



Vlaams
Parlement

ingediend op **52** (2014-2015) – Nr. 1
27 maart 2015 (2014-2015)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over alternatieve financiering
van Vlaamse overheidsinvesteringen

27 maart 2015

INHOUD

Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering	3
Deel 1: Impact op begroting	7
Deel 2: Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	15
Deel 3: Beleidsdomein Bestuurszaken en beleidsveld Woonbeleid	37
Deel 4: Beleidsdomein Onderwijs en Vorming	67
Deel 5: Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media	89
Deel 6: Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en beleidsveld Toerisme	115



Vlaamse Regering

DE MINISTER-PRESIDENT

Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering

Betreft: Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen

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

WOORD VOORAF

In het najaar van 2004 werd door de Vlaamse Regering gestart met de voorbereiding van een breed project rond het wegwerken van investeringsnoden in een aantal maatschappelijke sectoren zoals openbare werken, welzijn en onderwijs. Die ambitie werd de daaropvolgende jaren in belangrijke mate gerealiseerd via technieken van alternatieve financiering.

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 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. Gevraagd werd te rapporteren over:

- a) desgevallend de moedermaatschappij en de grootte van de participatie (zowel nominaal als procentueel);
- b) de naam van het (deel)project;
- c) een korte omschrijving van het (deel)-project;
- d) de timing van de realisatie en de timing van de financiering;
- e) de fase in de uitvoering;
- f) de globale investeringskost van het (deel)project, uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost, en andere diverse kosten;
- g) het budget dat Vlaanderen per (deel)project jaarlijks vastlegt in haar begroting en haar meerjarenbegroting, en later, wat daarvan jaarlijks uiteindelijk is betaald;
- h) een omschrijving van de financieringsmethodiek;
- i) het bepalen van de verantwoordelijkheden inzake het beheer en het onderhoud.

Op 12 juni 2007 gaf het Rekenhof tevens een advies aan het Vlaams Parlement omtrent dit onderwerp. Centraal stond ook daar het vereiste van transparantie.

De afgelopen jaren werd de rapportering systematisch bijgestuurd en verbeterd. Dit gebeurde op basis van opmerkingen van het Rekenhof en discussies in het Vlaams Parlement. Ook in de toekomst is het de bedoeling om op basis van het voortschrijdend inzicht de rapportering verder te verfijnen en verbeteren. Zo is de afgelopen jaren onder meer gesleuteld aan de scope en de inhoud van bepaalde onderdelen van de rapportering. Enerzijds werden er een aantal nieuwe projecten en programma's toegevoegd. Anderzijds werden bepaalde thema's verduidelijkt of aangevuld. Zo lag de nadruk van de rapportering aanvankelijk vooral op de voorbereidings- en opstartfase van de projecten. De komende jaren zal meer en meer de nadruk moeten worden gelegd op de realisatie en het contractmanagement. Ten slotte werd ook gestreefd naar een grotere interne consistentie inzake de verstrekte gegevens.

Wat de scope van het rapport betreft moet ten slotte worden benadrukt dat de rapportering projecten en programma's tot voorwerp heeft die destijds zijn, werden of worden geïnitieerd via technieken van alternatieve financiering. Belangrijk is dus te begrijpen dat de scope veel ruimer is dan technieken zoals DBFM als vorm van PPS.

PPS en alternatieve financiering zijn, hoewel vaak verward, in wezen twee verschillende begrippen zijn¹. Alternatieve financiering strekt er in beginsel toe een oplossing te vinden voor de beperkte budgettaire ruimte voor overheidsinvesteringen als gevolg van de verplichting om investeringsuitgaven te hechten aan het begrotingsjaar waarin ze worden betaald. Om maatschappelijk relevante projecten alsnog te kunnen realiseren wordt dan gezocht naar 'alternatieve' vaak ESR-neutrale financieringstechnieken. Alternatieve financiering is dus in feite in eerste instantie een financiële operatie waarmee wordt beoogd bepaalde uitgaven te spreiden over de economische levensduur van de te realiseren projecten. Deze uitgaven worden al dan niet medegefinancierd door derden. Zo bekeken kunnen ook bepaalde vormen van PPS worden gebruikt om alternatief te financieren.

Een PPS-project is een project dat door een publiekrechtelijke en een privaatrechtelijke partij, gezamenlijk en in een samenwerkingsverband wordt gerealiseerd om een meerwaarde voor die partijen tot stand te brengen; die meerwaarde kan financieel, maatschappelijk of operationeel zijn. Vooral in infrastructuurgerelateerde projecten wordt de samenwerking dikwijls vorm gegeven middels zogenaamde DBFM-contracten. Deze langlopende contracten integreren het ontwerp (D), de bouw (B), de langlopende (private) financiering (F) en het onderhoud (M). De samenwerking binnen dergelijke projecten onderscheidt zich van de traditionele relatie tussen contractuele partijen, omdat de samenwerking tussen de partijen niet in de eerste plaats gericht is op de onderlinge rechten en verplichtingen, maar de partijen zich integendeel inzetten voor de optimalisatie van het project zelf, met als resultaat een meerwaarde voor elke partij.

De reikwijdte van deze rapportering betreft vervolgens de projecten en programma's die door de Vlaamse Regering de afgelopen jaren werden/worden opgestart in het kader van inhaal- en investeringsbewegingen. Het betreft meer bijzonder projecten of programma's die actueel lopen en waarover niet reeds via andere kanalen aan het Vlaams Parlement wordt gerapporteerd. Er wordt om deze reden o.a. geen melding gemaakt van de projecten onder het Masterplan Antwerpen aangezien deze reeds afzonderlijk en uitgebreid worden gerapporteerd² in de voortgangsrapportage van BAM Masterplan 2020 voor de Commissie

¹ Zie Public Sector Research Centre, The Value of PFI. Hanging in the balance (sheet), PriceWaterhouseCoopers, 2008, 25p.

² <http://www.vlaamsparlement.be/Proteus5/showParlInitiatief.action?id=631635&tabId=-682091350>

voor Mobiliteit en Openbare Werken.³ Een project van de Lijn inzake de huur van lagevloerstrams, aanvankelijk geconcentreerd als een alternatieve financiering, werd eveneens niet opgenomen in deze rapportering aangezien beslist was door de Raad van Bestuur van de Lijn om voor de trams af te zien van de huuroptie en de trams aan te kopen. Het project van de valorisatie van de site van de oude stelplaats van De Lijn in Genk werd voorts evenmin opgenomen in deze rapportage, aangezien het hierin wezen gaat over een gebiedsontwikkeling.

Tenslotte verwijzen we volledigheidshalve ook nog naar de jaarverslagen van de Vlaamse investeringsmaatschappij PMV en LRM voor een aantal vastgoed- en financieringsgerelateerde operaties (o.a. Nautinvest, Norkring Belgium, Blue Gate Antwerp, Novovil, Willebroek-Noord, VMM Gent, Eiland Zwijnaarde, Vlaamse belastingdienst, Saninvest).

Projecten en programma's van alternatieve financiering (met inbegrip van PPS) zijn dynamisch en strekken zich meestal uit over een lange looptijd. De verzamelde gegevens zijn gebaseerd op een momentopname. Volgende aandachtspunten moeten daarbij worden meegegeven:

- Sommige projecten bevinden zich nog in de studie-, voorbereidings- of de aanbestedingsfase. Dit betekent dat zich nog betekenisvolle aanpassingen kunnen voordoen.
- De cijfers thans vermeld hebben een relatief karakter. Prijzen en bedragen kunnen nog wijzigen, onder meer ingevolge:
 - de scopeaanpassing van de projecten (scopeoptimalisatie, enz.);
 - economische factoren zoals inflatie, rentestijgingen, materiaalkosten...
 - de onderhandelingen tijdens de aanbestedingsfase, vooral de verdeling van de risico's tussen publieke en private actoren;
 - bijkomende kosten als gevolg van de MER (bij MER-plichtige projecten)
 - enz.

Het voorliggend rapport is reeds de 8^{ste} rapportering m.b.t. de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen. Jaarlijks wordt de rapportage, zoals eerder gezegd, aangepast en verfijnd. Om de leesbaarheid van het huidige rapport te verbeteren, werd de opbouw enigszins gewijzigd.

De rapportering start met een woord vooraf.

Deel I geeft de meest actuele informatie met betrekking tot de budgettaire impact.

Een geaggregeerde tabel met een aantal kerncijfers, zoals het totaal investeringsbedrag en de te betalen beschikbaarheidsvergoedingen voor de komende 5 jaar werd tevens toegevoegd.

In de delen II t.e.m. VI vindt u de effectieve projectfiches en samenvattende fiches van de projecten van alternatieve financiering, geordend per beleidsdomein/beleidsveld.

Deel II: beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

- Projectfiche 1: Alternatieve financiering "Welzijn"
- Projectfiche 9: Serviceflats BEVAK

³ <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2010-2011/g52-2.pdf> p 18

Deel III: beleidsdomein Bestuurszaken en beleidsveld Woonbeleid

- Projectfiche 2: PPS Wonen
- Projectfiche 8: Alternatieve financiering “Bestuurszaken” (VAC’s)

Deel IV: beleidsdomein Onderwijs en Vorming

- Projectfiche 3: PPS Onderwijs (geactualiseerd tot maart 2015)

Deel V: beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media

- Projectfiche 4: PPS Sport

Deel VI: beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en beleidsveld Toerisme

- Projectfiche 5: PPS “Toerisme” (jeugdverblijfsinfrastructuur)
- Projectfiche 6a PPS Missing links I (VIA-Invest - wegen)
- Projectfiche 6b PPS Missing links II (VIA-Invest - wegen)
- Projectfiche 7a. Alternatieve financiering en PPS “Mobiliteit” (De Lijn) – stelplaatsen
- Projectfiche 7b Alternatieve financiering en PPS “Mobiliteit” (De Lijn) – tramlijnverlengingen
- Projectfiche 10: Verhoging bruggen Albertkanaal
- Projectfiche 11 NV Vlaamse Havens/sluizen
- Projectfiche 12: Antwerp Coordination Center
- Projectfiche 13: Kilometerheffing
- Projectfiche 14: Kustverdedigingsplan
- Projectfiche 15: Amoras
- Projectfiche 16.a. Doortocht Brugge - Vernieuwing Dam(me)poortsluis
- Projectfiche 16.b. Doortocht Brugge - Vernieuwing Steenbruggebrug

De minister-president van de Vlaamse Regering

Geert Bourgeois

DEEL I: IMPACT OP BEGROTING

De voorliggende rapportering ‘alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen’ situeert zich tussen *enerzijds* de begrotingsopmaak 2015 en de bijhorende meerjarenraming 2015-2020 en *anderzijds* de begrotingsaanpassing 2015.

Echter, om het Vlaams Parlement correct te informeren over de ESR-impact van een aantal in bijgevoegde fiches behandelde projecten wordt hierna een actualisatie gegeven van het effect van het ‘verstrengd Europees begrotingstoezicht’ zoals dat initieel toegelicht werd in de parlementaire stukken ‘Algemene toelichting’ bij de begrotingsopmaak 2015 (stuk 13 (2014-2015), nr. 1), p 9 en ‘Meerjarenraming 2015-2020’ (stuk 21 (2014-2015), nr. 1), p 37.

Hierbij vermelden we de cijfers zoals deze op dit ogenblik (27 maart 2015) gehanteerd worden bij de technische opmaak van de begrotingsaanpassing 2015.

Concreet: in de begrotingsopmaak 2015 en de Meerjarenraming 2015-2020 werden volgende bedragen vermeld voor geherklasseerde PPS-constructies (in kEUR):

	2BA2014	BO2015	2016	2017	2018	2019	2020
DBFM Scholen van Morgen: bouwuitgaven	-91.500	-422.400	-493.559	-241.825	-38.573	+6.670	+10.244
<u>Dus:</u> exclusief onderhoudskost (M) en lange termijnrente							
Alternatieve financiering VIPA	-312.788	-172.795	-56.825	+118.489	+123.162	+128.027	+133.091
AMORAS	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700
Totaal	-399.588	-590.495	-545.684	-118.636	+89.289	+139.397	+148.035

Bij begrotingsaanpassing 2015 evolueert dit als volgt (in kEUR):

	REA2014	BA2015	2016	2017	2018	2019	2020
DBFM Scholen van Morgen: bouwuitgaven	-101.500	-541.636	-475.476	-154.054	-29.431	-6.310	+619
<u>Dus:</u> exclusief onderhoudskost (M) en lange termijnrente							
Alternatieve financiering VIPA	-294.200	-184.241	-61.836	+118.777	+123.855	+128.634	+133.608
AMORAS	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700	+4.700
De Lijn stelplaats Tongeren	-	+27	+36	+47	+58	+71	+84
Brabo 1	-	-2.113	-2.067	-1.911	-1.784	-1.639	-1.523
Livan	-36.000	-2.964	+575	+723	+881	+1.050	+1.232
VIA Zaventem, R4, N-Z Kempen	-	+4.116	+4.392	+4.680	+4.968	+5.256	+5.544

Totaal	-427.000	-722.111	-529.676	-27.038	+103.247	+131.762	+144.264
---------------	-----------------	-----------------	-----------------	----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Belangrijke opmerkingen

- De realisatiecijfers 2014 (REA) zijn nog voorlopige cijfers in afwachting van het definitieve eindresultaat 2014.
- Belangrijker is de reeds gesignaleerde problematiek bij de DBFM Scholen van Morgen met betrekking tot de 'boekingswijze' van *en* de bouwuitgaven *en* de BTW op deze bouwuitgaven.

Initieel (stuk 21 (2014-2015), nr. 1, p 36) werden de bouwuitgaven geboekt volgens de voortgang van de werken en de BTW bij oplevering.

Zoals door minister Turtelboom in commissie toegelicht (vraag om uitleg van Vlaams parlements lid Björn Rzoska 'over de impact van de DBFM-herclassificatie Scholen van Morgen', Handelingen Vergadering Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting van 17 maart 2015) wordt in voorliggende tabel uitgegaan van de boeking van BTW volgens de voortgang van de werken.

Echter, de boekingsmethode van de BTW is voorgelegd, maar nog niet gevalideerd door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). In de hypothese dat het INR deze werkwijze niet zou volgen en uitgaat van de boeking van BTW bij oplevering, impliceert dit weer een aanzienlijke verschuiving van ESR-impact naar latere begrotingsjaren.

- Tot slot moet benadrukt worden dat deze ramingen een 'momentopname' zijn: in functie van de voortgang op het terrein (vertraging of versnelling bij sommige bouwwerken door bijvoorbeeld een strenge winter of een zachte zomer) kunnen deze cijfers nog sterk verschuiven.

Verdere toelichting

Met de rapportering alternatieve financiering werd de afgelopen jaren een belangrijke mate van transparantie gecreëerd inzake projecten van alternatieve financiering. De afgelopen decennia zijn immers diverse grote programma's en projecten opgestart die aanleiding hebben gegeven/zullen geven tot langlopende financiële verplichtingen. In vele van deze projecten was het, zoals ook blijkt uit sommige fiches in dit rapport, de ambitie - soms zelfs de budgettaire randvoorwaarde - om de betalingen en aanrekeningen voor de investeringen in belangrijke mate te spreiden over de gebruiksduur of de contractduur van de projecten. Daarvoor werd ingezet op een zogenaamde ESR-neutrale structurering.

Op die manier werd onder meer een systeem van alternatieve financieringssubsidies opgezet bij VIPA en werden diverse schema's uitgewerkt voor openbare infrastructuur en vastgoed (de inhaalbeweging onderwijsinfrastructuur, het Sportinfrastructuurplan, de VAC's, de nv

Vlaamse Havens, het project van de Kilometerheffing, de VIA-Investprojecten en de stelplaatsen en tramverlengingen van De Lijn).

Het verscherpte begrotingstoezicht vanuit Europa en de inwerkingtreding van ESR2010, dat het ESR95 actualiseert en op sommige punten verstrengd heeft, hebben er evenwel intussen voor gezorgd dat voor sommige projecten of programma's de ambities van de zogenaamde ESR-neutraliteit niet konden worden aangehouden. Zo ligt ESR2010 intussen aan de basis van een belangrijke uitbreiding van de consolidatieperimeter van de Vlaamse overheid. Dit gaf het afgelopen jaar aanleiding tot belangrijke aanpassingen van de NBB-lijst eenheden die moeten worden gerekend tot de publieke sector. Ook de analyse van Eurostat en het INR met betrekking tot PPS en alternatieve financieringsschema's werd verscherpt met als gevolg een herclassificatie van een aantal projecten of programma's uit deze rapportage. Elementen waaraan meer aandacht zal worden besteed bij de analyses zijn onder meer participaties, waarborgen, overheidsfinanciering, de daadwerkelijke overdracht van risico's maar ook winstdelingsclausules, beëindigingsclausules, etc. Sommige elementen zullen op zich volstaan om tot een herclassificatie te besluiten. Andere elementen zullen vooral problematisch zijn omdat ze te samen bekeken, resulteren in een onvoldoende overdracht van risico's en opbrengsten aan de private partijen. In twijfelgevallen zal Eurostat bovendien bijzondere aandacht hebben voor wat er met de activa gebeurt bij het aflopen van het contract (wordt de overheid eigenaar of blijft de private sector eigenaar).

De strengere interpretatie van de ESR-regelgeving en de implementatie van ESR2010 heeft in essentie vooral tot gevolg dat een aantal projecten inzake alternatieve financiering voortaan moeten worden meegenomen bij de vaststelling van het vorderingensaldo en de schuldtoestand van de Vlaamse overheid.

In bovenstaande context heeft Eurostat de afgelopen maanden diverse adviezen gepubliceerd. Een aantal ervan werden reeds eerder vermeld (stuk 13 (2014-2015), nr. 1, p 71).

Zo heeft het INR de 'voorwaardelijkheid' van de door het VIPA toegekende 'voorwaardelijke' investeringstoelagen voor de bouw of renovatie van ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen getoetst en vervolgens het standpunt ingenomen dat die 'voorwaardelijkheid' zodanig laag is dat in realiteit de overheid de facto verplicht is om over te gaan tot betaling eens de betrokken investering gerealiseerd werd, wat tot gevolg heeft dat de toegekende investeringstoelage op dat ogenblik dan ook volledig aangerekend moet worden, weliswaar zonder het deel rentesubsidie.

Hierbij moet wel opgemerkt dat het belangrijkste effect van deze wijziging van aanrekeningsmoment 'post factum' werd verrekend naar aanleiding van de controle door het INR van de overheidsrekeningen. Zo bedraagt het gecumuleerd effect op de begrotingsjaren 2010 tot en met 2013 in totaal 1,4179 miljard euro (schriftelijke vraag nr. 36 van 17 oktober 2014 van Vlaams parlements lid Koen Van den Heuvel).

Wat de DBFM Scholen van Morgen betreft, heeft Eurostat het standpunt ingenomen dat in de constructie Scholen van Morgen de financieringsrisico's - ook na de diverse herstructureringsvoorstellen - voornamelijk gedragen worden door de Vlaamse overheid en

het project bijgevolg binnen de consolidatiekring van de Vlaamse overheid valt. De uitgaven ervan moeten in de begroting worden opgenomen a rato het investeringsritme.

Binnen het beleidsdomein MOW heeft de verstrenging van Eurostat dan weer tot gevolg dat de alternatieve financieringsprojecten Amoras en Brabo I, stelplaats Tongeren en Livan I bij de VVM geherclassificeerd werden en dus in de Vlaamse begroting moeten worden meegerekend. Vermits deze projecten echter gegund en in uitvoering zijn, gaat het ook hier in hoofdzaak om 'post factum' correcties van de overheidsrekeningen.

Ten slotte formuleerde Eurostat recent ook bedenkingen bij winstdelingsclausules (bij herfinanciering van schulden) en bij bepaalde overheidsparticipaties die relevant zijn voor een aantal Vlaamse PPS-projecten.

In overleg met het INR en de betrokken private partners worden dan ook, waar nodig, de vereiste contractuele aanpassingen doorgevoerd om verdere consolidaties te vermijden.

Belangrijk is wel te benadrukken dat er qua realisaties (intussen opgeleverde en nog op te leveren activa zoals scholen, wegen, zorginfrastructuur) en qua betalingsverplichtingen in essentie niets wijzigt. De herclassificaties leiden op zich immers niet tot een meerkost, maar wel tot een (louter boekhoudkundige) wijziging van het aanrekeningsmoment in de overheidsrekeningen en (in afgeleide) in het ESR-vorderingensaldo.

In deze rapportering wordt inzicht gegeven hoe de betalingsstromen zich de komende jaren zullen ontwikkelen en welke bedragen op kruissnelheid zullen moeten worden betaald. Terzelfdertijd wordt ook aangegeven wat het investeringsvolume is dat tegenover de betalingen en subsidies staat.

In de huidige context, met de gewijzigde ESR 2010 normen en de recente standpunten van Eurostat en het INR, lijkt een verdere transparante en overzichtelijke rapportering - en een verdere verfijning van die rapportering - de komende jaren in ieder geval aangewezen, te meer daar voor geherclassificeerde projecten de komende jaren ESR-matig en kasmatig (op niveau Vlaams ministeries) een verschil zal/is ontstaan dat terug te brengen is op de intussen doorgevoerde herclassificaties.

Annex: overzichtstabel.

In onderstaande boordtabel wordt een overzicht geboden van de gerapporteerde projecten van alternatieve financiering van de Vlaamse overheidsinvesteringen per 30 juni 2014. 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 10.220.506.000 euro bedragen (inclusief BTW). De betalingsverplichtingen ten gevolge van de geclosede projecten gaan van 261 miljoen euro in 2014 tot 611 miljoen euro in 2019.

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.
- 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 (aangeduid in tabel met **).
- De cijfers zijn gebaseerd op een momentopname en zijn mogelijks onderhevig aan veranderingen.
- Investeringsbedrag van het project ACC is louter de bouwkost excl btw. Er is immers nog niet de keuze gemaakt van PPS of klassieke aanbesteding (aangeduid in tabel met *)
- Investeringsbedrag van het project VAC's is exclusief het project Brugge (aangeduid in tabel met ***)
- 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.

Boordtabel geplande projecten PPS en alternatieve financiering van de VG per 30/06/2014 (in 1.000 euro)												
beleidsdomein	omschrijving	type financiering	status	Investeringsbe- drag (incl. btw)	beschikbaarheidsvergoeding (incl. btw)				op kruissnelheid		looptijd	publieke partners (in SPV)
					2014	2015	2016	2017	2018	2019		
welzijn	rust- en verzorg. tehuizen	alternat. Fin	geclosed	4.190.000	189.400	199.878	211.152	211.152	211.152	211.152	20 j.	n.v.t.
	Serviceflats - BEVAK	alternat. Fin	geclosed	185.632	1.901	2.000	2.037	2.015	1.881	1.840	18 j.	n.v.t.
	sociale huisvesting	alternat. Fin	geclosed	16.523	1.230	1.224	1.207	1.193	1.179	1.165	27 j.	n.v.t.
wonen	schoolinfrastructuur	PPS - DBFM	geclosed	1.500.000	357	3.723	34.362	80.847	90.948	93.121	30 j.	AGIOn-dochter 25% + 1 aandeel
	sportinfrastructuur	PPS - DBFM	geclosed	128.524	1.754	2.325	2.692	2.795	2.807	2.820	10 j.	PMV nv 49%
sport	jeugdverblijfinfrastructuur	PPS - DBFM	niet geclosed	nb	0	0	1.785	1.969	1.977	1.986	n; 30 j. andere	
	Brasschaat: PPS - DBFM	Brasschaat: PPS - DBFM	geclosed	6.149	0	553	553	553	553	553	25 j.	n.v.t.
toerisme	jeugdverblijfinfrastructuur	Brasschaat: PPS - DBFM	geclosed	941.225	19.455	32.797	32.953	50.438	86.550	86.941	86.066	Via-invest. R4 25%+1; Zaventem 49%; Noord- Zuid Kempen 50%-1; A11Brugge 29.33%
	missing links I	PPP - DB(F)M	niet geclosed	784.009	0	0	0	0	0	0	30 j.	
openbare werken	Missing links II	Mogelijks PPS	niet geclosed	527.374	0	0	0	0	0	0	46.916	30 j.
	Bruggen Albertkanaal	Mogelijks PPS	niet geclosed	108.000	0	0	0	0	1.724	8.757	11.500	30 j.
	Steenbruggebrug	Mogelijks PPS	niet geclosed	15.000	0	0	0	0	0	0	2.300	-
	Dam/meiportsluis	Mogelijks PPS	niet geclosed	50.000	0	0	0	0	0	0	8.000	-
	Kustverdediging	geen PPS	niet geclosed	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	-
	Vlaamse havens**	alternat. Fin	geclosed	339.700	0	0	18.050	18.050	18.050	18.050	20 j	NV Vlaamse Havens 26%
	AMORAS	alternat. Fin	niet geclosed	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	nb	
	ACC*	alternat. Fin	geclosed	482.300	29.000	29.000	29.000	29.000	29.000	29.000	15 j.	n.v.t.
	Kilometerheffing	nog niet beslist	niet geclosed	16.700	nb	nb	nb	nb	nb	nb	onbekend	n.v.t.
	Steilplaatsen de Lijn**	PPS - DBFM	geclosed	206.570	0	0	83.579	84.397	85.231	86.081	12-15 j.	n.v.t.
transport			geclosed	45.298	4.898	4.799	4.895	4.993	5.092	5.194	25 j. + 5 j. optie	
		PPS - DBFM	niet geclosed	179.302	0	259	3.641	6.541	7.931	10.173	21.195	25 j.
		PPS - DBFM	geclosed	91.002	0	6.607	8.160	8.323	8.489	8.659	8.160	
bestuurszaken	Tramverlengingen **	PPS - DBFM	niet geclosed	206.698	0	0	0	805	13.972	21.774	21.774	Lijninvest 26%
	VAC's***	huur	geclosed	200.500	13.128	15.754	15.993	15.993	15.993	15.993	15.993	27-30 j.

* bouwkost excl. btw
 ** beschikbaarheidsvergoedingen zijn excl. btw vanwege btw-recuperatie - investeringswaarde is inclusief btw
 *** excl. Brugge, incl. inrichting
 **** deze cijfers werden geactualiseerd d.d. maart 2015

DEEL II: BELEIDSDOMEIN WELZIJN, VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN
--

Samenvattende projectfiche: Alternatieve financiering in de zorgsector

Structuur: Structuur: Alternatieve subsidiesysteem voor infrastructuur in de sector van de verzorgingsinstellingen, personen met een handicap, ouderen-en thuiszorg.

1. Alternatieve financiering

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.

Qua administratieve procedure zal er in het alternatief systeem i.p.v. een subsidiebelofte, een “principeel akkoord” door de bevoegde Vlaamse minister verleend worden. Hierbij wordt het projectplan principeel aanvaard met het oog op het mogelijk later verlenen van een jaarlijkse gebruikstoelage in een periode van 20 jaar, die ten vroegste een aanvang neemt het kalenderjaar na het bevel tot aanvang der werken.

Tijdens de bouwfase wordt, telkens de initiatiefnemer een gebruikstoelage aanvraagt, een grondige controle uitgevoerd door de ambtenaren van het VIPA en van de functionele agentschappen, om na te gaan of het project gerealiseerd wordt volgens de geldende functionele en bouwtechnische normen en of het conform blijft met het verleende principeel akkoord en met de eventueel toegestane wijzigingen erop.

Vanaf de ingebruikname van de werken of leveringen worden de jaarlijkse aanvragen tot gebruikstoelage getoetst aan – in de tijd aanpasbare – gebruiksnormen. In geval niet volledig voldaan wordt aan de gestelde gebruiksvoorwaarde(n), wordt een pro-rata vermindering van de gebruikstoelage toegepast.

De periode van toekenning van gebruikstoelagen, evenals de looptijd van de investeringswaarborg werden bepaald op maximum 20, resp. 30 jaar. Dit is verantwoord gelet op het feit dat de bestemming van het gesubsidieerde goed in deze periode zonder toelating niet mag gewijzigd worden en dat een levensduur van deze gebouwen van 20 à 30 jaar realistisch is.

2. Alternatieve financiering PPS

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.

De decreetswijziging heeft op de eerste plaats als doel het faciliteren van de subsidiëring van projecten in de sector van de persoonsgebonden aangelegenheden die onder de vorm van een publiek-private samenwerking (of DBFM) worden opgezet en uitgevoerd en waarbij de voorziening niet noodzakelijk als bouwheer van het project optreedt. In de DBF(M)-formule dient de opdrachtnemer het ontwerpen (Design), bouwen (Build), financieren (Finance) en eventueel onderhouden (Maintain) te verenigen.

In het geval dat de gebruikstoelage dient als onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs(PPS) kan de aanvrager namelijk pas een eerste aanvraag tot gebruikstoelage indienen in het jaar waarin de aanvrager de betreffende infrastructuur, of een onderdeel ervan bij gefaseerde ingebruikname, in gebruik heeft genomen.

3. Aanpassing besluit alternatieve financiering (inclusief alternatieve financiering PPS)

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). Door een en ander los te koppelen, kunnen meer projectvariëteiten voor subsidiëring in aanmerking komen. Het onderscheid in het aangepaste besluit van de alternatieve financiering wordt nu gemaakt op basis van de gebruikstoelage als rechtstreekse bijdrage in de kostprijs of als onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs.

De mogelijkheid om een voorlopig principieel akkoord aan te vragen, vooraleer er een partner geselecteerd is om het project te realiseren, wordt ook gecreëerd bij projecten met rechtstreekse bijdrage in de kostprijs. Voor projecten met onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs wordt de verplichte procedurestap van een voorlopig principieel akkoord facultatief gemaakt (gelijkschakeling met de procedure voor de projecten met rechtstreekse bijdrage in de kostprijs).

Er wordt uitdrukkelijk bepaald dat de termijn waarin de beschikbaarheidsvergoeding verschuldigd is minstens 20 jaar moet bedragen en dat de beschikbaarheidsvergoeding gelijkmatig over de looptijd moet gespreid moet zijn.

Tenslotte worden een aantal wijzigingen m.b.t. de gebruiksnormen voorgesteld om de toetsing over het behalen van de normen te operationaliseren.

4.Aanpassing waarborgbesluit tot facilitering van de infrastructuurfinanciering via de alternatieve investeringswaarborg

Op 8 november 2013 werd het alternatieve waarborgbesluit gewijzigd om een bredere waaier van financiers en financieringsvormen te kunnen bereiken. Hierbij de belangrijkste wijzigingen:

- Afbouw administratieve verplichtingen
- Financiers: uitbreiding waarborg naar financiering door niet-bancaire financiers (verzekeringsmaatschappijen, pensioenfondsen,...)
- Financieringsvormen: uitbreiding naar bulletleningen & obligaties
- 100% waarborg:
 - Geen restrisico voor de banken
 - Waarborg o.b.v. werkelijk aflossingsschema i.p.v. theoretisch
- Looptijd (incl. opnameperiode): max.30 jaar i.p.v. onderscheid volgens kostensoort
- Waarborgpremie in functie van openstaand kapitaalsaldo en risico
- 100%- waarborg op 75% van de subsidiabele kostprijs ipv 90%-waarborg op 100% van de subsidiabele kostprijs

Financiële informatie:

Investeringsbedrag: € 4.190.600.000 (incl. btw)

- 1ste programma: € 1.690.600.000 (legislatuur 2004-2009)
 - o Toegekende subsidie op kruissnelheid: € 84.531.000
 - o Looptijd: 20 jaar

- 2de programma: €2.500.000 (legislatuur 2009-2014)
 - o Toegekende subsidie op kruissnelheid: € 126.621.000
 - o Looptijd: 20 jaar

De berekening van de subsidie blijft behouden zoals in het klassieke systeem en bedraagt 60% van de subsidiabele kostprijs.

Stand van zaken:

460 projecten waarvan 424 bevelen van aanvang der werken voor subsidiebedrag van € 2.806.464.812,22 euro.

Planning:

Voor het verlenen van principiële akkoorden in de alternatieve financiering, over de periode van 2006 – 2009, werd er een bedrag van 1 miljard euro vooropgesteld voor de 3 sectoren samen. Dit bedrag werd gekoppeld aan een jaarlijks maximum van 84,53 miljoen euro, beschikbaar voor de vereffening van de gebruikstoelagen. In de huidige legislatuur (2009-2014) wordt een bedrag voorzien van ongeveer 1,8 miljard euro.

In deze cijfers werd telkens rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 3,4 %. Dit bedrag leidt tot een betaalbudget op kruissnelheid (in 2017) van ongeveer 127 miljoen euro. Het uit te keren bedrag bedraagt ongeveer 2,5 miljard euro.

Op basis van de beschikbare gegevens en rekening houdend met de coëfficiënt van 2007 (7,3222%), 2008 (7,7214%), 2009 (7,7696%), 2010 (7,3105%) en 2011 (6,9907%) , 2012 (7,6570%), 2013 (6,4781%) en 2014 (6,5999%)

	<i>Totaal begroot</i>	<i>Totaal betaald</i>
2007		
2008	8.890.440	8.277.198,56
2009	35.415.000	32.214.176,03
2010	72.783.000	66.409.146,83
2011	81.491.000	81.421.596,17
2012	91.249.000	90.667.857,95
2013	155.400.000	154.594.246,36
2014	189.400.000	
2015	199.878.000	

PROJECTFICHE

Nr: 1

Naam project: Alternatieve financiering zorgsector

Beleidsdomein: Zorg

Bevoegde minister: Jo Vandeuren

Entiteit: VIPA

Projectleiding: VIPA

Participatie door Vlaamse Overheid? /NEEN

Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.):

Gerelateerde projecten: /

Wettelijke basis:

1. Alternatieve financiering*1° Decreet van 23 februari 1994 inzake de Infrastructuur voor persoonsgebonden aangelegenheden**2° Besluit van de Vlaamse Regering van 18 maart 2011 tot regeling van de alternatieve investeringsubsidies, verstrekt door het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden, gewijzigd op 14 februari 2014.***2. Waarborg***1° Decreet van 23 februari 1994 inzake de Infrastructuur voor persoonsgebonden aangelegenheden**2° Besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2013 tot facilitering van de infrastructuurfinanciering via de alternatieve investeringswaarborg, verstrekt door het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden**3° Besluit van de Vlaamse Regering van 9 februari 2007 tot regeling van de investeringswaarborg voor [woonzorgcentra (verv. BVR 24 juli 2009, art. 67)], verstrekt door het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden, en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 september 2006 tot regeling van de alternatieve investeringswaarborg verstrekt door het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden*

Datum opmaak projectfiche: 28/6/2007

Datum bijwerking projectfiche: 15/7/2014

Versie projectfiche: 10

Auteur projectfiche: Liesbet Bohets

Aanspreekpunt KC PPS: Marc Theirsen

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

1. Alternatieve financiering

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.

Qua administratieve procedure zal er in het alternatief systeem i.p.v. een subsidiebelofte, een “principeel akkoord” door de bevoegde Vlaamse minister verleend worden. Hierbij wordt het projectplan principeel aanvaard met het oog op het mogelijk later verlenen van een jaarlijkse gebruikstoelage in een periode van 20 jaar, die ten vroegste een aanvang neemt het kalenderjaar na het bevel tot aanvang der werken.

Tijdens de bouwfase wordt, telkens de initiatiefnemer een gebruikstoelage aanvraagt, een grondige controle uitgevoerd door de ambtenaren van het VIPA en van de functionele agentschappen, om na te gaan of het project gerealiseerd wordt volgens de geldende functionele en bouwtechnische normen en of het conform blijft met het verleende principeel akkoord en met de eventueel toegestane wijzigingen erop.

Vanaf de ingebruikname van de werken of leveringen worden de jaarlijkse aanvragen tot gebruikstoelage getoetst aan – in de tijd aanpasbare – gebruiksnormen. In geval niet volledig voldaan wordt aan de gestelde gebruiksvoorwaarde(n), wordt een pro-rata vermindering van de gebruikstoelage toegepast.

De periode van toekenning van gebruikstoelagen, evenals de looptijd van de investeringswaarborg werden bepaald op maximum 20, resp. 30 jaar. Dit is verantwoord gelet op het feit dat de bestemming van het gesubsidieerde goed in deze periode zonder toelating niet mag gewijzigd worden en dat een levensduur van deze gebouwen van 20 à 30 jaar realistisch is.

2. Alternatieve financiering PPS

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.

De decreetswijziging heeft op de eerste plaats als doel het faciliteren van de subsidiëring van projecten in de sector van de persoonsgebonden aangelegenheden die onder de vorm van een publiek-private samenwerking (of DBFM) worden opgezet en uitgevoerd en waarbij de voorziening niet noodzakelijk als bouwheer van het project optreedt. In de DBF(M)-formule dient de opdrachtnemer het ontwerpen (Design), bouwen (Build), financieren (Finance) en eventueel onderhouden (Maintain) te verenigen.

In het geval dat de gebruikstoelage dient als onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs(PPS) kan de aanvrager namelijk pas een eerste aanvraag tot gebruikstoelage indienen in het jaar waarin de aanvrager de betreffende infrastructuur, of een onderdeel ervan bij gefaseerde ingebruikname, in gebruik heeft genomen.

3. Aanpassing besluit alternatieve financiering (inclusief alternatieve financiering PPS)

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). Door een en ander los te koppelen, kunnen meer projectvariëteiten voor subsidiëring in aanmerking komen. Het onderscheid in het aangepaste besluit van de alternatieve financiering wordt nu gemaakt op basis

van de gebruikstoelage als rechtstreekse bijdrage in de kostprijs of als onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs.

De mogelijkheid om een voorlopig principieel akkoord aan te vragen, vooraleer er een partner geselecteerd is om het project te realiseren, wordt ook gecreëerd bij projecten met rechtstreekse bijdrage in de kostprijs. Voor projecten met onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs wordt de verplichte procedurestap van een voorlopig principieel akkoord facultatief gemaakt (gelijkschakeling met de procedure voor de projecten met rechtstreekse bijdrage in de kostprijs). Er wordt uitdrukkelijk bepaald dat de termijn waarin de beschikbaarheidsvergoeding verschuldigd is minstens 20 jaar moet bedragen en dat de beschikbaarheidsvergoeding gelijkmatig over de looptijd moet gespreid moet zijn.

Tenslotte worden een aantal wijzigingen m.b.t. de gebruiksnormen voorgesteld om de toetsing over het behalen van de normen te operationaliseren.

4. Aanpassing waarborgbesluit tot facilitering van de infrastructuurfinanciering via de alternatieve investeringswaarborg

Op 8 november 2013 werd het alternatieve waarborgbesluit gewijzigd om een bredere waaier van financiers en financieringsvormen te kunnen bereiken. Hierbij de belangrijkste wijzigingen:

- *Afbouw administratieve verplichtingen*
- *Financiers: uitbreiding waarborg naar financiering door niet-bancaire financiers (verzekeringsmaatschappijen, pensioenfondsen,...)*
- *Financieringsvormen: uitbreiding naar bulletleningen & obligaties*
- *100% waarborg:*
 - *Geen restrisico voor de banken*
 - *Waarborg o.b.v. werkelijk aflossingsschema i.p.v. theoretisch*
- *Looptijd (incl. opnameperiode): max. 30 jaar i.p.v. onderscheid volgens kostensoort*
- *Waarborgpremie in functie van openstaand kapitaalsaldo en risico*
- *100%- waarborg op 75% van de subsidiabele kostprijs ipv 90%-waarborg op 100% van de subsidiabele kostprijs*

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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 waardoor de huidige wachtlijsten snel weggewerkt kunnen worden.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

1. Gebruikstoelage als rechtstreekse bijdrage in de kostprijs

De procedure per project loopt als volgt:

1° bij het verlenen van het principieel akkoord (PA) wordt het totale basisbedrag voor de berekening van de gebruikstoelage bepaald; het PA is 2 jaar geldig; binnen deze periode dient het bevel van aanvang der werken te worden gegeven (zo niet vervalt het PA);

2° bij bevel van aanvang der werken wordt de normale te verwachten gebruikstoelage dan vastgesteld en dit op basis van de index van de datum van dit bevel van aanvang;

3° het jaar na het jaar van bevel van aanvang der werken kan een eerste gebruikstoelage dan aangevraagd worden; de gebruikstoelage wordt vastgelegd en vereffend; dit herhaalt zich over een periode van 20 jaar.

Aantal toegekende principiële akkoorden in de alternatieve VIPA-financiering **met de gebruikstoelage als rechtstreekse bijdrage in de kostprijs op 2 juli 2013:**

Sector	Aantal projecten	Basisbedrag aan subsidies	Aantal bevelen van aanvang der werken
Ouderen- en thuiszorgvoorzieningen	191	1.036.464.352,92	176
Verzorgingsvoorzieningen	62	1.246.440.355,05	58
Voorzieningen voor de opvang van personen met een handicap	161	171.700.759,83	138
Totaal	414	2.454.605.467,80	372

Aantal toegekende principiële akkoorden in de alternatieve VIPA-financiering met de **gebruikstoelage als rechtstreekse bijdrage in de kostprijs op 15 juli 2014:**

Sector	Aantal projecten	Basisbedrag aan subsidies	Aantal bevelen van aanvang der werken
Ouderen- en thuiszorgvoorzieningen	221	1.165.821.230,30	205
Verzorgingsvoorzieningen	65	1.430.472.517,94	62
Voorzieningen voor de opvang van personen met een handicap	174	210.171.063,98	157
Totaal	460	2.806.464.812,22	424

2. Gebruikstoelage als onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs

De procedure per project loopt als volgt:

1° Er wordt gewerkt met een voorlopig (*facultatief*) en definitief principieel akkoord. Indien er vanuit de wetgeving of vanuit VIPA fundamentele bezwaren zouden zijn t.o.v. het project en de projectaanpak, dan wil VIPA dat namelijk zo vroeg mogelijk signaleren aan de aanvrager. Vandaar de werkwijze met een voorlopig principieel akkoord, net om te vermijden dat er

modeloos veel energie zou worden gestoken in de contractuele besprekingen tussen aanvrager en opdrachtnemer;

2° bij het verlenen van het definitief principieel akkoord (PA) wordt het totale basisbedrag voor de berekening van de gebruikstoelage bepaald; het definitieve principieel akkoord moet gevraagd worden uiterlijk op 31 december van het tweede jaar dat volgt op het jaar waarin het voorlopige principieel akkoord werd verkregen, zo niet vervalt het voorlopige principieel akkoord;

3° bij het verlenen van het definitief PA wordt de normale te verwachten gebruikstoelage dan vastgesteld en dit op basis van de index van de datum van dit definitief PA;

4° vanaf de ingebruikname kan een eerste gebruikstoelage dan aangevraagd worden; de gebruikstoelage wordt vastgelegd en vereffend; dit herhaalt zich over een periode van 20 jaar. De gebruikstoelage bedraagt 95% van de gebruikstoelage in de gewone alternatieve financiering.

Aantal toegekende definitieve principiële akkoorden in de alternatieve VIPA-financiering met de gebruikstoelage als onrechtstreekse bijdrage in de kostprijs:

Sector	Aantal projecten	Bedrag voorlopig PA
Ouderen- en thuiszorgvoorzieningen	2	9.270.163,80
Verzorgingsvoorzieningen	0	0
Voorzieningen voor de opvang van personen met een handicap	0	0
Totaal	2	9.270.163,80

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Verdere aanpassingen van het besluit van de alternatieve financiering en faciliteringswaarborg afhankelijk van het uit te stippelen beleid voor de volgende legislatuur.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Nvt

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Het noodzakelijke budget voor het wegwerken van de wachtlijsten, gerekend aan 60 % van de subsidiabele kostprijs, **bedroeg in 2006** circa 713 miljoen euro. Dit betekent een totale bouwkost a 100 % van 1,19 miljard euro. De Vlaamse Regering voorzag tijdens de legislatuur **2004-2009** een totaal budget van 1 miljard euro voor de toekenning van principiële akkoorden ter waarde van 60 % van de subsidiabele kostprijs. Dit betekent een totale investering in de bouwsector van ongeveer 1,7 miljard euro.

Voor de legislatuur **2009-2014** werd een budget voorzien van ongeveer **1,8** miljard euro. Dit betekent een totale investering in de bouwsector van ongeveer **3** miljard euro.

De berekening van de subsidie blijft behouden zoals in het klassieke systeem en blijft 60 % van de subsidiabele kostprijs.

- Bouwkost, Financieringskost, Andere kosten:

De investeringstoelagen maken in principe 60 % uit van de nominale kostprijs; ze worden bepaald op basis van:

- wat de werken en leveringen betreft:
 - maximum subsidiabele m²;
 - maximum subsidiabele bedragen per m² of forfaitbedragen per m², al naar gelang de sector en het soort van werken (nieuwbouw, uitbreiding of verbouwing);
- wat de algemene kosten (erelonen, aansluitingskosten, administratiekosten, ...) betreft:
 - een all-in forfaitair percentage bovenop de bouw- en uitrustingskosten van 10% (vroeger 5 % of 7 % al naargelang de sector (gewijzigd bij BVR van 30 mei 2008))

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

Voor het verlenen van principiële akkoorden in de alternatieve financiering, over de periode van 2006 – 2009, werd er een bedrag van 1 miljard euro vooropgesteld voor de 3 sectoren samen.

Dit bedrag werd gekoppeld aan een jaarlijks maximum van 84,531 miljoen euro, beschikbaar voor de vereffening van de gebruikstoelagen. Het uit te keren bedrag bedraagt rekening gehouden met de coëfficiënt van 2007 (7,3222 %), 2008 (7,7214 %), 2009 (7,7696%), 2010 (7,3105%), 2011 (6,9907%), 2012 (7,6570%), 2013 (6,4781%) **en 2014 (6,5999%)** 1.690.600.000 euro.

In de legislatuur (2009-2014) wordt een bedrag voorzien van ongeveer **1,8** miljard euro.

In deze cijfers werd telkens rekening gehouden met een jaarlijkse indexering van 3,4 %. Dit bedrag leidt tot een betaalbudget op kruissnelheid (in 2017) van ongeveer 127 miljoen euro. Het uit te keren bedrag bedraagt ongeveer **2,5** miljard euro.

Op basis van de beschikbare gegevens en rekening houdend met de coëfficiënt van 2007 (7,3222 %), 2008 (7,7214%), 2009 (7,7696%), 2010 (7,3105%), 2011 (6,9907%), 2012 (7,6570%), 2013 (6,4781%) **en 2014 (6,5999%)** verwachten we een volgende betalingsritme:

	<i>begroot programma 1</i>	<i>begroot programma 2</i>	<i>Totaal begroot</i>	<i>Totaal betaald</i>
2007				
2008	8.890.440		8.890.440	8.277.198,56

2009	35.415.000		35.415.000	32.214.176,03
2010	72.783.000		72.783.000	66.409.146,83
2011	78.691.000	2.800.000	81.491.000	81.421.596,17
2012	84.531.000	6.718.000	91.249.000	90.667.857,95
2013	84.531.000	70.869.000	155.400.000	154.594.246,36
2014	84.531.000	104.869.000	189.400.000	
2015	84.531.000	115.347.000	199.878.000	

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.

De bedragen vermeld in deze fiche zijn nog niet ingepast in deze nieuwe ESR benadering. De presentatie in een volgende rapportering zal er dus anders uitzien.

Hoger werd de gewijzigde ESR-impact wel globaal toegelicht.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

1. Oude waarborgregeling

Bij externe financiering van de investering (behalve PPS), kan een investeringswaarborg verstrekt worden. Eens de initiatiefnemer een principieel akkoord verkregen heeft, waaruit blijkt dat hij in principe in aanmerking komt voor een gebruikstoelage, kan hij tevens een principieel akkoord inzake de investeringswaarborg aanvragen en verkrijgen. De lening waarop deze waarborg betrekking heeft, moet door de initiatiefnemer zijn aangegaan bij een financier. De waarborg kan slechts verkregen worden ten beloop van 90 % van het kapitaalgedeelte van de lening en 90 % van de interest van toepassing op die lening. Het maximumbedrag aan kapitaalgedeelte dat in aanmerking komt voor de dekking van 90% door de investeringswaarborg is gelijk aan de subsidiabele kostprijs van het project.

De maximale subsidiabele kostprijs van het project bedraagt tien zesde van het totale bedrag dat wordt berekend en vastgesteld op de datum van het bevel tot aanvang van de werken of van het plaatsen van de bestelling, naargelang van de aard van de investering.

Op het moment dat de initiatiefnemer zijn lening wenst aan te gaan kan hij de vraag richten tot het effectief verkrijgen van de principieel toegezegde investeringswaarborg. De waarborg gaat in bij de aanvang der werken en heeft een looptijd gelijk aan de vermoedelijke levensduur van de investeringen waarop ze betrekking heeft met een maximum van 30 jaar. De financier zal aan het VIPA een waarborgpremie moeten storten. Momenteel bedraagt de gewaarborgde positie van de alternatieve financiering van het VIPA **1.705.989.463,48 euro**. We verwachten tegen 2015 voor

programma 1 en 2 samen een totaal gewaarborgde schuld van 2,2 tot 2,8 miljard euro. De maximale waarborg voor beide programma's samen bedraagt 3,4 miljard euro. Niet alle voorzieningen vragen de investeringswaarborg aan.

De voorzieningen die in het kader van de voorgestelde alternatieve financiering een beroep kunnen doen op de VIPA-waarborg hebben hetzij een openbaar statuut (OCMW's, autonome verenigingen), hetzij een vzw-statuuut.

