philippe muyters

vlaams minister van financiën, begroting, werk, ruimtelijke ordening en sport

gecoördineerd antwoord

op vraag nr. 239 van 12

van jan peumans

Aan het Vlaams Parlement wordt jaarlijks door het Kenniscentrum PPS een uitgebreid rapport bezorgd over de alternatieve financiering van de Vlaamse overheidsinvesteringen. In deze rapportage zijn alle DBFM-projecten opgenomen waarbij in beschikbaarheidsvergoedingen wordt voorzien, met uitzondering van de aan het Masterplan 2010 gerelateerde openbaar vervoerprojecten Brabo 1 en Brabo 2. Deze laatste twee projecten zijn opgenomen in de rapportage over het Masterplan 2020.

Naast de DBFM-projecten waarvoor beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald, worden in de vermelde rapporteringen ook nog andere projecten opgenomen waarbij gebruik gemaakt wordt van alternatieve financiering, zoals de alternatieve financiering van het VIPA of de bouw van de VAC’s. De VIPA-financiering betreft echter geen beschikbaarheidsvergoedingen, maar de betaling van ‘gebruikstoelagen’ aan de welzijns- en gezondheidsvoorzieningen zelf. Bij de VAC’s gaat het om de betaling van huur, in plaats van beschikbaarheidsvergoedingen. Om die reden wordt hierover verder geen melding gemaakt in dit antwoord.

Het antwoord op de vragen 1a, 1d, 1e, 2a, 2b, 2d, 2e, 3a, 3b, 3d en 3e is terug te vinden in de rapportering over de alternatieve financiering van de Vlaamse overheidsinvesteringen en de rapportering over het Masterplan 2020.

1. b)

* De initiële kostprijsraming voor VIA-Zaventem bedroeg 50 miljoen euro incl. BTW (VR 2005 2511 DOC.1055).
* Met betrekking tot de stelplaatsen is de initiële kostprijsraming opgenomen in de rapportering over alternatieve financiering aan het Vlaams Parlement.
* Wat sportinfrastructuur betreft werd initieel een investeringsvolume voorzien van 225 miljoen euro. Hier stonden initieel nog geen concrete projecten tegenover. Het investeringsvolume blijft gehandhaafd. Er zijn momenteel voor 90 miljoen euro projecten geclosed.
* Voor de openbaar vervoerprojecten van het masterplan (Brabo 1 en Brabo 2) werd de initiële investering geraamd op 301 miljoen euro (VR 2007 1602 DOC.0149).

c)

* De initiële raming van de beschikbaarheidsvergoeding voor VIA-Zaventem bedroeg 6,2 miljoen euro incl. BTW (VR 2005 2511 DOC.1055)
* Met betrekking tot de stelplaatsen werd geen raming van de beschikbaarheidsvergoedingen opgenomen per project. De initiële raming (VR 2007 1602 DOC.0150) ging uit van een totaal van 16 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen voor een investeringskost van 163 miljoen euro (excl. BTW).
* Wat sportinfrastructuur betreft werden de totale beschikbaarheidsvergoedingen initieel geraamd op 7,5 miljoen euro.
* Voor de openbaar vervoerprojecten van het masterplan (Brabo 1 en Brabo 2) voorzag de Vlaamse Regering initieel in een maximale beschikbaarheidsvergoeding van 30 miljoen euro (VR 2007 1602 DOC.0149). Brabo 1 is reeds gerealiseerd. De beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 14,5 miljoen euro.

f) Wat betreft de financiële meerwaarde tot nog toe van de PPS-projecten: het is algemeen genomen moeilijk om de financiële meerwaarde van een PPS-uitvoering af te zetten tegenover een klassieke uitvoering van datzelfde project. Wanneer men de exacte meer- of minwaarde zou willen kennen, zou men een project met dezelfde karakteristieken én onder dezelfde omstandigheden en randvoorwaarden moeten realiseren én vergelijken. Dergelijke ‘laboratoriumomstandigheden’ zijn in de (internationale) praktijk en wetenschappelijke literatuur niet terug te vinden. Overigens bestaat er ook geen eensgezindheid over de wijze waarop zoiets best kan worden berekend, al gesteld dat er voldoende data voor de hele levenscyclus van een project beschikbaar zouden zijn. Wel kan gebruik gemaakt worden van ex ante meerwaardetoetsen en kunnen ex-post evaluaties gebeuren. De meerwaarde wordt daarbij op een meer gedifferentieerde wijze benaderd zodat ook aandacht is voor niet-financiële meerwaarde (bv. tewerkstelling, verminderde fileleed, verhoogde veiligheid, inlossen maatschappelijke noden, versnelde realisatie, een verbeterde interne organisatie (bv. een doordachter en efficiënter onderhoud, mogelijkheid tot betere focus op kerntaken,..),…). Projecten worden daarbij dan getoetst aan de algemene erkende principes en ‘best practices’ (met betrekking tot de projectkarakteristieken) om tot succesvolle projecten te komen. Projecten waarvoor naar PPS als uitvoeringsvorm wordt gekeken worden in Vlaanderen vandaag onderworpen aan een kwalitatieve ex ante meerwaardetoets. Hierbij wordt gekeken of er bij een specifiek project voldoende succesfactoren aanwezig zijn om tot meerwaarde te komen. Daarnaast wordt ook gefocust op potentiële hinderpalen. Momenteel zijn ook ex post evaluaties opgestart.

