprijs bij aanvang van de huurperiode in 2010 gegarandeerd voor een gebouw dat voldoet aan de noden van de Vlaamse overheid en inzake duurzaamheid. Tussen de Vlaamse overheid en de private partner werden volledig transparante prijssherzieningsformules vastgelegd wanneer de Vlaamse overheid aan het voorliggend project zaken wensen te wijzigen. Wijzigingen die gepaard zouden gaan met een meerkost, moesten voorafgaand aan de Vlaamse Regering ter beslissing worden voorgelegd, zoniet werd het overeengekomen project uitgevoerd.

Er werd geen waarborg door de overheid gesteld. In de contracten is voorzien in substantiële boeteclausules bij niet tijdige oplevering van het gebouw en de mogelijkheid om over te gaan tot niet-aanvaarding van het gebouw indien niet aan de wensen werd voldaan. Door een participatie van PMV in de projectvennootschap die verder geen andere activiteiten of risico's opnam, was er steeds een zicht op de financiële toestand van de uitvoerder en, in extremis, zelfs de mogelijkheid dat PMV het project zou kunnen overnemen.

VAC Brugge:

Voor het VAC Brugge wordt een huurprijs bij aanvang van de huurperiode eind september 2010 gegarandeerd voor een gebouw dat voldoet aan de noden van de Vlaamse overheid en inzake duurzaamheid. De huurprijs wordt wel geactualiseerd bij aanvang van het contract op basis van de index van januari 2010.

Tussen de Vlaamse Overheid en de tegenpartij werden volledig transparante prijssherzieningsformules vastgelegd wanneer de Vlaamse Overheid aan het voorliggend project zaken wensen te wijzigen. Wijzigingen die gepaard zouden gaan met een meerkost, moeten voorafgaand aan de Vlaamse regering ter beslissing worden voorgelegd, zoniet wordt het overeengekomen project uitgevoerd.

Er wordt geen waarborg door de overheid gesteld. In de contracten is voorzien in substantiële boeteclausules bij niet tijdige oplevering van het gebouw en de mogelijkheid om over te gaan tot niet-aanvaarding van het gebouw indien niet aan de wensen wordt voldaan.

VAC Gent:

Voor het VAC Gent wordt een huurprijs bij aanvang van de huurperiode (*begin 2014*) gegarandeerd voor een gebouw dat voldoet aan de noden van de Vlaamse Overheid en inzake duurzaamheid. De huurprijs wordt wel geactualiseerd bij aanvang van het contract op basis van de index van juni 2010.

Tussen de Vlaamse overheid en de private partner werden volledig transparante prijssherzieningsformules vastgelegd wanneer de Vlaamse Overheid aan het voorliggend project zaken wenst te wijzigen. Wijzigingen die gepaard zouden gaan met een meerkost, moeten

voorafgaand aan de Vlaamse regering ter beslissing worden voorgelegd, zoniet wordt het overeengekomen project uitgevoerd.

Er wordt geen waarborg door de overheid gesteld. In de contracten is voorzien in substantiële boeteclausules bij niet tijdige oplevering van het gebouw en de mogelijkheid om over te gaan tot niet-aanvaarding van het gebouw indien niet aan de wensen wordt voldaan. Door een participatie van PMV in de projectvennootschap die verder geen andere activiteiten of risico's opneemt, is er steeds een zicht op de financiële toestand van de uitvoerder en, in extremis, zelfs de mogelijkheid dat PMV het project zou kunnen overnemen.