2. Nieuwe waarborgregeling

Bij externe financiering van de investering kan een investeringswaarborg verstrekt worden. Eens de initiatiefnemer een principieel akkoord verkregen heeft, waaruit blijkt dat hij in principe in aanmerking komt voor een gebruikstoelage, kan hij tevens een principieel akkoord inzake de investeringswaarborg aanvragen en verkrijgen. De lening waarop deze waarborg betrekking heeft, moet door de initiatiefnemer zijn aangegaan bij een financier. De waarborg verkregen worden ten beloop van 100 % van het kapitaalgedeelte van de lening en 100% van de interest van toepassing op die lening. Het maximumbedrag aan kapitaalgedeelte dat in aanmerking komt voor de dekking van 100% door de investeringswaarborg is gelijk aan 75% van de subsidiabele kostprijs van het project.

De maximale subsidiabele kostprijs van het project bedraagt tien zesde van het totale bedrag dat wordt berekend en vastgesteld op de datum van het bevel tot aanvang van de werken of van het plaatsen van de bestelling, naargelang van de aard van de investering.

Op het moment dat de initiatiefnemer zijn lening wenst aan te gaan kan hij de vraag richten tot het effectief verkrijgen van de principieel toegezegde investeringswaarborg. De waarborg gaat in bij de aanvang der werken en heeft een looptijd van maximum van 30 jaar. De financier zal aan het VIPA een waarborgpremie moeten storten.

De voorzieningen die in het kader van de voorgestelde alternatieve financiering een beroep kunnen doen op de VIPA-waarborg hebben hetzij een openbaar statuut (OCMW's, autonome verenigingen), hetzij een vzw-statuuut.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Nvt

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

Bij de aanvraag van de eerste gebruikstoelage wordt er financieel, bouwtechnisch en functioneel advies verleend in alle sectoren van de alternatieve financiering. Voor de sector van de verzorgingsinstellingen wordt er jaarlijks functioneel en bouwtechnisch advies verleend tot aan de ingebruikname en worden de gebruiksnormen vanaf de eerste gebruikstoelage getoetst.

Bij de andere sectoren worden de gebruiksnormen vanaf de ingebruikname getoetst.

Het VIPA kan steeds aanvullend advies vragen aan ambtenaren die ter beschikking staan van het Fonds of aan 1 of meer externe deskundigen.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁴

Totaal ⁵ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding/subsidie ⁶ op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding/subsidie (in aantal jaren)	<i>Effectieve betalingen sinds 1^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013</i> (jaartal en betaald bedrag dat jaar) en)	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstelling)
1.690	84,531	20	2008:8,27			
2.500	126,621	20	2009:32,21 2010:66,41 2011: 81,42 2012: 90,67 2013: 154,59			

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	<i>Begrotingsartikel</i>	<i>2014 (in duizend euro)</i>	<i>2015 (in duizend euro)</i>	<i>2016 (in duizend euro)</i>	<i>2017 (in duizend euro)</i>	<i>2018 (in duizend euro)</i>	<i>2019 (in duizend euro)</i>	<i>.. Tot jaartal van kruissnelheid</i>
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)								
1ste programma	GB0/IGI-D-2-Y/IS	84.531	84.531	84.531	84.531	84.531	84.531	2013
2de programma	GB0/IGI-D-2-Y/IS	104.869	115.347	126.621	126.621	126.621	126.621	2016
Totaal geclosede projecten		189.400	199.878	211.152	211.152	211.152	211.152	
Totaal niet geclosede projecten								
Totaal		189.400	199.878	211.152	211.152	211.152	211.152	

⁴ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁵ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercallaire intresten) en incl. BTW

⁶ Incl btw

Samenvattende projectfiche: Serviceflats BEVAK
Structuur: Realisatie serviceflats via alternatieve financiering – BEVAK-subsidiëring

De Vlaamse Regering besliste in 1995 voor de alternatieve financiering van de bouw van serviceflats in Vlaanderen een beroep te doen op de privé-kapitaalmarkt. Zij ontwierp daartoe een BEVAK-formule en erkende de NV Serviceflats Invest als BEVAK-maatschappij.

De serviceflats worden binnen deze formule gebouwd op basis van een opstalrecht dat de initiatiefnemer (een OCMW of vzw) verleent aan Serviceflats Invest tegen bepaalde voorwaarden. De initiatiefnemer verbindt zich er vervolgens toe de opgerichte serviceflats te gebruiken als erfpachter en de kosten en financiële lasten van oprichting terug te betalen aan Serviceflats Invest.

De 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 per jaar per serviceflat, en dit gedurende 18 jaar. Dit subsidiebedrag werd verhoogd tot € 1140,43 per jaar per flat voor die flats waarvoor de notariële overeenkomst van onroerende leasing werd afgesloten na 1 januari 2007.

Financiële informatie

Investeringsbedrag: 185.632.349,27 euro of een gemiddelde van 95.884,48 euro per serviceflat.

Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid: € 2.036.833,04 – de laatste uitbetaling van de subsidies is volgens de huidige planning voorzien voor 2034.

Stand van zaken

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”.

Het aantal te realiseren serviceflats via deze BEVAK-subsidiëring werd geplafonneerd op 2000. Op 27 mei 2014 zijn met deze formule in totaal 1.968 serviceflats gerealiseerd, terwijl er volgens Serviceflats Invest nog 20 flats gepland zijn. Dit komt op een totaal van 1.988 flats.

Planning

Het bouwprogramma voor de Bevak-serviceflats werd bevroren op 2000 flats. Na toewijzing van de 2000^{ste} flat wordt de samenwerking met Serviceflats Invest stopgezet. De laatste serviceflats zullen volgens de huidige planning in 2015 in gebruik genomen worden.

PROJECTFICHE

Nr: 9

Naam project: Serviceflats BEVAK

Beleidsdomein: Welzijn

Bevoegde minister: Jo Vandeuren

Entiteit: IVA Zorg en Gezondheid

Projectleiding: NV Serviceflats Invest

Participatie door Vlaamse Overheid? NEEN

Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): -

Gerelateerde projecten: -

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 opmaak projectfiche: 27 maart 2008

Datum bijwerking projectfiche: 24 juli 2014

Versie projectfiche: 10

Auteur projectfiche: Sofie Devriendt / Eddy Mettepenningen

sofie.devriendt@wvg.vlaanderen.be – 02-553 33 97

eddy.mettepenningen@wvg.vlaanderen.be – 02-553 33 98

Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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 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 Serviceflats Invest tegen bepaalde voorwaarden, zodat Serviceflats Invest de

volle eigendom van de serviceflats bekomt ("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 Serviceflats 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 1140,43 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.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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 opvangvormen bijgestuurd, zowel in de thuiszorg als de transmurale zorg (serviceflats, centra voor kortverblijf, dagverzorgingscentra, dienstencentra...). Serviceflats werden hierbij geconcepieerd 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 erin 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. éénpersoonkamers 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.

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.

Tot op datum van 24 juli 2014 zijn er in Vlaanderen (incl. Brussel) 536 serviceflatgebouwen/groepen van assistentiewoningen gerealiseerd en erkend met in totaal 17.484 wooneenheden.

Binnen dit aantal zijn er 1.968 serviceflats die met de BEVAK-formule werden gerealiseerd.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

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 leasingsovereenkomst met de Bevak. De subsidie aan de initiatiefnemers wordt verhoogd van 961,83 euro tot 1140,43 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.

Tot op datum van 24 juli 2014 zijn met deze formule in totaal 1.968 serviceflats gerealiseerd, terwijl er volgens Serviceflats Invest nog 20 flats gepland zijn. Dit komt op een totaal van 1.988 flats.

De initieel in de Algemene Overeenkomst vooropgestelde periode van 10 jaar is inmiddels beëindigd. Een aantal verbintenissen tussen de Vlaamse Gemeenschap en Serviceflat 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 SF 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’.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

De overeenkomst met Serviceflats Invest wordt verdergezet onder nieuwe voorwaarden. Het bouwprogramma wordt bevroren op 2000 flats. Na toewijzing van de 2000^{ste} flat wordt de samenwerking met Serviceflats Invest stopgezet.

De programmatie van de 2000 serviceflats werd intussen zo goed als volledig gerealiseerd.

Volgens de huidige planning van Serviceflats Invest worden de laatste serviceflats in de loop van 2015 in gebruik genomen. De laatste uitbetaling van de subsidies is volgens de huidige planning gepland voor 2034.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

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'*).

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

De serviceflats worden gebouwd op basis van een opstalrecht dat de initiatiefnemer (OCMW of vzw) wenst toe te staan aan Serviceflats Invest tegen bepaalde voorwaarden, zodat Serviceflats Invest de volle eigendom van de serviceflats bekomt ("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 Serviceflats 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 1140,43 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.

De totale investeringswaarde van de op 31 december 2013 gerealiseerde projecten bedroeg volgens Serviceflats Invest 185.632.349,27 euro of een gemiddelde van 95.884,48 euro per serviceflat.

De gemiddelde investeringskost per flat bedraagt vandaag 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)***

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 subsidiering – ***37.165.884,55 €*** bedragen.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

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.

Overzicht van de vastleggingen en ordonnanceringen per jaar, sinds de start van het project:

	aantal flats		vastleggingskrediet		ordonnanceringskrediet	
	VZW	OCMW	VZW	OCMW	VZW	OCMW
1998	0	46	-	796.395,24	-	-
1999	15	125	259.694,10	2.164.117,50	-	44.244,04
2000	0	42	-	727.143,48	14.427,40	164.472,39
2001	22	145	380.884,86	2.510.376,30	14.427,40	204.869,13
2002	0	119	-	2.060.239,86	35.587,59	420.999,99
2003	19	203	328.945,86	3.514.526,82	35.587,59	458.110,24
2004	0	63	-	1.090.715,22	53.862,48	654.044,07
2005	0	91	-	1.575.477,54	53.862,48	714.639,69
2006	10	67	173.129,40	1.159.966,98	53.862,48	802.166,22
2007	2	56	34.625,88	969.524,64	63.480,78	866.608,83
2008	14	49	242.381,16	848.334,06	65.404,44	920.471,31
2009	0	74	-	1.281.157,56	78.870,06	967.600,98
2010	0	100	-	2.052.774,00	78.870,06	1.038.776,40
2011	21	59	431.082,54	1.211.136,66	78.870,06	1.152.819,50
2012	0	188	-	3.859.215,12	102.819,09	1.220.104,77
2013	0	319	-	6.548.349,06	102.819,09	1.434.505,61
2014	0	87	-	1.785.913,38	102.819,09	1.798.302,78
2015	0	32	-	656.887,68	102.819,09	1.897.520,19
2016	0	20	-	410.554,80	102.819,09	1.934.013,95
2017	0	0	-	-	102.819,09	1.912.578,37
2018	0	0	-	-	88.391,64	1.792.349,62
2019	0	0	-	-	88.391,64	1.751.952,76
2020	0	0	-	-	67.231,38	1.612.487,41
2021	0	0	-	-	67.231,38	1.498.029,64
2022	0	0	-	-	48.956,61	1.302.778,15
2023	0	0	-	-	48.956,61	1.242.182,86
2024	0	0	-	-	48.956,61	1.154.656,33
2025	0	0	-	-	39.338,31	1.090.213,72
2026	0	0	-	-	37.414,65	1.036.351,24
2027	0	0	-	-	23.949,03	989.221,57
2028	0	0	-	-	23.949,03	918.046,15
2029	0	0	-	-	23.949,03	804.003,15
2030	0	0	-	-	-	736.717,78
2031	0	0	-	-	-	522.316,94
2032	0	0	-	-	-	158.519,77
2033	0	0	-	-	-	59.302,36
2034	0	0	-	-	-	22.808,60

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 2016 bedraagt 2.036.833,04 € (per jaar voor 1.988 flats). Vanaf 2017 daalt het jaarlijkse bedrag van de vereffeningskredieten. De laatste uitbetaling van de subsidies is volgens de huidige planning gepland voor 2034.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Niet van toepassing.

9) 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 1140,43 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.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

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.

Voor de nieuwe projecten waarvoor het subsidiebedrag moet vastgelegd worden, wordt gecontroleerd of zij voorlopig erkend en erkend zijn.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheids vergoeding op kruissnelheid (privaat + publiek)	Looptijd subsidie	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013 (privaat + publiek)	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	naam overheid(si- nstelling)
op 24/07/2014: 185,632	2.037	18	1999: 44.244 € 2000: 178.900 € 2001: 219.297 € 2002: 456.588 € 2003: 510.050 € 2004: 707.907 € 2005: 768.502 € 2006: 856.029 € 2007: 930.090 € 2008: 985.876 € 2009: 1.046.471 € 2010: 1.117.646 € 2011: 1.231.689 € 2012: 1.322.924 € 2013: 1.537.325 €	nvp	nvp	nvp

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duizend euro)	2017 (in duizend euro)	2018 (in duizend euro)	2019 (in duizend euro)
Investerings-machtiging (indien van toepassing) = GVK	Ba GE0 GD 341 6351 + Ba GE0 GD 339 5112	1.786	657	410	0	0	0
Beschikbaarheids- vergoeding = GOK	Ba GE0 GD 341 6351 + Ba GE0 GD 339 5112	1.901	2.000	2.037	2.015	1.881	1.840

**DEEL III: BELEIDSDOMEIN
BESTUURSZAKEN EN BELEIDSVELD
WOONBELEID**

Samenvattende projectfiche: PPS Wonen

Structuur: 'Contractuele DBFM' (op basis van promotieopdracht)

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 ontwerpen (D), bouwen (B) en financieren (F) en 27 jaar in stand houden van de huurwoningen (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.

Financiële informatie:

Investeringsbedrag incl. BTW en excl. financiële kosten (bouw, studie- en ontwerpkosten):

- Perceel 1&3: € 16.523.000

Subsidiebedrag (recentste raming):

- Perceel 1&3: € 29.945.000

Stand van zaken:

- 8 locaties van perceel 1 en 3 gegund en reeds volledig gerealiseerd;
- De bewoning is thans, 30 juni 2014, 208 woningen;
- Perceel 2 stopgezet.

Planning:

Er wordt geen doorstart meer gegeven aan andere locaties.

PROJECTFICHE

Nr: 2

Naam project: PPS Wonen

Beleidsdomein: Wonen
Bevoegde minister: <i>Liesbeth Homans</i>
Entiteit: VMSW
Projectleiding: VMSW, Kurt Herregodts, afdelingshoofd
Participatie door Vlaamse Overheid? JA/NEEN (schrappen wat niet past)
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): lokale huisvestingsinstanties, nl. 6 sociale huisvestingsmaatschappijen, 1 OCMW en 3 gemeenten
Gerelateerde projecten: geen
Wettelijke basis: Besluit van de Vlaamse regering 14 mei 2004 betreffende het Garantiefonds
Datum opmaak projectfiche: 23/08/2007
Datum bijwerking projectfiche: 25 juli 2014
Versie projectfiche: 1
Auteur projectfiche: Kristof Witdouw <i>en Tara De Roover</i>
Aanspreekpunt KC PPS: Kaatje Molenberghs

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

“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”

Publiek-private samenwerking in de sociale huisvesting beoogde **de verwezenlijking van 431 sociale huurwoningen in een pilootfase** naast de bestaande programma's in de sociale huisvesting, zijnde het investeringsprogramma van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij (IP, vanaf 2008 het nieuw financieel systeem NFS2) en de subsidies voor de bouw en renovatie van sociale woningen, namelijk het SBR-programma (aanvankelijk bestemd voor alle sociale actoren, vanaf 2008 niet meer voor sociale huisvestingsmaatschappijen die onder het NFS2 vallen). **De doelstelling was een bewoning op 45 maanden na het vaststellen van de procesgang, voorstudiefase niet ingerekend.** De onderscheiden fasen waren: **de selectie** van plaatselijke partners met grondinbreng, **de opmaak** van het bestek, de publicatie van een oproep tot promotoren, de selectie van de kandidaten, de offertevraag, het onderzoek van de offertes en het goedkeuringstraject, het uitwerken van de offertes tot een ontwerp voor vergunningsvraag, de vraag tot stedenbouwkundige vergunning **en** de bouwfase. **Na de goedkeuring van de voorstudie werd gestart** in juni 2003, zodat de eerste bewoning verwacht kon worden in maart 2007.

De voornaamste doelstelling van het instrument PPS is de bouw van een bijkomend aantal woningen. Daarbij wordt verondersteld dat elke partner de taken uitvoert 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.

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, voor 90% van deze pilootprojecten een sociale huisvestingsmaatschappij, wordt zo volledig ontlast van de bouw, de primaire financiering en het groot onderhoud van de gebouwen. De rol van de LHI spitst zich 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 project.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

In november 2002 werd een dienstencontract gesloten tussen de toenmalige afdeling Financiering Huisvestingsbeleid en Ernst & Young 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.

Om snel een pilootproject te kunnen realiseren en om ervaring op te doen in een niet te complexe omgeving werd gekozen voor het alternatief met een sterk vereenvoudigd algemeen concept:

- uitsluitend nieuw te bouwen sociale woningen werden opgenomen;
- de lokale huisvestingsinstantie is eigenaar van de bouwgrond;
- de huurwoningen kunnen niet worden gekocht door de huurder 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 partners: lokale huisvestingsinstantie, private partner en Vlaamse overheid. Een model PPS-overeenkomst maakte mee deel uit van de aanbestedingsbescheiden. De PPS-overeenkomst regelt 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 **heeft** een recht van opstal **gekregen** van de LHI. In overleg en volgens de gegunde offerte **werd vervolgens** een ontwerp opgebouwd. **Daaropvolgend diende de private partner een aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning in. Van zodra** de stedenbouwkundige vergunning verkregen **werd**, een verantwoordelijkheid van de private partner, **ging men van start met de bouw van de woningen**. Na de voorlopige oplevering kunnen de huurders **er** wonen.

De te ontwikkelen projecten zijn juridisch gescheiden van elkaar omdat er een aparte PPS-overeenkomst is per locatie. Per locatie zijn er stuurgroepen opgericht, waarin de Vlaamse overheid het voorzitterschap bekleedt, met het oog op een vlotte ontwikkeling en eenheid van besluitvorming in een nieuwe materie.

Het subsidiesysteem is vastgelegd in het besluit op het Garantiefonds van 14 mei 2004. 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. Voor de grond ontvangt de LHI als eigenaar een opstalvergoeding.**

Een intern onderzoek van de begrotingskost per woning van de verschillende stelsels (zoals de projectsubsidiering voor de bouw en renovatie van sociale woningen, zoals het Investeringsprogramma van de VMSW, zoals de 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 huidige financieringssystemen **in de sociale huisvesting, alsook de systemen uit het verleden**, werden toegepast op klassieke aanbestedingen met een middelenbestek. In plaats van te kiezen voor **het bestaande financieringssysteem** met klassieke gunningsprocedures, werd er gekozen voor een andere financiering met een andere wijze van uitbesteden: prestatiebestek (i.p.v. middelenbestek) en DBFM.

Voordelen van het gekozen alternatief:

- 1) **Financieel:** primaire financiering door **de** private sector, er wordt betaald **naargelang het gebruik** van de woondienst;
- 2) **Operationeel:** **er is** minder fysisch toezicht nodig, de private partner wordt meer geresponsabiliseerd;
- 3) **Maatschappelijk:** **test** van **de** verschuiving van **de** kerntaak **van de LHI**, van “bouwmaatschappij” naar “huisvestingsmaatschappij”.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

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. Alleen het vraagrisico ligt bij de LHI.

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.

De beperkte offertevraag van maart 2004 voor deze 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. In die onderhandelingsprocedure werd een eenmalige herziening toegestaan van de vaste erfpachtcanons op het ogenblik van de oplevering van de woningen. Die herziening *gebeurde* volgens een formule toegevoegd aan het bestek. Als de rente van de lange termijn veranderd *was* op het opleveringsmoment, dan *werd* de erfpachtcanon eenmalig gewijzigd. Van dan af blijft de erfpachtcanon vast.

De eerste offertes van de onderhandelingsprocedure werden op 7 september 2004 in ontvangst genomen. De prijzen waren nog te hoog om 3 percelen te subsidiëren, percelen 1 en 3 lagen binnen bereik mits *er* verder *onderhandeld werd*. Perceel 2 (Brabant) werd voorlopig geparkeerd. Op 13 december 2004 was er een tweede ronde met “the best and final offers” (BAFO) voor de percelen 1 en 3. Die BAFO liet toe 2 percelen te subsidiëren mits een verhoging van het krediet met 205.000 euro of 0,2 % ten opzichte van de voorziene 25.000.000 euro. Op basis van prijs en kwaliteit van de ingediende offertes besliste de Vlaamse Regering op 15 juli 2005 *om* de percelen 1 en 3 te gunnen aan de private partner SOWO. De percelen 1 en 3 betreffen 238 woningen op tien locaties.

Op 17 november 2005 werd voor negen van de tien locaties een PPS-overeenkomst gesloten. Op 3 februari 2006 werd de tiende overeenkomst gesloten, met name de locatie Sas- en Bassijnwijk ten behoeve van *de sociale huisvestingsmaatschappij* de Gentse Haard. *Van zodra* SOWO de stedenbouwkundige vergunningen *verworven had, konden* de werkzaamheden starten. Op vandaag zijn acht locaties uitgevoerd. Omwille van plaatselijke factoren werden twee locaties van perceel 3 definitief afgevoerd. *In december 2007 ontving WoninGent de eerste subsidie voor de locatie Rooigemlaan in Gent via het Garantiefonds. Intussen zijn alle acht locaties bewoond en ontvangen de desbetreffende LHI's maandelijks een subsidie van het Garantiefonds.*

De locatie Lommel “Heserbergen” van perceel 3 is na een wijziging stedenbouwkundig vergund op 8 juli 2009. Een aanpassing van de prijs werd opgegeven. Die prijs werd geanalyseerd *door de VMSW* en te hoog bevonden. De analyse gebeurde met inachtnaam van het tijdsverloop tussen de gegunde offerte in 2005 en de toevoegingen aan het project. Zowel na een vergelijking met de andere locaties van de percelen 1 en 3 als na een vergelijking met klassieke projecten werd de erfpacht te hoog bevonden. Ook de subsidie werd te hoog bevonden. In 2010 is een nieuwe discussieronde over de prijs verder gezet.

Op 22 juli 2010 *diende SOWO* een nieuwe offerte *in*. Een belangrijke wijziging aan de offerte van 22 juli 2010 *was* het engagement om de voorziene mogelijkheid tot herziening van de erfpachtcanon op het ogenblik van de oplevering op te heffen. Bij de lage IRS_{27jaar} 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 ook enkele kwaliteitsverbeteringen aangebracht. Na een grondige analyse van de inhoud en prijs *van de offerte* werd de verhouding prijs / kwaliteit voldoende gunstig *bevonden* en werd voorgesteld om de locatie Lommel-Heserbergen te laten doorstarten. Op 15 oktober 2010 *besliste* de Vlaamse Regering om de

doorstart te geven aan de locatie Lommel – Hesperbergen 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. Op 6 december 2011 werden de 32 woningen op deze locatie opgeleverd.

Bij algemene offerteaanvraag werd voor het tweede perceel een promotieopdracht voor ongeveer 188 woningen uitgeschreven. **In 2006 werd een krediet van 18.500.000 euro voor subsidies ingeschreven op de begroting conform het besluit m.b.t. het Garantiefonds.** De offertes werden op 18 april 2007 in ontvangst genomen. Na onderzoek bleken de prijzen te hoog. **Bijgevolg werd** vanaf september 2007 een onderhandelingsprocedure opgestart met de deelnemers van de algemene offerte aanvraag. **Teneinde** zo veel mogelijk conforme offertes te **bekomen, ontvingen de aangeschreven promotoren een overzicht van de gebreken die werden vastgesteld in de ingediende offertes voor de algemene offerteaanvraag.** Daarnaast werd **aan elke aannemer afzonderlijk** medegedeeld welke gebreken **specifiek op zijn offerte van toepassing waren. Als laatste initiatief werden** bilaterale interactieve informatiesessies **aangeboden.** Op 8 oktober 2007 werden 4 offertes in ontvangst genomen, **die vervolgens** aan een grondig onderzoek onderworpen **werden.** Na analyse werd tegen 4 februari 2008 een “best and final offer” gevraagd. Alle promotoren dienden **opnieuw** een offerte in. Eén van die offertes voldeed niet aan de vormvereisten.

Van 5 tot 7 februari 2008 werden selectiecommissies samengeroepen **die advies uitbrachten over** de kwaliteit van de offertes. Het bestek **voorzag** zowel een kwalitatieve (architectuur en aanpak van groot onderhoud) als een cijfermatige beoordeling (prijs en uitvoeringstermijn). Uit analyse **bleek** dat de best gequoteerde offerte nog moest worden geoptimaliseerd om stedenbouwkundig vergunbaar te geraken zonder een tijdrovend ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) waarvan de uitslag **uiteindelijk** nog onzeker was (locatie Tienen “Lunéville”). Nadien werden de onderhandelingen verder gezet, maar de afronding **ervan bleef 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. **De procedure werd afgesloten nadat** er uitzicht **was** op de afloop van de goedkeuring van kleine wijzigingen aan de bewoonde percelen en aan het al dan niet doorstarten van de locatie Lommel Hesperbergen van perceel 3. **De beslissing over de verdere stappen bij niet-gunning hing namelijk af van het overblijvende krediet.**

Op 15 oktober 2010 **besliste** de Vlaamse Regering 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.

Tabel: Gerealiseerde en bewoonde woningen op vandaag

Perceel 1	Gent	Gent	Gent	Gent	Aalst
	Rooigemlaan	Groendreef	Sas & Bassijnwijk	Antwerpse-steenweg	Pastoor Lauwerystraat
Aantal woningen	39	20	27	19	24
Bewoning	nov. 2007	april 2008	juni 2008	sept. 2008	april 2008

Perceel 3	Antwerpen	Izegem	Izegem	Lommel	Lommel
	Koornbloemstraat	Melkmarkt	Wijngaardstraat	Hesperbergen	Zinktrekkersplein
Aantal woningen	20	11	27	32	16
Bewoning	aug. 2008	afgevoerd	april 2009	dec. 2011	afgevoerd

Tabel: Timing genomen stappen tot op vandaag

<i>tijdstip</i>	<i>omschrijving stappen</i>
09/05/2003	Vlaamse Regering: operationaliseren pilootproject PPS sociale woningen
03/10/2003	Vlaamse Regering : goedkeuring gunningwijze 430 woningen, 3 percelen
09/10/2003	aankondiging beperkte offertevraag bij wege van promotieovereenkomst
12/11/2003	opening kandidaturen
05/12/2003	Vlaamse Regering : goedkeuring bestek 430 woningen, 3 percelen
18/12/2003	Vlaamse minister : selectiebeslissing
18/12/2003	Uitnodiging aan geselecteerden
31/03/2004	opening offertes
14/05/2004	Vlaamse Regering: stopzetting offertevraag; overgaan tot onderhandelen
14/05/2004	Vlaamse Regering: goedkeuren besluit Garantiefonds
06/07/2004	Uitnodiging onderhandelen
07/12/2004	opening offertes onderhandelen
	onderhandelen over percelen 1 & 3; bevrozen perceel 2
16/12/2004	best and final offer voor percelen 1 & 3
15/07/2005	Vlaamse Regering: gunningbeslissing percelen 1 & 3
17/11/2005	PPS overeenkomsten percelen 1 & 3
14/07/2006	Vlaamse Regering: goedkeuring gunningwijze 188 woningen, perceel 2
19/09/2006	Aanvang eerste project, Gent Drongensesteenweg – Rooigem
04/10/2006	publicatie algemene offertevraag PPS 188 woningen, perceel 2
1/02/2007	5 van de 10 locaties perceel 1&3 stedenbouwkundig vergund
	3 locaties in opbouw
18/04/2007	Opening 4 offertes algemene offerte aanvraag
01/07/2007	7 van de 10 locaties perceel 1&3 stedenbouwkundig vergund
19/07/2007	Stopzetten algemene offerte aanvraag perceel 2, opzetten onderhandelingsprocedure
01/08/2007	6 van de 10 locaties perceel 1&3 in opbouw
01/09/2007	Start onderhandelingsprocedure perceel 2: aanschrijven,
08/10/2007	Ontvangst 4 offertes perceel 2
01/11/2007	Eerste bewoning voor de locatie 39 appartementen Rooigemlaan Gent
15/12/2007	Eerste betaling subsidie Garantiefonds
25/01/2008	Oplevering locatie 20 woningen Groendreef - Abrikoosstraat Gent
04/02/2008	Best and final offers voor perceel 2
5 t 7/02/2008	Selectiecommissies kwaliteit perceel 2
13/02/2008	Oplevering locatie 24 woningen pastoor Lauwereysstraat Aalst
01/04/2008	Start locatie 27 woningen Wijngaardstraat Izegem
04/04/2008	Oplevering locatie 27 woningen Sas- en Bassijnwijk Gent
15/06/2008	Oplevering locatie 20 woningen Koornbloemstraat Wilrijk Antwerpen
26/06/2008	Selectiecommissie bis perceel 2
02/07/2008	Oplevering locatie 19 woningen Antwerpsesteenweg Gent
26/09, 14.10.08	Ontvangst gestanddoening in beschouwing genomen offertes perceel 2
nov 08-feb 09	Onderzoek offertesnaar financiële haalbaarheid
mrt-mei 2009	Onderhandelingen met voorkeursbieder over nieuw financieringsvoorstel perceel 2
1 april 2009	Start bewoning locatie Izegem Wijngaardstraat 27 woningen, perceel 3
23 april 2009	Ontvangst plans gewijzigd project Lommel Hesperbergen
8 juli 2009	Stedenbouwkundige vergunning Lommel Hesperbergen
23/09/ 2009	Offerte met nieuwe erfpacht voor Lommel Hesperbergen
Oktober 2009	Analyse offerte Lommel 23/9/2009: ongunstig
2010 semest. 1	Strategie: Perceel Brabant niet gunnen, nieuwe poging betere offerte Lommel
22/07/2010	Nieuwe offerte erfpacht Lommel
31/07/2010	Analyse en voorstellen Lommel in opmaak
28/09/2010	Gunstig advies van Inspectie van Financiën
	Beslissing Vlaamse Regering (VR PV 2010/41 - punt 0001):
15/10/2010	1) Stopzetting perceel 2 - 197 woningen Vlaams-Brabant
	2) Doorstart 32 woningen locatie Lommel-Hesperbergen van perceel 3
06/12/2011	Oplevering 32 woningen locatie Lommel-Hesperbergen van perceel 3

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Voor perceel 1&3 zijn aldus 8 locaties (5 voor perceel 1 en 3 voor perceel 3) afgewerkt. De bewoning is thans, **31 juli 2014**, effectief voor $39+20+24+27+20+19+27+32 = 208$ woningen. 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.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Op 3 oktober 2003 keurde de Vlaamse Regering de **gunningswijze** goed voor het bouwen van sociale woonegelegenheden via de aldus beschreven Publiek Private Samenwerking. **Er werd** gekozen voor een oproep tot kandidatuurstelling op Europees niveau via een beperkte offerteaanvraag (aankondiging in het Europees Publicatieblad van 9 oktober 2003 en het rechtzettingbericht van 29 oktober 2003). De afdeling Gesubsidieerde Infrastructuur van het departement AZF trad namens de lokale huisvestingsinstanties (**LHI's**) op als mandaathouder van de verschillende aanbestedende overheden tot aan de gunning. Vanaf de gunning waren de verschillende **LHI's** voor elke locatie afzonderlijk de enige aanbestedende overheid. Er werd voor de procedure van beperkte offertevraag gekozen ondanks verdeelde meningen in de voorbereidingsgroep. Een gedeelte was voorstander van een onderhandelingsprocedure die een **meer** geleidelijke opbouw van de gevraagde offertegegevens toeliet. Een ander gedeelte vond dat er geen wettelijke basis was voor een onderhandelingsprocedure. Mede door informele adviezen van de Inspectie van Financiën werd gekozen voor een beperkte offertevraag met openbare oproep tot promotoren. De oproep naar promotoren lag in de aard van de opdracht: DBFM.

In 7 gemeenten, verspreid over alle Vlaamse provincies, gaven LHI's hun formeel akkoord om mee te werken met de Vlaamse overheid aan het PPS-project. De projecten werden opgedeeld in drie percelen en bekend gemaakt in een Europese oproep. Geïnteresseerden mochten **zich** tot 12 november 2003 **kandidaat** stellen voor de volgende percelen:

- perceel 1: Oost-Vlaanderen (Gent, Aalst);
- perceel 2: Vlaams-Brabant (Tienen, Dilbeek);
- perceel 3: Antwerpen, Limburg en West-Vlaanderen (Antwerpen, Lommel, Izegem).

Wegens te hoge prijzen werd in juli 2004 een onderhandelingsprocedure opgezet. Die leidde tot aanvaardbare prijzen voor perceel 1&3.

Percelen 1&3 werden op 27 juli 2005 gegund aan de nv SOWO, bestaande uit aannemer Van Roey nv en **de toenmalige** bank Fortis.

In 2006 werd een bijkomend krediet van 18,5 miljoen **euro** voorzien voor perceel 2, **waarna** in november 2006 een algemene offerteaanvraag werd gelanceerd voor perceel 2. De offertes werden op 18 april 2007 in ontvangst genomen. Na onderzoek bleken de prijzen **echter** te hoog. **Bijgevolg** werd vanaf september 2007 een onderhandelingsprocedure opgestart. **De timing van de stappen van deze procedure zag er als volgt uit:**

1. **8 oktober 2007: ontvangst eerste offertes**
2. **4 februari 2008: ontvangst BAFO's ("the best and final offers")**
3. **5, 6 en 7 februari 2008: Selectiecommissies over kwaliteitsadvies**
4. **Analyse & optimalisatie van de voorlopig beste offerte**

5. 26 juni 2008: Selectiecommissie bis

6. einde september en midden oktober 2008: gestanddoening offertes van 2 promotoren

Onderhandelingen met voorkeursbieder werden stopgezet. Een gunning was niet meer haalbaar wegens te hoge prijzen, **een** te hoge subsidiekost en te grote onzekerheid **over** de aard van de prijsvoorstellen.

Na een omweg van openbare procedures wordt telkens noodgedwongen een onderhandelingsprocedure opgezet. Die procedure laat onder meer toe niet geheel conforme offertes te remediëren als alle offertes te duur of niet conform zijn.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

- Algemeen :

DBFM te betalen door de lokale huisvestingsinstantie met een stelsel van een maandelijks erfpachtcanon. 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 prijs 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 de andere LHI, met name de steden, de gemeenten en de 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.

(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	
	opstal "+"	869	850	850	
Beheer & onderhoud	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 WoninGent 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.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

In de begroting werd aanvankelijk een vastleggingsmachtiging van 25 miljoen euro voorzien. Daarmee konden de percelen 1 en 3 worden gesubsidieerd *via* het Garantiefonds, zij het dat 205.000 euro moest worden toegevoegd.

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 wijzigt namelijk het Kaderbesluit Sociale Huur van 12 oktober 2007. Zo verhoogt 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 brengt 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 heeft een budgetverlagend effect voor de tussenkomsten van het Garantiefonds.

In wat volgt is uitgegaan van een schatting aan de hand van de gevraagde huurprijzen in de bewoonde projecten.

Volgens de meest recente berekeningen zal de tussenkomst van het Garantiefonds **29.944.672⁷** 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 doorgedaan. 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.

De bedragen zijn als volgt over de locaties verdeeld (in euro) :

<i>Berekening o.b.v. definitieve erfpachtcanon en geïndexeerde reële huurprijs januari 2014</i>	<i>Definitieve erfpacht</i>	<i>Leegstand & wanbetaling</i>	<i>Reële huur</i>	<i>Verrekening leegstand & wanbetaling</i>	<i>Tegemoetkoming Garantiefonds</i>
Gent - Hoek Drongensesteenweg - Rooigemlaan	9.772.072	177.245	3.544.890		6.404.426
Gent - Hoek Groendreef - Abrikoosstraat	5.910.188	117.081	2.341.619	-1.052	3.684.598
Gent - Sas & Bassijnwijk	5.926.105	146.352	2.927.045		3.145.412
Gent - Hoek Antwerpsesteenweg - Spijkstraat	4.397.453	67.870	1.357.392		3.107.930
Aalst - Pastoor Lauwerystraat	5.267.140	142.338	2.846.765		2.562.713
totalen perceel 1 allen bewoond juni 2013	31.272.958	650.886	13.017.712	-1.052	18.905.079
Antwerpen - Koornbloemstraat	3.876.131	123.575	2.471.505	-4.236	1.523.965
Lommel – Hesperbergen	9.374.223	163.678	3.273.550		6.264.351
Izegem - Wijngaardstraat	6.542.080	173.200	3.464.004		3.251.277
totalen perceel 3 allen bewoond juni 2013	19.792.434	460.453	9.209.059	-4.236	11.039.592
TOTALEN bewoond percelen 1 en 3, juni 2013	51.065.392	1.111.339	22.226.771	-5.288	29.944.672

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van de uitgaven per jaar. Zowel de reeds uitbetaalde bedragen door het Garantiefonds (2007 – 2013), als de geraamde te betalen bedragen in toekomstige jaren (2014 – 2038) zijn opgenomen

<i>Jaar van betaling</i>	<i>(Geraamd) bedrag in euro</i>
2007	35.632,16
2008	589.022,57
2009	983.295,58
2010	971.608,30
2011	1.085.554,58
2012: bedrag tegemoetkomingen	1.256.656,80
verrekening definitieve erfpachtcanon (2007 – 2010)	-7.444,42
2013: bedrag tegemoetkomingen	1.276.773,84

⁷ De berekeningen werden gedaan op basis van de reële huurprijzen van januari **2014**, geïndexeerd aan de verwachte evolutie **van de** gezondheidsindex voor **2015** en daarna jaarlijks aan 2% voor de resterende erfpachttermijn.

verrekening BTW 2 ^{de} semester 2011	-6.151,11
2014: bedrag tegemoetkomingen	1.230.010,68
correctie verrekening definitieve erfpachtcanon o.b.v. berekening SOWO	0,35
2015	1.224.155,40
2016	1.206.826,08
2017	1.193.167,68
2018	1.179.236,04
2019	1.165.025,64
2020	1.150.530,96
2021	1.135.746,60
2022	1.120.666,32
2023	1.105.284,72
2024	1.089.595,20
2025	1.073.592,00
2026	1.057.268,76
2027	1.040.619,24
2028	1.023.636,48
2029	1.006.314,24
2030	988.645,32
2031	970.623,12
2032	952.240,56
2033	933.490,08
2034	880.088,54
2035	410.716,44
2036	219.567,6
2037	202.782,00
2038	199.893,72
TOTAAL	29.944.672,07

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Er zijn geen participaties.

9) 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, gezien de definitieve erfpachtcanon per locatie bepaald werd 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 lokale huisvestingsinstantie een sociale huisvestingsmaatschappij is. Dit kan mogelijk tot een budgetoverschrijding leiden.

Aan de andere kant is het zo dat de daling van het BTW tarief van 12% (2004) naar 6% (2007) voor

SHM's een milderend effect **gehad** heeft op het initieel budget van het Garantiefonds.

De impact van eventuele budgetoverschrijdingen moet worden opgevangen binnen de beschikbare begrotingskredieten. 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.

Op 15 oktober 2010 heeft de Vlaamse Regering **beslist** om het geraamde tekort voor perceel 1 aan te vullen vanuit de vastleggingsmachtiging voorbehouden voor perceel 2, dat niet meer met publiek private samenwerking zal doorgaan.

Rekening houdend met een risicomarge van 1/3 werd er een bijkomende aanvulling gedaan voor dit tekort vanuit de vastleggingsmachtiging voorbehouden voor perceel 2. De resterende machtiging werd, ter compensatie voor de als PPS-projecten vervallen locaties van Vlaams-Brabant, geheralloceerd naar het reguliere investeringsprogramma van de VMSW **voor een bedrag van 9.095.425,14 euro** voor de bouw van sociale huurwoningen.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Zowel het bouwrisico als het beschikbaarheidsrisico ligt bij de private partner, alleen het vraagrisico ligt bij de LHI.

Groot onderhoud is een **taak** van de private partner. Beheer en **klein** onderhoud is een verantwoordelijkheid van de lokale huisvestingsmaatschappij. **De private partner betaalt wel** een beheersvergoeding binnen de DBFM+. **De opsplitsing tussen** groot en gewoon onderhoud is volgens de PPS-overeenkomst te regelen door **de** private partner en **de** lokale huisvestingsmaatschappij. Een stuurgroep met vertegenwoordiging van de Vlaamse overheid heeft een afstandelijke rol van onder meer conflictbewaking en uniform handelen. In 2009 en 2010 werden telkens twee stuurgroepen gehouden. Op die wijze is tot een uitgebreide consensuslijst gekomen van wat groot en klein onderhoud is. **Daarnaast zijn afspraken gemaakt** over de controle op beide delen door de andere partner. Een wijze van eenvoudige facturering is voorgesteld maar **deze** moet nog worden goedgekeurd. In februari 2012 en in juni 2013 werd een stuurgroep gehouden waarop verdere praktische afspraken werden gemaakt.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

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 van de VMSW mogelijk **de** boekhoudkundige **en** financiële taken van het Garantiefonds zal uitvoeren.

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. 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.

Het oprichtingsbesluit vermeldt geen procedure die bepaalt wie op welk tijdstip verwittigd moet worden dat er een nieuw project in beheer komt. In de praktijk is er een stuurgroep per locatie, waarin het Vlaams Gewest, het Garantiefonds, de lokale huisvestingsinstantie (LHI) en de bouwpromotor vertegenwoordigd zijn. Minstens jaarlijks dient er bij de opmaak van de begroting een raming gemaakt te worden van de betalingsstaten van de nieuwe opleveringen. **Tijdens de gunningsfase** staan 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.**

Na de oplevering wordt de stuurgroep minstens één keer per jaar gehouden om het onderhoud van de gebouwen te bespreken. Momenteel vertegenwoordigt de VMSW via Kurt Herregodts, afdelingshoofd Planning en Programmatie, bijgestaan door Kristof Witdouck als deskundige, het Garantiefonds in de stuurgroep(en) als contracterende partij. Het Vlaams Gewest wordt vertegenwoordigd door Kaat Tavernier van het **agentschap Wonen-Vlaanderen**.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁸

Totaal ⁹ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding/ subsidie ¹⁰ op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding/ subsidie	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	naam overheid(sinstel- ling)
Perceel 1 en 3 Bewoond : 16,523	Max 1,279	27 jaar per locatie. Locaties worden geleidelijk opgestart	2007: € 35.632 2008: € 589.022 2009: € 983.295 2010: € 971.608 2011: € 1.085.554 2012: € 1.249.212 2013: € 1.270.623	0	0	nvt

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in duizen d euro)	2015 (in duizen d euro)	2016 (in duizen d euro)	2017 (in duizen d euro)	2018 (in duizen d euro)	2019 (in duizend euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheids- vergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	NE0/1NE-F-5- Z/IS							
Beschikbaarheidsvergoeding (tussenkost Garantiefonds) ¹¹	NE0/1NE-F-5- Z/IS	1.230	1.224	1.207	1.193	1.179	1.165	

⁸ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁹ Totale investeringskost (bouw *en* studie- en ontwerpkosten) *excl. financiële kosten en* incl. BTW

¹⁰ Incl btw

¹¹ Gelieve een opsplitsing te maken indien de budgettaire aanrekening betrekking heeft op een deel projecten die nog niet geclosed zijn.

Samenvattende projectfiche: Alternatieve financiering Vlaamse Administratieve Centra Leuven-Brugge-Gent (VAC LBG)
Structuur:

De Vlaamse Regering formuleerde geen vaste formule voor het realiseren en ter beschikkingstelling van de VAC's omdat, gegeven dat het om projecten van derden gaat, hierdoor locaties of projecten konden worden uitgesloten. De Vlaamse Regering stelde wel een aantal uitgangspunten op die samen het kader vormen waarbinnen de VAC's moeten worden gerealiseerd: ESR-neutraliteit en marktconforme inhuring; voldoen aan kwalitatieve behoeften; voldoen aan kwantitatieve behoeften; locatie binnen 750m van station.

In de praktijk waren er voor de alternatieve financiering van de VAC's 2 structuren mogelijk ('promotie met huur' en 'PPS/DBFM'). Er is gekozen voor de optie 'huur', omdat:

- de aangeboden projecten te ver gevorderd voor een DBFM-formule;
- weinig voordeel en hogere transactiekost van een DBFM of een andere PPS-vorm t.o.v. marktconforme huur- en onderhoudscontracten met een goede prijs-kwaliteit;
- de eigenaar van de grond of het gebouw geen interesse in een PPS-scenario

AFM en PMV werken samen als partners binnen het project:

- PMV: projectleider en financieel, structuren uitwerken, procedures, enz.;
- AFM: opmaken van de programma's van eisen, het technisch gedeelte en het beheer van de verlaten gebouwen.

Omwille van de ESR-herkwalificatie door het INR, nam het Vlaams Gewest de participatie in de 'promotie'projectvennootschappen van VAC Leuven (Diestsepoort NV) over van PMV. PMV participeert in VAC Gent (SOFA Invest). Er is geen participatie in VAC Brugge.

Financiële informatie:

Investeringsbedrag (incl. btw en excl. inrichting):

- VAC Leuven: € 67.307.618
- VAC Brugge: niet beschikbaar
- VAC Gent: € 112.226.990

Huurvergoeding op kruissnelheid (enkel betalingen aan de private partner in beschouwing genomen; indexeerbare huur + financiering inrichtingswerken; excl. lasten):

- VAC Leuven: € 4.852.227 (looptijd huur 27 jaar, looptijd inrichtingswerken 10 jaar, vanaf 2014)
- VAC Brugge: € 4.211.103 (looptijd huur 30 jaar, looptijd inrichtingswerken 10 jaar, op kruissnelheid vanaf 2016)
- VAC Gent: € 6.929.866 (looptijd huur 20 jaar, op kruissnelheid vanaf 2015)

Stand van zaken:

- VAC Leuven: in operationele fase
- VAC Brugge: in operationele fase
- VAC Gent: *in operationele fase*

Planning:

- VAC Leuven: in operationele fase t.e.m. 2037
- VAC Brugge: in operationele fase t.e.m. 2041
- VAC Gent: voorlopige aanvaarding *begin 2014*; afwerking, inrichting en verhuis van *januari 2014 tot juni 2014*; operationeel t.e.m. *begin 2034*.

PROJECTFICHE

Nr 8

Naam project: Alternatieve financiering Vlaamse Administratieve Centra (VAC LBG (Leuven-Brugge-Gent))

Beleidsdomein: Bestuurszaken
Bevoegde minister: <i>Liesbeth Homans</i>
Entiteit: IVA <i>Facilitair Bedrijf</i>
Projectleiding: overleg
Participatie door Vlaamse Overheid? JA/NEEN (schrappen wat niet past)
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): PMV, Vlaamse Bouwmeester (adviesfunctie)
Gerelateerde projecten: -
Wettelijke basis: beslissing Vlaamse Regering van 16 juni 2006 (VR/PV/2006/19 - punt 38)
Datum opmaak projectfiche: 25/07/2007
Datum bijwerking projectfiche: 1/08/2014
Versie projectfiche: 1
Auteur projectfiche: <i>Patrick Geirnaert (Facilitair Bedrijf)</i>
Aanspreekpunt KC PPS: Marc Theirssen

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

In elke provinciehoofdstad worden de Vlaamse ambtenaren gehuisvest in nieuwe Vlaamse Administratieve Centra (VAC). In Antwerpen en Hasselt werd deze huisvestingsbehoefte reeds ingevuld. De VAC in Leuven, Gent en Brugge moest deze nog worden gerealiseerd.

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 worden 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 *agentschap voor Facilitair Management* (AFM)¹² 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

¹² vanaf 4 juli 2014 het Facilitair Bedrijf

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.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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 moeten op een ESR-neutrale wijze, zonder investeringsimpact op de begroting, worden gerealiseerd. Een logisch gevolg hiervan is dat de huisvesting door een derde partij wordt verhuurd of ter beschikking wordt gesteld. Dit moet gebeuren aan marktconforme voorwaarden.
- **Kwalitatieve behoeften :**
De kwalitatieve vereisten voor het huisvesten van de Vlaamse ambtenaren worden 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 wordt 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 wordt gewerkt naar een volledig programma van eisen welk aan de Inspectie van Financiën wordt voorgelegd. Daarnaast wordt 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 tijdens deze legislatuur de behoefte aan een VAC per provinciehoofdstad in een wandelafstand van 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 bovenstaande 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	Het gebruiken, eventueel aangevuld met eigen diensten zoals

	B.W.	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; en/of
- 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 complexer PPS-vormen gepaard gaan; en/of
- de eigenaar van de grond of het gebouw geen interesse had in een PPS-scenario.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

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 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 Kamegebouw 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.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

VAC Leuven:

De planning voor de bouw, inrichting en de verhuis naar het VAC Leuven werd gehaald zoals voorzien. Het gebouw werd op 6 mei 2011 officieel geopend door Vlaams minister Bourgeois.

VAC Brugge:

De planning voor de bouw, inrichting en de verhuis naar het VAC Brugge werd gehaald zoals voorzien. Het gebouw werd op 16 april 2012 officieel geopend door Vlaams minister Bourgeois.