Die beoordelingen ex ante en ex post zijn uiteraard steeds momentopnamen. Definitieve uitspraken kunnen pas gedaan worden na het aflopen van het contract. De meerwaarde hangt immers sterk af van de verhouding prijs/kwaliteit gedurende de contractduur. Uit de eerste projecten die intussen beschikbaar zijn geworden blijkt wel reeds dat de prikkel voor kostenbeheersing ( te beschouwen als een onderdeel van de financiële meerwaarde) zeer sterk aanwezig is. Omwille van de eigenheid van PPS-projecten, waarbij bouw- en beschikbaarheidsrisico’s bij de private partij liggen, is de kostenbeheersing voor PPS-projecten inderdaad gunstiger dan bij een klassieke uitvoering van projecten. Een voorbeeld kan gevonden worden bij het VIA-Investproject inzake de Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem waar de uiteindelijke globale ontwerp-, bouw- en financieringskost (incl. projectmarge) na de bouwfase van het project 58,4 miljoen euro (incl. BTW) bedroeg. Dit is 0,1% minder dan het bij gunning voorziene budget. Bij klassieke projecten worden vaker overschrijdingen van het gunningsbedrag vastgesteld (zie de recente publicaties van het Rekenhof met betrekking tot verrekeningen bij de aannemingen van werken).

1. c) en 3c)

* In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de initiële raming van de beschikbaarheidsvergoedingen voor de VIA-projecten. Het is evident dat deze ramingen waren gebaseerd op het toenmalige prijspeil. De ramingen in de laatste rapportering van het kenniscentrum gaan uit van het prijspeil 2010-2012. Daarnaast zijn de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen voor een aantal projecten sterk toegenomen door onder andere bijkomende eisen die volgen uit de plan MER, milieumilderende maatregelen, bijkomende kosten voor minder- hinder maatregelen...

|  |  |
| --- | --- |
| missing links in miljoen euro |  |
| **VR 2005 2511 DOC.1055** | BBV |
| Kempense N-Z | 9,5 |
| R4 rond Gent | 3,2 |
| N-Z Houthalen-Helchteren | 32,8 |
| A11 Brugge | 10,2 |
|  |  |
| **VR 2007 2303 DOC.0274** |  |
| N60 te Ronse | 7,5 |

* Voor de stelplaatsten en de sportinfrastructuur wordt verwezen naar het antwoord onder 1c.
* Voor de scholenbouw werd in de eerste nota van 2005 (VR 2005 1011 DOC.0990) geen raming voor de beschikbaarheidsvergoedingen vooropgesteld. Het project was in België immers zonder voorgaande en buitenlandse voorbeelden waren niet vergelijkbaar. Wel kan worden vermeld dat in de toenmalige meerjarenbegroting 75 miljoen euro aan extra beleidskredieten was voorzien voor de inhaalbeweging inzake schoolgebouwen.
* Voor de tramverlengingen Antwerpen Livan 1, Gent – uitbreiding lijn 4 Zwijnaarde dorp en Spartacus – eerste as Hasselt Maastricht, werd een totaalbedrag van 15,3 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen vooropgesteld (VR 2007 1602 DOC.0150). Omwille van de zeer geringe omvang van het project en de onmogelijkheid tot clusteren ervan met andere werd ondertussen beslist om het project Gent – uitbreiding lijn 4 via kapitaalsubsidie te realiseren en niet via een DBFM-structuur.
* Wat betreft Brabo 2 wordt verwezen naar het antwoord onder 1c.
* Wat betreft de jeugdinfrastructuur werd voor het project Brasschaat initieel een beschikbaarheidsvergoeding van 416 duizend euro voorzien (VR 2010 2105 DOC.0405BIS).
* De beschikbaarheidsvergoedingen op kruissnelheid voor het project kilometerheffing werden initieel geraamd op 65 à 80 miljoen euro. Deze raming is gebaseerd op de architectuur van het interregionaal systeem voor kilometerheffing voor voertuigen van >3.5 ton en bevat naast beheer en onderhoud eveneens de kosten in verband met de dienstverlening, de vervangingsinvesteringen en de financieringskost. De allereerste ramingen (enkel voor beheer en onderhoud) gingen uit van een autonoom, excl. op Vlaanderen bedoeld systeem, maar dat systeem kan niet als representatief beschouwd worden voor het interregionaal model dat thans in PPS is gegaan.