VAC Gent:

De voorlopige oplevering en aanvaarding van het ingericht VAC Gent was gepland op 15 december 2013 *maar omdat het gebouw nog niet volledig in orde was, is de voorlopige aanvaarding op 27 januari 2014 doorgedaan. De verhuisplanning is hierdoor niet in het gedrang gekomen en eind juni 2014 zijn alle entiteiten verhuisd.*

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Door PMV werd voor elke locatie een onderhandelingsprocedure met bekendmaking gevoerd.

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 projectvenootschap 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 vastgoedvenootschap.

Het VAC Brugge werd gegund aan Eurostation, onderdeel van de NMBS-Holding-groep.

Het VAC Gent werd gegund aan Sofa Invest nv met als aandeelhouders enerzijds SOFA nv (50%), dochter van Eurostation en onderdeel van de NMBS-Holding-groep, en anderzijds Landsbeeck 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 vastgoedvenootschap.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

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

- 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-indekkingsovereenkomsten 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.

	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 de Eurostation en kon ook niet worden opgemaakt uit een verkoop of een participatie door PMV omdat niet voor deze piste werd gekozen door de Eurostation.

- 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. Omdat de VAC-projecten nog niet allemaal zijn afgerond, werd hierin nog geen beslissing genomen door PMV.

	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.

- 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.

	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).*

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

VAC Leuven:

De budgettaire impact voor het VAC Leuven is drieledig namelijk de huurprijs, de lasten en gedurende de eerste 10 jaar aangevuld met de financiering van de inrichtingswerken. De impact op jaarbasis, te indexeren, is weergegeven in de onderstaande tabel voor de volledige looptijd van het contract. *In vergelijking met de vorige rapportering worden de lasten niet langer opgenomen omdat dit kosten zijn van de huurder en niet aan de verhuurder betaald worden (bijvoorbeeld de kosten voor technisch beheer, energiekosten, taksen en belastingen, bewaking,) en dus niet de beschikbaarheidsvergoeding betreffen.*

(in actuele bedragen, te indexeren)	2011-2019	2020-2036	2037
Huurprijs	3.890.080	4.011.930	3.293.245
Inrichtingswerken	962.147		
Totaal	4.852.227	4.175.203	3.534.623

Effectieve betalingen sedert de aanvangsdatum van het project:

2011: 4.962.520 euro

2012: 4.998.553 euro

2013: 5.131.156 euro

VAC Brugge:

Voor de Vlaamse overheid *was* er in 2011 geen budgettaire impact wat betreft de huur omwille van de huurvrije periode van september tot december 2011. De impact op jaarbasis, te indexeren, is weergegeven in de onderstaande tabel voor de volledige looptijd van het contract:

(in actuele bedragen, te indexeren)	2012-2013	2014	2015	2016-2020	2021-2040
Huurprijs	2.300.000	2.715.913	3.269.713	3.508.713	3.508.713

Inrichtingswerken	702.390	702.390	702.390	702.390	
Totaal	3.002.390	3.418.303	3.972.103	4.211.103	3.508.713

De inrichtingswerken bedroegen initieel 924.654 euro per jaar maar door een vervroegde betaling ten bedrage van 1,5 miljoen euro op 28/12/2012 bedraagt de jaarlijkse aflossing tot 2020 702.390 euro.

De effectieve betalingen sedert de aanvangsdatum van het project:

2012: 4.665.050 euro (inclusief de betaling van 1,5 miljoen euro IWH)

2013: 3.288.902 euro

VAC Gent:

Voor de Vlaamse overheid is er tot en met 2013 geen budgettaire impact wat betreft de huur omwille van de huurvrije periode die doorloopt tot in 2014. *De inrichtingswerken zijn eind 2013 in een keer betaald. In functie van voortschrijdende inzichten in de andere VAC-dossiers van de voorbije jaren bleek dat de kosten van de inrichtingswerken zoals geformuleerd in de huurovereenkomst ESR-matig aanrekenbaar zijn in functie van de evolutie van de werkzaamheden en niet in functie van de afbetaling van de financiering. Daarom is op de Vlaamse regering van 12 december 2013 (doc. 1670/1) beslist om tot een herverdeling van 13.282.000 euro over te gaan waardoor het AFM de kosten van alle inrichtingswerken op een correcte manier ESR-matig kon aanrekenen op het budget 2013. De (éénmalige) inrichtingswerken voor de cascoverdiepingen 8 en 9 worden conform de beslissing van de Vlaamse regering (VR 2014 2401 doc. 0079/1) eveneens in 2014 in één betaling vereffend ten bedrage van 1.039.000 euro. Voor de volgende jaren worden er dus niet langer inrichtingswerken betaald.*

De impact op jaarbasis, te indexeren, is weergegeven in de onderstaande tabel voor de volledige looptijd van het contract.

(in actuele bedragen, te indexeren)	2013	2014	2015-2033
Huurprijs	0	3.919.440	6.929.866
Inrichtingswerken	13.282.000	1.039.000	
Totaal	13.282.000	4.711.415	6.929.866

De effectieve betalingen sedert de aanvangsdatum van het project:

2013: 13.282.000 euro voor de inrichtingswerken

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

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 zal, vanaf de voorlopige aanvaarding, de volle eigenaar zijn van de vastgoedvennootschap. Gegeven de gewijzigde houding van het INR met betrekking tot de VAC-structuur, wordt momenteel onderzocht of en welke stappen eventueel te nemen zijn om de ESR-neutraliteit van de structuur met een participatie door PMV, te versterken. Dit heeft geen impact op 2013.

9) 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.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

PMV stond in voor de globale projectopvolging bij de tot stand koming 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).

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN¹³
--

Totaal ¹⁴ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheids- vergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstel- ling)
VAC Leuven Bouwkost (excl. grond): 54,5 euro Totale investering (excl. inrichting): 67,3 euro Totale investering (incl. inrichting): 75,3 euro	4,9 (indexeerbare huur + inrichtingswerken) ¹⁵	27	2011: 4.962.520 € 2012: 4.998.553 € 2013: 5.131.156 €	18,4 (prijs aandelen)	100%	Vlaams Gewest
VAC Brugge Bouwkost (excl. grond): niet gekend Totale investering (excl. inrichting): niet gekend Totale investering (incl. inrichting): niet gekend	4,2 (indexeerbare huur + inrichtingswerken)	30	2012: 4.665.050 € 2013: 3.288.902 €	0%	0%	-
VAC Gent Bouwkost (excl. Grond) 75,8 euro Totale investering (excl. Inrichting) 112,0 euro Totale investering (incl inrichting 125,2 euro	6,9 (indexeerbare huur) (inrichtingswerken weggevalen)	20	2013: 13.282.000 euro IWH eenmalig	0%	0%	-

¹⁴ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercalaire intresten) en incl. BTW

¹⁵ Als beschikbaarheidsvergoeding worden voor de VAC enkel de betalingen aan de private partij in beschouwing genomen, zijnde de huur en de kost voor de inrichtingswerken. De andere elementen uit de tabel onder punt 7 zijn uitgaven voor de Vlaamse overheid maar die niet aan de private partner in het kader van de huurovereenkomst worden betaald..

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

Begrotingsartikel <i>BFO/IBF-C-2-C/WT</i> <i>Huur</i>	<u>Totale</u> beschikbaarheidsvergoeding ¹⁶ (in duizend euro)
Kruissnelheid	
2014	13.128
2015	15.754
2016	15.993
2017	15.993
2018	15.993
2019	15.993
2020	15.153
2021	14.451
2022	14.451
2023	14.451
2024	14.451
2025	14.451
2026	14.451
2027	14.451
2028	14.451
2029	14.451
2030	14.451
2031	14.451
2032	14.451
2033	12.025
2034	7.521
2035	7.521
2036	7.521
2037	6.802
2038	3.509
2039	3.509
2040	3.509
2041	1.807

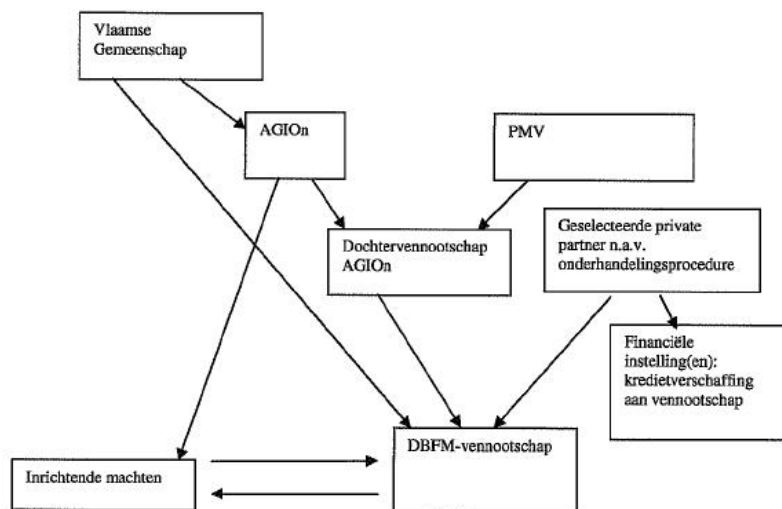
¹⁶ Het gaat hier enkel om de kosten betaald aan de verhuurder namelijk de huur en de financiering van de inrichtingswerken. De huurlasten, eenmalige uitgaven, dagelijks onderhoud en het gebouwbeheer zijn kosten eigen aan de huurder die niet aan de verhuurder worden betaald en dus ook niet worden meegenomen in deze tabel. De opgegeven bedragen zijn de basisbedragen bij ondertekening van het contract en zijn te indexeren doorheen de jaren (de inrichtingswerken huurder niet).

DEEL IV: BELEIDSDOMEIN ONDERWIJS EN VORMING

Samenvattende projectfiche: Inhaalbeweging schoolinfrastructuur

Structuur: Inhaalbeweging schoolinfrastructuur via een 'Participatieve DBFM-vennootschap'

In het kader van de noodzakelijke geachte inhaalbeweging in schoolinfrastructuur werd een 'participatieve DBFM-vennootschap' opgericht die moet instaan voor de realisatie van 211 scholen: de 'nv DBFM Scholen van Morgen'. Via 'nv School Invest' (waarbij het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGIO) en PMV elk voor de helft participeren in het kapitaal) heeft de Vlaamse overheid een participatie van 25% + 1 van de aandelen van 'nv DBFM Scholen van Morgen'. De overige aandelen worden aangehouden door BNP Paribas Fortis Bank – AG Real Estate.



De Vlaamse overheid sluit een raamovereenkomst af met de DBFM-vennootschap waarbij de uiteindelijk opgerichte DBFM-vennootschap verantwoordelijk wordt gemaakt voor het uitvoeren van het DBFM-programma en dus het realiseren en ter beschikking stellen van de schoolinfrastructuur (gedurende 30 jaar aan de inrichtende macht). Binnen de contouren van deze raamovereenkomst sluit de DBFM-vennootschap individuele DBFM-contracten af met de betrokken inrichtende machten. In ruil voor de beschikkingstelling van de schoolinfrastructuur, is de inrichtende macht gehouden een prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding te betalen aan de vennootschap. Op basis van deze beschikbaarheidsvergoeding betaalt AGIO een DBFM-toelage (financiële tussenkomst) uit aan de inrichtende machten.

Het programma voor de scholenbouw is omwille van de esr-neutraliteit, de private prefinanciering en de gespreide betalingen een duidelijke vorm van alternatieve financiering. Het programma werd vorm gegeven als een sui generis innovatieve en unieke vorm van PPS, maar kan omwille van zijn structurering zeker niet als een klassieke DBFM of PPS formule worden beschouwd.

Financiële informatie:

Investeringsbedrag: € 1.500.000.000 (totaal te financieren volume over 30 jaar)

Subsidie op beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid: € 99.716.866

Stand van zaken:

- 29 mei 2009: gunning door Vlaamse Regering aan Fortis Bank – Fortis Real Estate
 - augustus 2009 contract close
 - juni 2010 financial close
 - DBFM-vennootschap “Scholen van Morgen” operationeel, in onderhandeling met scholen, voorbereidende stappen voor design, build en maintain
 - juli 2012: DBFM-vennootschap heeft 165 voorcontracten afgesloten die overeenstemmen met minstens 200 schoolgebouwen. Een voorcontract of project kan dus betrekking hebben op meerdere schoolgebouwen.
 - *Ondanks meerdere positieve INR-adviezen is gebleken dat het DBFM-programma niet langer als ESR-neutraal wordt beschouwd.*
 - *maart 2015: voor 83 projecten werd reeds een Individueel DBFM-contract afgesloten tussen de DBFM-vennootschap en de betrokken inrichtende macht*
- Operationele stand van zaken: 1 project in onderhoudsfase, 71 projecten in bouwfase, 88 projecten in fase aanbesteding, 1 project in fase vergunning en 4 projecten in ontwerpfase.*
- Onderhoudsfase:
 003-000.O Gemeentelijk Technisch Instituut te Londerzeel
 Dit project werd opgeleverd op 30 juni 2014.
- Bouwfase:
 002-000.G MPI Zonneken / BuSo Baken / Internaat Zonneken te Sint-Niklaas (GO!)
 Oplevering van dit project is voorzien in eerste kwartaal 2015.
- 100-000.V Sint-Claracollege te Arendonk
 290-000.V Sint-Eduardus Instituut te Merksem
 033-000.V Vrije lagere school te Paal (Beringen)
 048-000.G BuO Schakelschool te Kuringen (GO!)
 012-000.G KTA Cenflumarin te Antwerpen (GO!)
 028-000.G Basisschool Boom Park te Boom (GO!)
 211-000.V Sint-Jozefcollege te Aarschot
 075-000.G SBSO Ter Zee - KTA1 HoTech en CDBSO te Oostende (GO!)
 187-000.G Pegasus Koninklijk Atheneum Campus Stene te Oostende (GO!)
 167-000.V Emmaüsinstituut Middenschool te Aalter
 168-000.V BuBaO Sint-Gregorius te Gentbrugge (Gent)
 143-000.V Sint Godelieve Instituut AEG en ASO en Vrije Basisschool te Lennik
 164-000.O Provinciale Kunsthumaniora te Hasselt
 402-000.V Basisschool 'De Driehoek' te Bocholt
 023-000.G MPI 't Craeneveld te Oudenaarde (GO!)
 198-000.V Technisch Instituut Sint-Paulus te Mol
 142-000.V Sint-Franciscuscollege te Heusden-Zolder
 133-000.G KTA Pro Technica te Halle (GO!)
 036-000.V Bernardusscholen te Oudenaarde
 242-000.V Sportcomplex (VTI Sint-Lucas, BuSo Den Einder, KBO de Horizon, KBO Sint-Jozef) te Oudenaarde
 184-000.G Leefschool 't Zandhofje te Zandhoven (GO!)
 171-000.V Sint-Martinus basisschool te Zomergem
 013-000.V Campus Panhoven te Peer
 051-000.V BuBaO en BuSO De Triangel te Lovendegem

005-000. *V Spectrumcollege te Beringen*
 018-000. *G MS-KA Tichelrij te Sint-Truiden (GO!)*
 240-000. *V VIIIO3 te Tongeren*
 054-000. *V Sint-Gertrudiscollege te Wetteren*
 158-000. *V Vrije Basisschool Lillo's Klavertje te Houthalen-Helchteren*
 006-000. *G Woudlucht te Heverlee (GO!)*
 040-000. *V Vrij Handels- en Technisch Instituut Heilige Maagdcollege te Dendermonde*
 121-000. *V Vrije Basisschool Bleydenberg te Wilsele*
 197-000. *O Gemeentelijke Basisschool Tollembeek*
 199-000. *G Basisschool voor buitengewoon onderwijs De Brug te Erpe-Mere (GO!)*
 138-000. *V Technisch Instituut Sint-Michiel te Bree*
 195-000. *G Basisschool Mercator te Rupelmonde (GO!)*
 165-000. *V VISO Cor Mariae te Brakel*
 112-000. *O Gemeentelijke Basisschool De Tol te Riemst*
 029-000. *V BuBaO Sint-Lievenspoort te Gent*
 230-000. *V BuSO De Rozenkrans/ BuBaO De Strandloper te Oostduinkerke*
 136-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool De Reuzenboom te Boom*
 053-000. *G Basisschool de Vogelzang te Oostakker*
 196-000. *V gesubsidieerde Vrije Basisschool De Wegel te Eeklo*
 069-000. *V Vrij Technisch Instituut Veurne te Veurne*
 024-000. *V Onze-Lieve-Vrouw-Hemelvaart-Instituut te Waregem*
 019-000. *O Gitok 1 te Kalmthout*
 032-000. *O Gemeentelijke Basisschool te Berlaar*
 004-000. *O Provinciale School voor Buitengewoon Lager Onderwijs te Assenede*
 205-000. *V Virga Jessecollege te Hasselt*
 093-000. *V Sint-Godelievecollege te Gistel*
 216-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool te Roeselare*
 044-000. *G KTA Campus Boomgaard te Turnhout*
 011-000. *V Sint-Aloysiusinstituut te Geel*
 031-000. *V Instituut Heilig Hart van Maria te Berlaar*
 409-000. *V VTI Campus Groenplein / VTI campus Salvator te Hasselt*
 132-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool te Wieze*
 410-000. *V Vrije Basisschool te Oostende*
 189-000. *V Sint-Bernardusinstituut te Knokke-Heist*
 088-000. *V Centrale Diensten te Roeselare*
 281-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool De Horizon te Koolskamp*
 185-000. *V Guldensportencollege Harelbeke 1 te Harelbeke*
 149-000. *G BuSO Ter Bruyninge te Marke*
 169-000. *V Zaventems Vrij Onderwijs te Zaventem*
 286-000. *V Vrije Basisschool Sint-Jozef te Vilvoorde*
 220-000. *V Onze-Lieve-Vrouwecollege te Vilvoorde*
 285-000. *V Virgo + / Vrije Basisschool De Knipoog te Vilvoorde*
 107-000. *G Basisschool Klim Op te Vilvoorde*
 065-000. *O De Wingerd te Gent*
 310-000. *V Heilig Pius X-instituut te Antwerpen*
 202-000. *V Heilig Pius X-instituut te Antwerpen*

Planning:

In 2015 wordt verder aanbesteed en worden Individuele DBFM-contracten ondertekend. De bouwpiek situeert zich in de jaren 2015 en 2016.

In 2015 worden een 20-tal projecten opgeleverd.

PROJECTFICHE

Nr: 3

Naam project: Inhaalbeweging Schoolinfrastructuur

Beleidsdomein: Onderwijs
Bevoegde minister: <i>Hilde Crevits (Geert Bourgeois, Annemie Turtelboom)</i>
Entiteit: AGION
Projectleiding: AGION
Participatie door Vlaamse Overheid? JA/NEEN (schrappen wat niet past)
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): PMV, Vlaamse Bouwmeester
Gerelateerde projecten:
Wettelijke basis: Dit project heeft als wettelijk kader het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.
Datum opmaak projectfiche: 20/03/2015
Datum bijwerking projectfiche:
Versie projectfiche: 1
Auteur projectfiche: Nick Spriet
Aanspreekpunt KC PPS: Marc Theirssen

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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.

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) in de DBFM-vennootschap. AGION en PMV participeren elk voor 50 % in het kapitaal van die dochtervennootschap.

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.

Daarom werd een grootschalige operatie via alternatieve financiering uitgewerkt. 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 opdong in de modernisering van de schoolinfrastructuur in Vlaanderen gezien de erg verouderde staat van het schoolpatrimonium.

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

- het versneld wegwerken van de bestaande achterstand inzake schoolinfrastructuur op (korte) termijn;
- zoveel mogelijk realiseren met een beperkt aantal middelen;
- de oprichting van moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur;
- ESR-95 neutraliteit, hetgeen betekent dat het project neutraal moet zijn voor de schuldpositie van de Vlaamse Gemeenschap;
- 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 nogmaals 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.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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.

Met de DBFM-vennootschap wordt een overeenkomst gesloten die de modaliteiten en ook de wederzijdse rechten en verplichtingen van de betrokken partijen bevat bij de uitvoering van het DBFM-programma.

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.

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 ordonnanceringen.

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 bouwdoossier 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. Dit laatste dient echter juist absoluut verzekerd te zijn.

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.

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 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.

Zeer belangrijk is daarbij dat door de voorgestelde optie de ESR-neutraliteit verzekerd is: dit houdt in dat volgens de Europese regels inzake overheidsboekhouding de financiering van het investeringsproject geen impact heeft op het schuld- en vorderingensaldo van de Vlaamse overheid.

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 financieringsformule.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

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.

Omwille van juridisch-technische redenen van maximale zorgvuldigheid, besliste de Vlaamse Regering op 24 november 2006 om de lopende bevragingsprocedure 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 bevragingsprocedure op te starten.

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.

Op 1 februari 2007 was de uiterste datum voor kandidaatstelling.

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 te dienen) gefinaliseerd.

Op 19 juli 2007 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het bestek tweede fase voor de inhaalbeweging schoolinfrastructuur.

Het bestek tweede fase werd hierna overgemaakt aan de kandidaten en op 17 december 2007 werden de eerste offertes ontvangen.

Hierdoor werd gestart met de uitvoering van de aanbestedingsprocedure fase II. Dit houdt in dat de ingediende offertes inhoudelijk worden beoordeeld en daaropvolgend onderhandelingen worden

gevoerd met kandidaten die na de inhoudelijke beoordeling werden aangehouden.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 Peeter 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.

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.

Er kan aldus vastgesteld worden dat de inrichtende machten in de praktijk vragende partij zijn om een individueel DBFM-contract te kunnen ondertekenen met de DBFM-vennootschap. Deze belangstelling van de schoolbesturen is evenredig verspreid over de verschillende onderwijsnetten.

De DBFM-vennootschap heeft in totaal 165 voorcontracten afgesloten die overeenstemmen met minstens 200 schoolgebouwen. Een voorcontract of project kan dus betrekking hebben op meerdere schoolgebouwen.

Deze 165 voorcontracten kunnen we als volgt opdelen per type van project:

- 2 proefprojecten: projecten van de investeringslijst, waarbij AGION reeds een aantal voorbereidende stappen uit het voortraject heeft uitgevoerd, zoals: opmaak projectdefinitie, aanstellen architect, opmaak voorstudie en voorontwerp.
- 27 modelprojecten: projecten die op één of meerdere vlakken toonaangevend zijn en die daarom model kunnen staan voor de 'school van de toekomst'. Voor de architectuur hiervan dient de DBFM-vennootschap te werken via het Open Oproep systeem, waarvan de meerkost ondersteund wordt via de werkingsbudgetten van de Vlaams Bouwmeester.
- 12 projecten (waaronder nog 3 modelprojecten) waarbij de architect al vroeger werd aangesteld via de wetgeving overheidsopdrachten en die door de DBFM-vennootschap kan overgenomen worden.
- 124 projecten werden op basis van hun specifieke karakteristieken gegroepeerd in 38 bundels van maximaal 5 projecten. Deze bundeling gebeurde in samenspraak met de inrichtende machten en hun representatieve koepelorganisaties en intussen werden bijna alle bundelingsovereenkomsten ondertekend.

Per net betekent dit 108 voorcontracten voor het gesubsidieerd vrij onderwijs, 27 voorcontracten voor het gesubsidieerd officieel onderwijs en tot slot 30 voorcontracten voor het GO!

Wat de verschillende fasen betreft kan het volgende gezegd worden.

Het voorcontract van elke individuele inrichtende macht omvat het ontwerpproces en is voorzien in verschillende fasen.

Eerst is er een initiatiefase waarbij de projectdefinitie verder wordt overlegd, besproken en gedetailleerd.

Daarna is er de fase van de voorstudie, met overleg met inrichtende macht, de Vlaamse Bouwmeester en AGION en waarbij nota's en schetsontwerpen worden opgemaakt.

Vervolgens is er de fase van het voorontwerp waarbij verdere detaillering van informatie en plannen wordt gevraagd.

Uiteindelijk volgt dan de fase van de vergunningsaanvraag waarbij een aanvraagdossier wordt opgesteld voor de stedenbouwkundige vergunning.

Hierop volgt dan het ondertekenen van het individueel DBFM-contract. Na deze ondertekening wordt

de bouw opgestart.

Wat de huidige stand van zaken¹⁷ betreft, kan het volgende worden gezegd.

Voor 83 projecten werd vandaag reeds een Individueel DBFM-contract afgesloten tussen de DBFM-vennootschap en de betrokken inrichtende macht.

Op dit moment kan worden aangegeven dat er 1 project in onderhoudsfase zit, 71 projecten in bouwfase, 88 projecten in fase aanbesteding, 1 project in fase vergunning en 4 projecten in ontwerpfase.

Onderhoudsfase:

003-000.O Gemeentelijk Technisch Instituut te Londerzeel

Dit project werd opgeleverd op 30 juni 2014.

Bouwfase:

002-000.G MPI Zonneken / BuSo Baken / Internaat Zonneken te Sint-Niklaas (GO!)

Oplevering van dit project is voorzien in eerste kwartaal 2015.

100-000.V Sint-Claracollege te Arendonk

290-000.V Sint-Eduardus Instituut te Merksem

033-000.V Vrije lagere school te Paal (Beringen)

048-000.G BuO Schakelschool te Kuringen (GO!)

012-000.G KTA Cenflumarin te Antwerpen (GO!)

028-000.G Basisschool Boom Park te Boom (GO!)

211-000.V Sint-Jozefcollege te Aarschot

075-000.G SBSO Ter Zee - KTAI HoTech en CDBSO te Oostende (GO!)

187-000.G Pegasus Koninklijk Atheneum Campus Stene te Oostende (GO!)

167-000.V Emmaüsinstituut Middenschool te Aalter

168-000.V BuBaO Sint-Gregorius te Gentbrugge (Gent)

143-000.V Sint Godelieve Instituut AEG en ASO en Vrije Basisschool te Lennik

164-000.O Provinciale Kunsthumaniora te Hasselt

402-000.V Basisschool 'De Driehoek' te Bocholt

023-000.G MPI 't Craeneveld te Oudenaarde (GO!)

198-000.V Technisch Instituut Sint-Paulus te Mol

142-000.V Sint-Franciscuscollege te Heusden-Zolder

133-000.G KTA Pro Technica te Halle (GO!)

036-000.V Bernardusscholen te Oudenaarde

242-000.V Sportcomplex (VTI Sint-Lucas, BuSo Den Einder, KBO de Horizon, KBO Sint-Jozef) te Oudenaarde

184-000.G Leefschool 't Zandhoffje te Zandhoven (GO!)

171-000.V Sint-Martinus basisschool te Zomergem

013-000.V Campus Panhoven te Peer

051-000.V BuBaO en BuSO De Triangel te Lovendegem

005-000.V Spectrumcollege te Beringen

018-000.G MS-KA Tichelrij te Sint-Truiden (GO!)

240-000.V VIIIO3 te Tongeren

054-000.V Sint-Gertrudiscollege te Wetteren

158-000.V Vrije Basisschool Lillo's Klavertje te Houthalen-Helchteren

006-000.G Woudlucht te Heverlee (GO!)

040-000.V Vrij Handels- en Technisch Instituut Heilige Maagdcollege te Dendermonde

121-000.V Vrije Basisschool Bleydenberg te Wilsele

197-000.O Gemeentelijke Basisschool Tollembeek

¹⁷ Stand van zaken d.d. half maart 2015

199-000. *G Basisschool voor buitengewoon onderwijs De Brug te Erpe-Mere (GO!)*
 138-000. *V Technisch Instituut Sint-Michiel te Bree*
 195-000. *G Basisschool Mercator te Rupelmonde (GO!)*
 165-000. *V VISO Cor Mariae te Brakel*
 112-000. *O Gemeentelijke Basisschool De Tol te Riemst*
 029-000. *V BuBaO Sint-Lievenspoort te Gent* 230-000. *V BuSO De Rozenkrans/ BuBaO De Strandloper te Oostduinkerke*
 136-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool De Reuzenboom te Boom*
 053-000. *G Basisschool de Vogelzang te Oostakker*
 196-000. *V gesubsidieerde Vrije Basisschool De Wegel te Eeklo*
 069-000. *V Vrij Technisch Instituut Veurne te Veurne*
 024-000. *V Onze-Lieve-Vrouw-Hemelvaart-Instituut te Waregem*
 019-000. *O Gitok 1 te Kalmthout*
 032-000. *O Gemeentelijke Basisschool te Berlaar*
 004-000. *O Provinciale School voor Buitengewoon Lager Onderwijs te Assenede*
 205-000. *V Virga Jessecollege te Hasselt*
 093-000. *V Sint-Godelievecollege te Gistel*
 216-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool te Roeselare*
 044-000. *G KTA Campus Boomgaard te Turnhout*
 011-000. *V Sint-Aloysiusinstituut te Geel*
 031-000. *V Instituut Heilig Hart van Maria te Berlaar*
 409-000. *V VTI Campus Groenplein / VTI campus Salvator te Hasselt*
 132-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool te Wieze*
 410-000. *V Vrije Basisschool te Oostende*
 189-000. *V Sint-Bernardusinstituut te Knokke-Heist*
 088-000. *V Centrale Diensten te Roeselare*
 281-000. *V Gesubsidieerde Vrije Basisschool De Horizon te Koolskamp*
 185-000. *V Guldensportencollege Harelbeke 1 te Harelbeke*
 149-000. *G BuSO Ter Bruyninge te Marke*
 169-000. *V Zaventems Vrij Onderwijs te Zaventem*
 286-000. *V Vrije Basisschool Sint-Jozef te Vilvoorde*
 220-000. *V Onze-Lieve-Vrouwecollege te Vilvoorde*
 285-000. *V Virgo + / Vrije Basisschool De Knipoog te Vilvoorde*
 107-000. *G Basisschool Klim Op te Vilvoorde*
 065-000. *O De Wingerd te Gent*
 310-000. *V Heilig Pius X-instituut te Antwerpen*
 202-000. *V Heilig Pius X-instituut te Antwerpen*

In de periode 2012-2014 heeft AGION 333 adviezen verleend op ontwerpdocsiers (voorstudies en voorontwerpen). Tot op heden heeft AGION reeds 87 Individuele DBFM-contracten goedgekeurd.

Ondanks meerdere positieve INR-adviezen is gebleken dat het DBFM-programma niet langer als ESR-neutraal werd beschouwd.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Zoals reeds is vermeld, keurde de Vlaamse Regering op 19 juli 2007 het bestek tweede fase goed. Dit bestek werd uitgestuurd naar de kandidaten. Hierdoor werd dus gestart met de uitvoering van de aanbestedingsprocedure fase II. Dit houdt in dat de offertes die worden ingediend op grond van een bestek tweede fase, inhoudelijk worden beoordeeld.

Zoals reeds vermeld heeft de beoordeling van de eerste offertes die werden ingediend, geleid tot de uitnodiging van de vier kandidaten voor de onderhandelingen en het uitbrengen van een Best And Final Offer.

Gezien de financiële omvang van de investeringsoperatie, het grote belang ervan voor het onderwijsveld en het de uiteindelijke bedoeling is om het beste eindvoorstel te bekomen voor de scholen, is doorheen de volledige procedure de grootste zorgvuldigheid aangewezen; dit vergt uiteraard de nodige tijd. Te meer daar er met het oog op de vrijwaring van de concurrentie besloten werd om met de vier kandidaten naar een BAFO-fase te gaan.

Zoals reeds aangegeven is de opdracht gegund aan Fortis, en vond op 10 juni 2010 de financial close plaats.

De DBFM-vennootschap “Scholen van Morgen” is opgericht en het programma werd dus effectief operationeel opgestart.

Zoals reeds aangegeven onder het vorige punt, zijn de verschillende fasen binnen het voorcontract: de initiatiefase, de voorstudie, het voorontwerp, de fase van de vergunningsaanvraag, de aanbestedingsfase met daarna het ondertekenen van de individuele DBFM-contracten.

In 2015 wordt verder aanbesteed en worden Individuele DBFM-contracten ondertekend . De bouwpiek situeert zich in de jaren 2015 en 2016. Ddit jaar worden er een 20-tal projecten opgeleverd.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Via een onderhandelingsprocedure met bekendmaking, overeenkomstig de wetgevingsoverheidsopdrachten, gebeurt de selectie van een private partner voor de op te richten DBFM-vennootschap.

De publicatie van het aankondigingsbericht in het Bulletin der Aanbestedingen, gebeurde op 2 januari 2007 met als referentie N. 50001.

De publicatie in het Publicatieblad der Europese Gemeenschappen gebeurde op 3 januari 2007 met als referentie 2007/S 1-001024.

De Vlaamse Regering besliste op 29 mei 2009 om de opdracht inzake PPS Schoolgebouwen – DBFM programma Inhaalbeweging Schoolinfrastructuur Vlaanderen te gunnen aan Fortis.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

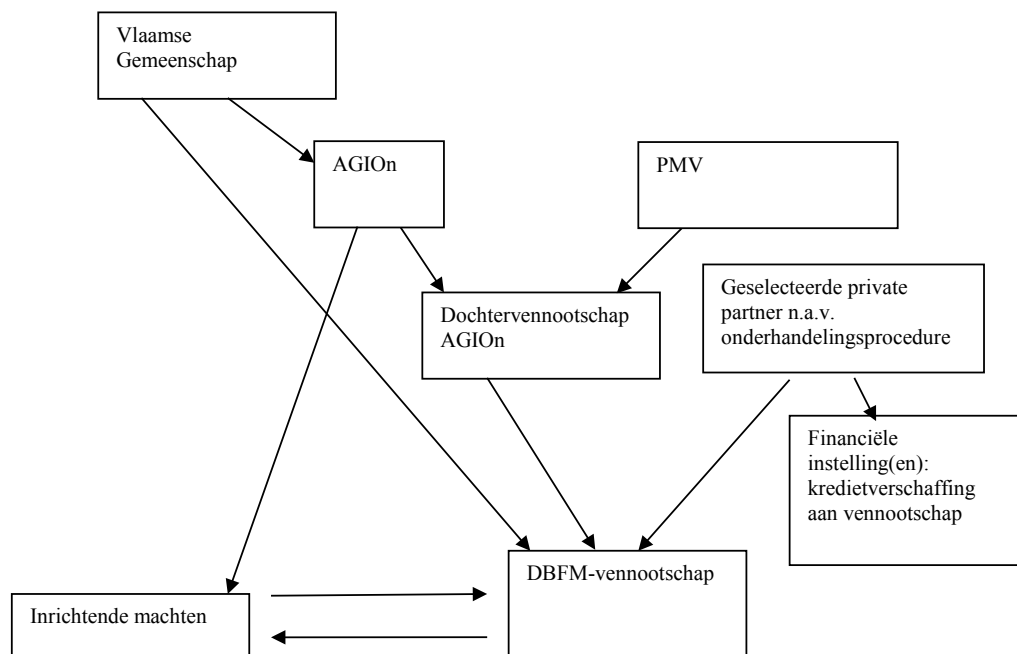
- Algemeen:

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.

De geselecteerde private partner zorgt voor een kapitaalinjectie van maximaal 120,75 miljoen euro. Verder moet de private partner ervoor zorgen dat hij in staat zal zijn tot de financiering van het nagestreefde bouwprogramma van circa 1,5 miljard euro (totaal te financieren volume over 30 jaar).

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 121,4 miljoen euro bedragen, inclusief BTW.*** Er wordt door AGIO een DBFM-toelage betaald op die beschikbaarheidsvergoeding met respect voor de gekende subsidiëringpercentages 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 beschikbaarheidsvergoeding.

- 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).

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

De weerslag op de Vlaamse begroting, situeert zich vooral op termijn. Er wordt ook verwezen naar bijlage 2 van deze fiche waar een raming wordt opgegeven van de budgettaire aanrekening.

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.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

De Vlaamse overheid participeert in de DBFM-vennootschap via de oprichting van een dochtervennootschap van AGION en PMV, waarin beiden elk voor de helft in het kapitaal participeren. Deze dochtervennootschap houdt een participatie van 25 % + 1 van de aandelen van de DBFM-vennootschap aan.

Nominaal betekent dit een participatie door de dochtervennootschap van AGION en PMV ten belope van maximaal 40,25 miljoen euro in DBFM-vennootschap.

9) 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.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

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.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN¹⁸

Totaal ¹⁹ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding/subsidie ²⁰ op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding/subsidie	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar) en)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstelling)
1500 (totaal te financieren volume over 30 jaar)	99,7 (subsidiebedrag) 121,4 (totale beschikbaarheidsvergoeding incl. BTW)	30	-	40,25	25% + 1 aandeel	Dochtervennootschap AGIOn en PMV

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duizend euro)	2017 (in duizend euro)	2018 (in duizend euro)	2019 (in duizend euro)	... tot jaartal van kruissnelheids- beschikbaarheids- vergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	Art. 14 decreet 18 december 2009	-	-	-				
Subsidie ²¹		357	3.723	34.362	80.847	90.948	93.121	99.717
		GTI Londerzeel						

¹⁸ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

¹⁹ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercallaire intresten) en incl. BTW

²⁰ Incl btw

²¹ Gelieve een opsplitsing te maken indien de budgettaire aanrekening betrekking heeft op een deel projecten die nog niet geclosed zijn.

DEEL V: BELEIDSDOMEIN CULTUUR, JEUGD, SPORT EN MEDIA
--

Samenvattende projectfiche: Vlaams sportinfrastructuurplan
Structuur: Inhaalbeweging inzake diverse types sportinfrastructuur via individuele projecten en clusters via DBFM

Om een aantal lokale noden inzake sportinfrastructuur weg te werken, werd op Vlaams niveau het PPS-programma “sportinfrastructuurplan” uitgewerkt.

Per deeldomein waarop de inhaalbeweging van toepassing is, zal een private partner geselecteerd worden voor een cluster van projecten (in eerste instantie voor het deeldomein kunstgrasvelden, vervolgens voor het deeldomein eenvoudige sporthallen). Omwille van de complexiteit en oplopende overheadkosten wordt gestreefd naar voldoende schaalgrootte. Omwille van deze bekommernis worden de kunstgrasvelden en de eenvoudige sporthallen gebundeld in de markt geplaatst (zo wordt ook volumekorting nagestreefd). Gelet op de diversiteit van het programma van eisen, zullen de projecten uit het deeldomein multifunctionele sportinfrastructuurprojecten en uit het deeldomein eenvoudige zwembaden individueel aanbesteed worden.

De lokale overheden en de Vlaamse Gemeenschapscommissie konden binnen het sportinfrastructuurplan een projectaanvraag indienen. De selectie van de ingediende projecten gebeurde door een decretaal opgerichte selectieadviescommissie.

De Vlaamse Gemeenschap, bijgestaan door ‘Sportfacilitator’, treedt op als aanbestedende overheid (in de figuur van de opdrachtcentrale) op basis van een mandaat verleend door iedere individuele lokale overheid of Vlaamse Gemeenschapscommissie. De individuele DBFM(O)-overeenkomsten worden echter afzonderlijk tussen de gekozen private partner en de betrokken lokale overheid of de Vlaamse Gemeenschapscommissie afgesloten.

De DBFM(O)-overeenkomsten zijn gebaseerd op internationale standaarden en zijn alzo als klassieke PPS-DBFM(O)-projecten te beschouwen.

De looptijd van de DBFM-overeenkomst voor het deeldomein kunstgrasvelden is vastgesteld op 10 jaar. De looptijd van de DBFM(O)-overeenkomst voor de deeldomeinen eenvoudige sporthallen, eenvoudige zwembaden en multifunctionele sportinfrastructuurprojecten is vastgesteld op 30 jaar.

Een fonds ‘Invespo’ in de schoot van PMV, heeft middelen ter beschikking (€ 10 miljoen) waarmee zij (indien noodzakelijk voor de financierbaarheid van het project) een participatie kan nemen in de op te richten projectvennootschappen. Een eerste participatie van 2 mln. euro werd genomen in “Sport in Vlaanderen nv”, de projectvennootschap die werd opgericht in het kader van toewijzing van de eerste cluster van 9 eenvoudige sporthallen. Reden voor deze participatie is enerzijds om het project beter gefinancierd te krijgen en anderzijds om een deel van het rendement terug te laten vloeien.

Financiële informatie

Meerjarenbegroting voor sportinfrastructuur voor de jaarlijkse tussenkomst in de beschikbaarheidsvergoeding:

2010	€ 65.000
2011	€ 554.000
2012	€ 853.000
2013	€ 1.216.000
2014	€ 1.792.000

2015	€ 2.349.000
2016	€ 4.477.000
2017	€ 4.759.000 (kruissnelheid)

Deze middelen zullen worden aangewend om de beschikbaarheidsvergoeding te subsidiëren (maximaal 30%). (Voor de projecten van alternatieve financiering in de BLOSO-centra zal 100% worden gesubsidieerd)

Totaal Investeringsbedrag (private + publieke partijen) (in miljoen euro)

- 186 mln. euro (exclusief btw)
 - 225 mln. euro (inclusief btw)
- waarvan 121,4 mln euro (ex. BTW; 147 mln incl. BTW) geclosed

Realisatie

- 1ste cluster kunstgrasvelden gegund en volledig gerealiseerd
- 2de cluster kunstgrasvelden gegund en volledig gerealiseerd
- 3^{de} cluster kunstgrasvelden: bestek recent uitgestuurd
- 1ste cluster van 9 “eenvoudige sporthallen” gegund en volledig gerealiseerd
- 2ste cluster van 3 “eenvoudige sporthallen” werd in de markt geplaatst via een algemene offerteaanvraag, doch de procedure werd stopgezet wegen overschrijding van de mandaatprijzen
- Individuele “multifunctionele sportprojecten”:
 - Heist-op-den-Berg: gegund en in realisatiefase (oplevering eind 2012)
 - Brugge/West-Vlaanderen: gegund
 - Hoogstraten: gegund
 - Halle: gegund
 - Aalst: gegund
 - Lanaken: opstart onderhandelingen
 - Herent: procedure opgeschort
- “Eenvoudige zwembaden”: het zwembad Westerlo werd gegund

Planning

Individuele begeleiding bij de onderhandelingen en gunning door de Vlaamse Gemeenschap van de verschillende multifunctionele sportcentra:

- Doelstelling is om Lanaken te gunnen in het najaar van 2014 en de 3^{de} cluster kunstgrasvelden in het voorjaar van 2015

PROJECTFICHE

Nr: 4 Naam project: Vlaams Sportinfrastructuurplan

Beleidsdomein: Sport
Bevoegde minister: Philippe Muyters
Entiteit: departement CJSM
Projectleiding: ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
Participatie door Vlaamse Overheid? JA
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): PMV, Bloso, Vlaams kenniscentrum PPS, Vlaams Bouwmeester
Gerelateerde projecten: /
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 opmaak projectfiche: 20/09/2007
Datum bijwerking projectfiche: 24/07/2014
Versie projectfiche: 8
Auteur projectfiche: Frank Van den Eeckhaut - Sven Meert - Wouter Everaert
Aanspreekpunt KC PPS: Jeroen Buyck

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

Inhoud: 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 wil dan ook een inhaalbeweging in sportinfrastructuur verwezenlijken via alternatieve financiering en werkte daarom het Vlaams Sportinfrastructuurplan uit. 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 (Publiek-Private Samenwerking), waarbij verschillende projecten per deeldomein (deeldomein eenvoudige sporthallen, deeldomein kunstgrasvelden) worden geclusterd en in de markt geplaatst. Voor de deeldomeinen eenvoudige zwembadprojecten en multifunctionele sportinfrastructuurprojecten worden 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 wordt er voor elke cluster een private projectvennootschap (SPV) opgericht. Per multifunctioneel sportinfrastructuurproject en eenvoudig zwembadproject wordt eveneens een SPV opgericht. Deze projectvennootschap zal dan een DBFM-overeenkomst (Design, Build, Finance, Maintain) afsluiten 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 wordt ook de exploitatie (Operate) 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.

Beleidskader:

Op 14 mei 2008 keurde het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering goed. Dit decreet vormt het wettelijk kader voor het Vlaams Sportinfrastructuurplan: het decretaal vastleggen van het subsidiëringmechanisme voor sportinfrastructuur gekoppeld aan de methode van publiek-private samenwerking. Het decreet biedt een kader om op middellange termijn het globale tekort aan sportinfrastructuur weg te werken. De mogelijkheid wordt dus open gelaten 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, regelt een eerste inhaalbeweging, die zich concentreert op volgende types sportinfrastructuur: kunstgrasvelden, eenvoudige sporthallen, eenvoudige zwembaden en multifunctionele sportcentra.

In de beleidsnota Sport 2009 - 2014 wordt de continuering van het Vlaams Sportinfrastructuurplan als beleidsactie vooropgesteld.

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 selectieadviescommissie 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, wordt binnen het Sportinfrastructuurplan gestreefd naar voldoende schaalgrootte. Aangezien de realisatie van één enkel kunstgrasveldproject of één eenvoudig sporthalproject op zich onvoldoende schaalgrootte bereikt, zullen per domein van sportinfrastructuur een aantal projecten gebundeld in de markt worden geplaatst. Door bundeling wordt eveneens gestreefd naar een volumekorting. De multifunctionele sportinfrastructuurprojecten en de zwembadprojecten zullen individueel aanbesteed worden, gelet op de diversiteit van de

individuele projecten.

Omwille van praktische overwegingen treedt de Vlaamse Gemeenschap, bijgestaan door Sportfacilitator, op als aanbestedende overheid (figuur van de opdrachtcentrale) en dit op basis van een mandaat dat haar wordt 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 zal worden tussen de gekozen private partner (diens projectvennootschap) en de betrokken lokale overheid of de Vlaamse Gemeenschapscommissie.

Organisatie:

De concrete uitwerking van het Vlaams Sportinfrastructuurplan gebeurt door Sportfacilitator. Deze operationele groep omvat 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 doet Sportfacilitator een beroep op Bloso.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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) is daardoor feitelijk uitgesloten. Als de Vlaamse Regering een bepaald programma versneld wil realiseren (inhaalbeweging) is er geen publieke variant als alternatief voor PPS of alternatieve financiering.

De keuze voor alternatieve financiering is 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 ifv beschikbaarheid
- mogelijkheid om de vergoeding aan de privé-partner te differentiëren
- mogelijkheid om investering te spreiden over meerdere infrastructuurprojecten

- ESR-neutraliteit
- schaalvoordeel door clustering

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

3.1. STAND VAN ZAKEN

Momenteel bevindt zich een aantal projecten in operationele fase of in de fase van realisatie:

3.1.1. Stand van zaken voor alle deeldomeinen gezamenlijk:

- Op 30 juni 2006 werd het projectconcept goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
- De implementatie en de verfijning werden voorgelegd en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 juli 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.
- 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.
- 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:
 - de faciliterende rol van de Vlaamse Regering
 - de bevoegdheid van de Vlaamse Regering tot het uitschrijven van gunningsprocedures met mogelijkheid tot clustering
 - oprichting van een selectieadviescommissie
 - bevoegdheden van de selectieadviescommissie
 - toekenningsvoorwaarden voor subsidiëring (subsidieaanvraag - selectie – afsluiten van een subsidieovereenkomst)
 - berekening van het subsidiepercentage
- Op 14 mei 2008 keurde het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet goed.
- 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:
 - de samenstelling en werking van de Selectieadviescommissie
 - de subsidieaanvraag
 - de subsidieovereenkomst en subsidiebedragen
 - de Sportfacilitator
- Besluit en decreet werden gepubliceerd in B.S. op 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.
- 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.
- De selectieadviescommissie beoordeelde de aanvraagdossiers op 16 en 24 oktober 2008 en

bracht een gemotiveerd advies uit aan de Vlaamse Regering.

- 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.
- 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.
- Op 13 maart 2009 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een nota i.v.m. de indexerings 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 consumptieprijsindex."
- 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.
- Op 11 december 2009 besliste de Vlaamse Regering 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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
- ***Op 21 februari 2014 besliste de Vlaamse Regering over de selectie van 29 subsidieaanvragen in het kader van de derde cluster kunstgrasvelden***

3.1.2. Stand van zaken deelproject eerste cluster “kunstgrasvelden”

- 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.
- 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.
- 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.
- Het gemotiveerd selectieverslag voor de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden werd door de minister van sport op 10 juli 2009 goedgekeurd.
- Op 28 juli 2009 werd het bestek voor de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden uitgestuurd naar drie geselecteerde deelnemers.
- Op 20 november 2009 werden de offertes ontvangen in het kader van de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden.
- Op 24 februari 2010 werd de voorkeursbieder aangeduid in het kader van de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden.
- 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.
- Op 12 augustus 2010 werden de 29 individuele DBFM-overeenkomsten ondertekend.
- In augustus 2010 is Krinkels gestart met de aanleg van de eerste kunstgrasvelden.
- Alle velden bevinden zich in de beschikbaarheidsfase.

3.1.3. Stand van zaken deelproject tweede cluster “kunstgrasvelden”

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Op 15 maart 2011 werden de offertes ontvangen in het kader van de tweede cluster van 6 kunstgrasvelden.
- 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.

- Midden augustus 2011 werd gestart met de aanleg van de eerste velden.
- Alle velden bevinden zich in de beschikbaarheidsfase.

3.1.4. Stand van zaken eerste cluster van 9 “eenvoudige sporthallen”

- Het basisbouwprogramma voor het deelproject eenvoudige sporthallen werd door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 12 november 2009.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 in sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
- Op 26 juli 2010 werd de opdracht “cluster eenvoudige sporthallen” aangekondigd in het Bulletin der Aanbestedingen en het Publicatieblad Europese Gemeenschap.
- Het gemotiveerd selectieverslag voor de eerste cluster van 9 sporthallen werd door de minister van sport op 6 december 2010 goedgekeurd.
- Op 23 december 2010 werd het bestek voor de eerste cluster van 9 sporthallen uitgestuurd naar de geselecteerde deelnemers.
- Op 20 mei 2011 werden de offertes ontvangen in het kader van de eerste cluster van 9 sporthallen.
- Op 24 augustus 2011 werd een voorkeursbieder aangeduid.
- 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.
- Eind maart/april 2012 werden alle bouwaanvragen voorbereid en ingediend.
- Op 3 mei 2012 werd de SPV “Sport in Vlaanderen”, waarin PMV eveneens voor 49% participeert, opgericht.
- Op 8 mei 2012 werden alle 9 individuele DBFM-overeenkomsten ondertekend en vond de financial close plaats.
- Alle bouwvergunningen werden in de loop van juli/augustus 2012 ontvangen zodat de werkzaamheden reeds in augustus/september 2012 konden aanvangen.
- Alle sporthallen werden beschikbaar gesteld tijdens de maanden juli en augustus 2013.

3.1.5. Stand van zaken individuele “multifunctionele sportprojecten”

- Gelet op de individuele verschillen tussen de projecten en de betrokkenheid van de lokale overheden, worden deze projecten individueel in de markt geplaatst.
- Basisbouwprogramma: het basisbouwprogramma voor het deelproject multifunctionele sportprojecten werden door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 12 november 2009.
- Selectieleidraad: 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.
- 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.
 - 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.
 - Mandaatverlening: 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).
 - 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.
 - Uitsturen bestekken: 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.
 - 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 23 januari 2012 besliste de Stad Hasselt om de subsidie- en mandaatovereenkomst te beëindigen.
 - 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”**

Verwachting Gunning: Sportfacilitator heeft als doelstelling een voorstel van gunningsbeslissing aan de Vlaamse Regering te kunnen voorleggen in het najaar van 2014 voor het multifunctioneel sportcomplex van Lanaken

3.1.6. Stand van zaken individuele “eenvoudige zwembaden”

- Het basisbouwprogramma werd door Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 10 maart 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.
- Westerlo: 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. 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). Op 18 april 2011 werd het bestek voor het zwembadproject van Westerlo door de Vlaamse Gemeenschap (Sportfacilitator) uitgestuurd naar de deelnemers. Op 15 juli 2011 werden verschillende offertes ingediend. 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 eenvoudige zwembad van Westerlo aan het consortium S&R Westerlo nv (in oprichting).
- Eeklo: de 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).

3.1.7. Stand van zaken tweede cluster van 3 “eenvoudige sporthallen”

- Het basisbouwprogramma voor het deelproject eenvoudige sporthallen werd door de Vlaams Minister bevoegd voor Sport vastgesteld op 12 november 2009.

- 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.
- 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.
- Op 13 juli 2012 besliste de Vlaamse Regering over de opstart van de gunningsprocedure voor de tweede cluster eenvoudige sporthallen via een algemene offerteaanvraag.
- De opdracht werd aangekondigd in augustus 2012 na goedkeuring van de projectfiches door de lokale overheden. Offertes worden verwacht tegen 16 november 2012.
- Op 16 november 2012 werd door het consortium Democo-Denys een offerte ingediend.
- Op 25 februari 2013 besliste het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Oostende om de mandaatovereenkomst te beëindigen.
- Op 17 mei 2013 besliste het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen om de mandaatovereenkomsten te beëindigen.
- Op 6 september 2013 nam de Vlaamse Regering kennis van de stopzetting van de gunningsprocedure.

3.1.7. Stand van zaken derde cluster kunstgrasvelden

- 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.
- 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.
- *Op 29 november 2013 werden 33 dossiers ontvangen, waarvan er naderhand nog 3 uitstapten.*
- *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.*
- *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.*

3.2. ADVIEZEN

- Over de verschillende stappen die in dit project al genomen zijn, heeft Inspectie van Financiën telkens advies verleend:

Datum advies	Onderwerp advies
8 mei 2006	Eerste principiële nota aan de VR over het Vlaams Sportinfrastructuurplan
6 juni 2007	Tweede principiële nota aan de VR: verdere implementatie van het Vlaams Sportinfrastructuurplan
30 oktober 2007	Decreet betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering
28 april 2008	Besluit ter uitvoering van het decreet betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering
2 oktober 2008	Besluit van de Vlaamse Regering houdende de bekrachtiging van het Huishoudelijk Reglement van de selectieadviescommissie

5 november 2008	Opdracht voor het uitvoeren van grondonderzoeken op verschillende locaties in Vlaanderen voor het bepalen van de natuurlijke grondsamenstelling, de grondwaterstand, de infiltratiecapaciteit en milieuhygiënische kwaliteit van de af te graven grond: vaststellen procedure
18 november 2008	Nota aan de Vlaamse Regering over de rangschikking en selectie van de subsidieaanvragen in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan
20 november 2008	Besluit van de Vlaamse Regering 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.
8 december 2008	Opdracht voor het uitvoeren van grondonderzoeken op verschillende locaties in Vlaanderen voor het bepalen van de natuurlijke grondsamenstelling, de grondwaterstand, de infiltratiecapaciteit en milieuhygiënische kwaliteit van de af te graven grond: provisionele vastlegging budget
18 februari 2009 en 2 maart 2009	Opstart aanbestedings- en gunningsprocedure voor de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden
26 november 2009	Nota aan de Vlaamse Regering over de geselecteerde sportprojecten onder voorwaarden in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan
5 februari 2010	Nota aan de Vlaamse Regering over de geselecteerde sportprojecten onder voorwaarden in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan.
11 mei 2010	Nota aan de Vlaamse Regering over de geselecteerde sportprojecten onder voorwaarden in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan.
19 juli 2010	Nota aan de Vlaamse Regering over de geselecteerde sportprojecten onder voorwaarden in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan.
25 maart 2010	Nota van de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van de opstart/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 voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
27 januari 2010	Besluit van de Vlaamse Regering 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.
25 mei 2010 en 8 juni 2010	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van het voorstel tot gunning van de eerste cluster van 30 kunstgrasvelden ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
8 juni 2010	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van de opstart van de gunningsprocedure voor de eenvoudige sporthallen en van de selectieleidraad ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering
14 juli 2010	Gunningsleidraad voor de multifunctionele sportcentra van Heist-op-den-Berg en provincie West-Vlaanderen (Brugge)
19 juli 2010	Nota aan de Vlaamse Regering over de geselecteerde sportprojecten onder voorwaarden in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan.
21 juli 2010	Nota van de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van de opstart/overname van de gunningsprocedure voor de zwembadprojecten, van de selectie- en gunningsleidraad ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering.
18 augustus 2010	Gunningsleidraad voor het multifunctionele sportcomplex van Hoogstraten
13 oktober 2010	Gunningsleidraad voor het multifunctionele sportcomplex van Hasselt.
19 oktober 2010	Gunningsleidraad voor het multifunctionele sportcomplex van Halle.
23 januari 2011	Nota aan de Vlaamse Regering over de geselecteerde sportprojecten onder voorwaarden in het kader van het Vlaams Sportinfrastructuurplan.
23 juni 2011	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van het voorstel tot gunning van de tweede cluster van 6 kunstgrasvelden ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering
17 oktober 2011	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van het voorstel van gunning van de opdracht "DBFM geïntegreerd sportcomplex Autonoom Gemeentebedrijf

	Heist-op-den-Berg” ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering aan het Consortium Cordeel Hoeselt – Temse.
29 november 2011	Gunningsleidraad voor het multifunctionele sportcomplex van Aalst.
9 februari 2012	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van het voorstel tot gunning aan het consortium Democo-Denys van de eerste cluster van 9 eenvoudige sporthallen ter uitvoering van het decreet van 23 mei betreffende een inhaalbeweging voor sportinfrastructuur via alternatieve financiering
20 juni 2012	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van de opstart van de gunningsprocedure voor de tweede cluster eenvoudige sporthallen.
28 november 2012	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van het voorstel tot gunning aan Sport en recreatie Brugge Nv (in oprichting) van de opdracht DBFMO Geïntegreerd provinciaal zwembadcomplex Olympiabad Brugge ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering
4 februari 2013	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de goedkeuring van het voorstel tot gunning aan Sport en recreatie Westerlo Nv (in oprichting) van de opdracht DBFM Zwembad De Beeltjens Westerlo ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering
26 juni 2013	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent de opstart van een 3de cluster kunstgrasvelden i.h.k.v. het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering
22 augustus 2013	Nota aan de Vlaamse Regering omtrent voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging, wat het maximaal toegekende subsidiebedrag voor een kunstgrasveld 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
17 september 2013	<i>Nota aan de Vlaamse Regering omtrent het voorstel tot gunning aan Sportoase Hoogstraten NV (in oprichting) van de opdracht DBFMO geïntegreerd zwembadencomplex Hoogstraten ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering</i>
05 februari 2014	<i>Nota aan de Vlaamse Regering omtrent het voorstel van selectie en rangschikking en opstart van de gunningsprocedure voor de geselecteerde subsidieaanvragen in het kader van de derde cluster kunstgrasvelden</i>
06 januari 2014	<i>Nota aan de Vlaamse Regering omtrent het voorstel tot gunning aan het consortium Cordeel Hoeselt-Temse van de opdracht “DBFM geïntegreerd Sportcomplex site Schotte Aalst” ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering</i>
16 april 2014	<i>Nota aan de Vlaamse Regering omtrent het voorstel tot gunning aan Groep Sportoase NV van de opdracht “DBFMO geïntegreerd Sportcomplex op de Nederhemsite te Halle” ter uitvoering van het decreet van 23 mei 2008 betreffende een inhaalbeweging in sportinfrastructuur via alternatieve financiering</i>
20 mei 2014	<i>Adviesaanvraag over de opdracht voor het uitvoeren van grondonderzoeken en de opmaak van opmetingsplannen op verschillende locaties in Vlaanderen in het kader van de derde cluster kunstgrasvelden</i>
• Advies INR (31/05/2006 - gunstig advies over concept) • Advies PPS-kenniscentrum (dd.13.03.2006): belangrijkste opmerking betrof organisatievorm (1 DBFM-vennootschap), waaraan in 2^e versie van nota aan Vlaamse Regering werd verholpen • Fiscaal advies Deloitte (BTW) • Financieel advies kunstgrasvelden, eenvoudige sporthallen en eenvoudige zwembaden RebelGroup • Technisch advies kunstgrasvelden UGent (outputspecificaties + betalingsmechanisme in uitvoering) • Juridisch advies DLA m.b.t. bestek, model DBFM-overeenkomst en andere relevante	

- documenten inzake kunstgrasvelden, eenvoudige sporthallen en eenvoudige zwembaden.
- Juridisch advies Stibbe voor de begeleiding van de multifunctionele sportprojecten inclusief opmaak juridische documenten (o.m. model van DBFM(O)-overeenkomst) en BTW ruling.
- Technisch advies Grontmij eenvoudige sporthallen en eenvoudige zwembaden (outputspecificaties, betalingsmechanisme, berekening bouwprijzen).
- Technisch aanvullend advies kunstgrasvelden (hockey) UGent (outputspecificaties)

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Afronden van de gunningsprocedure derde cluster kunstgrasvelden met een voorstel van gunningsbeslissing in het voorjaar 2015.

Individuele begeleiding bij de onderhandelingen en gunning door de Vlaamse Gemeenschap van de verschillende multifunctionele sportcentra:

- ***Sportfacilitator heeft als doelstelling een voorstel van gunningsbeslissing voor multifunctioneel sportcomplex van Lanaken aan de Vlaamse Regering te kunnen voorleggen in het najaar van 2014.***
- ***Volgende projecten zullen in 2014 gerealiseerd worden (aanvang bouwfase: Aalst, en Halle). De bouw van de zwembaden Westerlo en Hoogstraten is in uitvoering.***
- Volgende projecten zullen in 2015 gerealiseerd worden (aanvang bouwfase): derde cluster kunstgrasvelden.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Er zullen meerdere SPV's worden opgericht (kunstgrasvelden, eenvoudige sporthallen, eenvoudige zwembaden en multifunctionele sportcentra) voor de realisatie van het globale investeringsprogramma. Deze vennootschappen zullen, omwille van de noodzakelijk geachte ESR-neutraliteit, zowel het bouw- als beschikbaarheidsrisico en desgevallend het vraagrisko (mogelijkheid voor de multifunctionele projecten) moeten dragen. De selectie van de projectvennootschappen zal steeds, met naleving van de wetgeving overheidsopdrachten, gebeuren volgens de meest geschikte gunningsprocedure.

Voor elk van de gunningsprocedures (per bundeling en per individueel project) zal gekozen worden voor een onderhandelingsprocedure. Voor de tweede cluster van de kunstgrasvelden werd, gelet op de opgedane ervaring, een algemene offerteaanvraag in de markt geplaatst, aangezien deze cluster beperkt is tot 6 kunstgrasvelden. Voor de tweede cluster van de eenvoudige sporthallen (3 eenvoudige sporthallen) werd eveneens, gelet op de opgedane ervaring, een algemene offerteaanvraag in de markt geplaatst.

De kunstgrasvelden/sporthallen/zwembaden dienen te worden ontworpen, gebouwd, gefinancierd en onderhouden voor verschillende afnemers/lokale overheden (of VGC). De toewijzing van een door de aanbestedende overheid gebundelde groep kunstgrasvelden/sporthallen gebeurt via één gunningsprocedure.

De opdrachtnemer zal echter voor elke sportinfrastructuur uit de gebundelde groep afzonderlijk een individuele, maar eenvormig opgestelde DBFM-overeenkomst dienen af te sluiten met de desbetreffende lokale overheid (of VGC). Deze aanpak is nieuw in de sector. De opdracht is dus technisch en financieel dermate complex van aard, dat het zonder onderhandelingen vaststellen van een correcte globale biedingsprijs vrijwel onmogelijk is.

Daarenboven streeft de aanbestedende overheid een optimale risicoverdeling tegen een zo voordelig mogelijke prijs na. De private partij zal zijn prijszetting ondermeer afstemmen op die te onderhandelen risicoverdeling. Deze risicoverdeling, de biedingsprijs en de hiermee samenhangende

specificaties zullen slechts definitief kunnen worden vastgesteld op basis van onderhandelingen. Dit geldt ook voor de individueel aan te besteden multifunctionele sportprojecten, waar de mogelijkheid bestaat om de exploitatie in handen van de private partner te plaatsen.

De eerste cluster van 29 kunstgrasvelden werd op 23 juli 2010 door de Vlaamse Regering gegund na een onderhandelingsprocedure aan Krinkels Holding BV.

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 na een algemene offerteaanvraag.

Het multifunctionele sportcomplex van Heist-op-den-Berg werd op 18 november 2011 gegund aan het consortium Cordeel Hoeselt-Temse.

De eerste cluster van 9 eenvoudige sporthallen werd op 16 maart 2012 gegund aan het consortium Democo-Denys.

Het multifunctionele sportcomplex Brugge-West-Vlaanderen werd op 14 december 2012 gegund aan S&R Brugge in oprichting

Het eenvoudig zwembad van Westerlo werd op 29 maart 2013 gegund aan S&R Westerlo in oprichting.

Het geïntegreerd zwembadencomplex Hoogstraten werd op 10 januari 2014 gegund aan Sportoase Hoogstraten NV (in oprichting)

Het geïntegreerd Sportcomplex site Schotte Aalst werd op 25 april 2014 gegund aan het consortium Cordeel Hoeselt – Temse

Het geïntegreerd Sportcomplex op de Nederhemsite te Halle werd op 25 april 2014 gegund aan het Sportoase Halle Nv (in oprichting)

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

- 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 minderheidsparticipatie 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 euro²² per jaar betalen aan subsidiëring van de beschikbaarheidsvergoedingen.

- Bouwkost:

Per cluster van projecten in elk deeldomein zal een toewijzingsprocedure gevoerd worden voor de keuze van één private partner die de beste prijs/kwaliteitsverhouding biedt voor DBFM van de bundel van projecten. De concurrentie m.b.t. de bouwkost van de verschillende sportinfrastructuurprojecten zal steeds ten volle spelen bij de gunningsprocedure voor elke private partner per bundel van projecten in een deeldomein.

Overzicht geraamd investeringsbedrag voor alle projecten:

	Kunstgrasvelden ²³	Eenvoudige sporthallen	Eenvoudig zwembad	Multifunctionele projecten
Aantal	75	9	1	7
Gemiddeld investeringsbedrag per project (exclusief BTW) (duizend)	€ 427	€ 2.699	€ 7.404	Varieert tussen € 9.000 tot € 35.000 ²⁴
Gemiddeld investeringsbedrag per project (inclusief BTW) (duizend)	€ 516	€ 3.266	€ 8.959	Varieert tussen € 10.890 tot € 42.350 ²⁵
Totaal investeringsbedrag (exclusief BTW) (duizend)	€ 32.000	€ 26.776	€ 7.425	€ 120.000
Totaal investeringsbedrag (inclusief BTW) (duizend)	€ 38.720	€ 32.399	€ 8.959	€ 145.200

- Financieringskost:

Er zal gewerkt worden met geïntegreerde DBFM(O)-contracten, d.w.z. dat de financieringskost ook onderdeel uitmaakt van de gunningscriteria voor de keuze van de private partner per bundel van projecten in een deeldomein. De concurrentie m.b.t. de financieringskost van de verschillende sportinfrastructuurprojecten zal steeds ten volle spelen bij de gunningsprocedure voor elke private partner per bundel van projecten in een deeldomein.

- Andere kosten:

Kosten zoals onderhoud, opstartkosten en werkingskosten SPV's, ... zullen deel uitmaken van de onderhandelingsprocedures met kandidaat private partners voor elke bundel van projecten in een deeldomein. Studie- en begeleidingskosten zullen per op te zetten deelproject variëren.

²² Schatting op basis van de reeds gerealiseerde en de nog te realiseren projecten

²³ Inclusief een nog te realiseren derde cluster kunstgrasvelden

²⁴ Afhankelijk van de grootte van het project

²⁵ Afhankelijk van de grootte van het project

Eerste cluster kunstgrasvelden (29) (btw-recuperatie mogelijk afhankelijk van lokale overheid)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 11.567	€ 13.996
Studie- en ontwerpkosten	Niet gekend	Niet gekend
Intercallaire intresten	Niet gekend	Niet gekend
Totaal investeringsbedrag (duizend)	€ 11.567	€ 13.996
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	€ 244	€ 295

Tweede cluster kunstgrasvelden (6) (btw-recuperatie mogelijk afhankelijk van lokale overheid)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 2.323	€ 2.912
Studie- en ontwerpkosten	€ 84	€ 102
Intercallaire intresten	Niet gekend	
Totaal investeringsbedrag (duizend)	€ 2.407	€ 2.407
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	€ 50	€ 61

Eerste cluster sporthallen (9) (btw- recuperatie mogelijk afhankelijk van lokale overheid)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 25.266	€ 30.571
Studie- en ontwerpkosten	In bouwkost	In bouwkost
Intercallaire intresten	€ 1.510	
Totaal investeringsbedrag (duizend)	€ 26.776	€ 30.571
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	€ 511	€ 618

Multifunctioneel Sportcomplex Heist-op-den-Berg (btw-recuperatie mogelijk via AGB)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 8.525	€ 10.315
Studie- en ontwerpkosten	€ 325	€ 393
Intercallaire intresten	€ 99	
Totaal investeringsbedrag (dd)	€ 8.949	€ 10.808
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	€ 236	€ 286

Multifunctioneel Sportcomplex Brugge – West-Vlaanderen (btw- recuperatie mogelijk via <i>beslissing Hoofdbestuur</i>)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 29.988	€ 36.285
Studie- en ontwerpkosten	€ 2.242	€ 2.713
Intercallaire intresten	€ 581	
Totaal investeringsbedrag (dd)	€ 32.811	€ 39.579
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	€ 834	€ 1.008

Eenvoudig Zwembad Westerlo	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 6.863	€ 8.304
Studie- en ontwerpkosten	€ 478	€ 579
Intercallaire intresten	€ 84	
Totaal investeringsbedrag (dd)	€ 7.425	€ 10.808
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	€ 301	€ 364

Het geïntegreerd zwembadencomplex Hoogstraten (btw-recuperatie mogelijk via beslissing Hoofdbestuur)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 15.252	€ 18.455
Studie- en ontwerpkosten	€ 1.195	€ 1.445
Intercallaire intresten	€ 280	
Totaal investeringsbedrag (dd)	16.726	20.180
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	657	795

Het geïntegreerd Sportcomplex op de Nederhemsite te Halle (btw-recuperatie mogelijk via beslissing Hoofdbestuur)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 13.938	€ 16.865
Studie- en ontwerpkosten	€ 1.455	€ 1.706
Intercallaire intresten	€ 170	
Totaal investeringsbedrag (dd)	15.563	18.831
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	675	817

Het geïntegreerd Sportcomplex site Schotte Aalst (btw-recuperatie mogelijk via AGB)	Exclusief BTW	Inclusief BTW
Bouwkost	€ 12.185	€ 14.744
Studie- en ontwerpkosten	In bouwkost	In bouwkost
Intercallaire intresten	€ 554	
Totaal investeringsbedrag (dd)	12.739	15.414
Beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	247	299

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**

Deze middelen werden voorzien bij het departement CJSM op programma HF 009 1211.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

- 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: 2.349 euro**
- **in 2016: 4.477.000 euro**
- **in 2017: 4.759 euro (op 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)): 455.680 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 14,24%)

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, 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 22,37%)
--

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

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 (“investerings”) 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 bedraagt 2 miljoen euro. Reden voor deze participatie is enerzijds om het project beter gefinancierd te krijgen en anderzijds om een deel van het rendement terug te laten vloeien.

9) 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;***

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Bij PPS-scenario's dienen de overeenkomstige risicoverdelingen tussen de publieke en de private partner te gebeuren om de structuren ESR95-neutraal te houden. De eigenlijke PPS-contracten zullen worden gesloten tussen de lokale overheden en de projectvennootschappen.

In de deeldomeinen kunstgrasvelden, eenvoudige sporthallen en het eenvoudige zwembadproject is geen overdracht van het beheer naar de SPV voorzien.

Bij multifunctionele sportinfrastructuurprojecten daarentegen kan het beheer worden overgedragen aan de SPV. Dit laatste is alvast het geval voor de multifunctionele projecten van Brugge - West-Vlaanderen, Halle en Hoogstraten.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

- Samenwerkingsverband Sportfacilitator: zie onder punt 1.
- Maandelijks vergadering van een werkgroep, bestaande uit de leden van Sportfacilitator + Bloso.
- Projectmanagement gebeurt door PMV. Communicatie naar betrokken partijen en algemene coördinatie gebeurt door het departement CJSM. Bloso staat in voor bouw- en sporttechnisch advies. Het kenniscentrum PPS staat in voor ondersteunend advies, proces- en projectbegeleiding.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal ²⁶ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheid svergoeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV ²⁷		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	naam overheid(sin- stelling)
129 mln euro (incl. BTW) geclosede projecten 34 mln euro (incl. BTW) niet-geclosede projecten (MF Lanaken en 3^{de} cluster KGV nog niet gekend) Totaal: 163 mln euro (incl. BTW)	Beschikbaarheidsvergoeding (op heden 1.7 mln voor kunstgrasvelden cluster 1, 2 en 3. 2 mln voor de multifunctionele sportcentra; 0.7 mln voor de eenvoudige sporthallen en 0.3 mln voor de eenvoudige zwembaden , de overheidstussenkomst = max. 8,5 miljoen euro ²⁸	Kunstgras: 10 jaar, andere sportinfrastructuur: 30 jaar	Subsidie Vlaamse Gemeenschap in de door de lokale overheden te betalen Beschikbaarheidsvergoeding voor 2011 92.000€ Voor 2012: 723.857,59 € Voor 2013: 1.084.806,09	2 mln. euro	Aandeel van 49% in de SPV	PMV nv

²⁶ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en incl. BTW

²⁷ PMV kan een minderheidsparticipatie nemen in de SPV's

²⁸ Initieel werd 8,5 miljoen euro voorzien; op basis van de reeds gerealiseerde en nog te realiseren projecten kan de overheidstussenkomst thans geschat worden op 4.8 miljoen euro

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duizend euro)	2017 (in duizend euro) ²⁹	2018 (in duizend euro)	2019 (in duizend euro)
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)							
SUBSIDIE geclosed	HB0-IHFGF-WT	1.792	2.349	3.316	3.507	1258	1.265
SUBSIDIE niet-geclosed		0	0	1.161	1.252	3.521	3.534
Totaal		1792	2.349	4.477	4.759	4.779	4.799

²⁹ In 2016 zullen alle projecten gerealiseerd zijn. In 2017 zullen alle beschikbaarheidsvergoedingen op kruissnelheid en dus ook de uitbetaling van de subsidies op deze beschikbaarheidsvergoedingen.

DEEL VI: BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN EN BELEIDSVELD TOERISME
--

Samenvattende projectfiche: Inhaalbeweging jeugdverblijfinfrastructuur
Structuur

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 2014 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 jaar³⁰.

Financiële informatie

Raming van investeringen incl. BTW via alternatieve financiering (het investeringsbedrag omvat de bouwkosten, erelonen en financieringskosten).

Project Hasselt:

Totaal investeringsbedrag: € 6.007.669 incl. btw. Inbreng Toerisme Vlaanderen € 2.445.000, inbreng LSM € 2.000.000. Grondoverdracht naar Toerisme Vlaanderen is goedgekeurd.

Project Kortrijk:

Totaal investeringsbedrag: € 4.406.447 incl. btw. Inbreng Toerisme Vlaanderen € 4.225.000.

Project Brussel (uitbreiding deel Keizerslaan en Hoogstraat en deel renovatie)³¹:

Totaal investeringsbedrag raming: € 2.794.000 incl. BTW, exclusief grondaankoop

Project Lier (wijziging naar DBF procedure met financiering tot voorlopige oplevering):

Totaal investeringsbedrag: € 2.929.482 incl. BTW. Grondoverdracht naar Toerisme Vlaanderen is goedgekeurd.

Project Brasschaat:

Totaal investeringsbedrag 6.149.699 incl. BTW

Jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding, gedurende 25 jaar: € 553.497 incl. BTW

³⁰ De procedure voorziet dat Toerisme Vlaanderen een DBFM-contract afsluit met de private partner welke instaat voor het ontwerp, de bouw, financiering en het onderhoud.

³¹ Onteigeningskosten niet inbegrepen

Project Diest:

Totaal investeringsbedrag raming: € 4.973.000. Dit project staat on hold aangezien er geen exploitant gevonden werd na marktverkenning.

Project Oostende:

ge Gund aan een forfaitaire prijs van € 7.523.161 incl. BTW omvattende:

- Ontwerp- en studiekosten € 630.580
- Bouwkost € 6.618.206
- Financieringskost € 274.375
- Exclusief grondaankoop

Project Brugge:

ge Gund aan een forfaitaire prijs van € 5.159.855 incl. BTW omvattende:

- Ontwerp- en studiekosten € 403.568
- Bouwkost € 4.544.504
- Financieringskost € 211.783
- Exclusief grondaankoop

Te verwachten beheers- en onderhoudskosten:

Voor het eigen patrimonium sluit Toerisme Vlaanderen een erfpachtovereenkomst af met de exploitant; de overeenkomst omvat de modaliteiten voor wat betreft het dagelijks en groot onderhoud.

Voor de projecten Lier, Brugge en Oostende hebben de inschrijvers een onderhoudscontract ingediend dat desgevallend door de aanbestedende overheid gelicht kan worden.

Voor het project Brasschaat zal de private partner instaan voor het eigenaarsonderhoud gedurende 25 jaar.

Stand van zaken

- Project Brussel:
Aanbestedingsfase
 - o Gerechtelijk inleiden onteigeningsprocedure: 2011
 - o Toerisme Vlaanderen is in eigendom gesteld van de percelen die deel uitmaken van de onteigeningsprocedure in december 2011
 - o De bouwaanvraag is ingediend in december 2011. Er werd nog geen bouwvergunning verkregen. Na ontvangst bouwvergunning worden opdracht der werken toegewezen.
- Project Lier:
Uitvoeringsfase
 - o Goedkeuring grondoverdracht: 2 mei 2011
 - o Publiek-publieke overeenkomst: december 2011
 - o Aanduiden exploitant: december 2011
 - o Bekendmaking DBF-bestek: juli 2012
 - o Overschakeling tot onderhandelingen met inschrijvers omwille van substantieel materieel onregelmatige (kwalitatieve selectiecriteria) offertes: maart 2013
 - o Gunning: december 2013
- Project Brasschaat
Uitvoeringsfase

- Beslissing Vlaamse regering: september 2011
- Aankondiging gunningsleidraad: december 2012
- Openingszitting van de offertes: 15 mei 2013
- Gunning: december 2013
- Project Brugge:
Uitvoeringsfase
 - Bekendmaking selectieleidraad: 15 maart 2011
 - Verdelen bestek fase 2: 21 mei 2011
 - Openingszitting van de offertes: 30 september 2011
 - Toewijzen opdracht van werken: december 2011
 - Indienen bouwaanvraagdossier: maart 2013
 - Bouwaanvraag is goedgekeurd op 6 september 2013
- Project Oostende:
Uitvoeringsfase
 - Bekendmaking selectieleidraad: 15 maart 2011
 - Verdelen bestek fase 2: 21 mei 2011
 - Openingszitting van de offertes: 27 september 2011
 - Toewijzen opdracht van werken: december 2011
 - Indienen bouwaanvraagdossier: mei 2012
 - Bouwaanvraag is goedgekeurd in september 2012
 - Voorlopige oplevering in oktober 2013
- Project Hasselt:
Uitvoeringsfase
 - Kennisgeving aan drie gegadigden selectieprocedure: september 2011
 - Overhandigen van het bestek fase 2: eind 2011
 - Openingszitting van de offertes: 12 juli 2012
 - Toewijzen opdracht van werken: februari 2013
 - Indienen bouwaanvraagdossier: juli 2013
 - Gunning: juli 2013
- Project Kortrijk:
Uitvoeringsfase
 - Ontwerpopdracht is gegund eind 2011
 - Toewijzen opdrachten der werken: loten 4, 5 en 6: oktober 2012 – loten 1, 2 en 3: juli 2013
- Project Diest:
Voorbereidende fase
 - Beslissing aangewezen locatie: 2013. De citadelsite werd gekozen als projectlocatie.
 - Dit project staat on hold aangezien er geen exploitant gevonden werd na marktverkenning.

Planning

Project Brussel: Bouwvergunning afwachten alvorens te gunnen. Verwacht herfst 2014

Project Lier: Voorlopige oplevering mei 2015

Project Brasschaat: Voorlopige oplevering juli 2015

Project Brugge: Voorlopige oplevering april 2015

Project Oostende: Definitieve oplevering eind 2015

Project Hasselt: Voorlopige oplevering maart 2015

Project Kortrijk: Voorlopige oplevering januari 2015

PROJECTFICHE

Nr: 5

Naam project: Inhaalbeweging inzake jeugdverblijfsinfrastructuur in Vlaanderen via alternatieve financiering

Beleidsdomein: Toerisme: jeugdverblijfsinfrastructuur

Bevoegde minister: *Ben Weyts*

Entiteit: Toerisme Vlaanderen

Projectleiding:

Participatie door Vlaamse Overheid? JA

Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.):

Gerelateerde projecten:

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 opmaak projectfiche: 28/06/2007

Datum bijwerking projectfiche: 14/07/2014

Versie projectfiche: 12

Auteur projectfiche: Lieselotte Ramioul (ter vervanging van Claudine Steurbaut)

Aanspreekpunt KC PPS: Marc Theirssen

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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.

Toerisme Vlaanderen inventariseerde 13 projecten die in aanmerking zouden kunnen komen voor deze alternatieve financiering. Na haalbaarheidsonderzoek en een eerste marktverkenning zijn er momenteel nog 8³² 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).

³² Oorspronkelijk waren er negen mogelijke PPS locaties. Koksijde (De Zeebries) is afgefallen omdat de gemeente heeft beslist de projectgronden niet aan te kopen.

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 onderzoek).

31 juli 2011:

De aangepaste PPS-procedure voor het project Brasschaat wordt in september 2011 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering³³.

31 juli 2012:

Goedkeuringsbeslissing van de Vlaamse regering van 7 oktober 2011 ‘Investering jeugdverblijfscentrum 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.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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 jeugdverblijfscentra van minimaal 1 miljoen euro.

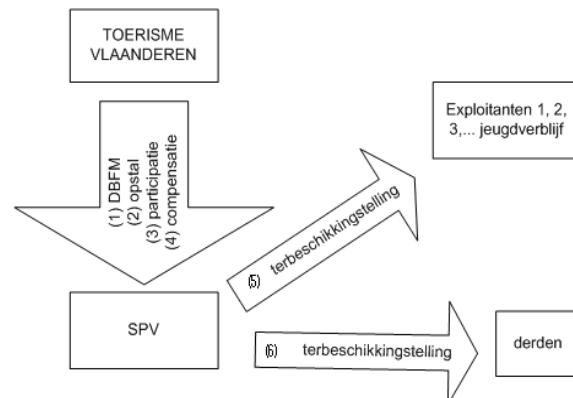
Uit de op eerste zicht financiële analyses van Toerisme Vlaanderen en na een second opinion van Ernst & Young blijkt dat de realisatie van jeugdverblijfsinfrastructuur via alternatieve financiering slechts haalbaar is als deelproject van een ruimer project, waarbij bijvoorbeeld wordt voorzien in sportinfrastructuur, 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

³³ 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.

- genegotieerde vergoeding;
- f) De SPV stelt mogelijke andere infrastructuur (cfr. sportzaal, multifunctionele ruimten...) ter beschikking van derden.



Na de bekendmaking van de opdracht in het Europees publicatieblad op 29 mei 2008 werden op 12 augustus 2008 **geen** kandidaturen ontvangen.

Na het niet indienen 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.

30 april 2009:

Actueel onderzoekt Toerisme Vlaanderen een nieuwe PPS-structurering. Om de slaagkansen te maximaliseren is er nood aan een duidelijk zicht op risico's en financiële zekerheden. Mogelijks kunnen 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. Momenteel bekijkt Toerisme Vlaanderen de mogelijkheid om binnen zijn huidige subsidiekanaal gebruik te maken van gespreide subsidie.

30 juni 2010:

Een nieuwe procedure van alternatieve financiering is 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; is 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 worden 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 is 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.

31 juli 2011:

- De procedure voor het project Brasschaat is op heden onbeslist³⁴.
- De projecten Brussel, Lier en Diest zullen worden ontwikkeld via de procedure van directe investering³⁵:
 - 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.

31 juli 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. Volgens de huidige planning wordt in oktober 2012 het bestek overgemaakt aan de gegadigden en is de gunning voorzien in maart 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.

31 juli 2013: geen wijziging in keuze projectvorm

14 juli 2014:

- ***Het DBFM-project in Brasschaat werd gegund op 5 december 2013.***
- ***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.***

³⁴ 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.

³⁵ 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

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Initiatiefase:

- 22 mei 2006: advies instituut voor nationale rekeningen;
- 12 juli 2006: advies inspectie van Financiën;
- 20 juli 2006: goedkeuring van de principes van het project door de Vlaamse Regering;

Structureringsfase:

- 1 april 2007: een PPS-coördinator gaat bij Toerisme Vlaanderen aan het werk;
- 12 juni 2007: afsluiten van een longlist (12 locaties) – beslissing tot uitvoering van strikt noodzakelijke voorafgaande studies (1. juridische bijstand “vrij en onbelast” karakter van de gronden, PPS-bested, reglementair besluit inzake compensatie en borgstelling en 2. onderzoek naar ruimtelijke randvoorwaarden en haalbaarheid);
- 19 juli 2007: Opvolging planning en controle budget studies;
- Bij niet eigendommen van Toerisme Vlaanderen zijn publiek publieke overeenkomsten tussen de gemeenten en Toerisme Vlaanderen afgesloten (Kortrijk, Hasselt, Diest, Brasschaat, Blankenberge, Koksijde (2x)) met uitzondering van de stad Lier.
- 16 augustus 2007: gunning onderzoek naar de ruimtelijke randvoorwaarden en haalbaarheid (Visie, beeldkwaliteitsplan, locatieonderzoek, PVE, SLA's);
- 23 en 30 augustus 2007: plaatsbezoeken referentieprojecten in aanwezigheid van de studie bureaus (briefing publiek programma van eisen);
- 5-9 november 2007: voorlopige oplevering studies en presentaties aan stuurgroepen die in voorkomend geval werden opgericht in uitvoering van de publiek publieke overeenkomsten;
- 31 januari 2008: Definitieve oplevering studies;
- 13 februari 2008: Voorstel van goedkeuringsbeslissing overgemaakt aan minister Bourgeois met inbegrip van het selectiebestek en gunningbestek;
- 4 maart 2008: IKW-bespreking van het voorstel van goedkeuringsbeslissing aan de Vlaamse regering;
- Maart 2008: bijsturen van het ontwerp goedkeuringsbeslissing Vlaamse Regering na advies name IF, INR, en PPS kenniscentrum;
- 9 mei 2008: goedkeuringsbeslissing Vlaamse regering bestek fase 1 (selectie);
- 29 mei 2008: Aankondiging Europees publicatieblad;
- 24 juni 2008 oprichting kwaliteitskamer;
- 8 juli 2008 Gunning externe dienstverlener inzake economische bijstand (risico-analyse, financiële haalbaarheid en verfijning gunningcriteria bestek fase 2 – gunning);
- 12 augustus 2008: indiening private kandidaturen – geen enkele inschrijving ontvangen;
- 22 augustus 2008: analyse van niet indiening door Toerisme Vlaanderen in overleg met Ernst & Young / Marsh en de ondertussen opgerichte kwaliteitskamer met onder andere als leden het PPS kenniscentrum en de Vlaams bouwmeester;
- 10 september 2008: overleg kabinet Bourgeois inzake mogelijke vervolgsenario's;
- Oktober 2008: overleg met stakeholders en Kenniscentrum PPS ivm vervolgtraject PPS;
- 1 november 2008: nieuwe PPS-coördinator bij Toerisme Vlaanderen (*tijdelijke vervanging*);
- 30 april 2009:
 - December 2008 – april 2009: uitwerken vervolgtraject PPS.
- 30 juni 2010:
 - 1 september 2009: nieuwe PPS-coördinator bij Toerisme Vlaanderen;
 - 24 november 2009: overleg kabinet Bourgeois inzake vervolgsenario;
 - 1 maart 2010: non paper aan de Vlaamse regering omtrent voorstel vervolgsenario 'Inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur';
 - 15 april 2010: advies IF 'Inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur'; positief advies betreffende de vastleggings- en betalingskalender 2010-2014 ter realisatie van de inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur. Voor het project Brasschaat klasseert IF de voorgestelde werkwijze vooralsnog als niet ESR-neutraal; IF voorziet de volle ESR-impact

van het project Brasschaat in 2013, jaar van voorlopige oplevering van de infrastructuur. Het gevolg is dat voor de realisatie van de 8 jeugdverblijfscentra in de periode 2010-2014 hetzij bijkomende middelen dienen te worden voorzien, hetzij één of meerdere projecten dien(t)(en) te worden uitgesteld, hetzij alsnog een ESR-neutrale werkwijze wordt uitgewerkt op basis van een onderbouwde risicoverdeling publiek-privaat (het kenniscentrum PPS ondersteunt dit laatste voorstel).

- 16 april 2010: nota aan de Vlaamse regering 'Inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur';
- 21 mei 2010: Goedkeuringsbeslissing Vlaamse regering 'Inhaalbeweging jeugdverblijfsinfrastructuur';
- Voor de projecten Kortrijk en Hasselt is in 2010 een bijkomende vastleggingsmachtiging van € 6.446.000 goedgekeurd;
- Voor de projecten Brugge en Oostende is in 2011 een vastleggingsmachtiging van € 13.754.000 goedgekeurd;
- Voor het project Brussel is in 2011 een vastleggingsmachtiging van € 2.794.000 goedgekeurd;
- Voor het project Lier is in 2012 een vastleggingsmachtiging van € 2.195.000 goedgekeurd;
- Voor het project Diest is in 2014 een vastleggingsmachtiging van € 4.973.000 goedgekeurd.

31 juli 2011:

- Project Brasschaat: structureringsfase
een herwerkte PPS-procedure wordt in september 2011 voorgelegd aan de Vlaamse regering.

Voorbereidende fase:

- Project Lier: Voorbereidende fase
grondoverdracht is goedgekeurd op de gemeenteraad van 2 mei 2011, het afsluiten van een publiek-publieke overeenkomst is geagendeerd eind 2011, en Toerisme Vlaanderen heeft de intentie een exploitant voor het nieuw jeugdhostel aan te duiden eind 2011, in 2012 start van de aanbestedingsprocedure.
- Project Diest: Voorbereidende fase
locatie onderzoek is lopende (beslissing voor eind 2011), oplevering van het project is voorzien in 2015.
- Project Kortrijk: Aanbestedingsfase
Stad Kortrijk voert de procedure, in samenwerking met Toerisme Vlaanderen, ter gunning van de opdracht van werken. De doelstelling is in november 2011 een architect aan te duiden, het bestek realisatie bekend te maken eind 2011 – begin 2012 en midden 2012 de opdracht te gunnen.
- Project Hasselt: Aanbestedingsfase
De realisatie van het nieuw jeugdhostel te Hasselt is onderdeel van een PPS-project (naast het jeugdhostel zullen 46 appartementen worden ontwikkeld). De stad voert de PPS-procedure in samenwerking met Toerisme Vlaanderen (DBF). Drie kandidaten zijn geselecteerd (kennisgeving is voorzien voor september 2011). Het bestek fase 2 (outputspecificaties) is in opmaak. Na ontvangst van de offertes (begin 2012) starten de onderhandelingen met de drie kandidaten. Gunnen van de opdracht is voorzien eind 2012.
- Projecten Brugge en Oostende: Aanbestedingsfase
De selectieleidraad voor het project Brugge en Oostende is bekendgemaakt 15 maart 2011 en de uiterste kandidaatstelling verliep 29 april 2011.
De bestekken voor de projecten Brugge en Oostende met als doelstelling het gunnen van de opdracht aan een opdrachtnemer die zal instaan voor het ontwerp, de bouw en de financiering tot voorlopige oplevering zijn goedgekeurd door de Vlaamse regering³⁶ en verdeeld aan de telkens vijf gegadigden op 21 mei 2011. De openingszitting van de offertes is eind september voor beide projecten. Toerisme Vlaanderen heeft als doelstelling beide opdrachten uiterlijk toe te wijzen in december 2011 op basis waarvan de financiële middelen kunnen worden vastgelegd, geraamd op € 7.206.000 voor het project Oostende en € 6.548.000 voor het

³⁶ VR 2011 2005 DOC.0431

project Brugge.

- Project Brussel: aanbestedingsfase
De onteigeningsprocedure in 2011 gerechtelijk worden ingeleid. Het bodemonderzoek is gegund. Een voorontwerp van de uitbreiding is beschikbaar³⁷ en Toerisme Vlaanderen heeft de intentie een opdrachtnemer werken aan te duiden eind 2011³⁸.

31 juli 2012

- Projecten Oostende: Aanbestedingsfase
Het project Oostende is in december 2011 gegund. De bouwaanvraag is ingediend 16 mei 2012. De voorlopige oplevering van het project is voorzien oktober 2013. Na voorlopige oplevering vergoedt Toerisme Vlaanderen de eerste schijf van 90% van de forfaitaire prijs van 7.523.161 euro, het saldo van 10% wordt vereffend twee jaar later bij definitieve oplevering.
- Het project Brugge: Aanbestedingfase
In december 2012 gegund. Het bouwaanvraagdossier is in fase van afwerking. In geval van tijdig bekomen van de bouwvergunning is de voorlopige oplevering voorzien in januari 2014. Na voorlopige oplevering vergoedt Toerisme Vlaanderen de eerste schijf van 90% van de forfaitaire prijs van 5.159.856 euro, het saldo van 10% wordt vereffend twee jaar later bij definitieve oplevering.
- Project Brussel: Aanbestedingfase
Voor het project Brussel is Toerisme Vlaanderen in december 2011 in eigendom gesteld van de percelen die het voorwerp uitmaken van de onteigeningsprocedure. De bouwaanvraag is ingediend eind december 2011, het lot ruwbouw wordt in 2012 heraanbesteed, de overige drie loten zijn gegund in 2011.
- Project Kortrijk: Aanbestedingfase
Voor het project Kortrijk voert de stad de aanbestedingsprocedure. Toerisme Vlaanderen betaalt in 2014 de forfaitaire prijs van € 4.000.000 ter verwerving van een erfpacht gedurende 33 jaar. Eind 2011 is een architect aangesteld belast met de bestekopmaak ter gunning van het bouwproject. Volgens de huidige planning is het gunnen der werken voorzien eind 2012-begin 2013 en de voorlopige oplevering van het jeugdhostel in 2014.
- Project Hasselt: Aanbestedingfase
Voor het project Hasselt voert de stad de aanbestedingsprocedure. Toerisme Vlaanderen betaalt in 2014 de forfaitaire aankoopprijs van € 2.400.000 ter verwerving van de eigendom van het jeugdhostel. In het kader van het PPS-project zijn tijdens de selectiefase drie kandidaten aangeduid welke allen een offerte hebben ingediend (openingszitting 12 juli 2012). Gunning is voorzien in het najaar van 2012.
- Het project Lier: Aanbestedingfase
Wordt gegund in 2012 door middel van de procedure van algemene wedstrijdofferteaanvraag (DBF-bestek). De inschrijvers worden uitgenodigd een ontwerp uit te werken met bijhorende forfaitaire prijs omvattende ontwerp-, bouw- en financieringskost. De openingszitting is in oktober 2012.
- Project Brasschaat: Aanbestedingfase
De selectieleidraad ter aanduiding van de gegadigden voor het project Brasschaat is 24 augustus 2012 bekendgemaakt. In geval de voorziene planning wordt gehaald, wordt het bestek werken in september 2012 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering. De uiterste termijn van kandidaatstelling is 5 oktober 2012.

31 juli 2013

- Oostende

³⁷ Opdracht kadert in raamcontract

³⁸ Uitvoeringstermijn onder opschortende voorwaarde van grondverwerving.

Het project Oostende is voorzien om voorlopig opgeleverd te worden in het najaar van 2013. De voorziene datum van 1 oktober 2013 wordt mogelijks met een korte periode uitgesteld. Betaling van 90% bij voorlopige oplevering is nog steeds voorzien in 2013. De resterende 10% bij definitieve oplevering in 2015 (2 jaar na voorlopige oplevering).

- Brugge

Het project Brugge heeft problemen gekend met het verkrijgen van een visum (ikv bouwaanvraag) door de West-Vlaamse orde van architecten. De weigering lag volgens de orde aan de constructie waarbij Toerisme Vlaanderen een recht van opstal geeft aan de bouwfirmas die op zijn beurt een overeenkomst heeft met de architect. De orde ziet dit als een omzeiling van hoedanigheid van bouwheer. In januari 2013 gaf de orde alsnog zijn goedkeuring voor de bouwaanvraag. Door deze vertraging kon de bouwvergunning pas in maart 2013 worden ingediend. Hierdoor wordt de timing van voorlopige oplevering en de hieraan gekoppelde betaling (90%) worden verlaagd naar begin 2015. De definitieve oplevering en de betaling van de resterende 10% worden voorzien begin 2017 (2 jaar na voorlopige oplevering).

- Brussel

Voor het project Brussel is Toerisme Vlaanderen nog steeds wachtende op de bouwvergunning. Deze werd eind 2011 ingediend bij het Brussels Gewest.

Het ontvangstbewijs van bouwaanvraag werd pas ontvangen eind december 2012.

De volgende stap in de procedure was een openbaar onderzoek en vervolgens een overlegcommissie. Na overleg met het Brussels Gewest bleken enkele opmerkingen te zijn aangaande het ontwerp (nood aan groener karakter binnentuin en herzien van materialen voorgevel). Alvorens de aangepaste plannen in te dienen werden de plannen begin juli 2013 aan het Brussels Gewest (vergunningsverlener) ter nazicht voorgelegd. Toerisme Vlaanderen zal de opdracht pas gunnen wanneer de bouwaanvraag is verkregen.

- Kortrijk

De toewijzing van de opdracht der werken gebeurde voor lot 4, 5 en 6 in oktober 2012. Lot 1, 2 en 3 werd toegewezen in juli 2013. Dit gebeurde door de stad Kortrijk (aanbestedende overheid). De oplevering van het project en daaropvolgend de aankoop door Toerisme Vlaanderen is voorzien eind 2014.

- Hasselt

Het project Hasselt werd door de stad gegund in februari 2013. Het bouwdoossier werd in juni 2013 ingediend en de start der werken is voorzien in december 2013. Door de vertraging van de aanbesteding zal de oplevering en betaling (aankoop gebouw) pas kunnen plaatsvinden in het voorjaar van 2015 ipv najaar 2014.

- Lier

Het project Lier wordt pas gegund in september 2013 omwille van het overschakelen tot onderhandelingen met de inschrijvers (substantieel materieel onregelmatige offertes). De oplevering is voorzien in het voorjaar van 2015.

- Brasschaat

De selectieleidraad ter aanduiding van de gegadigden voor het project Brasschaat werd 24 augustus 2012 bekendgemaakt. De gunningsleidraad werd in december 2012 bekendgemaakt. De uiterste datum van indiening offertes was 15 mei 2013. Op 11 september 2013 werd de beslissing tot gunning voorgelegd aan de Inspectie van Financiën.

14 juli 2014

- Oostende

Het project Oostende werd voorlopig opgeleverd op 31 oktober 2013. Er werd een betaling uitgevoerd van 90% van de koopprijs. De resterende 10% zal betaald worden bij definitieve oplevering in 2015 (2 jaar na voorlopige oplevering).

- Brugge

Gelet op de eerder vermelde problemen (zie supra) heeft dit project vertraging

opgelopen. De werken zijn gestart op 19 oktober 2013 en de voorlopige oplevering is gepland op 19 april 2015, evenals de betaling (90%). De definitieve oplevering en de betaling van de resterende 10% worden voorzien voorjaar 2017 (2 jaar na voorlopige oplevering).

- **Brussel**

Gelet op de eerder vermelde problemen (zie supra) i.v.m. de bouwaanvraag werden een reeks besprekingen gehouden en in februari 2014 werd de definitieve versie van de plannen ingediend. Momenteel zijn we nog steeds wachtende op de bouwvergunning.

Toerisme Vlaanderen zal de opdracht pas gunnen wanneer de bouwvergunning is verkregen.

- **Kortrijk**

De werken zijn in uitvoering. De oplevering van het project is voorzien in januari 2015 en de betaling (aankoop gebouw - 100%) zal plaatsvinden ten laatste 1 maart 2015.

- **Hasselt**

De werken zijn gestart in december 2013. Door de vertraging van de aanbesteding zal de oplevering en betaling (aankoop gebouw – 100%) pas kunnen plaatsvinden in het voorjaar van 2015 i.p.v. najaar 2014.

- **Lier**

Het project Lier werd gegund op 6 december 2013. De oplevering en de betaling (90%) is voorzien in mei 2015. De definitieve oplevering en de betaling van de resterende 10% worden voorzien voorjaar 2017 (2 jaar na voorlopige oplevering).

- **Brasschaat**

Het project werd gegund op 5 december 2013. De voorlopige oplevering is voorzien in juli 2015. Vanaf de voorlopige oplevering zal er een beschikbaarheidsvergoeding uitbetaald worden gedurende 25 jaar.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

14 juli 2014

Project Brasschaat:

- **Uitvoeringsfase**
 - Voorlopige oplevering: juli 2015

Project Lier:

- **Uitvoeringsfase**
 - Voorlopige oplevering mei 2015

Project Brussel:

- **Aanbestedingsfase**
 - Bouwvergunning afwachten alvorens te gunnen. Verwachte datum: herfst 2014

Project Hasselt:

- **Uitvoeringsfase**
 - Voorlopige oplevering maart 2015

Project Kortrijk:

- **Uitvoeringsfase**
 - Voorlopige oplevering januari 2015

Project Oostende:

- **Waarborgfase**

- *Definitieve oplevering eind 2015*
- Project Brugge:**
 - ***Uitvoeringsfase***
 - *Voorlopige oplevering april 2015*
- Project Diest:**
 - ***Voorbereidende fase***
 - *Er werd een marktraadpleging exploitant gehouden in 2013. Het project is on hold aangezien er geen geschikte kandidaat voor de exploitatie werd gevonden.*

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

31 juli 2012

- Project Brugge (DBF bestek)
 - Gunning in december 2011 aan Algemene ondernemingen Himpe nv voor de forfaitaire prijs van € 5.159.855 incl. BTW
- Project Oostende (DBF bestek)
 - Gunning in december 2011 aan THV “Algemene Bouw Maes nv/ Van Roey nv” voor de forfaitaire prijs van € 7.523.160 incl. BTW

31 juli 2013

- Project Hasselt:
 - Stad Hasselt voert de onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Gunning (DBF bestek) aan NV Kumpen voor een bedrag van € 6.007.669 incl btw
- Project Kortrijk:
 - Stad Kortrijk voert de aanbestedingsprocedure (openbare aanbesteding, 6 loten)
 - Aannemers: Algemene ondernemingen Chris Vuylsteke, Detrac NV, Vanhollebeke BVBA, EVF Vanhoutte Filip, Metos NV, Otis NV.
- Project Lier:
 - Overgeschakeld op onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking, verder onderhandelen met inschrijvers. Onderhandelingen nog lopende.
- Project Brasschaat (DBFM bestek)
 - Procedure van beperkte wedstrijdofferteaanvraag.
 - De finale doelstelling is het afsluiten van een DBFM-contract met de private partner met een looptijd van 25 jaar.
 - Vermoedelijke gunningsdatum september 2013
- Projecten Brussel en Diest:
 - Procedure van directe investering Toerisme Vlaanderen:
 - (Algemene) offerteaanvraag voor opdracht van werken.
 - Nog niet gegund

14 juli 2014

- **Project Lier:**
 - ***Gunning in december 2013 aan THV Haex-DFM Architectural Office voor een bedrag van € 2.929.482 incl. BTW***
- **Project Brasschaat (DBFM bestek)**
 - ***Gunning in december 2013 aan THV Van Wellen-Integrale voor een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van € 553.497 incl. BTW gedurende 25 jaar***
- **Projecten Brussel en Diest:**

- *Procedure van directe investering Toerisme Vlaanderen:*
 - *(Algemene) offerteaanvraag voor opdracht van werken.*
 - *Nog niet gegund*

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

30 juni 2010:

Raming van investeringen incl. BTW via alternatieve financiering (het investeringsbedrag omvat de bouwkosten, erelonen en financieringskosten), de grondaankoop van toepassing voor de projecten Brussel, Brugge en Oostende is niet inbegrepen:

Project Hasselt - raming:

Totaal investeringsbedrag: € 5.322.000 (Inbreng Toerisme Vlaanderen € 2.445.000, inbreng LSM € 2.000.000, inbreng stad Hasselt grondwaarde residentieel vastgoed)

HASSELT	Excl BTW	Incl BTW
Bouwkost	3.375.000	4.083.750
Financiële kosten		421.500
Studie en ontwerpkosten	675.000	816.750
Totaal geraamd investeringsbedrag		5.322.000
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	67.500	81.675

Project Kortrijk - raming:

Totaal investeringsbedrag: € 4.800.000 (Inbreng Toerisme Vlaanderen € 4.000.000)

KORTRIJK	Excl BTW	Incl BTW
Bouwkost	3.125.000	3.781.250
Financiële kosten		262.500
Studie en ontwerpkosten	625.000	756.250
Totaal geraamd investeringsbedrag		4.800.000
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	62.500	75.625

Project Brugge:

Totaal investeringsbedrag: € 6.548.000

BRUGGE	Excl BTW	Incl BTW
Bouwkost	3.937.500	4.764.375
Financiële kosten		592.530
Studie en ontwerpkosten	984.376	1.191.095
Totaal geraamd investeringsbedrag		6.548.000
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	78.750	95.288

Project Oostende - raming:

Totaal investeringsbedrag: € 7.206.000

OOSTENDE	Excl BTW	Incl BTW
Bouwkost	4.218.750	5.104.688
Financiële kosten		825.141
Studie en ontwerpkosten	1.054.688	1.276.172
Totaal geraamd investeringsbedrag		7.206.001
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	84.375	102.094

Te verwachten beheers- en onderhoudskosten:

Voor het eigen patrimonium sluit Toerisme Vlaanderen een erfpachtovereenkomst af met de

exploitant; de overeenkomst omvat de modaliteiten voor wat betreft het kleine en groot onderhoud.

31 juli 2012

Het project Oostende is gegund aan een forfaitaire prijs van € 7.523.161 incl. BTW

Project Oostende	excl. BTW	incl. BTW
studie- en ontwerpkosten	521.140	630.580
Bouwkost	5.469.592	6.618.206
Financiering		274.375
Prijs		7.523.161

Aan deze prijs moet een gebouw worden opgeleverd conform de gevraagde prestatie-eisen.

Louter in geval van bijkomende of strengere eisen ten opzichte van het prestatiebestek is een meerprijs bespreekbaar.

Het project Brugge is gegund aan de forfaitaire prijs van € 5.159.855 incl. BTW

Project Brugge	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	333.527	403.568
Bouwkost	3.755.789	4.544.504
Financieringskost		211.783
Prijs		5.159.855

Aan deze prijs moet een gebouw worden opgeleverd conform de gevraagde prestatie-eisen.

Louter in geval van bijkomende of strengere eisen ten opzichte van het prestatiebestek is een meerprijs bespreekbaar.

Voor het project Brasschaat zijn de volgende investerings- en financieringskosten geraamd:

Project Brasschaat	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	600.000	726.000
Bouwkost	4.000.000	4.840.000
Financieringskost		1.973.000
Totale kostprijs		7.539.000

Voor zover voldaan is aan de beschikbaarheidseisen is een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding (desgevallend betaald op kwartaalbasis) begroot van maximum € 505.000 excl. BTW niet-geïndexeerd gedurende 25 jaar.

De gecumuleerde onderhoudskost gedurende de eerste 25 levensjaren van het verblijfcentrum is geraamd op € 2.560.360 incl. BTW.

31 juli 2013

Het project Hasselt (enkel jeugdherberg, onderdeel van ruimere aanbesteding) is gegund aan een forfaitaire prijs van € 6.007.669 incl. btw.

Voor het project 'Jeugdherberg' – onderdeel van ruimere ontwikkeling omgeving -

Project Hasselt	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	335.745	406.252
Bouwkost	4.525.425	5.475.765
Financieringskost	103.844	125.652
Totale kostprijs	4.965.015	6.007.669

Financieel zijn de projecten Oostende, Brugge, Brasschaat en Kortrijk tot op heden niet gewijzigd.

14 juli 2014

Het project **Oostende** is gegund aan een forfaitaire prijs van **€ 7.523.161 incl. BTW**.

Project Oostende	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	521.140	630.580
Bouwkost	5.469.592	6.618.206
Financiering		274.375
Prijs		7.523.161

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 7.206.000 incl. BTW.

Het project **Brugge** is gegund aan de forfaitaire prijs van **€ 5.159.855 incl. BTW**.

Project Brugge	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	333.527	403.568
Bouwkost	3.755.789	4.544.504
Financiering		211.783
Prijs		5.159.855

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 6.548.000 incl. BTW.

Het project **Hasselt** (enkel jeugdherberg, onderdeel van ruimere aanbesteding) is gegund aan een forfaitaire prijs van **€ 6.007.669 incl. BTW**.

Voor het project 'Jeugdherberg' – onderdeel van ruimere ontwikkeling omgeving – brengt Toerisme Vlaanderen een bedrag in van € 2.445.000 incl. BTW.

Project Hasselt	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	335.745	406.252
Bouwkost	4.525.425	5.475.765
Financiering	103.844	125.652
Prijs	4.965.015	6.007.669

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 5.322.000 incl. BTW.

Het project **Kortrijk** is gegund aan **€ 4.406.447 incl. BTW** (excl. erelonen). De inbreng van Toerisme Vlaanderen is verhoogd van € 4.000.000 naar € 4.225.000.

Project Kortrijk	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	onbekend	onbekend
Bouwkost	3.641.692	4.406.447
Financiering	nvt	nvt
Prijs	3.641.692	4.406.447

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 4.800.000 incl. BTW.

Het project **Lier** is gegund aan **€ 2.929.482 incl. BTW**.

Project Lier	excl. BTW	incl. BTW
Studie- en ontwerpkosten	162.750	196.928
Bouwkost	2.186.309	2.645.434
Financiering	72.000	87.120
Prijs	2.421.059	2.929.482

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 2.195.000 incl. BTW.

Het project **Brasschaat** is gegund aan een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van € 553.497 incl. BTW.

Project Brasschaat	excl. BTW	incl. BTW
Bouw-, studie-, ontwerpkosten	4.910.189	5.941.328
Financiering	172.207	208.370
Prijs		6.149.699

Oorspronkelijk ramingsbedrag (jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding): € 611.050 incl. BTW.

Het project **Brussel** werd nog niet gegund (wachtende op stedenbouwkundige vergunning).

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 2.794.000 incl. BTW.

Het project **Diest** staat on hold aangezien er geen exploitant gevonden werd na marktverkenning.

Oorspronkelijk ramingsbedrag: € 4.973.000 incl. BTW.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

De oorspronkelijke kapitaalsinvestering vanwege de Vlaamse overheid om het beoogde investeringsprogramma inzake jeugdverblijfsinfrastructuur via alternatieve financiering te realiseren, werd geraamd op eenmalig 1,5 miljoen euro en recurrent 1 miljoen euro.

De Vlaamse Regering besliste op 20 juli 2006 1,5 miljoen euro uit de opbrengst van de aandelenverkoop GIMV/Staal Vlaanderen, te reserveren voor jeugdverblijfsinfrastructuur, teneinde Toerisme Vlaanderen toe te laten deel te nemen in het kapitaal van de op te richten SPV.

30 juni 2010

In het kader van de goedkeuringsbeslissing van de Vlaamse Regering van 21 mei 2010, zijn volgende vastleggingsmachtigingen voorzien:

- Voor de projecten Kortrijk en Hasselt is in 2010 een bijkomende vastleggingsmachtiging van € 6.446.000 goedgekeurd;
- Voor de projecten Brugge en Oostende is in 2011 een vastleggingsmachtiging van € 13.754.000 goedgekeurd;
- Voor het project Brussel (directe investering) is in 2011 een vastleggingsmachtiging van € 2.794.000 goedgekeurd;
- Voor het project Lier (directe investering) is in 2012 een vastleggingsmachtiging van € 2.195.000 goedgekeurd;
- Voor het project Diest (directe investering) is in 2014 een vastleggingsmachtiging van € 4.973.000 goedgekeurd.

31 juli 2012:

Betalingen:

2013

- Project Brussel à rato van vorderingsstaten: raming € 2.318.533 (inclusief geraamde meeruitgave onteigening);
- Project Oostende € 6.770.844 (i.e. 90% van vastgelegde forfaitaire prijs)

2014

- Project Brussel à rato van vorderingsstaten: raming € 1.770.976
- Project Brugge € 4.643.870 (i.e. 90% van vastgelegde forfaitaire prijs)

	- Project Lier: raming € 2.137.500 (i.e. 90% van geraamde forfaitaire prijs) - Project Brasschaat: een maximum jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van € 611.050 incl. BTW - Project Hasselt: aankoopssom van € 2.445.000 alles inclusief - Project Kortrijk: aankoopssom van € 4.000.000 alles inclusief
2015	- Project Brussel à rato van vorderingsstaten: raming € 885.488 - Project Oostende € 752.316 (i.e. 10% van vastgelegde forfaitaire prijs) - Project Brasschaat: een maximum jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van € 611.050 incl. BTW - Project Diest à rato van vorderingsstaten: raming € 4.972.512
31 juli 2013:	
Betalingen:	
2013	- Project Oostende € 6.770.844 (i.e. 90% van vastgelegde forfaitaire prijs)
2014	- Project Brussel à rato van vorderingsstaten - Project Kortrijk: aankoopssom van € 4.000.000 alles inclusief
2015	- Project Brasschaat: Jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding, gedurende 25 jaar: € 553.497 incl. BTW - Project Hasselt: aankoopssom van € 2.445.000 alles inclusief - Project Brugge € 4.643.870 (i.e. 90% van vastgelegde forfaitaire prijs) - Project Lier: raming € 2.137.500 (i.e. 90% van geraamde forfaitaire prijs) - Project Brussel à rato van vorderingsstaten - Project Oostende € 752.316 (i.e. 10% van vastgelegde forfaitaire prijs)
14 juli 2014:	
Betalingen:	
2014	- <i>Project Brussel à rato van vorderingsstaten</i>
2015	- <i>Project Kortrijk: aankoopssom van € 4.225.000 alles inclusief</i> - <i>Project Brasschaat: jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding, gedurende 25 jaar: € 553.497 incl. BTW</i> - <i>Project Hasselt: aankoopssom van € 2.445.000 alles inclusief</i> - <i>Project Brugge € 4.643.870 (i.e. 90% van vastgelegde forfaitaire prijs)</i> - <i>Project Lier: € 2.636.533 (i.e. 90% van vastgelegde forfaitaire prijs)</i> - <i>Project Oostende: € 752.316 (i.e. 10% van vastgelegde forfaitaire prijs)</i> - <i>Project Brussel à rato van vorderingsstaten</i>

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Niet van toepassing.

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

- De maximum bepaalde beschikbaarheidsvergoeding is determinerend voor het totale investeringsbedrag.

- De beschikbaarheidsvergoeding per locatie is voorafgaand vastgelegd, deels te voorzien uit exploitatie en deels te voorzien uit compensaties van Toerisme Vlaanderen. Indien een hogere beschikbaarheidsvergoeding door de private partner nodig geacht wordt omdat er onvoldoende andere compenserende mogelijkheden zouden zijn (bijkomende gronden, subsidies/waarborgen/inbrengen derden,...), dan zal de projectlocatie niet weerhouden worden bij de uiteindelijke gunning;
- Het verlenen van een gewestwaarborg wordt overwogen indien noodzakelijk en indien en voor zulk de ESR-neutraliteit van het Project niet in het gedrang brengt en in overeenstemming is met artikel 6 en volgende van het decreet van 7 mei 2004 houdende bepalingen inzake kas, schuld- en waarborgbeheer van de Vlaamse gemeenschap en het Vlaams gewest.

30 juni 2010

- Projecten Hasselt en Kortrijk: Toerisme Vlaanderen wordt eigenaar/erfpachter aan een vaste forfaitaire prijs. Indien Toerisme Vlaanderen wijzigingen wenst aan te brengen aan het jeugdverblijfscentrum na gunning, i.e. tijdens de effectieve realisatiefase, vallen deze ten laste van Toerisme Vlaanderen. Alle andere budgetoverschrijdingen kunnen niet op Toerisme Vlaanderen verhaald worden.

Projecten Brugge en Oostende: Toerisme Vlaanderen gunt aan een vaste forfaitaire prijs. Indien Toerisme Vlaanderen wijzigingen wenst aan te brengen aan het jeugdverblijfscentrum na gunning, i.e. tijdens de effectieve realisatiefase, vallen deze ten laste van Toerisme Vlaanderen. Alle andere budgetoverschrijdingen zijn ten laste van de private partner.

Het project Brasschaat wordt gerealiseerd via een langdurig DBFM-contract³⁹. De private partner staat in voor de terbeschikkingstelling van het verblijf conform de beschikbaarheidseisen. Toerisme Vlaanderen betaalt de voorziene beschikbaarheidsvergoeding. Budgetoverschrijdingen vallen ten laste van de private partner tenzij het expliciete wijzigingen of aanvullingen van het bestek betreft op vraag van Toerisme Vlaanderen.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Ontwerp-bouw en onderhoud en/of exploitatie worden afzonderlijk aan een private partner gegund. De erfpachtovereenkomst die Toerisme Vlaanderen afsluit met de exploitant bepaalt de modaliteiten voor wat betreft het kleine en groot onderhoud.

Het project Brasschaat wordt gerealiseerd via een langdurig DBFM-contract. De private partner staat in voor het onderhoud.

Voor de projecten te Brugge en Oostende hebben de begunstigden een offerte ingediend omvattende een voorstel van onderhoudscontract dat de aanbestedende overheid kan lichten.

³⁹ In het bijzonder zal worden bekeken of het opportuun is een waarborg te verlenen van 48% van de waarde van het project zoals voorzien in de modeldocumenten. Dit om de 'bancability' en financieringskost te optimaliseren.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

31 juli 2011

Projecten Kortrijk en Hasselt (aankoopprocedure):

De stad zal instaan voor de opvolging der werken. Toerisme Vlaanderen kan een vertegenwoordiger afvaardigen naar alle werfvergaderingen. Bovendien zal de voortgang der werken op regelmatige tijdstippen worden besproken in de schoot van de stuurgroep.
--

De stad Hasselt zal voorzien in een afdoende kosten- en kwaliteitscontrole van de werken, in voorkomend geval door het aanstellen van een externe cost controller. De cost controller zal worden aangestuurd door de stuurgroep.
--

31 juli 2012

Projecten Brugge, Oostende en Lier (DBF-procedure):

Toerisme Vlaanderen heeft een externe dienstverlener aangesteld die zal instaan voor de kosten- en kwaliteitscontrole van de werken. Toerisme Vlaanderen zal een vertegenwoordiger afvaardigen naar alle werfvergaderingen.

Projecten Brussel en Diest:

Toerisme Vlaanderen overweegt een externe dienstverlener aan te stellen die zal instaan voor de kosten- en kwaliteitscontrole van de werken.
--

31 juli 2013

Projecten Brugge, Oostende en Lier (DBF-procedure):

Toerisme Vlaanderen heeft een externe dienstverlener aangesteld die zal instaan voor de kosten- en kwaliteitscontrole van de werken. Toerisme Vlaanderen zal een vertegenwoordiger afvaardigen naar alle werfvergaderingen.

Project Brasschaat: projectopvolging door gemeente en Toerisme Vlaanderen. Toerisme Vlaanderen zetelt in werkgroep en stuurgroep.

Project Hasselt en Kortrijk: projectopvolging door stad. Toerisme Vlaanderen zetelt in werkgroep en stuurgroep.

14 juli 2014

<i>Aan de dagelijkse projectopvolging en monitoring is niets gewijzigd.</i>
--

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal ⁴⁰ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikb aarheids vergoedi ng op kruissnel heid	Looptijd beschikbaa rheidsverg oeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvest eerd bedrag)	naam overheid(sins telling)
Geclosed			Alternatieve financiering:			
Oostende € 7,5	nvt	nvt	2013 - € 6,75	nvt	nvt	nvt
Hasselt € 6	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Kortrijk € 4,4	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Brugge € 5,2	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Lier € 2,9	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Brasschaat € 6,15 ⁴¹	€ 0,553	25	nvt	nvt	nvt	nvt
Niet geclosed			Directe investering			
Brussel € 2,8 ⁴²	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Diest € 5,0	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
TOTAAL 39,95						

⁴⁰ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en incl. BTW

⁴¹ Omvat studie- en ontwerpkosten, bouwkost en financieringskosten. De onderhoudskosten zijn niet inbegrepen.

⁴² Omvat de ontwerp- en bouwkost ter uitbreiding en renovatie van de bestaande jeugdherberg. Onteigeningskosten niet inbegrepen.

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in 1.000 euro)	2015 (in 1.000 euro)	2016 (in 1.000 euro)	2017 (in 1.000 euro)	2018 (in 1.000 euro)	2019 (in 1.000 euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheids- vergoeding
geclosed								
Uitgave Oostende ¹²	DBO/1DG-C-5-Y/IS	nvt	€ 752	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Uitgave Hasselt	DBO/1DG-C-5-Y/IS	nvt	€ 2.445	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Uitgave Kortrijk	DBO/1DG-C-5-Y/IS	nvt	€ 4.225	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Uitgave Brugge ⁴³	DBO/1DG-C-5-Y/IS	nvt	€ 4.644	nvt	€ 516	nvt	nvt	nvt
Uitgave Lier	DBO/1DG-C-5-Y/IS	nvt	€ 2.636	nvt	€ 292	nvt	nvt	nvt
Beschikbaarheid vergoeding Brasschaat ⁴⁴	DBO/1DG-C-5-Y/IS	nvt	€ 553	€ 553	€ 553	€ 553	€ 553	€ 553
Niet geclosed								
Uitgave Brussel ¹⁴	DBO/1DG-C-5-Y/IS	€ 200	€ 1.200	€ 1.000	€ 394	nvt	nvt	nvt
TOTAAL		€ 200	€ 16.455	€ 1.553	€ 1.755	€ 553	€ 553	€ 553

Hasselt en Kortrijk zijn vastgelegd in 2010 en betaling is voorzien in 2015.
 Brugge en Oostende zijn vastgelegd in 2011 en betaling is voorzien vanaf 2013.
 Lier werd vastgelegd in 2013 en betaling is voorzien in 2015.

⁴³ Betreft een éénmalige betaling (behoudens saldo van 10% dat vereffend wordt twee jaar na voorlopige oplevering) en geen recurrente beschikbaarheidsvergoeding.

⁴⁴ Betreft de maximum voorziene beschikbaarheidsvergoeding op jaarbasis.

¹⁴ Betreft een directe investering, wordt betaald à rato van de vorderingsstaten

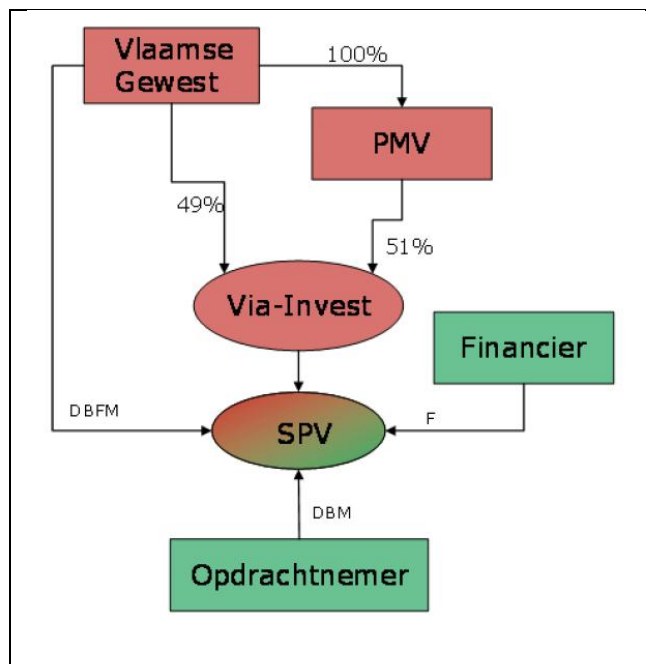
6a. Samenvattende projectfiche: VIA-Invest Vlaanderen (Missing links) I

Structuur: Inhaalbeweging betreffende openbare werken via '(hybride) participatieve DBFM-vennootschap(pen)'

Om naast de klassieke investeringen in de wegensector een aantal investeringsnaden 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 is 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.

In functie van het wegwerken van missing links in het Vlaamse wegeninfrastructuur zijn of worden voor de verschillende projecten aparte DBFM-projectvennootschappen opgericht waar de 'nv Via-invest', samen met private investeerder(s), in participeert. Met die vennootschappen wordt telkens een op internationale modellen geïnspireerd DBFM contract gesloten. Ter zake werd ook een standaardcontract ontwikkeld.

Afhankelijk van het investeringsbedrag van het betreffende project zal via de vennootschap worden gewerkt met een DBFM of voor projecten rond de 100 miljoen met een DBM+ F contract.



Bij de DBFM werkwijze wordt één procedure gevoerd die leidt tot het afsluiten van een DBFM-contract tussen het Vlaams Gewest en de SPV. De DBM + F werkwijze leidt enerzijds tot de procedure voor de nodige financiering (F) voor de uitvoering van een DBFM-contract dat wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de SPV, en anderzijds tot de procedure voor het DBM-luik die resulteert in een DBM-contract dat wordt afgesloten tussen de SPV en de private aannemer.

Hoewel de hybride , participatieve, structurering van het project – en zeker de DBM+ F

aanpak- afwijkt van een klassiek DBFM-project, zijn, zoals gezegd, de DBFM-overeenkomsten gebaseerd op internationale standaarden.

Financiële informatie

Totaal investeringsbedrag (publiek en privaat): €570.427.228 (excl. Extra studiekosten AWV in voorbereidend traject, kosten verplaatsing leidingen, kosten archeologie en kosten onteigeningen). Totale beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid: €165.000.000

Project	(geraamde) bouwkost excl. Intercaliare interesten	(geraamde) beschikbaarheidsvergoeding
Noordelijke wegonstluiting luchthaven Zaventem: (DBM+F)	€ 53,8 miljoen (incl. BTW)	€5,62 miljoen per jaar (30 jaar)
Kempense Noord-Zuidverbinding: (DBM + F)	€ 190,04 miljoen (incl. btw)	€18,9 miljoen (incl. btw) per jaar (30 jaar)
R4-Zuid te Gent: (DBM + F)	€ 84,42 miljoen (incl. btw)	€8,29 miljoen (incl. btw) per jaar (30 jaar)
A11 – Brugge: (DBFM)	€ 539,4 miljoen (incl. btw)	€53,27 miljoen (incl. btw) per jaar (30 jaar)
Noord-Zuidverbinding Houthalen-Helchteren: (DBFM)	€ 505,02 miljoen (incl. btw)	€57,95 miljoen (incl. btw) per jaar (30 jaar)
Ronse: (DBFM)	€197,35 miljoen (incl. btw)	€19,6 miljoen (incl. btw) per jaar (30 jaar)

Stand van zaken

- Noordelijke wegonstluiting van de luchthaven van Zaventem: gerealiseerd
- Kempense Noord-Zuidverbinding: gerealiseerd
- R4-Zuid te Gent: gerealiseerd
- A11 – Brugge: Het consortium Via Brugge bestaande uit de ondernemingen Jan De Nul/Van Laere/Aswebo/Aclagro/Franki Construct en DG Infra+ is op 21 december 2012 aangeduid als voorkeursbieder. De Stedenbouwkundige vergunning is ingediend op 08 mei 2013 en werd afgeleverd op 25 oktober 2013. De werken werden opgestart op 22 maart 2014 en verlopen volgens planning.
- Noord-Zuidverbinding Houthalen-Helchteren: Op 29 maart 2013 heeft de Raad van State het Plan-MER en GRUP vernietigd. Het nieuwe Plan-MER is intussen opnieuw opgestart en wordt in het najaar van 2013 ingediend. Rekening houdend met dit arrest werd in het najaar van 2013 het herwerkte plan-MER goedgekeurd. Een nieuw GRUP werd op 4 april 2014 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld. Het openbaar onderzoek loopt van 16 juni 2014 tot 14 augustus 2014.
- Ronse: Plan-MER goedgekeurd op 11 juni 2013. Het GRUP werd definitief vastgesteld op 4 juli 2014. Op 8 juli 2014 heeft de dienst MER een beslissing genomen aangaande de richtlijnen voor de opmaak van het project-MER. Uiterlijk op 14 februari 2014 konden geïnteresseerde consortia zich kandidaat stellen om deze missing link te helpen realiseren. Eind juli 2014 heeft de Vlaamse Regering beslist om de 4 consortia te weerhouden.

Planning

- Noordelijke wegonstluiting van de luchthaven van Zaventem: infrastructuur beschikbaar sinds 25 februari 2012. Onderhoudsfase lopende voor 30 jaar.
- Kempense Noord-Zuidverbinding: start der werken op 5 december 2011, infrastructuur beschikbaar april 2014 (deelproject 1, Geel-West) en juni 2014 (deelproject 2, Geel-Kasterlee).
- R4-Zuid te Gent: infrastructuur deelproject 1 beschikbaar sinds maart 2014, deelproject 2 beschikbaar oktober 2014.

- A11 – Brugge: Financial Close begin 2014. werken opgestart op 22 maart 2014, infrastructuur beschikbaar eind 2017.
- Noord-Zuidverbinding Houthalen-Helchteren: afhankelijk van het verdere verloop van de voorbereidende procedures is de start der werken einde 2017, infrastructuur beschikbaar in 2020.

Ronse: Project-MER wordt gefinaliseerd in het najaar van 2014; gunningsprocedure wordt verdergezet vanaf najaar 2014; start der werken als alle procedures vlot verlopen vanaf eind 2016, infrastructuur beschikbaar eind 2019

PROJECTFICHE

Nr: 6a

Naam project: PPS missing links (VIA-Invest)

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare Werken

Bevoegde minister: *Ben Weyts*

Entiteit: MOW – Agentschap Wegen en Verkeer

Projectleiding: Via-Invest

Participatie door Vlaamse Overheid? JA

Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) en Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Gerelateerde projecten:

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

Datum opmaak projectfiche: 30/04/2009

Datum bijwerking projectfiche: 04/08/2014

Versie projectfiche: 5

Auteur projectfiche:

Coördinatie: Anne-Severine Poupeleer, planning.coordinatie@mow.vlaanderen.be, T: 02 553 79 21

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem: *Jelle Vercauteren / Paul Bossuyt*, jelle.vercauteren@mow.vlaanderen.be, T: 016 66 57 96
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 050 / 24 80 81
6. de rondweg N60 te Ronse: *Thomas Maes*, thomas.maes@mow.vlaanderen.be, T: 09 276 26 12

Aanspreekpunt KC PPS: Kit Van Gestel

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)
--

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.

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 Participatie Maatschappij 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.

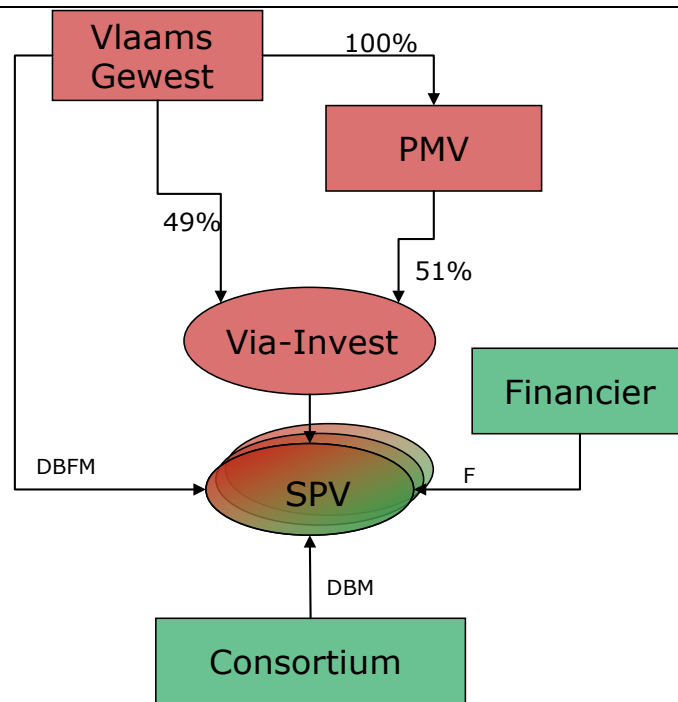
Op 7 juli 2006 werd het voorstel tot oprichting van Via-Invest goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Vervolgens werd Via-Invest op 12 oktober 2006 opgericht door PMV en het Vlaams Gewest. Het maatschappelijk kapitaal bij oprichting bedroeg 5 miljoen euro waarvan 51% werd ingebracht door PMV en 49% door het Vlaams Gewest.

Oorspronkelijk was voorzien dat in totaal ca. 25 miljoen euro zou worden ingebracht en dit in functie van de daadwerkelijke opstart van de diverse projecten. Maar omdat voor de uitvoering van deze noodzakelijke studies (Milieu-effectenrapportage (MER), gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), referentieontwerp, ...) de nodige capaciteit ontbrak en onvoldoende middelen beschikbaar waren op de reguliere begroting, werd beslist om een deel van de studiekosten ten laste te leggen van Via-Invest en diende het beginkapitaal van Via-Invest ten bedrage van 5 miljoen euro te worden opgetrokken. Op 3 mei 2007 werd het kapitaal verhoogd tot de oorspronkelijk voorziene 25 miljoen euro om in de eerste plaats een deel van deze studiekosten van de Via-Invest projecten te dragen. Daarnaast staat Via-Invest ook in voor de advieskosten die met het opzetten van zulke procedures gepaard gaan.

Ten gevolge van het ten laste nemen van deze studiekosten kon het oorspronkelijk geraamde bedrag van 25 miljoen euro niet meer volstaan om alle gewenste studies en investeringen in de SPV's (eigen vermogen en quasi-eigen vermogen) te kunnen doen. Een tweede kapitaalsverhoging ten bedrage van 18 miljoen euro werd goedgekeurd door het Vlaamse Parlement op 19 december 2007 en bekrachtigd door de Vlaamse Regering op 18 juli 2008 (cfr. Nota VR 2008 1807 DOC. 0899). Op 20 mei 2011 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een derde kapitaalsverhoging ten belope van 40 miljoen euro. Dit brengt het totale maatschappelijke kapitaal van Via-Invest op dit ogenblik op 83 miljoen euro.

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.

Concreet zal per project een projectvennootschap (SPV) worden opgericht waarin Via-Invest participeert. Het onderstaande schema geeft een overzicht van de structuur.



Onder punt 3 volgt een meer gedetailleerde weergave van de verschillende projecten.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

Voor grote projecten (groter dan 100 miljoen euro bouwkost) zal het DBFM-contract geïntegreerd worden aanbesteed en zal Via-Invest in principe minderheidsaandeelhouder zijn in een SPV opgericht door private partijen.

Voor kleine/middelgrote projecten (kleiner dan 100 miljoen euro bouwkost) zal het luik DBM (ontwerp, werken en onderhoud) en het luik F (financiering) afzonderlijk doch parallel worden aanbesteed (in wat volgt DBM+F werkwijze genoemd). Daarbij zal de SPV worden opgericht door Via-Invest die doorgaans over een minderheid van de aandelen zal beschikken naast de financier.

Bij de DBFM werkwijze wordt één procedure gevoerd die leidt tot het afsluiten van een DBFM-contract tussen het Vlaams Gewest en een private SPV. Bij de DBM+F werkwijze leidt enerzijds de procedure voor het DBM luik tot een DBM-contract dat wordt afgesloten tussen de SPV en een Aannemer en anderzijds de procedure voor de financiering (F) tot een DBFM-contract dat wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest en een private SPV.

In alle gevallen sluit het Vlaams Gewest een DBFM-overeenkomst af met de SPV via dewelke het bouw- en beschikbaarheidsrisico wordt overgedragen aan de SPV. Private investeerders zullen meerderheidsaandeelhouder 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 voor zowel grote als kleine projecten identiek.

Voor de meeste projecten (bouwkost < 100 miljoen euro) heeft Via-Invest overwogen om de financiering los te koppelen van het uitvoeringsgedeelte (DBM+F formule). Voor sommige projecten kan de financiering immers een drempel vormen voor de deelname van bepaalde ondernemingen. Die drempel kan verkleind worden door de financiering afzonderlijk aan te trekken waardoor een grotere mededinging gecreëerd wordt.

Via-Invest kan gezien worden als een investeringsmaatschappij:

- Enerzijds zal ze fungeren als holdingmaatschappij voor de SPV's waarin ze zelf minderheidsaandeelhouder is;
- Anderzijds zal ze risicokapitaal verschaffen (eigen vermogen en quasi-eigen vermogen) aan SPV's waarin zij minderheidsaandeelhouder is (maximaal 49%).

Via-Invest zal dus participaties nemen in en achtergestelde leningen verschaffen aan SPV's en dit voor eigen rekening en op eigen risico. Ze kan in principe daartoe ook in eigen naam en voor eigen rekening schulden aangaan.

Via-Invest ontvangt geen beheers- of managementvergoeding van het Vlaams Gewest. Wel kan Via-Invest met een SPV een managementovereenkomst sluiten teneinde in opdracht van de SPV het contractmanagement waar te nemen en de administratieve verplichtingen te vervullen. Hiervoor ontvangt ze dan een managementvergoeding (zowel tijdens de bouw- als onderhoudsfase).

De inkomsten van Via-Invest zijn dus in hoofdzaak afkomstig uit de participaties die ze neemt in de verschillende projectvennootschappen (SPV's). De inkomsten zullen bestaan uit dividenden op aandelen, interesten op achtergestelde leningen of meerwaarden indien Via-Invest haar participaties in de SPV's verkoopt en vergoedingen van de SPV's voor de managementdiensten die aan de SPV's geleverd worden.

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.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Algemeen:

In de onderstaande dossiers werd in elke fase van agendering op de VR, bijhorend een advies van IF gevraagd.

Tijdens de voorbereidende vergaderingen voorafgaand aan en tijdens de onderhandelingsprocedures werd telkens overleg gepleegd met het Kenniscentrum PPS.

De fiscale aspecten worden in het kader van Via-Invest behandeld door PMV. AWV waakt over de technisch-operationele aspecten van de PPS-projecten.

In de mate van het mogelijke werd telkens rekening gehouden met de verschillende adviezen bij de uitwerking van de projecten.

1. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem

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.

Dit project was bijzonder in die zin dat de opdracht voor de werken gegund werd samen met de werken voor het Diabolo-project van Infrabel. Aangezien beide projecten in dezelfde omgeving worden aangelegd en de projectzones elkaar deels overlappen, werd beslist dat beide projecten tegelijkertijd moesten gerealiseerd worden. Een gesplitste uitvoering in twee afzonderlijke fases zou voor dubbele en lange wegverkeersproblemen in de interfacezone (Luchthavenlaan, autoweg E 19, Haachtsesteenweg/Bataviastraat/Brucargo) zorgen. Daarom werden de werken en het onderhoud van het wegenproject samen met de werken van het spoorproject als één opdracht in de markt geplaatst. Infrabel nam hierbij de rol van leidend ingenieur als gemandateerde van het Vlaams Gewest. Weliswaar werd het deel wegontsluiting volledig voorbereid en onderhandeld door Via-Invest.

De financiering van het wegenproject en van het spoorwegproject werd afgesplitst van de procedure voor de werken. Infrabel schreef een opdracht uit voor de financiering van het spoorwegproject dat leidde tot de oprichting van de projectvennootschap Northern Diabolo. Via-Invest schreef eveneens een opdracht uit voor de financiering van het wegenproject dat leidde tot de oprichting van de projectvennootschap Via-Zaventem, die op 12 oktober 2007 een DBFM-contract afsloot met het Vlaams Gewest.

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 wegenproject werd gegund aan Fortis Bank

Dit project is, wat de bouwkosten betreft, het kleinste Via-Invest project. De kostprijs voor het ontwerp en de bouw van de wegenwerken bedraagt 53,8 miljoen euro (incl. BTW). De werken gingen effectief van start op 29 oktober 2007 en de infrastructuur was beschikbaar op 25 februari 2012. Het Beschikbaarheidscertificaat werd ook op 25/02/2012 door het Vlaamse Gewest uitgereikt.

De uiteindelijke globale ontwerp-, bouw- en financieringskost (incl. projectmarge) na de bouwphase van het project bedroeg 58,4 miljoen euro (incl. BTW). Dit is 0,1% minder dan het bij gunning voorziene budget.

Inmiddels is de aansluitende gebruiksfase reeds anderhalf jaar lopende. De beschikbaarheidsvergoedingen worden rechtstreeks door Brussels Airport Company betaald tot een saldo ten belope van 6,65 miljoen euro inclusief BTW. Vanaf medio 2013 worden de resterende beschikbaarheidsvergoedingen door het Vlaamse Gewest vergoed. Sinds 2013 wordt het nodige bedrag van 3,51 miljoen euro inmiddels jaarlijks vastgelegd op begrotingsartikel 3MH217, op basis van een geactualiseerde raming na een jaarlijkse evaluatie van het voorafgaande jaar.

De bruto beschikbaarheidsvergoeding op jaarbasis bedraagt gemiddeld 5,62 miljoen euro (incl. btw). De beschikbaarheidsvergoeding dient gedurende 30 jaar betaald te worden. Op deze beschikbaarheidsvergoeding worden kortingen toegepast in functie van de beschikbaarheid en de geleverde prestaties. De beschikbaarheidsvergoeding zal nog worden geïndexeerd overeenkomstig de indexeringsformule zoals opgenomen in de DBFM-overeenkomst. (zie ook onder punt 7).

Via-Zaventem werd opgericht door Via-Invest (49%) en Fortis Bank (51%) die samen 4,5 miljoen euro inbrengen (via aandelenkapitaal en achtergestelde lening). Daarnaast stelt Fortis Bank kredietfaciliteiten ter beschikking voor een totaal bedrag van 64,3 miljoen euro.

In het kader van dit project werd ook een fiscale “ruling” aangevraagd om zekerheid te verwerven over de boekhoudkundige en fiscale behandeling (zowel op niveau BTW als vennootschapsbelasting) en de impact hiervan op de brutobeschikbaarheidsvergoeding. Eind april 2008 werd hierover een definitieve beslissing genomen door de Dienst Voorafgaande Beslissingen in Fiscale Zaken (DVB).

Het operationeel beheer van de projectvennootschap Via-Zaventem gebeurt door Via-Invest. In praktijk betekent dit dat enerzijds het financieel beheer en contractmanagement door PMV gebeurt en anderzijds de technische opvolging door AWW. Hiervoor werden dienstenovereenkomsten afgesloten tussen Via-Zaventem, Via-Invest, 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.”

2. Kempense Noord-Zuidverbinding

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.

De tracékeuze voor Geel-Kasterlee werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 10 juli 2008.

De project-MER betreffende het deelproject Geel-West werd goedgekeurd op 14 februari 2008. De project-MER voor het deelproject Geel-Kasterlee werd goedgekeurd op 23 juni 2008.

De start- en projectnota van de PAC voor het deelproject Geel-West werd conform verklaard. Voor het deelproject Geel-Kasterlee werd de startnota op 9 mei 2008 conform verklaard. De projectnota voor zowel de N19g als voor de huidige N19 werden begin november 2008 op de PAC gebracht. Voor de N19 dienen de gemeenten de module 2 ‘Aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg’ af te sluiten. Volgend op een beslissing van de Vlaamse Regering diende er een afzonderlijke projectnota opgemaakt te worden voor de bestaande N19 tegen mei 2009.

Het GRUP voor Geel-West werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering in april 2009. Ditzelfde GRUP werd door de Raad van State in april 2011 vernietigd. Op 24 juni 2011 beslist de Vlaamse Regering het aangepaste GRUP opnieuw definitief vast te stellen. Ook dit GRUP is voorwerp van beroep waarover nog geen uitspraak gekend is. De DBM-procedure voor de Kempense noord-zuidverbinding werd op 11 maart 2008 aangekondigd. Het project kon rekenen op een gezonde belangstelling van de markt en op 6 mei 2008 werden 6 degelijke kandidaatstellingen ontvangen. Na grondig onderzoek werden alle kandidaten geselecteerd om deel te nemen aan het verdere verloop van de gunningsprocedure.

Het bestek werd uitgestuurd op 5 augustus 2008, 26 dagen na goedkeuring van het tracé door de Vlaamse Regering. Na een plenair en individueel toelichtingsmoment, en waarbij de kandidaten schriftelijke vragen konden stellen tot eind september, moesten de kandidaten een eerste offerte indienen tegen uiterlijk 31 oktober 2008. Hierbij kreeg elk van de kandidaten midden november de gelegenheid om zijn eerste offerte toe te lichten. Een uitgebreid beoordelingsverslag van de eerste offerte werd op 16 december 2008 overgemaakt aan de 6 kandidaten. Op 6 januari 2009 werd gestart met de 2de offertefase met de 3 weerhouden kandidaten. Na een aantal bilaterale besprekingen werden de tweede offertes van deze kandidaten ingediend op 3 juli 2009. Na de beoordeling van deze tweede offerte en de verdere onderhandelingen naar BAFO toe, is het beoordelingsverslag (van de BAFO's die in maart werden ingediend) in maart 2010 goedgekeurd door de RvB van Via-Invest. Op basis van het ontwerp van de voorkeursbieder is medio juli 2010 een bouwvergunning aangevraagd. Voor het project NZK werd Via-Kempen (bestaande uit Jan De Nul, Aswebo en Kumpen) als voorkeursaannemer aangeduid. De gunning van het DBM-contract vond plaats in mei 2011 en dit onder bepaalde voorwaarden. Concreet werd er een voorcontract afgesloten voor de start van de voorbereidende werken op 2 augustus 2011 en een DBM-contract met 2 opschortende voorwaarden, met name het verkrijgen van een bouwvergunning en het bekomen van de Financial Close. Beide voorwaarden zijn voldaan waardoor het effectieve aanvangsbevel voor het project kon gegeven worden, wat op 5 december 2011 gebeurde.

De procedure voor de financiering werd aangekondigd op 11 maart 2009. Er waren twee kandidaten voor deze procedure. Het was zeer belangrijk dat voor deze procedure rekening werd gehouden met de specifieke context sinds de financiële crisis. Daarom werd van bij aanvang voldoende flexibiliteit opengelaten om via toelichtingsmomenten en onderhandelingen tot een oplossing te komen die voor de banken in de huidige context aanvaardbaar is en voor het Vlaams Gewest tot de best mogelijke "value for money" oplossing leidt. In 2010 werd een volledige offerte gevraagd aan beide kandidaten op basis van de definitieve offerte van de voorkeursaannemer voor de werken.

Als voorkeursfinancier werd het consortium OptimumN49, bestaande uit DIF Infrastructure II BV, KBC bank, ING en Sumitomo Mitsui Banking Corporation SA weerhouden. Op 22 juli 2011 werd door de Vlaamse Regering een mandaat aan de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken gegeven om tot gunning van het DBFM-contract over te gaan. De gunning vond effectief plaats op 12 augustus 2011. Financial close werd bekomen op 19 oktober 2011.

De uitvoering van de werken wordt o.a. gecommuniceerd via een specifieke website: www.noordzuidkempen.be en nieuwsbrieven voor geabonneerden. Sinds 13 juli 2012 zijn de werken aan de Minderhinderkruispunten, die van start zijn gegaan in de zomer van 2011, afgerond. In totaal werden 10 belangrijke kruispunten aangepast. Deze werken waren nodig om de verwachte stijging van het verkeer te kunnen opvangen, dat door de grotere werken aan het op- en afrittencomplex van Geel-West o.a. via Geel-Oost zal omrijden.

De werkzaamheden aan de 2 deelprojecten, Geel West en Kasterlee – Geel, werden aangevat op 5 december 2011. Deelproject Kasterlee – Geel kon pas worden opengesteld als het volledige deelproject is was afgewerkt. Dit gebeurde op maandag 24 februari 2014. 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.

3. R4-Zuid te Gent

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.

Het project betreft de realisatie van de voltooiing en de omvorming tot primaire weg II van het zuidelijke deel van de R4 in Gent en Merelbeke. Daarnaast worden binnen de opdracht een aantal ingrepen voorzien op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-zuid, met inbegrip van fietspaden.

De uitgebreide startnota is voorgelegd aan de PAC op 18 februari 2008 en werd conform verklaard. De projectnota is op 16 maart 2009 op de PAC voorgelegd en goedgekeurd.

De project-MER is conform verklaard op 2 juni 2009. Het tracé ligt volledig binnen de reservatiestrook op het gewestplan. Er zijn planologisch geen initiatieven nodig om de verschillende deelprojecten vergunbaar te maken.

Een vooraankondiging werd gepubliceerd op 24 december 2008. De aankondiging samen met de selectieleidraad werden gepubliceerd op 28 januari 2009. Op 18 maart 2009 werden 5 kandidaatstellingen ontvangen. Het selectieverslag en het Bestek worden in mei 2009 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Vervolgens werd het Bestek in juni 2009 overgemaakt aan de geselecteerde kandidaten. Van september tot december 2009 werden de onderhandelingen met de kandidaten gevoerd. In juni 2010 werden BAFO-onderhandelingen opgestart. Op basis van de Bafo offertes, die op 28 januari 2011 werden ontvangen, werd op 11 april 2011 de THVR4-Gent (Antwerpse Bouwwerken – Besix – Heijmans Infra – Stadsbader) als voorkeursaannemer aangeduid.

De stedenbouwkundige vergunning op basis van het referentie-ontwerp is afgeleverd voor de verschillende onderdelen op 2 augustus 2010 en op 27 juli 2010. Op basis van het ontwerp van de voorkeursaannemer werd een nieuwe stedenbouwkundige vergunning aangevraagd omdat er nog optimalisaties door de aannemer werden aangebracht aan het ontwerp waarmee de stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd. De bijkomende vergunningen werden afgeleverd op 26 september 2011 en 5 oktober 2011. De milieuvergunning voor de werken op het sintelstort werd afgeleverd op 18 november 2011.

Op 4 februari 2010 werd de aankondiging voor de financiering gepubliceerd in het publicatieblad van de EU. In juni 2010 werden twee consortia voor deze financieringsovereenkomst geselecteerd. In juli 2010 werd het bestek voor de financiering overgemaakt aan beide kandidaten. De onderhandelingen met de financiers werden opgestart. Op 7 oktober 2011 werd de BAFO ingediend. Als meest voordelige financier werd de combinatie Bindender4 “Belfius – Fortis Bank – Dginfra+” weerhouden.

De gunning werd verleend op 20 januari 2012. De SPV “Via R4-Gent NV” is opgericht op 6 februari 2012, de Contract Close vond plaats op 7 februari 2012. De startdatum van de werken was 1 maart 2012.

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.

De uitvoering van de werken werd o.a. gecommuniceerd via een specifieke website: www.r4verbindt.be en nieuwsbrieven voor geabonneerden.

4. A11 – Brugge

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.

De plan-MER werd afgerond. De project-MER werd ter goedkeuring ingediend bij de dienst MER op 27 april 2009 en werd officieel goedgekeurd op 29 april 2009. Het project A11 valt binnen 2 verschillende GRUPs: het GRUP Zeehaven en het GRUP Stedelijk Gebied Brugge. Op 5 september 2008 werd de principiële goedkeuring gegeven aan het RUP Zeehavengebied en A11. Na het openbaar onderzoek, dat liep van 6 oktober 2008 tot en met 4 december 2008, werd het GRUP principieel vastgelegd op 30 april 2009. De definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering dateert van 6 mei 2009.

Dit project wordt als een geïntegreerd DBFM (Design, Build, Finance and Maintain)-project in de markt geplaatst. Een vooraankondiging werd gepubliceerd op 22 december 2009. De aankondiging samen met de selectieleidraad werden gepubliceerd op 8 april 2010 (de publicatie van de aankondiging in het Publicatieblad van de Europese Unie (<http://ted.europa.eu>)).

Op 19 mei 2010 werden de kandidaatstellingen ontvangen. De Vlaamse Regering hechtte op 17 december 2010 haar goedkeuring aan het selectieverslag voor het project A11 en liet 5 deelnemers toe tot de gunningsfase. Op 24 januari 2011 werd het bestek aan de weerhouden deelnemers overgemaakt.

Vier deelnemers zijn na beoordeling van de 1^{ste} offertefase toegelaten tot de tweede offertefase. Het bestek voor de tweede offertefase werd in januari 2012 aan de 4 deelnemers overgemaakt. Na bilaterale besprekingen werd door de 4 deelnemers een tweede offerte (Technisch deel) ingediend. De beoordeling hiervan loopt nu.

Op 31 oktober 2012 werd het Financieel deel van de tweede offerte ingediend.

Het consortium Via Brugge bestaande uit de ondernemingen Jan De Nul/

Van Laere/Aswebo/Aclagro/Franki Construct en DG Infra+ is op 21 december 2012 aangeduid als voorkeursbieder.

De Stedenbouwkundige vergunning is ingediend op 08 mei 2013 en werd afgeleverd op 25 oktober 2013.

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.

5. Noord-Zuidverbinding Houthalen-Helchteren

Het project Noord-Zuidverbinding Limburg betreft de aanleg van het omleidingstracé ten westen van de dorpskernen van de gemeente Houthalen-Helchteren zoals dit werd goedgekeurd op 3 oktober 2008. Dit omvat o.a. de aanleg van een primaire I weg met 2 uitwisselingspunten en een conflictvrije aansluiting op de snelweg E314 en de huidige N74. In het kader van dit project dienen tevens tal van milieumilderende maatregelen te worden voorzien.

De ter inzage legging in het kader van de plan-MER werd afgesloten begin februari 2008. De plan-MER werd goedgekeurd in september 2008. Op 3 oktober 2008 werd de keuze gemaakt voor het omleidingstracé. Het kennisgevingsdossier van het project-MER lag publiek ter inzage tot 24 oktober 2010. Op 22 maart 2011 is de richtlijnvergadering doorgegaan. De richtlijnen van het project-MER werden op 28 juli 2011 aan AWV overgemaakt.

Het GRUP werd principieel vastgesteld op 5 februari 2010 en definitief vastgesteld op 4 maart 2010. Tegen dit GRUP werd een procedure voor de Raad van State aangespannen. Op 29/11/2011 sprak deze een schorsing van het GRUP en plan-MER uit. In deze procedure trad Via-Invest op als tussenkomen partij en verdedigt mee de belangen van het Vlaams Gewest.

Op 29 maart 2013 heeft de RvS het Plan-MER en GRUP vernietigd.

Rekening houdend met dit arrest werd in het najaar van 2013 het herwerkte plan-MER goedgekeurd. Een nieuw GRUP werd op 4 april 2014 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld. Het openbaar onderzoek loopt van 16 juni 2014 tot 14 augustus 2014.

Dit project wordt als een geïntegreerd DBFM (Design, Build, Finance and Maintain)-project in de markt geplaatst. Een vooraankondiging werd gepubliceerd op 29 september 2009. De aankondiging samen met de selectieleidraad werden gepubliceerd op 8 april 2010. Parallel met de lopende procedures werd in 2010 het referentieontwerp afgerond. Op 19 mei 2010 werden de kandidaatstellingen ontvangen.

De Vlaamse Regering hechtte op 17 december 2010 haar goedkeuring aan het selectieverslag voor het project NZL en liet vijf deelnemers toe tot de gunningsfase. Op 24 januari werd het bestek aan de weerhouden deelnemers overgemaakt en op 19 augustus 2011 hebben alle deelnemers een eerste offerte ingediend. Momenteel loopt de beoordeling van de eerste offertes, ingediend door 5 deelnemers.

6. N60 Ronse

Het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum is een zware belasting voor de verkeersleefbaarheid. Bovendien is de gebrekkige ontsluiting van de regio een van de zwakke schakels in de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen. Dankzij de aanleg van de N60-rondweg ten westen van het stadscentrum dient hier een oplossing aan geboden te worden.

Via-Invest zal de vervollediging van de N60-rondweg in Ronse als primaire weg I realiseren. Na de workshops met de adviesverlenende instanties eind 2010, vonden in 2011 en 2012 de ontwerp tekstbesprekingen van het plan-MER N60 plaats. De plan-MER is goedgekeurd op 11 juni 2013. Het GRUP werd definitief vastgesteld op 4 juli 2014. Op 8 juli 2014 heeft de dienst MER een beslissing genomen aangaande de richtlijnen voor de opmaak van het project-MER. Uiterlijk op 14 februari 2014 konden geïnteresseerde consortia zich kandidaat stellen om deze missing link te helpen realiseren. Eind juli 2014 heeft de Vlaamse Regering beslist om de 4 consortia te weerhouden.

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

1. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (zie ook punt 3.1)

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. Kempense Noord-Zuidverbinding (zie ook punt 3.2)

Op 25 februari 2011 verkreeg het Agentschap Wegen en Verkeer de bouwvergunning voor dit project. Hierop zijn echter drie dossiers bij de Raad voor Vergunningsbetwisting ingediend. Het vonnis wordt nog steeds afgewacht.

In mei 2011 vond de gunning van het DBM-contact plaats. Op 12 augustus 2011 werd het F-contract gegund. Contract close werd gehouden op 17 juni 2011 en Financial close op 19 oktober 2011.

De voorbereidende werken op het terrein zijn gestart op 2 augustus 2011. De feitelijke werken van het project zijn gestart op 5 december 2011. Alle Minder Hinder kruispunten zijn afgewerkt tegen 13 juli 2012.

In de loop van augustus 2012 gingen de grotere werken aan het op- en afrittencomplex van Geel-West van start.

Op 5 juni 2014 werd het project volledig afgewerkt en opengesteld voor alle verkeer.

3. R4- Zuid Gent (zie ook punt 3.3)

De werken zijn gestart op 1 maart 2012.

Op 30 april 2014 werd het deelproject ‘Zwijnaarde – Merelbeke’ als laatste van de 15 werfzones opengesteld voor het verkeer.

4. A11 - Brugge (zie ook punt 3.4)

Op 10 juli 2012 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. Voor de A11 werd door het aankoopcomité (AC) een bedrag van 23 miljoen euro geraamd.

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. Landbouwers die hun grond vrijwillig verkopen zullen een extra vergoeding krijgen. Er is een ruilverkaveling in verschillende fasen opgestart. Zo wordt de impact van het project voor de landbouwsector zoveel mogelijk beperkt.

Er werd een eerste spadesteek gegeven op 22 maart 2014.

Sindsdien zijn de voorbereidende werken opgestart. Van enkele kunstwerken werd het funderingsbeton reeds gestort.

Op heden loopt alles volgens planning.

5. Noord-Zuid verbinding Houthalen-Helchteren (zie ook punt 3.5)

Op 29 maart 2013 heeft de RvS het Plan-MER en GRUP vernietigd. Rekening houdend met dit arrest werd in het najaar van 2013 het herwerkte plan-MER goedgekeurd.

Een nieuw GRUP werd op 4 april 2014 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld. Het openbaar onderzoek loopt van 16 juni 2014 tot 14 augustus 2014.

Onteigeningscontouren ter bepaling van de budgetraming werden opgemaakt op basis van de GRUP contouren, basisvisie landschappelijke inpassing, ecologische inpassing en plaatselijke perceelstructuur. De definitieve afbakening is overgemaakt het aankoopcomité & fasering is afgestemd (KMO & woningen krijgen prioriteit). Het betreft 700 dossiers. De raming hiervoor is afgerond. Specifieke aankopen in der minne worden voorbereid met het oog op het in stand houden van de economische bedrijvigheid in de zone. Sommige van deze aankopen zijn intussen ook afgerond.

De DBFM-procedure is opgestart waarbij op 19 augustus 2011 de eerste offerte van 5 consortia werd ontvangen. De beoordeling is lopende. De overgang van eerste naar tweede fase in de offerte is afhankelijk van goedkeuring van de project-MER (die momenteel nog niet ingediend is wegens de vernietiging door de Raad van State van de GRUP). De geschatte bouwtijd is ongeveer 3 jaar.

6. N60 – rondweg te Ronse (zie ook punt 3.6)

Voor dit project is een plan-MER goedgekeurd en een GRUP definitief vastgesteld (op 4 juli 2014). Het project-MER wordt gefinaliseerd in het najaar van 2014. De gunningsprocedure wordt verdergezet vanaf najaar 2014 met de uitvraag van een volledige offerte. Start der werken als alle procedures vlot verlopen vanaf eind 2016, infrastructuur beschikbaar eind 2019.

7. Algemeen

Door de vooruitgang die geboekt is bij de uitvoering van het nodige studiewerk heeft men nu een beter zicht op de te verwachten bouwkosten. Deze blijken aanzienlijk hoger dan initieel geraamd. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de gestegen financieringskosten. Dit alles maakt dat de oorspronkelijk voorziene middelen in de meerjarenbegroting niet meer zullen volstaan (zie hiervoor punt 6).

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

1. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (zie ook 3.1)

Zoals aangegeven onder punt 3) werden de werken en het onderhoud van de noordelijke wegontsluiting van Zaventem samen met het Diabolo spoorproject als één opdracht in de markt geplaatst via een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Infrabel nam daarbij de rol op van leidend ingenieur op als gemandateerde van het Vlaams Gewest.

Via-Invest schreef een opdracht uit voor de financiering van het wegenisproject en koos daarvoor eveneens voor een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Beide procedures leidden tot de oprichting van de projectvennootschap Via-Zaventem, die op 12 oktober 2007 een DBFM-contract afsloot met het Vlaams Gewest.

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

2. Kempense Noord-Zuidverbinding (zie ook punt 3.2)

Op 11 maart 2008 werd de DBM-procedure van de Kempense Noord-Zuidverbinding aangekondigd. Hiervoor werd gebruik gemaakt van een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking.

Via-Invest vertegenwoordigt het Agentschap Wegen en Verkeer, de aanbestedende overheid, voor de gunning van de opdracht en zal ten aanzien van derden als lasthebber optreden.

Voor de Kempense Noord-Zuid is het consortium Via-Kempen als voorkeursbieder aangeduid. Het consortium Via-Kempen bestaat respectievelijk uit Jan De Nul, Aswebo en Kumpen. De gunning vond plaats in mei 2011. Contract close werd gehouden op 17 juni 2011.

Op 11 maart 2009 werd de onderhandelingsprocedure voor de financieringsprocedure voor de Kempense Noord-Zuid verbinding aangekondigd. Eveneens voor de financieringsprocedure van dit project zal het Vlaams Gewest als Aanbestedende Overheid optreden en zal Via-Invest optreden als lasthebber van deze Aanbestedende Overheid.

De Vlaamse Regering gaf op 7 maart 2008 haar goedkeuring om Via-Invest te mandateren als lasthebber voor het coördineren en in de markt plaatsen van de diverse overheidsopdrachten die met de Via-Invest projecten gepaard zullen gaan.

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.

3. R4- Zuid Gent (zie ook punt 3.3)

Net als voor de Kempense Noord-Zuid verbinding werd dit project (zowel voor de DBM als voor de F-procedure) via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking in de markt geplaatst. Via-Invest trad hierbij tijdens de gunningsprocedure als lasthebber op.

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+.

4. A11 Brugge (zie ook punt 3.4)

Dit project werd via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking in de markt geplaatst. Via-Invest treedt hierbij tijdens de gunningsprocedure op als lasthebber.

Het consortium Via Brugge bestaande uit de ondernemingen Jan De Nul/Van Laere/Aswebo/Aclagro/Franki Construct en DG Infra+ is op 21 december 2012 aangeduid als voorkeursbieder.

De Stedenbouwkundige vergunning is ingediend op 08 mei 2013.

Financial Close begin 2014. De werken *zijn gestart op 22 maart 2014*.

5. Noord-Zuid verbinding Limburg (zie ook punt 3.5)

Dit project werd via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking in de markt geplaatst. Via-Invest zal hierbij tijdens de gunningsprocedure als lasthebber optreden.

De beoordeling van deze eerste fase is lopende voor de 5 ingeschreven deelnemers.

6 N60 Ronse (zie ook punt 3.6)

Dit project werd via een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking in de markt geplaatst. Via-Invest zal hierbij tijdens de gunningsprocedure als lasthebber optreden.

In juli 2014 heeft de Vlaamse Regering het selectieverslag goedgekeurd waarbij 5 consortia worden

toegelaten tot de gunningsprocedure.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Bouwkost	
Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem:	53,8 miljoen euro (incl. BTW)
Kempense Noord-Zuid verbinding	190,04 miljoen euro (incl. BTW)
R4-Zuid Gent	84,42 miljoen euro (incl. BTW)
A11-Brugge	539,4 miljoen euro (incl. BTW)
Noord-Zuidverbinding Limburg	505,02 miljoen euro (incl. BTW)
N60 Ronse	197,35 miljoen euro (incl. BTW)
Financiële kosten(tussentijdse interesten*)	
Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem:	3,8 miljoen euro
Kempense Noord-Zuid verbinding	11,7 miljoen euro
R4-zuid Gent	4,8 miljoen euro
A11-Brugge	37,9 miljoen euro
Noord-Zuidverbinding Limburg	35,5 miljoen euro
N60 Ronse	11,1 miljoen euro
Studie en ontwerpkosten	
Noord-Zuidverbinding Limburg	
N60 Ronse	
Totaal (geraamd) investeringsbedrag (dd) *	miljoen euro (incl. BTW)
Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem:	58,4
Kempense Noord-Zuid verbinding	205,5
R4-zuid Gent	90,4
A11-Brugge	586,9
Noord-Zuidverbinding Limburg**	573,24
N60 Ronse**	210,7***
**: <i>aanname 5% studiekosten, 10% onvoorziene, inclusief prijsindexatie tot en met realisatieperiode, inclusief intercallaire interesten</i>	
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis) voor reeds toegewezen projecten	
Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem	1,584 miljoen euro (incl. BTW)
Kempense Noord-Zuid verbinding	2,74 miljoen euro (incl. BTW)
R4-zuid Gent	1,298 miljoen euro (incl. BTW)

- Algemeen :

De verschillende Via-Invest projecten worden gefinancierd door middel van eigen vermogen (aandelen), quasi-eigen vermogen (achtergestelde leningen) en grotendeels door vreemd vermogen (leningen). Via-Invest zal bij elke SPV een minderheidsparticipatie nemen (via aandelen en achtergestelde lening). De financier staat in voor de schuldfinanciering en institutionele investeerders kunnen ook participeren in de SPV.

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.

- Bouwkost:

De in onder hoofdstuk 6 geraamde bouwkosten houden geen rekening met de volgende kosten, tenzij reeds tot financial close werd overgegaan (Via-Zaventem, Noord Zuid Kempen en R4 en A11

Brugge)

- Onteigeningskosten
- Bijkomende investeringen voor eventuele milieumilderende maatregelen en nog uit te voeren onderzoeken (bv. milieuhygiënisch bodemonderzoeken)
- Eventueel bijkomende eisen die volgen uit de plan-MER en de project MER
- Eventueel bijkomende kosten voor de minder - hinder maatregelen
- Kosten van over te dragen risico's aan opdrachtnemer
- Kosten voor onderhoud van de infrastructuur (over een periode van bv. 30 jaar)
- Advieskosten voor juridische, financiële en technische ondersteuning van elke PPS-constructie

De realisatie van de inhaalbeweging betreft volgens de laatste ramingen (inclusief BTW):

- de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem: de kostprijs voor het ontwerp en de bouw van de wegenwerken bedraagt 53,8 miljoen euro (inclusief BTW)
- de Noord-Zuidverbinding Kempen: De bouwkost is 190,41 miljoen euro (inclusief BTW)
- de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 te Gent: De bouwkost bedraagt 84,4 miljoen euro (inclusief BTW)
- de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren: De bouwkost wordt op dit moment geraamd op 505,02 miljoen euro (inclusief BTW)
- de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge: De bouwkost bedraagt 539,4 miljoen euro (inclusief BTW)
- N60 – rondweg te Ronse:

De bouwkost wordt op dit moment geraamd op 197,35 miljoen euro (inclusief BTW). De stijging van de raming heeft verschillende oorzaken: ingevolge de bezwaarschriften die de burger en de adviesinstanties tijdens het openbaar onderzoek van het GRUP mochten geven, zijn de plannen op sommige plaatsen aangepast. Zo is de tunnel onder de Zandstraat iets naar het zuiden verschoven en zijn verschillende dwarsingen onder bestaande wegen constructief aan elkaar gekoppeld waardoor we langere U-bakconstructies krijgen. Ook de maatregelen tegen afschuiving op de Schavaarthelling werden in detail begroot na bijkomend geotechnisch onderzoek. Alles samen zorgt dit voor een stijging voor het deel kunstwerken.

K02	Tunnelcomplex Zandstraat
K04	Viaduct Schavaart
GEO3	Grondverbetering zone Schavaart
K05	U-bakcomplex Zonnestraat - Kapellestraat
K07	U-bakcomplex Engelselaan - Doorniksesteenweg

De EM-voorzieningen werden opgesplitst in een deel voor de kunstwerken en een deel voor wegenis. Bij het deel kunstwerken komt daardoor 5,2 miljoen euro bij. De totale raming van de EM-voorzieningen was tot nog toe geraamd als een percentage van de bouwkost. Door de verdere vordering van het referentieontwerp (na overleg met hulpdiensten, verkeerscentrum...) is er beter zicht op de gewenste installaties. De raming is daardoor toegenomen met 3,6 miljoen euro. Een meer gedetailleerde opmeting van het grondverzet zorgt voor een stijging van 1 miljoen euro. Het project-MER zal milderende maatregelen noodzakelijk maken (zoals geluidsschermen). Deze maatregelen waren tot nog toe niet mee opgenomen in de raming. Alles samen zorgt dit voor een toename van 4 miljoen euro. Dit voortschrijdend inzicht geeft aanleiding tot de vermelde verhoging van de raming.

- Financieringskost:

Voor de financiering wordt steeds een maximale competitie georganiseerd. Op die manier wordt gegarandeerd dat de beste prijs wordt bedongen.

Indien Via-Invest participeert in een gemengde SPV (samen met private aandeelhouders), dan zal dit “pari passu” gebeuren met de private aandeelhouders. Op deze wijze wordt gegarandeerd dat een normaal marktconform rendement uit de participaties wordt gerealiseerd.

Tot op heden werden geen gewestwaarborgen gegeven voor de financiering. Tot op heden bleek dit niet noodzakelijk en zo wordt tevens vermeden dat impliciet risico's terugkeren naar de overheid.

In de DBFM overeenkomst die het Vlaams Gewest afsluit met de SPV wordt systematisch voorzien dat het Vlaams Gewest de mogelijkheid heeft om, binnen bepaalde randvoorwaarden, een herfinanciering te vragen.

- Andere kosten:

Naast de bouwkost van de infrastructuur moet ook rekening gehouden worden met de kosten voor het onderhoud en het beschikbaar houden van de infrastructuur (over een periode van 30 jaar) waarvoor in principe de opdrachtnemer verantwoordelijk zal zijn (zie punt 10).

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

Vanaf de dag dat de infrastructuur van de projecten ter beschikking zal gesteld worden zal het Vlaams Gewest een beschikbaarheidsvergoeding moeten betalen aan de SPV's.

In de meerjarenbegroting van het Vlaams Gewest is op dit ogenblik een maximale beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen euro (incl. BTW) op jaarbasis voorzien vanaf het ogenblik dat alle Via-Invest projecten in gebruik zullen zijn. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen daarbij nog geïndexeerd moeten worden overeenkomstig de indexeringsformule zoals opgenomen in de DBFM-overeenkomst.

Bij de maximale beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen euro (incl. BTW) is op dit ogenblik nog geen rekening gehouden met de eventuele kostprijsstijgingen van de projecten zoals beschreven in punt 6) van deze fiche. Zoals nu voorzien, zal de maximale beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen euro (incl. BTW) ontoereikend zijn om alle projecten te kunnen realiseren. De totale beschikbaarheidsvergoeding van alle projecten, éénmaal ze allen in gebruiksfase zitten (vanaf jaar 2020 zie bijlage II), wordt op dit ogenblik en op basis van de laatste beschikbare gegevens 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.
- Bij deze raming werd eveneens rekening gehouden met de financieringskosten zoals ze op dit

moment in de markt gebruikelijk zijn. Deze zijn door de financiële crisis op korte tijd behoorlijk gestegen.

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 voorbereidende studiekosten gemaakt. De studiekosten (inclusief BTW) zoals op heden bekend:

- NZ-verbinding te Houthalen-Helchteren: 5,1 miljoen euro voor de projectstudies ten behoeve van de realisatie van de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren. In december 2011 heeft de Vlaamse Regering een verrekeningsvoorstel voor 1,5 miljoen euro goedgekeurd voor de meerwerken op het studiecontract en de gewijzigde scope m.b.t. de beoordeling van de DBFM offertes.
- N60 Rondweg Ronse: 4,7 miljoen euro voor de studieopdracht voor project N60 Rondweg Ronse

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

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.

Via-Invest heeft een kapitaal van 43 miljoen euro. Daarvan werd 49% rechtstreeks ingebracht door het Vlaams Gewest en 51% ingebracht door PMV.

Per project zal een projectvennootschap (SPV) worden opgericht waarin Via-Invest participeert.

Voor de SPV Via-Zaventem bedroeg de participatie van Via-Invest 2,2 miljoen euro in de vorm van kapitaal en achtergestelde lening. Via-Invest heeft daarmee 49 % van de aandelen.

Voor de SPV Via Noord Zuid Kempen bedraagt de participatie van Via-Invest 12,1 miljoen euro in de vorm van kapitaal en achtergestelde lening. Via-Invest heeft daarmee 49% van de aandelen.

Voor Via R4 Gent die zal instaan voor de realisatie van de R4-Zuid Gent heeft Via-Invest voor 25% geparticipeerd ten belope van 2,5 miljoen euro in de vorm van kapitaal en achtergestelde lening.

Voor de projecten NZ-verbinding te Houthalen-Helchteren is het de intentie van Via-Invest om 49% van het risicokapitaal te verschaffen met een maximum van 32 mln. euro.

Voor het project N60 Ronse zal de financiële participatie worden vastgelegd op basis van onderhandelingen met de inschrijvers. Het is daarbij niet de intentie dat Via-Invest een meerderheidsbelang verwerft in de SPV.

9) 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 (zie ook punt 10). 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 zie bijlage II). 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 (~~in uitvoering~~ **gerealiseerd**)
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent (~~in uitvoering~~ **gerealiseerd**)
4. de Noord-Zuidverbinding te Houthalen-Helchteren
5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge
6. de rondweg N60 te Ronse.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

In het DBFM-contract zullen in principe volgende onderstaande principes inzake beheer en onderhoud worden opgenomen:

De opdrachtnemer is o.a. verantwoordelijk voor:

- het volledig onderhoud, zowel dagelijks onderhoud als structureel tijdens de gebruiksfase van alle onderdelen van de te onderhouden infrastructuur,
- beveiliging,
- schoonhouden,
- monitoring,
- herstel schade ten gevolg van derden.

Volgende taken zijn de verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest:

- gladheidsbestrijding
- incident management, wegslepen voertuigen
- energielevering, bediening elektro-mechanische onderdelen en verwerken van de verkeerstellingen
- jaarlijks systematische metingen (spoorvorming, dwars- en langsvlakheid, stroefheid, visuele inspectie, trapvorming)

Per project wordt een gedetailleerde risico-allocatiematrix opgesteld en zal bekeken worden welke onderhoudstaken het best bij de Aannemer worden gelegd. Tevens zal per project bekeken worden of er eventueel buiten-configuratie elementen zijn, m.a.w. elementen die gebouwd moeten worden door de Aannemer maar niet door hem onderhouden. 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.

Voor het project Noord-Zuid Kempen zijn volgende buiten – configuratie elementen opgenomen:

- 10 Minder Hinder kruispunten in de omgeving van het project

- Ontsluitingsweg van Edelbeton
- Ontsluitingsweg naar industriezone ENA 23 Z4 en Z5
- Kruispunt N19 – Vossendaal
- Kruispunt N19 – N13
- Op- en afritten van complex 23 Geel West aan E313
- Kruispunt N19 – N19g

Voor het project R4-Zuid zijn volgende buiten-configuratie elementen opgenomen :

- *Op- en afrittencomplex 9 UZ Gent aan E17*
- *Verbinding E17 – R4-binnenring*
- *Op- en afrittencomplex 16 Merelbeke aan E40*

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

Gezien het belang van deze projecten voor AWV, werd voor elk PPS-project specifiek een projectleider aangesteld. Deze draagt de eindverantwoordelijkheid voor de aansturing van het volledige project, in samenwerking met PMV. Bijkomend zijn er voor de projecten in uitvoering naar de toekomst toe eveneens werfleiders voorzien.

Maandelijks wordt een overleg ‘kennisdeling PPS’ georganiseerd binnen het agentschap, dit om ervaringen uit te wisselen en hangende discussiepunten of problemen op te lossen. Hierbij zijn experts uit de verschillende werkdomeinen vertegenwoordigd, zowel vanuit AWV als vanuit andere administraties (departement MOW, PPS-kenniscentrum) en PMV. In functie van de geagendeerde onderwerpen worden zo nodig bijkomende experts uitgenodigd. Dankzij deze werking, worden de PPS-projecten in de schoot van de overlegvergaderingen telkens multidisciplinair benaderd.

Bijkomend worden in functie van de status van het project tweewekelijkse overlegmomenten georganiseerd tussen de twee betrokken partijen, met name AWV en PMV. Ook de respectievelijke studie bureaus worden hierbij betrokken. Door dit tempo wordt een zeer nauwgezette opvolging en aansturing verzekerd.

In het kader de beheersovereenkomst van AWV met de functioneel bevoegde minister wordt in het ondernemingsplan de voortgang gemonitord en gerapporteerd. De monitoringsfrequentie op strategisch niveau is minstens jaarlijks.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

	Totaal ⁴⁵ investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1ste jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
	(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar incl. BTW)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstelling)
<i>Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem (geclosed)</i>	58,4	5,61	30 jaren per project	2012: 3,2 milj € 2013: 5,6 milj €	2,2	49% van de aandelen	Via-Invest
<i>Noord-Zuid verbinding Kempen (geclosed)</i>	205,95	18,69	30 jaren per project	0	12,1	50%-1aandeel	Via-Invest
<i>R4-Zuid (geclosed)</i>	88,19 90,4	8,3	30 jaren per project	0	2,5	25%+1 aandeel	Via-Invest
<i>A11 Brugge (geclosed)</i>	638.5 586,9	63.9 53,27	30 jaren per project	0	32	Nog niet geweten (maximum 50%-1aandeel) 29,33%	Via-Invest
<i>Noord-Zuid verbinding Limburg</i>	562.3573,24*	56.357,95*	30 jaren per project	0			
<i>N60 Ronse</i>	465210,8*	46.619,6*	30 jaren per project	0			

*: aanname 5% studiekosten, 10% onvoorziene, inclusief prijsindexatie tot en met realisatieperiode, inclusief intercalaire interesten

⁴⁵Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en incl. BTW

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

<i>Beschikbaarheids-vergoeding</i>	Begrotings - artikel	2013 (in 1.000 euro)	2014 (in 1.000 euro)	2015 (in 1.000 euro))	2016 (in 1.000 euro)	2017 (in 1.000 euro)	2018 (in 1.000 euro)	2019 (in 1.000 euro)
Via-Zaventem Noord Zuid Kempen	3MH217 7310	5.600	5.600 10.800	5.600 18.900	5.600 19.000	5.700 19.100	5.700 19.200	5.700 19.300
R4 Gent A11 Brugge Noord Zuid Limburg N60 Ronse	3MH217 7310	0	3.100	8.300	8.300	8.400 17.300	8.400 53.300	8.500 53.500
	<i>Totaal</i>	5.600	19.500	32.800	33.000	50.400		

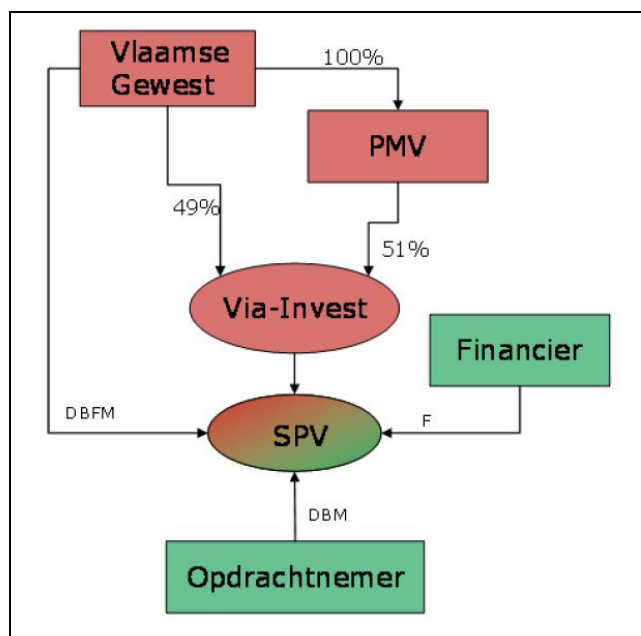
Samenvattende projectfiche: PPS Missing Links (Via-Invest) II

Structuur: Inhaalbeweging betreffende openbare werken via '(hybride) participatieve DBFM-vennootschap(pen)'

Om naast de klassieke investeringen in de wegensector een aantal investeringsnaden 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 is 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.

In functie van het wegwerken van missing links in het Vlaamse weginfrastructuur zijn of worden voor de verschillende projecten aparte DBFM-projectvennootschappen opgericht waar de 'nv Via-invest', samen met private investeerder(s), in participeert. Met die vennootschappen wordt telkens een op internationale modellen geïnspireerd DBFM contract gesloten. Ter zake werd ook een standaardcontract ontwikkeld.

Afhankelijk van het investeringsbedrag van het betreffende project zal via de vennootschap worden gewerkt met een DBFM of voor projecten rond de 100 miljoen met een DBM+ F contract.



Bij de DBFM werkwijze wordt één procedure gevoerd die leidt tot het afsluiten van een DBFM-contract tussen het Vlaams Gewest en de SPV. De DBM + F werkwijze leidt enerzijds tot de procedure voor de nodige financiering (F) voor de uitvoering van een DBFM-contract dat wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de SPV, en anderzijds tot de procedure voor het DBM-luik die resulteert in een DBM-contract dat wordt afgesloten tussen de SPV en de private aannemer.

Hoewel de hybride , participatieve, structurering van het project – en zeker de DBM+ F aanpak- afwijkt van een klassiek DBFM-project, zijn, zoals gezegd, de DBFM-overeenkomsten gebaseerd op internationale standaarden.

Financiële informatie

- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem:

De bouwkost voor het project wordt op 156,76 miljoen (incl. BTW) geschat. Dit bedrag is eveneens excl. risico's en ontwerpkosten. De beschikbaarheidsvergoeding in 2022 wordt geraamd op 15.341.732 euro (jaarlijks te indexeren voor de daaropvolgende jaren, tot 2050).

- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen:

De bouwkost voor het project bedraagt 205,23 miljoen euro (incl. BTW). De beschikbaarheid van het project is voorzien in 2021. De beschikbaarheidsvergoeding in 2021 wordt geraamd op 20.116.657 euro (jaarlijks te indexeren voor de daaropvolgende jaren, tot 2050).

- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper:

De bouwkost bedraagt 116,39 miljoen euro (incl. BTW). Het is mogelijk dat nog verdere voorwaarden, resulterend in additionele kosten, kunnen worden opgelegd. De beschikbaarheidsvergoeding in 2020 wordt geraamd op 11.457.806 euro (jaarlijks te indexeren voor de daaropvolgende jaren, tot 2050).

Stand van zaken

- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem:

Voor het project werd een mobiliteitsstudie, een strategisch milieueffectenrapport (S-MER) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). In deze studies werden verschillende scenario's onderzocht. Op basis van deze studies werd door de Vlaamse Regering op 25 oktober 2013 een voorkeursscenario aangeduid. Dit voorkeursscenario omvat het scheiden van het doorgaande en lokale verkeer. Het project wordt voorbereid voor realisatie. De realisatie als PPS-project (DB, DBF, DBFM, ...) zal onder meer afhankelijk zijn van deze verdere uitwerking met het oog op het realiseren van een maximale meerwaarde. De opmaak van het nieuwe MER start medio najaar 2014.

- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen:

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 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.

De ombouw van de R4-West en -Oost is reeds gestart. Een aantal deelprojecten werden reeds via reguliere financiering gerealiseerd; een aantal andere worden de komende jaren via reguliere financiering nog uitgevoerd. De voorbereidingen voor het aanstellen van een extern studie bureau (screening streefbeeld, opmaak referentieontwerp, opmaak

opdrachtdocumenten DBFM-procedure, ondersteuning bij de onderhandelingsfases, ondersteuning bij de uitvoering, opmaak Project-MER) zijn lopende.

- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper:

Het Plan-MER werd goedgekeurd op 28 oktober 2008.

Het GRUP werd definitief vastgesteld op 21 juni 2013. De Raad van State heeft op 20 december 2013 de schorsing van dit GRUP uitgesproken. Momenteel wordt gewacht op een uitspraak rond de eventuele vernietiging. Tot dan wordt de studie voorlopig niet meer verdergezet.

Planning

- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem:

De opmaak van het nieuwe MER start in het najaar van 2014. De duur van het de MER-procedure zal bepalend zijn voor de start van de werken, die vermoedelijk zullen worden aangevat worden in 2017-2018. De MKBA is afgerond. Er zal gestart worden aan het voorontwerp, evenals het verdere vergunningstraject.

- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen:

In eerste instantie moet een studiebureau (of bureaus) aangesteld worden voor de screening van het streefbeeld, opmaak van een referentieontwerp, opmaak opdrachtdocumenten DBFM-procedure, ondersteuning bij de onderhandelingsfases, ondersteuning bij de uitvoering en opmaak Project-MER. Het bestek hiervoor wordt door AWW opgesteld in overleg met PMV. Bedoeling is deze opdracht begin 2014 te gunnen met de bedoeling tot een contract close te komen eind 2017 – begin 2018.

De ombouw van de R4-West en -Oost is reeds gestart. Een aantal deelprojecten werden reeds via reguliere financiering gerealiseerd; een aantal andere worden de komende jaren via reguliere financiering nog uitgevoerd. Als indicatieve timing voor de overige delen (via DBFM uit te voeren) kan gesteld worden dat de gunning en de start der werken in 2017-2018 mogelijk zijn, aangezien een snelle doorstart van lopende processen mogelijk is.

- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper:

Aangezien het GRUP 20 december 2013 is geschorst, werd, in afwachting van een uitspraak van de Raad van State over eventuele vernietiging, voorlopig niet meer verder gewerkt aan het referentieontwerp en het bestek. Ook parallelle procedures zoals bv. de onteigeningen, werden voorlopig nog niet opgestart.

PROJECTFICHE

Nr: 6b

Naam project: PPS missing links (VIA-Invest) II

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare Werken**Bevoegde minister:** *Ben Weyts***Entiteit:** MOW – Agentschap Wegen en Verkeer**Projectleiding:** Via-Invest**Participatie door Vlaamse Overheid?** JA**Andere betrokken overheidsentiteit(en)** (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) en Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)**Gerelateerde projecten:****Wettelijke basis:**

De Vlaamse Regering maakte bij de begrotingsopmaak 2013 de afspraak om Via-Invest een nieuwe reeks projecten toe te vertrouwen met een investeringswaarde van maximum 750 miljoen euro.

Er zijn nu zes projecten geselecteerd, waarvan drie van AWV:

1. De verhoging van 15 bruggen over het Albertkanaal
2. De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem
3. De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen
4. De omvorming van de N8 Veurne-Ieper
5. Doortocht Brugge Dampoortsluis
6. Doortocht Brugge Steenbruggebrug

Datum opmaak projectfiche: 28/10/2013**Datum bijwerking projectfiche:** 04/08/2014**Versie projectfiche:** 6B**Auteur projectfiche:**

- Coördinatie: Anne-Severine Poupeleer, anne.severine.poupeleer@mow.vlaanderen.be, T: 02 553 79 21 en secretariaat PCO, secretariaat.pco@mow.vlaanderen.be
- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem: Jelle Vercauteren, jelle.vercauteren@mow.vlaanderen.be T: 016 66 57 96
- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen: *Ann Velghe*, ann.velghe@mow.vlaanderen.be T: 09 276 62 19
- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper: *Eveline Weyers*, eveline.weyers@mow.vlaanderen.be

Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse**1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)**

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.

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 Participatie Maatschappij 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.

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 maatschappelijk kapitaal bij oprichting bedroeg 5 miljoen euro waarvan 51% werd ingebracht door PMV en 49% door 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.

In de mededeling van de Vlaamse Regering d.d. 1 februari 2013 hernieuwde de Vlaamse Regering haar engagement voor extra investeringen in wegen en waterwegen voor een investeringsbedrag van 750 miljoen euro. Op 31 mei 2013 ontving het Kenniscentrum PPS de formele adviesaanvraag d.d. 30 mei 2013 voor de projecten van AWV.

Met de mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering “Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van projecten Via-Invest” (VR 2013 0102 MED.0045), werd de Vlaamse Regering geïnformeerd over de voorgestelde projecten, zoals aangekondigd in de Septemberverklaring 2012 van de Vlaamse Regering.

In het Vlaams regeerakkoord werden de ambities m.b.t. een duurzaam investeringsplan vastgelegd.

Er zijn nu zes projecten geselecteerd in de beslissing van de Vlaamse regering VR 2013 1810 DOC.1083-1 BIS Nieuwe PPS-projecten:

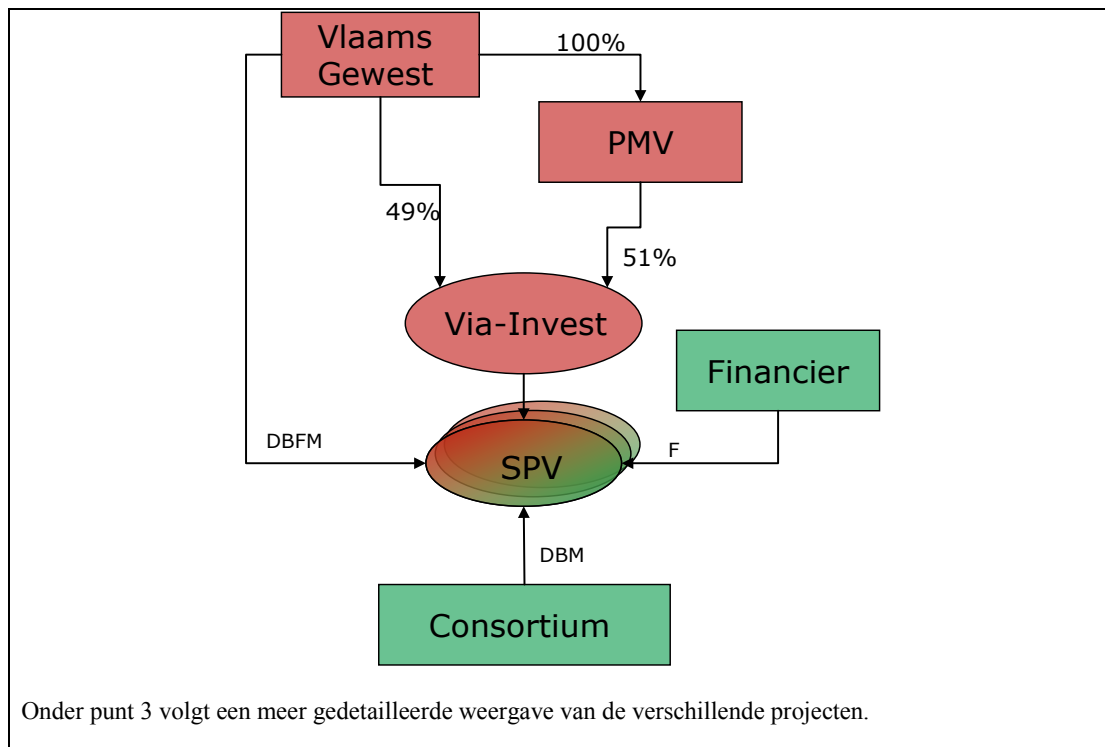
1. *De verhoging van 15 bruggen over het Albertkanaal*⁴⁶
2. De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem
3. De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen
4. De omvorming van de N8 Veurne-Ieper
5. *Doortocht Brugge Dampoortsluis*⁴⁷
6. *Doortocht Brugge Steenbruggebrug*⁴⁸

Concreet zal per project een projectvennootschap (SPV) worden opgericht waarin Via-Invest participeert. Het onderstaande schema geeft een overzicht van de structuur.

⁴⁶ Zie projectfiche 16

⁴⁷ Zie projectfiche 17a

⁴⁸ Zie projectfiche 17b



2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

Voor grote projecten (groter dan 100 miljoen euro bouwcost) zal het DBFM-contract geïntegreerd worden aanbesteed en zal Via-Invest in principe minderheidsaandeelhouder zijn in een SPV opgericht door private partijen.

Voor kleine/middelgrote projecten (kleiner dan 100 miljoen euro bouwcost) zal het luik DBM (ontwerp, werken en onderhoud) en het luik F (financiering) afzonderlijk doch parallel worden aanbesteed (in wat volgt DBM+F werkwijze genoemd). Daarbij zal de SPV worden opgericht door Via-Invest die doorgaans over een minderheid van de aandelen zal beschikken naast de financier.

Bij de DBFM werkwijze wordt één procedure gevoerd die leidt tot het afsluiten van een DBFM-contract tussen het Vlaams Gewest en een private SPV. Bij de DBM+F werkwijze leidt enerzijds de procedure voor het DBM luik tot een DBM-contract dat wordt afgesloten tussen de SPV en een Aannemer en anderzijds de procedure voor de financiering (F) tot een DBFM-contract dat wordt afgesloten tussen het Vlaams Gewest en een private SPV.

In alle gevallen sluit het Vlaams Gewest een DBFM-overeenkomst af met de SPV via dewelke het bouw- en beschikbaarheidsrisico wordt overgedragen aan de SPV. Private investeerders zullen meerderheidsaandeelhouder 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 voor zowel grote als kleine projecten identiek.

Via-Invest kan gezien worden als een investeringsmaatschappij:

- Enerzijds zal ze fungeren als holdingmaatschappij voor de SPV's waarin ze zelf minderheidsaandeelhouder is;

- Anderzijds zal ze risicokapitaal verschaffen (eigen vermogen en quasi-eigen vermogen) aan SPV's waarin zij minderheidsaandeelhouder is (maximaal 49%).

Via-Invest zal dus participaties nemen in en achtergestelde leningen verschaffen aan SPV's en dit voor eigen rekening en op eigen risico. Ze kan in principe daartoe ook in eigen naam en voor eigen rekening schulden aangaan.

Via-Invest ontvangt geen beheers- of managementvergoeding van het Vlaams Gewest. Wel kan Via-Invest met een SPV een managementovereenkomst sluiten teneinde in opdracht van de SPV het contractmanagement waar te nemen en de administratieve verplichtingen te vervullen. Hiervoor ontvangt ze dan een managementvergoeding (zowel tijdens de bouw- als onderhoudsfase).

De inkomsten van Via-Invest zijn dus in hoofdzaak afkomstig uit de participaties die ze neemt in de verschillende projectvennootschappen (SPV's). De inkomsten zullen bestaan uit dividenden op aandelen, intresten op achtergestelde leningen of meerwaarden indien Via-Invest haar participaties in de SPV's verkoopt en vergoedingen van de SPV's voor de managementdiensten die aan de SPV's geleverd worden.

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 beheersen (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.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem:

Het project van de optimalisatie van het noordelijk deel van de ring om Brussel (R0) is ontstaan vanuit de wens om de verkeersveiligheid te verhogen, het onderliggende wegennet te ontlasten, de doorstroming te vergroten en de bereikbaarheid van de ruime luchthavenregio te verzekeren.

Het project omvat twee delen:

- Zone Noord: loopt vanaf de aansluiting met de E40 richting Gent tot en met de brug van Vilvoorde. *Zone Noord wordt verder opgedeeld in zone Vilvoorde (E19 – A12) en zone Wemmel (A12-E40 richting Gent);*

- Zone Zaventem: loopt vanaf de aansluiting met de E40 richting Leuven tot en met de aansluiting met de E19 richting Mechelen.

Voor het project werd een mobiliteitsstudie, een strategisch milieueffectenrapport (S-MER) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). In deze studies werden verschillende scenario's onderzocht. Op basis van deze studies werd door de Vlaamse Regering op 25 oktober 2013 een voorkeursscenario aangeduid. Dit voorkeursscenario omvat het scheiden van het doorgaande en lokale verkeer.

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.

Het project wordt voorbereid voor realisatie. De realisatie als PPS-project (DB, DBF, DBFM, ...) zal onder meer afhankelijk zijn van deze verdere uitwerking met het oog op het realiseren van een maximale meerwaarde. De opmaak van het nieuwe MER start in het najaar 2014.

- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen:

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 bedrijfsfunctie 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-Oost en -West.

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.

Bij de herinrichting worden de bestaande gelijkvloerse kruispunten omgebouwd tot ongelijkvloerse complexen (tunnel of brug). 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".

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 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.

De ombouw van de R4-West en -Oost is reeds gestart. Een aantal deelprojecten werden reeds via reguliere financiering gerealiseerd; een aantal andere worden de komende jaren via reguliere financiering nog uitgevoerd. De voorbereidingen voor het aanstellen van een extern studiebureau (screening streefbeeld, opmaak referentieontwerp, opmaak opdrachtdocumenten DBFM-procedure, ondersteuning bij de onderhandelingsfasen, ondersteuning bij de uitvoering, opmaak Project-MER) zijn lopende.

- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper:

Het project beoogt de verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersleefbaarheid op het traject Veurne Ieper. Hiertoe wordt de verkeerswisselaar A19/N38 aangepast, een nieuw complex gerealiseerd op de N38 ter hoogte van de Pilkemse weg en omleidingswegen aangelegd van Ieper tot Woesten enerzijds en rond de gemeente Hoogstade anderzijds.

Van Woesten tot Veurne wordt de N8 heringericht en op drie rijstroken gebracht (dit laatste valt buiten de PPS).

Het Plan-MER werd goedgekeurd op 28 oktober 2008.

Het GRUP werd definitief vastgesteld op 21 juni 2013. De Raad van State heeft op 20 december 2013 de schorsing van dit GRUP uitgesproken. Momenteel wordt gewacht op een uitspraak rond de eventuele vernietiging. Tot dan wordt de studie voorlopig niet meer verdergezet.

Het Project-MER werd goedgekeurd op 2 juli 2013.

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem:

Het strategisch MER en de MKBA zijn afgerond. Er zal gestart worden aan het voorontwerp, evenals het verdere vergunningstraject. Parallel hieraan zullen de nodige voorbereidingen gebeuren om het PPS-traject op te starten. Het project wordt voorbereid voor realisatie. De realisatie als PPS-project (DB, DBF, DBFM, ...) zal onder meer afhankelijk zijn van deze verdere uitwerking met het oog op het realiseren van een maximale meerwaarde. De opmaak van het nieuwe MER start in het najaar 2014. De duur van het de MER-procedure zal bepalend zijn voor de start van de werken, die vermoedelijk zullen worden aangevat worden in 2017-2018.

- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen:

In eerste instantie moet een studiebureau (of bureaus) aangesteld worden voor de screening van het streefbeeld, opmaak van een referentieontwerp, opmaak opdrachtdocumenten DBFM-procedure, ondersteuning bij de onderhandelingsfasen, ondersteuning bij de uitvoering en opmaak ProjectMER. Het bestek hiervoor wordt door AWV opgemaakt in overleg met PMV. Bedoeling is deze opdracht begin 2014 te gunnen met de bedoeling tot een contract close te komen eind 2017 – begin 2018.

De ombouw van de R4-West en -Oost is reeds gestart. Een aantal deelprojecten werden reeds via reguliere financiering gerealiseerd; een aantal andere worden de komende jaren via reguliere financiering nog uitgevoerd. Als indicatieve timing voor de overige delen (via DBFM uit te voeren) kan gesteld worden dat de gunning en de start der werken in 2017-2018 mogelijk zijn, aangezien een snelle doorstart van lopende processen mogelijk is.

- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper:

Aangezien het GRUP op 20 december 2013 is geschorst, werd, in afwachting van een uitspraak van de Raad van State over eventuele vernietiging, voorlopig niet meer verder gewerkt aan het referentieontwerp en het bestek. Ook parallelle procedures zoals bv de onteigeningen, werden voorlopig nog niet opgestart.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

- Algemeen:

Voor de verschillende Via-Invest projecten zal onderzocht worden hoe deze kunnen worden gefinancierd door middel van eigen vermogen (aandelen), quasi-eigen vermogen (achtergestelde leningen) en grotendeels door vreemd vermogen (leningen). Via-Invest zal bij elke SPV een minderheidsparticipatie nemen (via aandelen en achtergestelde lening). De financier staat in voor de schuldfinanciering en institutionele investeerders kunnen ook participeren in de SPV.

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 te worden gevonden.

- Bouwkost:

De onderstaande geraamde bouwkosten houden geen rekening met de volgende kosten, tenzij reeds tot financial close werd overgegaan (Via-Zaventem, Noord Zuid Kempen en R4)

- Onteigeningskosten
- Bijkomende investeringen voor eventuele milieumilderende maatregelen en nog uit te voeren onderzoeken (bv. milieuhygiënisch bodemonderzoeken)
- Eventueel bijkomende eisen die volgen uit de plan-MER en de project-MER
- Eventueel bijkomende kosten voor de minder - hinder maatregelen
- Kosten van over te dragen risico's aan opdrachtnemer
- Kosten voor onderhoud van de infrastructuur (over een periode van bv. 30 jaar)
- Advieskosten voor juridische, financiële en technische ondersteuning van elke PPS-constructie

- De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem:

De bouwkost voor het project wordt op 156,76 miljoen (incl. BTW) geschat. Dit bedrag is eveneens excl. risico's en ontwerpkosten.

- De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen:

De bouwkost voor het project bedraagt 205,23 miljoen euro (incl. BTW). Mogelijke kosten voor onteigeningen, verplaatsen nutsleidingen, voorafgaandelijke studies (MER, archeologie, risicomanagement), communicatie, ... zijn hierbij niet opgenomen.

- De omvorming van de N8 Veurne-Ieper:

De bouwkost bedraagt 116,39 miljoen euro (incl. BTW). Het is mogelijk dat nog verdere voorwaarden, resulterend in additionele kosten, kunnen worden opgelegd.

- Financieringskost:

Voor de financiering zal steeds een maximale competitie worden georganiseerd. Op die manier wordt gegarandeerd dat de beste prijs wordt bedongen.

- <u>Andere kosten:</u> Naast de bouwkost van de infrastructuur moet ook rekening gehouden worden met de kosten voor het onderhoud en het beschikbaar houden van de infrastructuur (over een periode van 30 jaar) waarvoor in principe de opdrachtnemer verantwoordelijk zal zijn (zie punt 10).
7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project) Vanaf de dag dat de infrastructuur van de projecten ter beschikking zal gesteld worden zal het Vlaams Gewest een beschikbaarheidsvergoeding moeten betalen aan de SPV's. - De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem De beschikbaarheid van het project is voorzien in 2022. De beschikbaarheidsvergoeding in 2022 wordt geraamd op 15.341.732 euro (jaarlijks te indexeren voor de daaropvolgende jaren, tot 2051). - De ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen De beschikbaarheid van het project is voorzien in 2021. De beschikbaarheidsvergoeding in 2021 wordt geraamd op 20.116.657 euro (jaarlijks te indexeren voor de daaropvolgende jaren, tot 2050). - De omvorming van de N8 Veurne-Ieper: De beschikbaarheid van het project is voorzien in 2020. De beschikbaarheidsvergoeding in 2020 wordt geraamd op 8.564.815 euro en 11.457.806 in 2021 (jaarlijks te indexeren voor de daaropvolgende jaren, tot 2050)
8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel) Voorlopig niet van toepassing
9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid Voorlopig niet van toepassing
10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen Voorlopig niet van toepassing
11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

Gezien het belang van deze projecten voor AWV, werd voor elk PPS-project specifiek een projectleider aangesteld. Deze draagt de eindverantwoordelijkheid voor de aansturing van het volledige project, in samenwerking met PMV. Bijkomend zijn er voor de projecten in uitvoering naar de toekomst toe eveneens werfleiders voorzien.

Tweemaandelijks wordt een overleg 'Kennisdeling PPS' georganiseerd binnen het agentschap, dit om ervaringen uit te wisselen en hangende discussiepunten of problemen op te lossen. Hierbij zijn experts uit de verschillende werkdomeinen vertegenwoordigd, zowel vanuit AWV als vanuit andere administraties (departement MOW, PPS-kenniscentrum) en PMV. In functie van de geagendeerde onderwerpen worden zo nodig bijkomende experts uitgenodigd. Dankzij deze werking, worden de PPS-projecten in de schoot van de overlegvergaderingen telkens multidisciplinair benaderd.

In het kader de beheersovereenkomst van AWV met de functioneel bevoegde minister wordt in het ondernemingsplan de voortgang gemonitord en gerapporteerd. De monitoringsfrequentie op strategisch niveau is minstens jaarlijks.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Project	Totaal ⁴⁹ Investerings- bedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaar- heidsvergoedin- g op kruissnelheid	Looptijd beschikba- arheidsver- goeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2012	Aandeel overheid in SPV		
	(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid (instelling)
R0 – zone Zaventem	172,6 (incl. BTW)	15,34	30	0			Via-Invest
R4-Oost en – West	226,32 (incl. BTW)	20,116 ⁵⁰	30	0			Via-Invest
N8 Veurne- leper	128,45 (incl. BTW)	11,46	30	0			Via-Invest

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Project	Begrotingsart	2014	...	2021 (in duizend euro)	2022 (in duizend euro)	... tot jaartal van kruissnelhei- d beschikbaar- heidsvergoe- ding)
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)							
Beschikbaarheidsvergoeding	R0 – zone Zaventem	3MH217 7310				15.341,732	
Beschikbaarheidsvergoeding	R4-Oost en –West	3MH217 7310	-	-	20 116,657	20 193,278	
Beschikbaarheidsvergoeding	N8 Veurne-leper	3MH217 7310			11 457,806	11 501,447	

⁴⁹Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercalaire intresten) en incl. BTW

⁵⁰Voorlopige raming en bijgevolg nog niet meegenomen in de overzichtstabel

Samenvattende projectfiche: De Lijn – Stelplaatsen**Structuur: Bouw van een aantal nieuwe stelplaatsen doormiddel van alternatieve financiering en PPS**

De investeringen in nieuwe stelplaatsen maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat wordt goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn.

Na onderzoek van diverse ESR-matige en fiscale aspecten werd een vorm van alternatieve financiering uitgewerkt meerbepaald via contractuele PPS. De contracten zullen, op basis van een Design, Build, Finance en Maintain-opdracht worden afgesloten voor hetzij een specifieke stelplaats hetzij voor een cluster van verschillende stelplaatsen. De Lijn wordt automatisch eigenaar van de infrastructuur naarmate de voortgang van de bouwwerken. De private partner staat in voor het langdurige onderhoud van de infrastructuur (25 jaar vanaf beschikbaarheidsdatum), overeenkomstig de vastgestelde prestatie-eisen en krijgt in ruil een beschikbaarheidsvergoeding. Het gaat om de bouw van volgende, in het investeringsprogramma van De Lijn vooropgestelde nieuwe stelplaatsen:

- Stel- en werkplaatsen trams en bussen regio Gent – Wissenhage
- Stelplaats Sint-Niklaas
- Stelplaats Zomergem (en Nevele)
- Stelplaats Overijse
- Stelplaats Leuven
- Stelplaats Tongeren
- Stelplaats Hasselt
- Stelplaats Brugge

Vertrekkende vanuit de idee van alternatieve financiering werden de projecten aanvankelijk gestructureerd als een contractuele PPS via een onroerende operationele lease. Naar aanleiding van het INR advies 25 april 2012 in het project Livan 1 is besloten om voor de toekomstige projecten over te schakelen op een contractuele PPS met een suigeneris DBFM structuur.

Financiële informatie

Totaal geraamde investeringsbedrag (excl. BTW): 185,6 mln euro (Bouwkost + intercalaire interest + studie en ontwerpkosten))

Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid (2020): 26,5 mln euro (excl. BTW)

Looptijd voor Tongeren en BOvZo: 30 (25+5 jaar huuroptie) (na de looptijd komt het zakelijk recht terug naar De Lijn), door einde van het zakelijke recht (onroerende lease).

Looptijd nieuwe projecten: 25 jaar, waarbij De Lijn automatisch eigenaar wordt van de infrastructuur bij voorlopige oplevering (beschikbaarheidsdatum).

Stand van zaken

- In voorbereiding: Wissenhage
- In gunningsfase: Sint Niklaas, Leuven, Hasselt
- In gebruik: Tongeren, en Brugge, Overijse, Zomergem

Planning

- Cluster 2 (Sint-Niklaas, Leuven, Hasselt): contractsluiting en aanvang uitvoering in 2014
- Wissenhage: contractsluiting en aanvang uitvoering in 2016

PROJECTFICHE

Nr: 7a

Naam project: De Lijn - Stelplaatsen

Beleidsdomein: Openbaar vervoer
Bevoegde minister: <i>Ben Weyts</i>
Entiteit: De Lijn
Projectleiding: Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn
Participatie door Vlaamse Overheid? NEEN
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): Nmbs, lokale overheden, ... naargelang de locatie
Gerelateerde projecten: Stelplaats Hasselt Tram (onderdeel Spartacus Lijn 1), <i>Stelplaats Oostende (DBF project Infrabel)</i> , <i>Stelplaats Deure (onderdeel Project Brabo 1)</i>
Juridische 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 opmaak projectfiche: 26/06/2007
Datum bijwerking projectfiche: juli 2014
Versie projectfiche: 8
Auteur projectfiche: Roger Kesteloot directeur generaal De Lijn
Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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 investeringbehoefte 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.

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

Stel- en werkplaatsen trams en bussen regio Gent – Wissenhage
 Stelplaats Sint-Niklaas
 Stelplaats Zomergem (en Nevele)
 Stelplaats Overijse
 Stelplaats Leuven
 Stelplaats Tongeren
 Stelplaats Hasselt
 Stelplaats Brugge

Aan de Vlaamse regering zal worden voorgesteld om volgende stelplaatsen die oorspronkelijk op de lijst stonden, van de lijst te schrappen:

- Stelplaats luchthavenregio – geen grondverwerving
- Stelplaats Vilvoorde – uiteindelijk is kunnen gekozen worden voor verwerving van een grond met aanwezig gebouw. Dat gebouw zal voor een eerder beperkt bedrag worden gerenoveerd. Renovaties van stelplaatsen vallen buiten de scope van de alternatieve financiering overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007.
- Stelplaats Boom: Grond aangekocht door De Lijn. Stelplaats zou op korte termijn moeten worden gerealiseerd, waardoor clustering niet haalbaar is en PPS in casu dus niet aangewezen.
- Stelplaats Sint-Pieters-Leeuw: grond is nog niet verworven. Timing onduidelijk.

Ter vervanging van deze projecten en binnen de marges van de door de Vlaamse regering voor de bouwkost voorziene beschikbaarheidsvergoedingen voor stelplaatsen wordt voorgesteld om de stelplaats Oostende, waarvoor zich een versnellingsnood en –opportuniteit aandient – aan de lijst toe te voegen. De idee om stelplaats Oostende uit te voeren door middel van PPS, werd ondertussen verlaten. Evenwel **werd een samenwerkingsprotocol afgesloten met NMBS-holding om deze stelplaats te realiseren via een DBF-overeenkomst.**

Na onderzoek van de diverse ESR-matige en fiscale aspecten werd deze alternatieve financiering **voor wat de eerste twee projecten betrof (Stelplaats Tongeren en Bovzo (Cluster 1 met Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem))** gerealiseerd via louter contractuele PPS in de vorm van onroerende operationele leasing. De leasingcontracten worden, op basis van een Design, Build, Finance en Maintain-opdracht aan de leasinggever, afgesloten voor een specifieke stelplaats dan wel voor een cluster ervan. De Lijn is eigenaar van de grond. De leasinggever stelt de door hem hierop gebouwde infrastructuur ter beschikking van De Lijn die in ruil daarvoor een (jaarlijkse) beschikbaarheidsvergoeding betaalt. De leasinggever staat eveneens in voor het langdurige onderhoud van de infrastructuur. Bouw- en beschikbaarheidsrisico liggen bij de leasinggever. Het is de bedoeling dat – uiteraard met oog voor de randvoorwaarden op dat vlak inzake ESR-neutraliteit en fiscaliteit - de zakelijke rechten op de infrastructuur aan het einde van de operatie worden overgedragen aan De Lijn. In het kader van de participatieve PPS - DBFM Brabo 1, waarin ook een nieuwe stelplaats is vervat, heeft het INR positieve adviezen over de ESR-neutraliteit gegeven (24 februari 2009). Specifiek voor het project ‘Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem’ werd eveneens een positief INR-advies verkregen op 7 mei 2010, waardoor ervan 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 **huidige** projecten de alternatieve financiering via louter contractuele PPS in een suigeneris vorm te structureren, *i.c. Stelplaatsen Cluster 2 (Leuven-Noord, Sint-Niklaas en Hasselt). In de sui generis structuur* (i) wordt er geen zakelijk recht (opstalrecht) verstrekt aan de Opdrachtnemer, waardoor De Lijn **bij voorlopige oplevering (op Beschikbaarheidsdatum)** automatisch eigenaar wordt van de stelplaats; (ii) Er is geen optie **tot verdere huur** op het einde van de DBFM-

overeenkomst (aangezien De Lijn al eigenaar is); (iii) Schending van prestatie-eisen leidt tot prestatiekortingen die onmiddellijk worden verrekend met de Beschikbaarheidsvergoeding voor het betrokken kwartaal (zonder carry forward, gezien *er geen* BTW-technische verplichting *is* van de full pay out).

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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, *waarvoor 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.

In combinatie met 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")) opgesteld. 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 opgesteld 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" is een PPC in voorbereiding en zal een meerwaardescan worden uitgevoerd in samenwerking met het Vlaams PPS Kenniscentrum.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

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.

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.

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 op 27 mei 2009.

De stand van zaken in verband met de bouw van de nieuwe stelplaatsen :

Boom : Grond aangekocht door De Lijn. Stelplaats zou op korte termijn moeten worden gerealiseerd, waardoor clustering niet haalbaar is en PPS in casu dus niet aangewezen.

Wissenhage: grondverwerving resterende delen terrein via Comité van Aankoop lopende
Studieopdracht opmaak nieuwe vergunningen wordt voorbereid bodemonderzoeken zijn lopende, opmaak bestek lopende, bodemsaneringsproject aanbesteed (wordt uitgevoerd in functie van bekomen kapvergunning)

Sint Niklaas : Gronden aangekocht
 Selectieleidraad in voorbereiding (cluster met minimaal Hasselt, Leuven, Aalst). Voorzien om deze voor te leggen aan Raad van Bestuur op 27/05/09. Aansluitend opstart aanbestedingsprocedure. De Raad van Bestuur van De Lijn besliste op 27 mei 2009 om goedkeuring te verlenen aan de realisatie van de Opdracht door middel van een DBFM-overeenkomst en om goedkeuring te verlenen om de selectiefase op te starten.
 Op 19 juni 2009 werd het aankondigingsbericht voor de opdracht gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 20 juni 2009 in het Europees Publicatieblad. Tevens werd aan de gegadigden een selectiedossier ter beschikking gesteld.
 Overeenkomstig het selectiedossier dienden de kandidaatstellingen te worden ingediend op 28 augustus 2009. Er werden zes kandidaatstellingen ontvangen.
 Op 3 februari 2010 besliste de Raad van Bestuur om alle zes kandidaturen zoals ingediend op 28 augustus 2009, in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en alle zes gegadigden aldus uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte van zodra het bestek van het project "Stelplaatsen cluster 2" kon worden gefinaliseerd.

Het finaal ontwerp van bestek werd op 12 mei 2010 aan de Raad van Bestuur ter goedkeuring voorgelegd en op 27 mei 2010 aan de geselecteerde

	kandidaten overgemaakt. Op 10 november 2010 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om het sneltramgedeelte uit het project “Stelplaatsen Cluster 2” te lichten. 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. <i>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. Geplande closing van het project en aanvang van de werken is voorzien in oktober 2014.</i>
Zomergem:	Aanbestedingsprocedure afgelopen(cluster met Brugge + Overijse): 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.
Aalst :	Gronden aangekocht Selectieleidraad in voorbereiding (cluster met minimaal Hasselt, Leuven, Sint-Niklaas). Voorzien om deze voor te leggen aan Raad van Bestuur op 27/05/09. Aansluitend opstart aanbestedingsprocedure. De Raad van Bestuur van De Lijn besliste op 27 mei 2009 om goedkeuring te verlenen aan de realisatie van de Opdracht door middel van een DBFM-overeenkomst en om goedkeuring te verlenen om de selectiefase op te starten. Op 19 juni 2009 werd het aankondigingsbericht voor de opdracht gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 20 juni 2009 in het Europees Publicatieblad. Tevens werd aan de gegadigden een selectiedossier ter beschikking gesteld. Overeenkomstig het selectiedossier dienden de kandidaatstellingen te worden ingediend op 28 augustus 2009. Er werden zes kandidaatstellingen ontvangen. Op 3 februari 2010 besliste de Raad van Bestuur om alle zes kandidaturen zoals ingediend op 28 augustus 2009, in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en alle zes gegadigden aldus uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte van zodra het bestek van het project "Stelplaatsen cluster 2" kon worden gefinaliseerd.

	Het finaal ontwerp van bestek werd op 12 mei 2010 aan de Raad van Bestuur ter goedkeuring voorgelegd en op 27 mei 2010 aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. Op 10 november 2010 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om het sneltramgedeelte uit het project “Stelplaatsen Cluster 2” te lichten. 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. <i>Deze stelplaats werd inmiddels uit het project Cluster II gelicht, gelet op problemen in verband met de grondverwerving.</i>
Overijse:	Aanbestedingsprocedure afgelopen(cluster met Brugge + Zomergem): eerste offerte werd verwacht 26/06/09. Op 31 maart 2010 heeft de raad van bestuur van De Lijn de formele gunningsbeslissing genomen 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.
Sint Pieters Leeuw:	Geen grondverwerving
Leuven:	Terrein is aangekocht Selectieleidraad in voorbereiding (cluster met minimaal Hasselt, Sint-Niklaas, Aalst). Voorzien om deze voor te leggen aan Raad van Bestuur op 27/05/09. Aansluitend opstart aanbestedingsprocedure. De Raad van Bestuur van De Lijn besliste op 27 mei 2009 om goedkeuring te verlenen aan de realisatie van de Opdracht door middel van een DBFM-overeenkomst en om goedkeuring te verlenen om de selectiefase op te starten. Op 19 juni 2009 werd het aankondigingsbericht voor de opdracht gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 20 juni 2009 in het Europees Publicatieblad. Tevens werd aan de gegadigden een selectiedossier ter beschikking gesteld. Overeenkomstig het selectiedossier dienden de kandidaatstellingen te worden ingediend op 28 augustus 2009. Er werden zes kandidaatstellingen ontvangen. Op 3 februari 2010 besliste de Raad van Bestuur om alle zes kandidaturen zoals ingediend op 28 augustus 2009, in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en alle zes gegadigden aldus uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte van zodra het bestek van het project "Stelplaatsen cluster 2" kon worden gefinaliseerd.

	Het finaal ontwerp van bestek werd op 12 mei 2010 aan de Raad van Bestuur ter goedkeuring voorgelegd en op 27 mei 2010 aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. Op 10 november 2010 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om het sneltramgedeelte uit het project “Stelplaatsen Cluster 2” te lichten. 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. Omdat 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. <i>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. Geplande closing van het project en aanvang van de werken is voorzien in oktober 2014.</i>
Luchthavenregio:	Geen grondverwerving er wordt voorgesteld dit project te schrappen van de lijst
Tongeren:	Aanbestedingsprocedure loopt. 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 CordeelHoeselt NV). De aanvangsdatum was 22 februari 2010. Het Beschikbaarheidscertificaat werd op 17 oktober 2011 afgegeven.
Hasselt:	Terrein voor bus – en tramstelplaats deels aangekocht Selectieleidraad in voorbereiding (cluster met minimaal Leuven, Sint-Niklaas, Aalst). Voorzien om deze voor te leggen aan Raad van Bestuur op 27/05/09. Aansluitend opstart aanbestedingsprocedure. De Raad van Bestuur van De Lijn besliste op 27 mei 2009 om goedkeuring te verlenen aan de realisatie van de Opdracht door middel van een DBFM-overeenkomst en om goedkeuring te verlenen om de selectiefase op te starten. Op 19 juni 2009 werd het aankondigingsbericht voor de opdracht gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 20 juni 2009 in het Europees Publicatieblad. Tevens werd aan de gegadigden een selectiedossier ter beschikking gesteld. Overeenkomstig het selectiedossier dienden de kandidaatstellingen te worden ingediend op 28 augustus 2009. Er werden zes kandidaatstellingen ontvangen. Op 3 februari 2010 besliste de Raad van Bestuur om alle zes kandidaturen zoals ingediend op 28 augustus 2009, in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en alle zes gegadigden aldus uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte van zodra het bestek van het project "Stelplaatsen cluster 2" kon worden gefinaliseerd.

	Het finaal ontwerp van bestek werd op 12 mei 2010 aan de Raad van Bestuur ter goedkeuring voorgelegd en op 27 mei 2010 aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. Op 10 november 2010 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om het sneltramgedeelte uit het project “Stelplaatsen Cluster 2” te lichten.
<u>Hasselt-Bus:</u>	<i>Voor de stelplaats voor bussen werd op 30 maart 2011 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.</i> 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. <i>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. Geplande closing van het project en aanvang van de werken is voorzien in oktober 2014.</i>
<u>Hasselt-Tram:</u>	<i>De stelplaats voor sneltrams werd bij het DBFM-project Spartacus Lijn 1 gevoegd. Op 11 oktober 2013 gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring tot de opstart van de aanbestedingsfase. In maart 2014 werden de eerste offertes van 2 kandidaten ontvangen. Geplande closing van het project en aanvang van de werken is voorzien in juli 2015.</i>
<u>Brugge:</u>	Aanbestedingsprocedure afgelopen(cluster met Overijse en Zomergem): eerste offerte werd verwacht 26/06/09. Op 31 maart 2010 heeft de raad van bestuur van De Lijn de formele gunningsbeslissing genomen 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.
<u>Vilvoorde:</u>	Terrein met inbegrip van te renoveren gebouw aangekocht

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Er werden de nodige stappen gezet om, gezien de ervaringen met de eerste reacties op de bestekken, de referentieontwerpen voor de stelplaatsen nader te verduidelijken en verder te standaardiseren. De ervaringen met het proefproject Tongeren gaven met name aan dat een te ruime vrijheidsgraad op het vlak van ontwerp (de ‘D’ in DBFM) kostenoptimalisatie mogelijkwerijs in de weg staat. De oefening

met betrekking tot de referentieontwerpen werd afgerond op 18 februari 2009.

De projecten ‘Stelplaats Tongeren’ en ‘Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem’ zijn inmiddels in het najaar 2011 in gebruik genomen.

Cluster met Sint-Niklaas – Leuven – Hasselt: Na goedkeuring selectieleidraad door de Raad van Bestuur van De Lijn (27/05/09) werd de aanbestedingsprocedure opgestart. De gunningsfase is lopende. Het DBFM-bestek werd op 27 mei 2010 aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. Het luik Hasselt Tram werd na de beslissing van de RvB van 10 november 2010 ondertussen uit de cluster gelicht. De eerste offertes werden op 30 maart 2011 ontvangen. Het terechtwijzend bericht dat als basis zal dienen voor opmaak van de BAFO, kan gefinaliseerd worden eens de gegevens van het bodemsaneringsproject gekend zijn. Hiervoor dient het oteigeningsbesluit ondertekend te zijn. Afhankelijk van de timing hieromtrent, dient de planning van Cluster 2 eventueel bijgestuurd te worden. **De oteigeningsmachtiging voor de Stelplaats Crutzenstraat (Hasselt) werd bekomen op 6 mei 2014. 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. Geplande closing van het project is oktober 2014.**

Volgende stelplaats komt in aanmerking om op relatief korte termijn op deze projecten te volgen: Gent – Wissenhage : bestekken zijn aanbestedingsklaar en de stedenbouwkundige vergunning is verleend. De timing van de marktbevraging is voor deze stelplaats afhankelijk van de oplossing van de aanwezige milieusaneringsproblematiek. Eind **2014** kan een oproep tot kandidatuurstelling gepubliceerd worden. Ondertussen wordt verder gewerkt aan de opmaak van het DBFM-bestek, dat in de loop van **2015** aan de op dat moment geselecteerde kandidaten kan overgemaakt worden.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Een DBFM-contract op basis van een onroerende operationele lease werd per stelplaats of cluster van stelplaatsen aanbesteed door De Lijn. Ook de projecten op basis van de DBFM sui generis structuur zullen op deze manier worden aanbesteed door De Lijn.

De opdracht wordt in de lopende procedures gegund door toepassing van de onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking, op grond van artikel 39 §1 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten(thans artikel 53 §1 van de wet van 15 juni 2006 overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten). De procedure start met de aankondiging van de opdracht in het bulletin der aanbestedingen (oproep tot kandidaten) (en het Europees Publicatieblad). In het kader van de selectiefase gebeurt de toetsing aan de uitsluitingsgronden enerzijds en aan de kwalitatieve selectiecriteria anderzijds. Daarna volgt de gunningfase op grond van de vastgelegde gunningscriteria.

In principe zal deze procedure ook voor de volgende dossiers worden gevolgd.

De Lijn treedt op als aanbestedende overheid.

Publicatiegegevens:

Tongeren:

Bulletin der aanbestedingen 2007-07-03, N. 007593, p. 12828 en 2007-12-27, N. 017164, p. 27843
Toegewezen aan NV Stelplaats Tongeren (Cordeel zetel Hoeselt)

Brugge – Overijse – Zomergem:

verschenen op 15/01/08: publicatienr. 10116, Europees Publicatieblad, nr. 9 en publicatienr. 494, Bulletin der Aanbestedingen, nr. 10
 Bulletin der aanbestedingen 2008-02-08, N. 001734, p. 2675 betrof terechtwijzend bericht
 Toegewezen aan NV siCURAnt (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)

Cluster 2: Leuven, Hasselt, Sint-Niklaas, Aalst

Verschenen op 19/06/09: publicatienr. 10927, Bulletin der Aanbestedingen, nr. 117

Verschenen op 20/06/09: publicatienr. 169697, Europees Publicatieblad, nr. 117

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

- Algemeen :

Het project betreft in de huidige stand van zaken (zie punt 1) de investering in de bouw van een reeks van **8** nieuwe stelplaatsen opgenomen in het investeringsprogramma van De Lijn. De deelprojecten worden aanbesteed in 4 procedures:

- Stelplaats Tongeren (pilootproject): Einde bouwfase; Bouwwaarde= 7.366 k€
- Stelplaatsen Bovzo (Brugge, Overijse, Zomergem): Einde bouwfase; Bouwwaarde = 30.836 k€
- Stelplaatsen Cluster 2 (Sint-Niklaas, Leuven-Noord, Hasselt-Bus): **fase voorkeursbieder; Bouwwaarde = 55.563 k€**
- Stelplaats Wissenhage: Voorbereiding; Bouwwaarde = 87.108 k€

De structuur van elke cluster bestaat in de oprichting van een SPV door de opdrachtnemer, die de deelprojecten opricht (D&B). Naast de bouwkost, inclusief de studiekosten voor architectuur en stabiliteit, financiert de SPV eveneens de intercalaire intresten tijdens de bouwfase en de SPV kosten. De Lijn kan als BTW-plichtige entiteit de BTW op de werken en diensten recupereren.

In het geval van de rechtsfiguur van onroerende lease, wordt de BTW gespreid gefactureerd via de Beschikbaarheidsvergoedingen over de operationele fase van het project.

Bij de *sui generis* gestructureerde projecten is de BTW op de Investeringscomponent verschuldigd bij voorlopige oplevering van het project (**waarbij de maatstaf van heffing de ontwerp- en bouwkost omvat, verhoogd met de gekapitaliseerde kosten en intrestlasten tijdens de bouwfase**), terwijl de BTW op de Onderhoudscomponent gespreid wordt gefactureerd via de Beschikbaarheidsvergoedingen over de operationele fase van het project. De Lijn blijft evenwel als BTW-plichtige entiteit de BTW op de werken en diensten recupereren.

Voor de inmiddels gerealiseerde stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem werden de te financieren onderdeel als volgt vastgelegd:

Onderdeel	€	%
Bouwkost excl. Studie	28.783	76,0%
Studiekosten	2.053	5,4%
Bouwkost	30.836	81%
Intercalair intresten	782	2,1%
Financieringskosten	1.519	4,0%
Netto toevoegingen reserves	2.147	5,7%
SPV kosten & verzekeringen	2.600	6,9%
Overige kosten	6.266	16,5%

Totaal 37.885 100,0%

Voor stelplaats Tongeren werd omwille van de omvang bij contractafsluiting geen externe financiering aangetrokken, en zijn alle kosten impliciet opgenomen in de door de opdrachtnemer opgegeven bouwkost. Op deze basis kunnen voor de gerealiseerde en de nog te realiseren stelplaatsen de te financieren componenten als volgt worden geraamd (tijdens de bouwfase) op:

in 000 €	Tongeren & Bovzo	Overige	Totaal (Excl. BTW)	Incl. BTW
Bouwkost	35.6677	133.337	169.004	204.495
Studie en ontwerpkosten	2.535	9.334	11.869	14.361,49
Bouwkost (incl. studie- en ontwerp)	38.202	142.671	180.873	218.856
Financiële kosten (tussentijdse intresten)	980	3.735	4.715	4.715
Totaal (geraamd) investeringsbedrag	39.182	146.406	185.588	224.561
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	1.169	5.098	6.267	7.584

Deze aanwendungen worden samen met eventuele cash reserves die de banken eisen voor de robuustheid van de balans van de SPV, gefinancierd via eigen en vreemd vermogen, en leggen daarmee het niveau van de beschikbaarheidsvergoedingen vast.

De in bovenstaande tabel weergegeven beheers- en onderhoudskosten omvatten de onderhoudsvergoedingen die (geïndexeerd) aan de SPV zullen moeten betaald worden voor o.m. het regulier onderhoud en de vervangingsinvesteringen.

- Bouwkost:

In de nota aan de Vlaamse regering, die de basis vormde voor de beslissing tot alternatieve financiering van 16 februari 2007, zijn de bouwkosten van de stelplaatsen op basis van de toen bekende parameters geraamd op (in euro, ramingen en prijzen 2006):

Bouw van nieuwe stelplaatsen	Excl. BTW	Incl. BTW
Boom – Rumst	2.650.000	3.206.500
Gent – Wissenhage	87.108.000	105.400.680
St-Niklaas	6.450.000	7.804.500
Zomergem (en Nevele)	2.200.000	2.662.000
Regio Aalst	2.500.000	3.025.000
Overijse	4.000.000	4.840.000
Sint-Pieters-Leeuw	4.955.000	5.995.550
Leuven	6.300.000	7.623.000
Luchthavenregio	4.731.000	5.724.510
Tongeren	2.700.000	3.267.000
Hasselt	21.164.000	25.608.440
Brugge	18.100.000	21.901.000
Vilvoorde	263.000	318.230
	163.121.000	197.376.410

Voor de goede orde wordt gepreciseerd dat voormelde ramingen nog niet waren gebaseerd op de DBFM-formule (life cycle).

Op 21-1-2009 keurde de Raad van Bestuur van De Lijn de nieuwe 'Standaardnormen voor Toekomstige Stelplaatsen' goed, waarin de bouwvereisten voor stelplaatsen in detail werden bepaald en geuniformiseerd. Op deze basis, alsook op basis van de reële prijzen van de inmiddels toegewezen stelplaatsen Tongeren en Bovzo en de offertes voor Cluster 2, bedragen de nieuwe raming voor de totale bouwwaarde (excl. BTW):

in 000 euro				
Stelplaats	Cluster	VR 17-2-07	Act. 6-2014	Vershil
Brugge	Bovzo	18.100	20.910	2.810
Overijse	Bovzo	4.000	6.360	2.360
Zomergem	Bovzo	2.200	3.566	1.366
Tongeren	Tongeren	2.700	7.366	4.666
Aalst	Cluster 2	2.500	0	-2.500
Leuven-Noord	Cluster 2	6.300	16.880	10.580
Sint-Niklaas	Cluster 2	6.450	8.483	2.033
Hasselt-Bus	Cluster 2	21.164	30.200	9.036
Gent-Wissenhage	Wissenhage	87.108	87.108	0
Oostende		0	0	0
Boom-Rumst		2.650	0	-2.650
Sint-Pieters-Leeuw		4.955	0	-4.955
Luchthavenregio		4.731	0	-4.731
Vilvoorde		263	0	-263
Totaal		163.121	180.0873	17.752
Incl. BTW		197.376	218.856	21480

Het luik Hasselt Tram werd na de beslissing van de Raad van Bestuur van 10 november 2010 uit de cluster gelicht.

- Financieringskost :

De financieringskost tijdens de bouwphase wordt gekapitaliseerd en maakt deel uit van de uiteindelijk te betalen beschikbaarheidsvergoeding. De gewogen gemiddelde bouwtermijn van de stelplaatsen bedraagt 22 maanden, tijdens dewelke de intercalaire intresten op het openstaande saldo worden berekend.

- Onderhoudskost:

Het gedeelte van de onderhoudskost die ten laste zal komen van de leasegever zal worden vertaald in de uiteindelijk te betalen beschikbaarheidsvergoeding. Op basis van de ervaring in de dossiers Tongeren (2,6%), Brugge (3,3%), Overijse (3,5%) en Zomergem (3,7%) blijkt dat de gemiddelde onderhoudskost op 3,5% van de DBFM-bouwwaarde kan worden geschat. Deze

beschikbaarheidsvergoedingen voor onderhoud zijn jaarlijks onderhevig aan een inflatie-gelinkte prijssherzieningsformule. Ze komen voor wat het gedeelte regulier en correctief onderhoud betreft (samen ca. 85% van de beschikbaarheidsvergoeding voor onderhoud), ten laste van het regulier exploitatiebudget van De Lijn. Het gedeelte m.b.t. vervangingsinvesteringen (ca. 15% van de beschikbaarheidsvergoeding voor onderhoud) wordt aangerekend op de reguliere investeringsdotatie van De Lijn.

Bij de contracten op basis van onroerende leasing, heeft De Lijn een optie tot overname van de zakelijke rechten op de infrastructuur van de stelplaatsen aan het einde van de beschikbaarheidsfase. Deze kost van de overnameoptie wordt vastgelegd in het contract met de leasinggever. In de nota VR van 16 februari 2007 is uitgegaan van een optiepercentage van 5 %. Uit de gegevens per Financial Close van dossiers Tongeren en Brugge, Overijse, Zomergem valt evenwel af te leiden dat het optiepercentage 9% bedraagt (de optiewaarde is namelijk gelijk aan de actuele waarde van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het bouwgedeelte die doorlopen na de contractuele termijn, nl. van jaar 26 tot jaar 30). ***Indien De Lijn op het einde van de beschikbaarheidsperiode opteert om de optie niet uit te oefenen, doch de infrastructuur verder huurt tot het einde van het zakelijke recht, zal bij verstrijken van de huurtermijn de infrastructuur automatisch opnieuw eigendom worden door het recht van natrekking.***

Grondverwervingskosten worden via kapitaalsubsidie gefinancierd. Studiekosten voor stelplaatsprojecten worden voornamelijk via eigen werkingsmiddelen gefinancierd, en gedeeltelijk via kapitaalsubsidies. Voor een aantal stelplaatsen zal gebruik kunnen gemaakt worden van reeds eerder verworven gronden en reeds eerder uitgevoerd studiewerk. Uiteraard zouden er gelijkaardige grondverwervings- en technische studiekosten zijn indien de bouw van deze projecten via klassieke kapitaalsubsidie zouden worden gefinancierd.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

De financiële gevolgen die voortvloeien uit de alternatieve financiering van de voorgelegde projecten kunnen worden gedragen vanuit de voorziene middelen, voorzien in de meerjarenbegroting. Concreet betekent dit ter afbetaling van de alternatieve financiering via onroerende operationele leasing, volgens de ramingen d.d. 16 februari 2007 (exclusief BTW) voor wat de leasecomponent betreft:

2007 :	0 euro
2008 :	1.062.000 euro
2009 :	3.264.000 euro
2010 :	7.087.000 euro
2011 e.v.:	11.747.000 euro

In functie van de verschuiving van de timing, actualisatie bouwprogramma en gegevens van de eerste 4 stelplaatsprojecten die in bouwfase zijn, is het aangepaste schema inzake weerslag op de begroting (resp. excl. en incl. BTW, met dien verstande dat De Lijn BTW-plichtige is met recht op aftrek):

in 000 euro	Investeringsvergoeding (excl. BTW)					
<i>Jaar</i>	<i>Tongeren</i>	<i>Brugge</i>	<i>Overijse</i>	<i>Zomergem</i>	<i>Aanbesteed</i>	<i>Nog niet aanbesteed</i>
<i>2010</i>	-	-	-	-	-	-
<i>2011</i>	204	438	132	74	847	-
<i>2012</i>	394	1.778	535	300	3.008	-
<i>2013</i>	402	1.814	546	306	3.068	-

2014	410	2.357	709	398	3.873	-
2015	418	2.074	624	350	3.466	183
2016	427	2.115	636	357	3.535	2.548
2017	435	2.158	649	364	3.606	4.541
2018	444	2.201	662	371	3.678	5.560
2019	453	2.245	675	379	3.752	7.210

in 000 euro Investeringsvergoeding (incl. BTW)						
Jaar	Tongeren	Brugge	Overijse	Zomergem	Aanbesteed	Nog niet aanbesteed
2010	-	-	-	-	-	-
2011	246	529	159	89	1.024	-
2012	477	2.152	647	363	3.639	-
2013	486	2.195	660	370	3.712	-
2014	496	2.851	858	481	4.687	-
2015	506	2.510	755	424	4.194	221
2016	516	2.560	770	432	4.278	3.083
2017	526	2.611	785	441	4.363	5.495
2018	537	2.663	801	450	4.451	6.728
2019	548	2.716	817	458	4.540	8.725

in 000 euro Onderhoudsvergoeding (excl. BTW)						
Jaar	Tongeren	Brugge	Overijse	Zomergem	Aanbesteed	Nog niet aanbesteed
2010	-	-	-	-	-	-
2011	42	182	57	35	315	-
2012	176	762	237	146	1.321	-
2013	182	788	245	151	1.365	-
2014	184	531	165	102	981	-
2015	188	733	228	140	1.289	77
2016	191	747	232	143	1.314	1.093
2017	195	762	237	146	1.341	2.000
2018	199	778	242	149	1.367	2.371
2019	203	793	247	152	1.395	2.963

Onderhoudsvergoeding (incl. BTW)						
Jaar	Tongeren	Brugge	Overijse	Zomergem	Aanbesteed	Nog niet aanbesteed
2010	-	-	-	-	-	-
2011	50	220	69	42	381	-
2012	213	922	287	176	1.598	-

2013	220	953	296	182	1.652	-
2014	222	642	200	123	1.188	-
2015	227	887	276	170	1.559	93
2016	232	904	281	173	1.590	1.323
2017	236	922	287	177	1.622	2.420
2018	241	941	293	180	1.655	2.869
2019	246	960	299	184	1.688	3.585

Vanaf eind 2019 zijn alle stelplaatsen in gebruik. Vanaf 2020 bedraagt de totale beschikbaarheidsvergoeding 26, 49 mln euro (de leasecomponent voor de projecten Tongeren en BOvZo stijgt nadien met 2% per jaar). Vanaf 2040 neemt dit bedrag af bij een contractduur van 30 (25jaar + 5 jaar optie) voor de projecten Tongeren en BOvZo en 25 jaar voor Cluster 2 en Wissenhagen die via de sui generis structuur verlopen. In 2044 worden de laatste beschikbaarheidsvergoedingen betaald.

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

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Voor de investering in nieuwe stelplaatsen wordt geopteerd voor een louter contractuele PPS zonder participatie van de overheid.

9) 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 **eind 2019**. 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, kan wel worden voorzien dat – indien dit volgens de ingediende offertes voordelig 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” zal geen herfinancieringsgarantie worden 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.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de leasegever. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als leasenemer 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.

11) Dagelijkse projectopvolging 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.

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.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁵¹

Totaal ⁵² Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsve rgoeding/subsidie ⁵³ op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheids- vergoeding/subsidie	<i>Effectieve betalingen sinds 1^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013</i>	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	(naam overheidsinst elling)
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)			
Totaal						
185,6 (excl. BTW)	26,5 (excl. BTW)(***)	30 (25 jaar + 5 jaar optie) <i>Nieuwe projecten 25 jaar</i>	2011 t.e.m. 2013	0	0	-
224,6 (incl. BTW)	32,1 (incl. BTW)		10,86 (excl.BTW)(**)			
Waarvan Geclosed (*):						
37,4 (excl. BTW)	4,5 (excl. BTW)		10,86 (excl.BTW) (**)			
45,3 (incl. BTW)	5,4 (incl.BTW)		13,12 (incl.BTW)			

(*) *Projecten reeds geclosed: stelplaatsen Tongeren, Brugge, Overijse, Zomergem. Kruissnelheid van deze projecten werd bereikt in 2012.*

(**) *Dit bedrag omvat de leasecomponent en de onderhoudscomponent (regulier onderhoud en vervangingsinvesteringen) verminderd met de toegepaste prestatiekortingen. Dit bedrag omvat eveneens de betalingen voor het vierde kwartaal van 2013 (betaald begin 2014). Bedrag 10,86 is de som van: 2011: 2,14 ; 2012: 4,30 ; 2013: 4,42.*

(***) *Deze kruissnelheid wordt in 2020 bereikt. Voor het gedeelte van de reeds geclosede projecten moet er rekening worden gehouden met voetnoot (*) van Bijlage II.*

⁵¹ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁵² Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercallaire intresten) en incl. BTW

⁵³ Incl btw

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotings artikel	2014 (*) (in 1.000 euro)	2015 (in 1.000 euro)	2016 (in 1.000 euro)	2017(in 1.000 euro)	2018 (in 1.000 euro)	2019 (in 1.000 euro)
Investeringsmachtiging		(****) 42.759	42.759	42.759	42.759	42.759	42.759
Totale Beschikbaarheids- vergoeding	ME41.03 (**)	4.898	5.058	8.536	11.534	13.024	15.368
Waarvan reeds geclosed(***)		4.898	4.799	4.895	4.993	5.092	5.194
Waarvan nog te closen		-	259	3.641	6.541	7.931	10.173

Bedragen zijn steeds excl. BTW

(*)Bedrag is jaarlijks per stelplaats te indexeren met een vaste groeifactor van 2% (luik investeringsvergoeding), voor de projecten Tongeren, Brugge, Overijse en Zomergem. Deel onderhoudsvergoeding is onderhevig aan een prijssherzieningsformule.

(**)Bedragen luik onderhoudsvergoeding als onderdeel van de totale beschikbaarheidsvergoeding, zijn budgettair ten laste– voor wat het gedeelte Regulier Onderhoud betreft van Exploitatiebudget De Lijn, en voor wat het gedeelte Vervangingsinvesteringen betreft van het regulier investeringsbudget (Kapitaalsubsidies) De Lijn

(***) Projecten reeds geclosed: stelplaatsen Tongeren, Brugge, Overijse, Zomergem

(****) Totaliteit voorzien voor investeringen in stelplaatsen en tramlijnen overeenkomstig beslissing Vlaamse Regering d.d. 16 februari 2007.

Samenvattende projectfiche: De Lijn – Tramlijnverlengingen

Structuur: tramspoorverlengingen via ‘(hybride) participatieve DBFM-vennootschap(pen)’

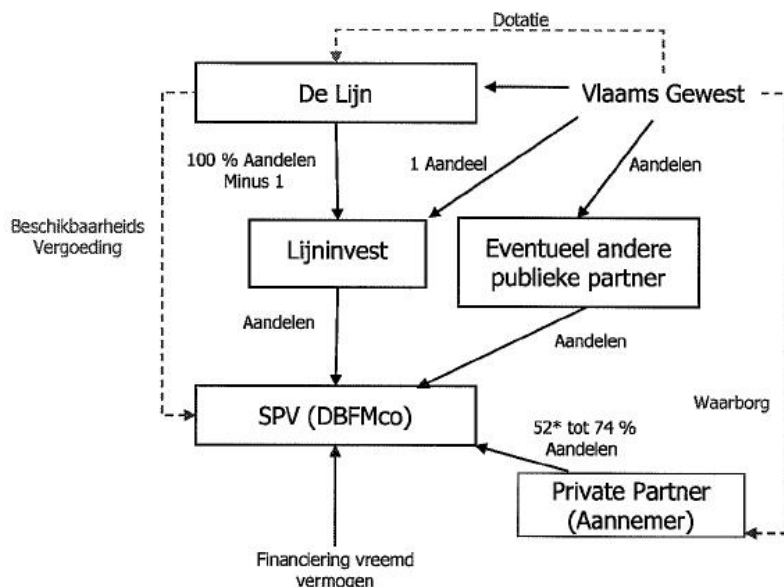
De investeringen in nieuwe tram(verlenging)projecten maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat wordt goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn.

In het kader van deze inhaalbeweging werden er plannen gemaakt 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 voorziene 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 hierbij om:

- Pegasus Antwerpen: in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem;
- Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht.

Voor de realisatie van deze projecten werd gekozen voor een (hybride) participatieve DBFM-formule. Per project of cluster van projecten zal 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 Vlaams Gewest, met dit consortium een nieuw projectvennootschap (SPV) oprichten. In de hier voorgestelde structuur levert de private partner in regel 74% van het eigen vermogen en Lijninvest alleen of samen met een andere publieke partner 26%.



De projectvennootschap verbindt zich ertoe om de infrastructuurwerken op te leveren tegen een bepaalde datum, en ze gedurende een lange termijn (25 jaar) te onderhouden overeenkomstig de vooropgestelde prestatie-eisen. In ruil betaalt De Lijn een geconditioneerde vergoeding voor de geleverde diensten, dit is tevens de enige betaling die de SPV ontvangt.

Hoewel het project werd vorm gegeven als een hybride participatieve PPS-vorm wordt gewerkt met contracten die nauw verwant zijn met de internationaal meer gebruikelijke

contractuele DBFM-formules.

Financiële informatie

Totaal geraamde investeringsbedrag (excl. btw):

- Pegasus Antwerpen: in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem: € 75,2 mln (Bouwkost + intercalaire interest + studie en ontwerpkosten);
- Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht: € 170,8 (Bouwkost +intercalaire interest + studie en ontwerpkosten)

Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid (excl. btw):

- Livan 1 (2016): € 8,2 mln
- Spartacus 1 (2019): € 21,8 mln

Stand van zaken

Lijninvest is opgericht op 11 mei 2007

- Spartacus: gunningsfase
- LIVAN 1: bouwfase

Planning

LIVAN 1: Contractsluiting vond plaats op 18/12/12. Aanvangsdatum vond plaats op 4/03/2013. Ingebruikname is voorzien voor maart 2015.

Spartacus: contractsluiting is voorzien voor maart 2015. Ingebruikname eind 2017 en medio 2018.

PROJECTFICHE

Nr: 7b**Naam project: De Lijn – Tramlijnverlengingen**

Beleidsdomein: Openbaar Vervoer
Bevoegde minister: Ben Weyts
Entiteit: De Lijn
Projectleiding: Roger Kesteloot
Participatie door Vlaamse Overheid? JA
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): 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.
Juridische 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 opmaak projectfiche: 22/06/2007
Datum bijwerking projectfiche: juli 2014
Versie projectfiche: 7
Auteur projectfiche: Roger Kesteloot directeur generaal De Lijn
Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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 investeringbehoefte 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;

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.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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

Daarom is gekozen voor realisatie via Publiek Private Samenwerking. Daarbij is 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 zal 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.

Deze vennootschap verbindt zich ertoe om de infrastructuurwerken op te leveren tegen een bepaalde datum, en ze gedurende een lange termijn te onderhouden en exclusief ter beschikking te stellen van De Lijn. In ruil betaalt De Lijn jaarlijks een geconditioneerde vergoeding. Dit is dus de enige betaling die de SPV ontvangt, en dit voor de geleverde diensten. Op het einde van de contractperiode wordt de infrastructuur dan overgedragen aan De Lijn.

Het werkingsprincipe is dat De Lijn elk project of projectgroep als een DBFM aanbesteedt. Dit betekent dat telkens door De Lijn in overeenstemming met de wetgeving op de overheidsopdrachten één privépartner wordt gezocht voor het ontwerpen (Design), bouwen (Build), financieren (Finance) en onderhouden (Maintain) van de betrokken infrastructuur. Na gunning wordt door Lijninvest en de betrokken privépartner – eventueel aangevuld met een tweede publieke partner – een SPV opgericht. Met deze SPV wordt door De Lijn een contract afgesloten, waarbij de SPV zowel het bouw- als het beschikbaarheidsrisico draagt. Op voorwaarde dat de private partner de controle over de SPV in handen heeft – door bijvoorbeeld de meerderheid van het eigen vermogen aan te leveren – zal deze SPV in termen van de ESR-code als een particuliere producent worden beschouwd die niet bij de sector overheid hoort. In de hier voorgestelde structuur levert de private partner in principe 74 % van het eigen vermogen en Lijninvest alleen of samen met een andere publieke partner 26 %. (Voor de specifieke projecten in het kader van het Masterplan Antwerpen – zie 'Gerelateerde projecten' - kan hiervan worden afgeweken.)

Er wordt verder, conform de gangbare praktijk bij dit type constructies, uitgegaan van een verdeling van maximaal 20% tot 15% eigen vermogen (inclusief quasi-kapitaal) en minimaal 80% tot 85% vreemd vermogen, met optimaliseringmogelijkheden geval per geval.

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.

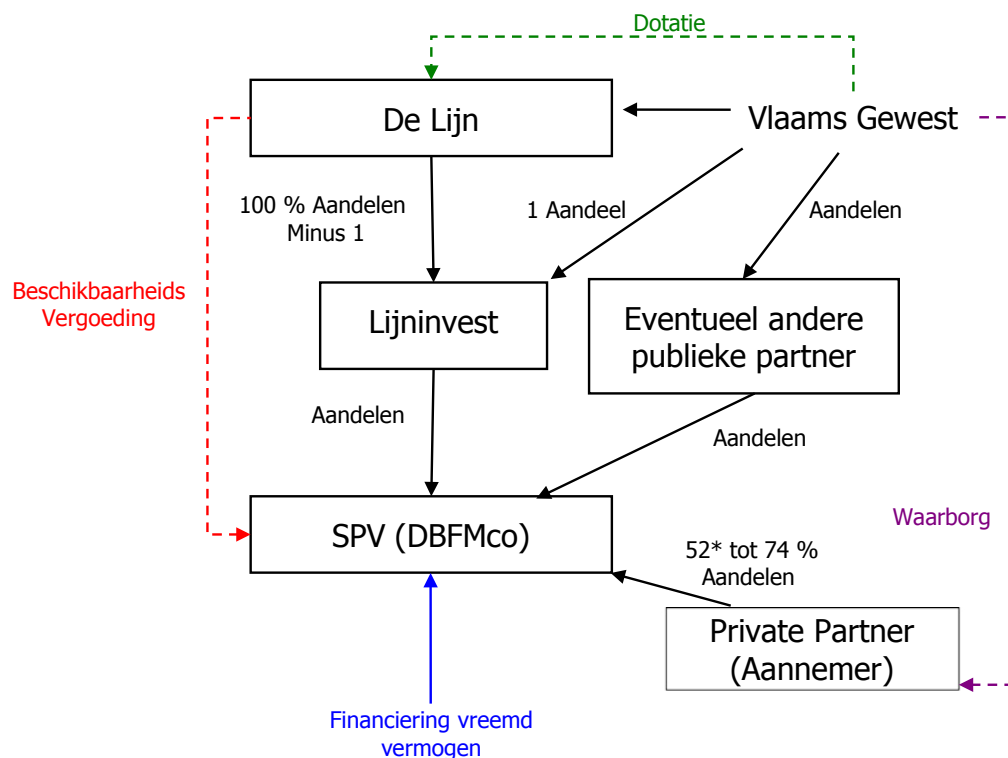
Aansluitend vond een onderhoud plaats tussen het INR, het kabinet van Vlaams Minister Crevits, De Lijn en de juridische en financiële adviseurs van De Lijn.

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, het geen er voor zorgt dat een grotere vorm van standaardisering van contracten tot stand kan gebracht worden.

Ook voor toekomstige analoge projecten zal worden gebruik van deze aangepaste vorm.

Basisstructuur PPS met participatie Lijninvest



* Over de financiering en structuur, voorzien voor de openbaar vervoerprojecten van de eerste fase van het Masterplan Antwerpen wordt afzonderlijk gerapporteerd.

De SPV verbindt er zich toe met de infrastructuurwerken klaar te zijn tegen een bepaalde datum en ze gedurende lange termijn (bijvoorbeeld 25 jaar) exclusief ter beschikking te stellen van De Lijn. In ruil voor de terbeschikkingstelling van de openbaar vervoerinfrastructuur betaalt De Lijn jaarlijks (via een overheidssubsidie) een variabele beschikbaarheidsvergoeding aan de vennootschap. Indien de infrastructuur niet volgens de contractuele bepalingen ter beschikking wordt gesteld, worden prestatiekortingen (op basis van boetepunten) afgehouden van de beschikbaarheidsvergoeding (i.f.v. de vooraf bepaalde standaarden) of wordt een schadevergoeding wegens onbeschikbaarheid gefactureerd door De Lijn.

De enige betalingen die de SPV ontvangt zijn dus vergoedingen voor geleverde diensten. Dit betekent dat de SPV ook voldoet aan de ESR-voorwaarde dat minstens 50 % van de productiekosten door

verkoop wordt gedekt. Dit alles samen met voormeld sanctie mechanisme (waarbij het bouw- en beschikbaarheidsrisico substantieel bij de SPV wordt gelegd) moet waarborgen dat de SPV ESR-neutraal opereert.

Voor een aantal projecten kan geopteerd worden voor een formele band met een andere publieke partner (bv. Via-Invest, LRM, BAM). Dergelijke formele band kan erin bestaan dat de andere publieke partner samen met Lijninvest participeert in de SPV.

In combinatie met 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 life cyclecost en laat ze een onderlinge optimalisatie van de bouw- en onderhoudcomponent 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%.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

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

Lijninvest is opgericht op 11 mei 2007.

Bij oprichting is de kapitaalinbreng in Lijninvestgeprefinancierd door De Lijn. Voor De Lijn loopt de procedure tot kapitaalverhoging, die voor het verdere verloop de kapitaalinbreng in Lijninvest mogelijk moet maken.

1. *LIVAN 1*

Voor het project in Antwerpen is een marktbevraging met het oog op de noodzakelijke technische, vergunningsgerelateerde en bestekgebonden studies georganiseerd. Deze studieopdracht is intussen gegund en lopende. 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 18/10/11 werd een terechtwijzend bericht overgemaakt aan de 3 resterende kandidaten. Deze kandidaten hebben op 29/02/12 het technisch luik en op 11/04/12 het financieel luik van de BAFO ingediend. Op 25/04/12 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 31/05/12 aan de bidders ter beschikking werd gesteld en op basis waarvan zij tegen 27/08/12 een nieuw administratief en financieel luik dienen in te dienen.

Contractsluiting vond plaats op 18/12/12. Aanvangsdatum was 4/03/2013.

2. *Spartacus STL 1*

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 Reconversiematschappij 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.

Met de gemeenten werden samenwerkingsovereenkomsten onderhandeld. In Bilzen werd deze goedgekeurd op de gemeenteraad van 4 april 2012. In Hasselt werd de overeenkomst goedgekeurd op de gemeenteraad van 26 juni 2012. In Lanaken werd de overeenkomst goedgekeurd op de gemeenteraad van 28 juni 2012. In Diepenbeek werd de overeenkomst goedgekeurd op de gemeenteraad van 26 april 2013.

Tenslotte werd een ontwerp van kaderovereenkomst “Tram Vlaanderen-Maastricht” met de stad Maastricht, de provincie Nederlands Limburg en het Vlaamse Gewest opgesteld, dat momenteel ter goedkeuring voorligt bij de Vlaamse Regering. 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.***

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

Premetro & P+R Wommelgem : overleg, studie, voorbereiding marktbevraging: 2008 – 2009 – 2010; aanbesteding: 2010 – contractsluiting, start werken 2011 gunningsfase: najaar 2010 – voorjaar 2012 / contractsluiting, start werken vond plaats op 4/03/2013, een bouwfase van 24 maanden en beschikbaarheid voorjaar 2014.

1. *LIVAN 1:*

Geactualiseerde planning juli 2013:

- Ingebruikname: maart 2015

2. *Spartacus STL 1*

Op 11 oktober 2013 gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring tot de opstart van de aanbestedingsfase. Indicatieve planning betreffende Spartacus Sneltramlijn 1:

- *Afsluiten DBFM-overeenkomst: maart 2015*
- *Start der werken: juli 2015*
- *Einde der werken: deel eind 2017 en deel juli 2018*
- *Start exploitatie deel begin 2018 en deel juli 2018*

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Voor deze projecten wordt de onderhandelingsprocedure in het kader van de wet op de overheidsopdrachten gevolgd. Argumenten daarvoor zijn onder meer het relatief nieuwe karakter van dit soort opdrachten binnen de Vlaamse openbaar vervoercontext en de complexiteit, zowel technisch, juridisch als financieel, van het dossier.

De opdracht voor de voorstudie voor het project Premetro & P+R Wommelgem is gegund en in uitvoering.

Een raamcontract voor de studies in het kader van het Spartacusplan is eveneens reeds gegund en goedgekeurd door de Vlaamse regering. De studies zijn eveneens in uitvoering.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

- 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 intercalaire 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.

De te financieren componenten per project worden geraamd (tijdens de bouwfase) op:

LIVAN - in 000 €	Excl. BTW	Incl. BTW (*)
Bouwkost	63.314	76.609
Financiële kosten (tussentijdse intresten)	4.749	5.746
Studie en ontwerpkosten	7.147	8.647

Totaal investeringsbedrag	75.209	91.002
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	2.453	2.969

SPARTACUS - in 000 €	Excl. BTW	Incl. BTW
Bouwkost	145.412	175.948
Financiële kosten (tussentijdse intresten)	10.145	12.275
Studie en ontwerpkosten	15.268	18.475
Totaal (geraamd) investeringsbedrag	170.825	206.698
Te verwachten beheers- en onderhoudskosten (op jaarbasis)	5.860	7.091

(*) bedragen incl. BTW worden toegevoegd ter informatie. De Lijn kan immers als BTW-belastingplichtige de BTW volledig recupereren.

Deze aanwendungen worden samen met eventuele cash reserves die de banken eisen voor de robuustheid van de balans van de SPV, gefinancierd via eigen en vreemd vermogen, en leggen daarmee het niveau van de beschikbaarheidsvergoedingen vast.

De in bovenstaande tabel weergegeven beheers- en onderhoudskosten omvatten de onderhoudsvergoedingen die (geïndexeerd) aan de SPV's zullen moeten betaald worden voor o.m. het regulier onderhoud en de vervangingsinvesteringen.

- Bouwkost:

In de nota aan de Vlaamse regering, die de basis vormde voor de beslissing tot alternatieve financiering, zijn de bouwkosten van de tramlijnen op basis van de toen bekende parameters geraamd op (in euro, raming en prijzen 2004):

1. Pegasusplan Antwerpen: in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem: 81 mln euro;
2. Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht: 120,5 mln euro (spoorinfrastructuur binnen configuratie) + 24,9 mln euro (stelplaats) = 145,4 mln euro.
+ 6,20 mln euro (buiten configuratie ten laste van De Lijn) + 0.05 mln euro (indexatie tov prijspeil juli 2012) = 151,7 mln euro

Het gaat hier om ramingen exclusief BTW – De Lijn kan immers als BTW-plichtige BTW recupereren.

Inclusief BTW à 21 % worden, in functie van algemene vergelijkbaarheid, deze investeringsbedragen:

1. Pegasusplan Antwerpen: in gebruikname premetro + verbinding P&R Wommelgem: 81,0 euro + 17,01 = 98,0 mln euro;
2. Spartacusplan: eerste as Hasselt-Maastricht: 151,7 mln euro + 31,8 mln euro = 183,5 mln euro.

Zoals vermeld bij punt 1) zal aan de Vlaamse regering, op advies van het Kenniscentrum PPS, worden voorgesteld het project 'Pegasusplan Gent: uitbreiding Zwijnaarde dorp' uit de PPS-lijst

te schrappen en het project via kapitaalsubsidie te financieren.

- Investeringskost sneltramvoertuigen Spartacus:

In de beslissing i.v.m. Spartacus neemt de Vlaamse Regering ook een beslissing over de promotieopdracht voor de levering van sneltrams. De raming van de aankoopwaarde van 12 sneltrams bedraagt 48 miljoen euro.

- Financieringskost:

Voor Livan 1 wordt een bouwtermijn van 24 maanden en voor Spartacus van 36 maanden voorzien, tijdens welke periode de intresten zullen worden gekapitaliseerd en mee opgenomen in de berekening van de uiteindelijk te betalen beschikbaarheidsvergoeding.

- Onderhoud- & Andere kosten:

Het gedeelte van de onderhoudskost die ten laste zal komen van de SPV zal worden vertaald in de uiteindelijk te betalen beschikbaarheidsvergoeding. ***De onderhoudskosten voor Livan zijn 634 k€ per kwartaal. De raming van de onderhoudskost voor Spartacus Infra is 1.368 k€ per kwartaal. Voor Spartacus Stelplaats Hasselt kan de onderhoudskost geraamd worden op 237 k€ per kwartaal.*** Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 zullen deze onderhoudskosten ten laste komen van de reguliere begroting van De Lijn. Ook de exploitatiekosten zullen gedragen worden vanuit de reguliere begroting van De Lijn.

De infrastructuur dient tijdens de duurtijd van de overeenkomst steeds aan de outputspecificaties inzake beschikbaarheid te voldoen. Op het einde van de DBFM-overeenkomst zal een inspectie plaatsvinden waarbij de infrastructuur wordt gecontroleerd op alle outputspecificaties.

Voor juridische begeleiding met betrekking tot de oprichting van Lijninvest in functie van deze projecten is initieel een kost van 48.806 euro gemaakt. Initiële kosten voor financieel advies bedragen, eveneens met betrekking tot de oprichting van Lijninvest in functie van deze projecten, 43.700 euro. Na voltooiing van een aanbestedingsprocedure overeenkomstig de wet op de overheidsopdrachten is door De Lijn (Raad van Bestuur van 23 april 2008) een opdracht voor juridische en financiële ondersteuning toegewezen voor een periode van twee jaar, verlengbaar. De genoemde overheidsopdracht werd in het Bulletin der Aanbestedingen (Belgisch Staatsblad) gepubliceerd op 3 januari 2008 en op 4 januari 2008 in het Europees Publicatieblad. De raad van bestuur van De Lijn besliste op 12 mei 2010 tot verlenging van de opdracht voor juridische en financiële ondersteuning met twee jaar. *De Raad van Bestuur van De Lijn besliste op 18 juli 2012 tot een tweede verlenging van de opdracht voor juridische en financiële ondersteuning met 2 jaar.*

Studiekosten die aan deze projecten kunnen worden toegerekend zijn tot op dit ogenblik geraamd op 4.050.000 euro (project Pegasusplan Antwerpen) en 1.400.000 euro (eerste fase Spartacusplan). Voor de verder noodzakelijke studies in het kader van het Spartacusplan is, na marktbevraging overeenkomstig de wet op de overheidsopdrachten, een raamcontract gegund waarvan de waarde bij volledige uitputting 12.800.000 euro bedraagt. Wat de technische aspecten betreft, zouden deze studiekosten uiteraard ook moeten gemaakt worden bij klassieke financiering via kapitaalsubsidie. Het gaat hier om bedragen exclusief BTW.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

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 onderstaande tabel.

In 000 euro:

Excl. BTW	Livan	Spartacus	Totaal
2014	-	-	-
2015	6.607	-	6.607
2016	8.160	-	8.160
2017	8.323	805	9.128
2018	8.489	13.972	22.462
2019	8.659	21.774	30.433

De hierboven vermelde jaartallen zijn functie van het daadwerkelijk in gebruik nemen van de infrastructuur. Volgens de hierboven aangegeven, ten opzichte van de nota VR van 16 februari 2007 bijgewerkte planning, is een eerste betaling eerder voorzien vanaf voorjaar 2015 (Livan 1). ***De planning voor Spartacus gaat uit van een gedeeltelijke beschikbaarheid vanaf eind 2017 en een volledige beschikbaarheid vanaf medio 2018.***

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

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

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 Lijninvest 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. Dit geeft voor de realisatie van de hierboven genoemde projecten een benodigd kapitaal van Lijninvest van 24,440 miljoen euro. De volstorting zullen gespreid gebeuren in de tijd. In verband met het Spartacusplan heeft de Limburgse Reconversie maatschappij haar intentie geformuleerd om als tweede publieke partner naast Lijninvest toe te treden tot het eigen vermogen van de op te richten SPV waarbij Lijninvest en LRM elk voor 13% zullen participeren.

De totale bedrag in nominale termen van de participaties in Livan 1 en Spartacus Lijn1 door Lijninvest en LRM zal ca. € 9,2mln bedragen:

Project	Via	Deelname%	Investering Vlaamse Overheid (k€)
Livan	Lijninvest	26%	3.197
Spartacus 1	Lijninvest	13%	3.000
	LRM	13%	3.000
Totaal			9.197

9) 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 overheidswa borg 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 2011 houdende 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, zal de mogelijke toepassing van deze garantie voor toekomstige projectendoor 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.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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.

11) Dagelijkse projectopvolging 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.

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.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal Investeringsbedrag ⁵⁴ (private + publieke partijen)	Beschikbaarheids- vergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaar- heidsvergoe- ding	Eerste betaling	Aandeel overheid in SPV		
				(in duizenden euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	naam overheid(sins telling)
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal)			
LIVAN 1	2016					
75,2 (excl. BTW)	8,2 (excl. BTW)	25 jaar	2015	3.197	26	Lijninvest
91,0 (incl. BTW)	9,9 (incl. BTW)					
SPARTACUS (Lijn I + Stel)	2019					
170,8 (excl. BTW)	21,7 (excl. BTW)	25 jaar	2017	3.000	13	Lijninvest
206,7 (incl. BTW)	26,2 (incl. BTW)			3.000	13	LRM

⁵⁴ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercalaire intresten) en incl. BTW

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

1. LIVAN

	Begrotings artikel	2014 (in 1.000 euro)	2015 (in 1.000 euro)	2016 (in 1.000euro) (*)	2017 (in 1.000 euro)	2018 (in 1.000 euro)	2019 (in 1.000 euro)
Investerings-machtiging (indien van toepassing)							
Totale Beschikbaarheids- vergoeding	ME41.03 (*)	0	6.607	8.160	8.323	8.489	8.659

2. SPARTACUS Lijn 1 + Stelplaats

	Begrotings artikel	2014 (in 1.000 euro)	2015 (in 1.000 euro)	2016 (in 1.000 euro)	2017 (in 1.000 euro)	2018 (in 1.000 euro) (*)	2019 (in 1.000 euro)
Investerings-machtiging (indien van toepassing)		(***) 42.759	42.759	42.759	42.759	42.759	42.759
Totale Beschikbaarheidsvergoe- ding	ME41.03 (**)	0	0	0	805	13.972	21.774

Bedragen zijn excl. BTW

() kruissnelheid beschikbaarheidsvergoedingen.*

*(**) Bedragen luik onderhoudsvergoeding als onderdeel van de totale beschikbaarheidsvergoeding zijn budgettair ten laste– voor wat het gedeelte Regulier Onderhoud betreft– van Exploitatiebudget De Lijn, en voor wat het gedeelte Vervangingsinvesteringen betreft van het regulier investeringsbudget (Kapitaalsubsidies) De Lijn*

*(***) Totaliteit voorzien voor investeringen in stelplaatsen en tramlijnen overeenkomstig beslissing Vlaamse Regering d.d. 16 februari 2007.*

Samenvattende projectfiche: VERHOGEN BRUGGEN ALBERTKANAAL

Structuur: DB(F)M in samenwerking tussen nv De Scheepvaart en Via-Invest

Financiële informatie: Geraamde bouwkosten : 108 miljoen euro
– beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid : 11,5 miljoen euro

Stand van zaken: goedgekeurd door Vlaamse regering op 18 oktober 2013 -
projectstructurering in opstart.

Op 10 april 2014 werd een bestek voor een ondersteuningsopdracht aanbesteed. Op basis hiervan heeft nv De Scheepvaart op 4 juni 2014 deze opdracht toegewezen aan de THV Arcadis – Grontmij .

Planning: nog uit te werken

PROJECTFICHE

Nr: 10

Naam project: Verhoging bruggen over het Albertkanaal
--

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister: Ben Weyts
Entiteit: nv De Scheepvaart
Projectleiding: ir. Tom Ory, afdelingshoofd Waterbouwkunde
Participatie door Vlaamse Overheid? JA/ (schrappen wat niet past)
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): Via- Invest, AWV
Gerelateerde projecten: - Masterplan Antwerpen 2020 - Strategisch Actie-Programma Limburg² (SALK) - upgrading Albertkanaal : - o verhoging bruggen over het Albertkanaal : bruggen te financieren met reguliere investeringskredieten - o Verruiming vak Wijnegem-Antwerpen
Wettelijke basis: -
Datum opmaak projectfiche: 28 oktober 2013
Datum bijwerking projectfiche: 18 juli 2014
Versie projectfiche: 1
Auteur projectfiche: ir. C. Danckaerts, algemeen directeur Tel : 011/29.84.00 GSM : 0496/57.85.10 c.danckaerts@descheepvaart.be
Aanspreekpunt KC PPS:

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)
Prognoses geven aan dat het goederenvervoer in Vlaanderen beduidend zal stijgen en dat de binnenvaart hiervan een groeiend aandeel voor haar rekening zal nemen. Dit zal zeker het geval zijn op het Albertkanaal 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. Het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota 2009-2014 Mobiliteit en Openbare Werken stellen dat prioritair werk wordt gemaakt van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. De beheersovereenkomst 2011-2015 van nv De Scheepvaart voorziet 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. Dit 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.

Met de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering “Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van projecten Via-Invest” (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 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 (ondermeer) het project ‘verhoging bruggen Albertkanaal’, de nv Via Invest opdracht te geven om deze, in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden voor realisatie.

Projectbeschrijving

Op dit ogenblik beschikken 18 bruggen al over een vrije hoogte van 9,10 m.

Voor 10 andere bruggen is de verhoging van de brug in uitvoering of is ze gebudgetteerd binnen de lopende investeringsprogramma’s van nv De Scheepvaart.

Van de overige 34 bruggen :

- wordt de IJzerlaanbrug herbouwd in opdracht van BAM;
- zijn er 9 waarbij de bestaande brugstructuur kan worden aangepast zonder dat een volledige herbouw van de brug aan de orde is
- dienen 24 bruggen volledig te worden herbouwd. Hiervan komen er uiteindelijk 15 in aanmerking voor realisatie via alternatieve financiering.

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.

De bouwkosten voor de 33 nog aan te passen en te herbouwen bruggen met inbegrip van het verbreden van het Albertkanaal ter plaatse van de bruggen wordt geraamd op 234,1 miljoen euro (prijsniveau september 2012).

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, wordt geraamd op 108 miljoen euro.

Maatschappelijke relevantie

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.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

De investeringsdotatie van nv De Scheepvaart 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. 234 mln. euro, uitsluitend via reguliere middelen moest worden uitgevoerd zou het met dit budget immers nog 25 respectievelijk 18 jaar duren vooraleer alle bruggen verhoogd zijn en het project tot zijn volle rendement komt. De tijdshorizon voor projectvoltooiing is dan 2034 respectievelijk 2029, 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.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Na de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering “Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van projecten Via-Invest” (VR 2013 0102 MED.0045), werkten nv De Scheepvaart en PMV tijdens het eerste semester 2013 het projectvoorstel ‘Verhoging bruggen Albertkanaal’ uit met het oog op voorlegging aan de Vlaamse regering.

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.

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.

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse regering op basis van dit advies en de adviezen van Inspectie van Financiën en Begroting de nv Via-Invest opdracht te geven om i.s.m. nv De Scheepvaart het project voor te bereiden met het oog op de realisatie van het project.

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 nv De Scheepvaart en Via Invest goedgekeurd.

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 zal op 4 augustus 2014 zijn opdracht starten.

Het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 vermeldt onder hoofdstuk VII Mobiliteit en Openbare Werken – Investeren in een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennetwerk :

“De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal wordt gradueel uitgevoerd van Antwerpen richting Luik, deels met reguliere budgetten en deels via PPS.”

Het verhogen van 15 bruggen boven het Albertkanaal is in het regeerakkoord opgenomen in de lijst van prioritaire PPS-infrastructuurprojecten.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Uit te werken in overleg met Via-Invest / PMV.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

De keuze van de realisatie als PPS-project in Design and Build (DB), Design, Build and Finance (DBF), Design, Build, (Finance) and Maintain (DB(F)M), zal worden afhankelijk gesteld van de verdere uitwerking met het oog op een maximalisatie van de meerwaarde van het project.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Het financieel dossier zal in de loop van de volgende maanden gedetailleerd worden uitgewerkt in samenwerking met Via-Invest / PMV.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

De geschatte investeringskost van het project “Verhoging bruggen Albertkanaal” bedraagt 234 mln. euro waarbij de aanpassing of verhoging van 17 bruggen (126 mln. euro) via het reguliere investeringsbudget van nv De Scheepvaart 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 wordt geschat dat vanaf 2018 gedurende dertig jaar een jaarlijkse bruto beschikbaarheidsvergoeding zal moeten betalen worden die oploopt tot ±11,5 mln. euro , wanneer alle bruggen van het PPS-programma beschikbaar zijn.

2018	2019	2020	2021	2030	2040	2046	2048	2049
1.724,5	8.757,4	10.573,3	10.605,5	10.899,4	11.235,5	11.442,1	9.623,8	1.954,0

Tabel 1: Schatting van beschikbaarheidsvergoeding (in Keuro/jaar).

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 2020 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 (met een thans vooropgesteld maximum van 11,5 miljoen euro) aan nv De Scheepvaart beschikbaar te worden gesteld.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Nog te bepalen

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Nog te bepalen

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Nog te bepalen

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

De structurele opbouw en monitoring van het project dient nog te worden uitgewerkt.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁵⁵

Totaal ⁵⁶ Investeringsbe- drag	Beschikbaar- heidsvergoe- ding op kruissnelhei- d	Looptijd beschikbaar- heidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	naam overheid(si- nstelling)
108	11,5	30	Nihil	Nog te bepalen	Nog te bepalen	Via- Invest

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duizend euro)	2017 (in duizend euro)	2018 (in duizend euro)	2019 (in duizend euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheids- vergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	MBO/1MI-E-5- W/IS	-	-	-	0	1724	8.757	11.500
Beschikbaarheidsvergoeding ⁵⁷	MBO/1MI-E-5- W/IS	-	-	-	-	1724	8.757	11.500

⁵⁵ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁵⁶ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercalaire intresten) en incl. BTW

⁵⁷ Gelieve een opsplitsing te maken indien de budgettaire aanrekening betrekking heeft op een deel projecten die nog niet geclosed zijn.

Samenvattende projectfiche NV Vlaamse Havens en de realisatie van de sluizen

Structuur:

Op 25/02/2011 werd de NV Vlaamse Havens opgericht (cfr decreet NV Vlaamse Havens 8/05/2009). Het doel is het realiseren van 3 nieuwe zeesluizen in Vlaanderen. Deze NV zal voor elke te realiseren zeesluis een dochter oprichten, die zal optreden als bouwheer en de sluis ter beschikking stelt aan het havenbedrijf (= exploitant sluis). Het havenbedrijf betaalt een gebruiksvergoeding aan de dochtervennootschap en krijgt van het Vlaams Gewest een voorwaardelijke subsidie (voorwaarden van voldoende beschikbaarheid e.d.). Het gewest draagt geen risico's i.v.m. realisatie, onderhoud en exploitatie van de sluis. Uitgangspunten bij de constructie zijn: ESR-neutraliteit, spreiding van betalingen, Level playing field en BTW – recuperatie.

Voor de sluis te Antwerpen (Waaslandhaven) werd op 4 juli 2011 de NV Deurganckdoksluis opgericht (NV DGD). NV Vlaamse Havens heeft 26% van de aandelen, en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (= meerderheidsaandeelhouder – 74% van de aandelen). Deze NV DGD is bouwheer en wordt eigenaar van de sluis en geeft de sluis na realisatie (in 2016) gedurende 20 jaar in concessie aan GHA.

In Zeebrugge kadert de nieuwe sluis in het veel grotere dossier van het SHIP project. Het Strategisch Haveninfrastructuur project (SHIP) Zeebrugge bestaat uit twee met elkaar verwante projecten: verbetering van de nautische toegankelijkheid naar en aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de Achterhaven. Er werden meerdere inrichtingsalternatieven bekeken. De Vlaamse regering besliste in 2009 om de “beperkte open getijzone” als voorkeursalternatief te bekrachtigen. Hierbij zou de bestaande Visartsluis omgebouwd worden tot een open vaargeul en meer landinwaarts, ter hoogte van de Carcokesite zou een nieuwe sluis gebouwd worden. Ook zou het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok gedempt worden, waardoor nieuwe terreinen ontstaan voor de ontwikkeling van shortsea –activiteiten. Het realiseren van de getijzone impliceert ook een aanpassing aan de verkeersinfrastructuur. Op basis van de streefbeeldstudie van AWV werd de oplossing uit de MKBA met een tunnel onder de nieuwe doorvaartgeul. De piste NV Vlaamse Havens met een dochtermaatschappij (cfr Deurganckdoksluis) kan hier eveneens een haalbare optie zijn, weliswaar omwille van ESR-neutraliteit onder de voorwaarde dat het havenbedrijf Zeebrugge marktproducent blijft. De haalbaarheid van deze piste zal nog verder onderzocht moeten worden.

Voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen werd op 12 januari 2011 besloten om bij het vervolgtraject van de onderhandelingen enkel nog uit te gaan van één voorkeursalternatief, m.n. de grote diepe zeesluis.

Het uitgangspunt hier was een uitvoering middels een DBFM constructie. Ondertussen heeft de Nederlandse bevoegde minister ingestemd met het Vlaamse verzoek om het uitgangspunt te verlaten en de werkzaamheden gezamenlijk toe te spitsen op een uitvoeringswijze op basis van D & C.

Stand van zaken

Tweede sluis op de Linkerscheldeoever (Antwerpen)

- NV Vlaamse Havens opgericht op 25/02/2011 en NV Deurganckdoksluis opgericht

op 4 juli 2011

- ESR advies en BTW ruling: positief.
- Financial en contract close : 14 september 2011.
- Gunning van de opdracht “bouw sluis” op 14 september 2011
- Start van de werken door de THV Waaslandsluis : 4 oktober 2011
- De bouwwerken lopen conform de voorziene timing
- Naast het hoofdcontract voor de bouw zijn ook nog bijkomende opdrachten lopende (bouw sluis-gerelateerde gebouwen, keuring materialen en toezicht buitenlandse werkhuizen, veiligheidscoördinatie en controle 10-jarige aansprakelijkheidsverzekering)

Sluis te Zeebrugge in het kader van SHIP

De afdeling maritieme toegang (MOW) staat in voor de projectleiding en duidde een projectleider aan. Gezien het project ook belangrijke investeringen vergt van het agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn worden zij ook nauw betrokken bij dit project.

De project-MER voor het maritiem deel van het SHIP project werd in april 2010 stopgezet t.g.v. de verkregen reacties uit diverse partijen betreffende de afhandeling van bestaande kruisende verkeersstromen. Op basis van de verkregen reacties werd een nieuwe project-MER procedure opgestart m.b.t. zowel het maritieme deel als de kruisende infrastructuur (de tunnels voor weg – en tramverkeer, spoorbrug en fiets – en voetgangerstunnel). Half april 2013 werd de ontwerp MER-tekst aangeleverd. Na bespreking door de cel MER werd geconcludeerd dat het project verder technisch dient uitgewerkt te worden, daarna zal de MER procedure vervolgd worden.

De verdere technische uitwerking impliceert bijkomende studies, één ervan werd in het najaar van 2013 on hold gezet n.a.v. de veelvuldige overlegmomenten op het kabinet en de onduidelijkheid omtrent de kruisende infrastructuur.

In april 2014 werd door de minister gevraagd naar een gecoördineerde aanpak vanuit het departement, de project MER verder te zetten en tegelijkertijd een gecombineerde MKBA op te maken voor een aantal varianten. Op 9 mei 2014 heeft minister Crevits in twee mededelingen aan de Vlaamse Regering de projectalternatieven zoals momenteel opgenomen in de project-MER bevestigd. Deze mededelingen zorgden voor onduidelijkheid en behielden enkele de Carcoke variant als mogelijke inplanting van de nieuwe sluis behouden. In juni 2014 werd in het kader van het regeerakkoord deze problematiek in een fiche aangekaart. Tevens werden voor de minister de belangrijkste aandachtspunten opgelijst. In het regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019 wordt enkele gewag gemaakt van een tramtunnel en over de invulling van de overige kruisende infrastructuur wordt geen uitspraak gedaan. Een verdere timing van het project zal opgemaakt worden zodra er meer duidelijkheid is vanwege de nieuwe minister.

Sluis in de Gentse Kanaalzone (KGT)

Op 12 januari 2011 werd besloten verder te gaan met de grote diepe zeesluis. Op 4 juli 2011 werd het basisakkoord over de kostprijsverdeling besproken tussen de verschillende Vlaamse en Nederlandse bewindslieden. De werkzaamheden van de onderhandelingscommissie hebben op 19 maart 2012 geleid tot een gemeenschappelijk akkoord tussen de bevoegde Nederlandse en Vlaamse minister (besluit van het Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie - VNSC). Daarna kon gestart worden met de planuitwerkingsfase die uitgevoerd wordt door een gemeenschappelijke Vlaamse-Nederlandse projectorganisatie in opdracht van de VNSC. In de planuitwerkingsfase wordt

de voorkeursbeslissing voor een grote zeeluis verder uitgewerkt tot een aanbestedingsklaar dossier voor een geoptimaliseerde voorkeursvariant (MIRT-3). Deze planuitwerkingsfase zal ongeveer 2-3 jaar tijd in beslag nemen. Vlaanderen en Nederland dragen elk 50% van de kosten van de planuitwerkingsfase. Inmiddels werd ook een Stuurgroep voor het project Grote Zeeluis kanaal Gent-Terneuzen opgericht, welke het concept plan van Aanpak goedkeurde.

Het voorkeursalternatief (optimale variant) wordt verder uitgewerkt. De ruimtelijke procedures worden doorlopen en de aanbesteding wordt voorbereid. Een detailonderzoek naar mogelijk PPS model wordt uitgevoerd en een verdrag tussen Vlaanderen en Nederland wordt momenteel uitgewerkt op basis van enkele randvoorwaarden. Op basis van de huidige planning van de planuitwerkingsfase wordt er van uit gegaan dat het verdrag eind 2014/begin 2015 klaar zal zijn voor behandeling in de respectievelijke parlementen van Vlaanderen en Nederland.

Ondertussen heeft de Vlaamse delegatie de Nederlandse delegatie verzocht af te stappen van DBFM als uitgangspunt en de werkzaamheden gezamenlijk Vlaams-Nederlands toe te spitsen op een uitvoeringswijze op basis van D&C. De Nederlandse bevoegde ambtenaren en de Nederlandse Minister van Infrastructuur en Milieu (Minister Schultz – Van Haegen) hebben hiermee ingestemd.

Financiële informatie

Tweede sluis op de linkeroever te Antwerpen

De bouwkost voor de NV DGD bij oplevering is 311,6 mio euro en omvat reeds 15% marge voor indexerende en onvoorziene kosten.

Vanaf oplevering zal NV DGD een concessievergoeding ontvangen van het GHA, momenteel ingeschat op 20,88 mio euro. Deze vergoeding zal berekend worden op basis van de effectieve kostprijs zoals bekend bij oplevering.

Vanaf ingebruikname van de 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 exclusief financieringskosten (aangezien het GHA haar bijdrage up-front inbrengt en er dus voor de bijdrage van het GHA geen externe financiering noodzakelijk is).

Om dit project mogelijk te maken werd een lening afgesloten bij EIB ten bedrage van 160,5 mio euro en bij KBC ten bedrage van 81,16 mio euro.

Sluis te Zeebrugge i.h.k.v. SHIP

De laatste geactualiseerde raming dd. 11 december 2013 komt neer op ongeveer 1,03 miljard euro incl. BTW. Deze bestaat hoofdzakelijk uit 650 miljoen euro voor de waterbouwkundige werken, 320 miljoen euro voor de kruisende infrastructuur en 60 miljoen euro voor onteigeningen, afbraak en saneringen.

Sluis in de Gentse kanaalzone

Het project omvat de voorbereiding, aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud

gedurende 30 jaar van een grote diepe zeesluis (427m x 55m x 16m) binnen het bestaande sluizencomplex. De aanlegkosten van een grote zeesluis zijn in het aanvullend onderzoek na de verkenning geraamd op 930 miljoen € (excl. BTW, prijspeil 2008). De kosten voor het onderhoud gedurende 30 jaar na ingebruikneming van de sluis zijn geraamd in vaste en variabele kosten en bedragen samen 75 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2008). Deze ramingen zijn uitgevoerd volgens de Nederlandse systematiek.

De kosten worden tussen Vlaanderen en Nederland verdeeld, waarbij Nederland een forfaitaire bijdrage levert van 141,9mln € (excl BTW, prijspeil 2008). Vlaanderen zal deze bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten. De kosten voor de planstudiefase worden 50%-50% verdeeld. De kosten van deze vervolgfase bedragen 8,7 mio € excl. BTW.

De Europese Unie kende een subsidie van 3,92 miljoen euro toe in het kader van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Vlaanderen en Nederland zullen verder gezamenlijk maximaal beroep doen op Europese medefinanciering voor de eigenlijke realisatie van de sluis.

Tijdens de planuitwerkingsfase werden verdere afspraken gemaakt met het Havenbedrijf Gent met betrekking tot de financiële bijdrage die het Havenbedrijf zal leveren aan de realisatie van de sluis. Het Havenbedrijf Gent zal 15% van de Vlaamse bijdrage dragen.

De keuze voor een grote zeesluis vergt op termijn aanpassingen aan het kanaal, tunnel en bruggen. De extra kosten komen voor rekening van Vlaanderen. Nederland draagt hier 150 mio euro aan bij.

Rekening houdend met een klassieke contractvorm, met de Nederlandse bijdrage, met de onderhandelde bijdrage van het Gentse Havenbedrijf en met de EU-cofinanciering is er gedurende een bouw/facturatieperiode van 6 jaar een budget van circa 87 miljoen euro per jaar nodig. In globlo 348 miljoen euro in het tijdvak 2016-2022.

De kosten voor het onderhoud gedurende 30 jaar na ingebruikname van de sluis zijn geraamd op tezamen 75 mio euro (excl. BTW., prijspeil 2008). De Vlaamse onderhandelingsdelegatie heeft haar voorkeur voor een eenmalige afkoopsom kenbaar gemaakt aan de Nederlandse delegatie.

Planning

Aangezien de bouw van de Deurganckdoksluis in uitvoering is zijn geen verdere stappen in het besluitvormingsproces voorzien.

Voor de sluis i.h.k.v. SHIP Zeebrugge zullen verdere stappen ondernomen worden o.b.v. concretisering plannen, gesprekken tussen MOW en MBZ, ...

Voor de sluis in de Gentse Kanaalzone (KGT) zullen gedurende de komende 2-3 jaren binnen de planuitwerkingsfase volgende sporen gevolgd worden :

- Verdere uitwerking voorkeursalternatief, optimale variant
- Doorlopen ruimtelijke procedures: MER, inpassingsplan
- Voorbereiding van aanbesteding en detailonderzoek naar een uitvoeringswijze op basis van D & C
- Doorlopen van de procedures voor de verwerving van Europese subsidies voor de uitvoering van het project
- Opmaak van een verdrag tussen Vlaanderen en Nederland

PROJECTFICHE

Nr: 11

Naam project: NV Vlaamse Havens

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare werken
Bevoegde minister: minister <i>Ben Weyts</i>
Entiteit: afdeling maritieme toegang
Projectleiding: afdeling maritieme toegang
Participatie door Vlaamse Overheid? JA
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): NV Vlaamse Havens met dochter NV Deurganckdoksluis. Meerderheidsparticipatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in de NV Deurganckdoksluis.
Gerelateerde projecten: Sluis op linkerkoeveer te Antwerpen (Deurganckdoksluis), sluis Zeebrugge in het kader van SHIP, sluis in de Gentse Kanaalzone
Wettelijke basis: decreet NV Vlaamse Havens 8 mei 2009
Datum opmaak projectfiche: 2 september 2011
Datum bijwerking projectfiche: 21 augustus 2014
Versie projectfiche: 3
Auteur projectfiche: Els Van Hecke
Aanspreekpunt KC PPS: Kaatje Molenberghs

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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.

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.

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 zeesluis 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 (Deurganckdoksuis)

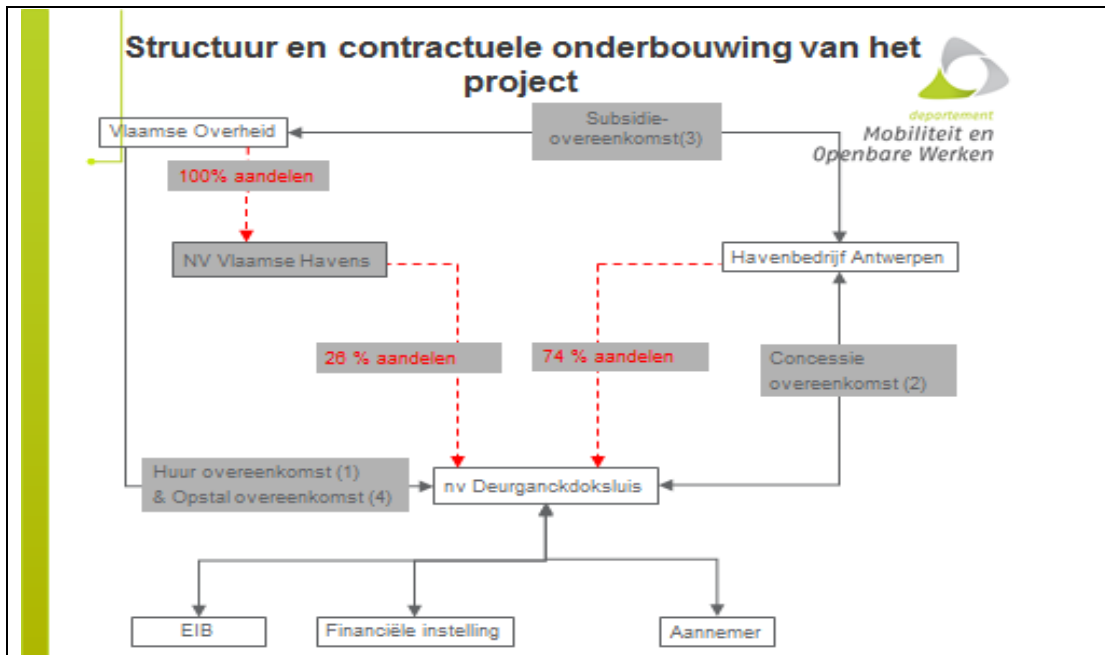
De eerste investering die gerealiseerd wordt, is de tweede sluis op de linkeroever van het havengebied van Antwerpen.

De NV Vlaamse Havens richtte voor de bouw en de ter beschikkingstelling van deze sluis op 4 juli 2011 samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (verder GHA) een dochtervennootschap, zijnde de NV Deurganckdoksuis 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 GHA. Er wordt een bouwtijd van ongeveer 5 jaar voorzien.

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

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



Deze constructie zal niet noodzakelijk eenvoudigweg kunnen gekopieerd worden voor de andere twee sluisprojecten (sluis SHIP Zeebrugge en sluis KGT) wegens hun specifieke kenmerken.

De projecten te Zeebrugge en in de Gentse Kanaalzone bevinden zich bovendien in een minder ver gevorderd stadium.

Sluis te Zeebrugge in het kader van SHIP

In Zeebrugge kadert de nieuwe sluis in het veel grotere dossier van het Ship project. Het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) Zeebrugge bestaat uit twee met elkaar verwante projecten: verbetering van de nautische toegankelijkheid naar en aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de Achterhaven. Voor dit SHIP project werd reeds in 2009 een MKBA opgemaakt. De verbetering van de nautische toegankelijkheid kan volgens het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge gerealiseerd worden door twee inrichtingsalternatieven, namelijk een 'open-getijzone' en een 'snelle zeesluis'. Er werd een technische haalbaarheidsstudie uitgevoerd op deze twee inrichtingsalternatieven en gaandeweg is er nog een derde alternatief gegroeid: de 'beperkte open-getijzone'.

Voor deze drie alternatieven werd vervolgens een tweede MKBA opgesteld waaruit bleek dat het project maatschappelijk wenselijk is en dit zowel vanuit nationaal als internationaal standpunt. De optie 'beperkte open-getijzone' bleek de hoogste netto contante waarde te hebben.

Op 3 april 2009 besliste de Vlaamse Regering om in het kader van SHIP de keuze voor het voorkeursalternatief 'beperkte open-getijzone' als resultaat van de MKBA te bekrachtigen. Hierbij zou :

- de bestaande Visartsluis omgebouwd worden tot een open vaargeul en meer landinwaarts, ter hoogte van de Carcokesite, een nieuwe sluis gebouwd worden. De sluis van 1907 is immers sterk verouderd en beantwoordt niet meer aan de noden van de huidige scheepvaart.
- Het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok zouden gedempt worden, waardoor nieuwe terreinen ontstaan voor de ontwikkeling van shortsea-activiteiten.

Het realiseren van de getijzone impliceert ook een aanpassing aan de verkeersinfrastructuur. In de oplossing, conform de beslissing van de Vlaamse Regering, wordt het weg- en tramverkeer omgeleid

over de sluis. Op basis van de streefbeeldstudie van AWW werd de oplossing uit de MKBA aangevuld met een tunnel onder de nieuwe doorvaartgeul (ter hoogte van de oude Visartsluis). Deze tunnel bevindt zich op het tracé van de (nog aan te leggen) Nx, die de verbinding zal maken tussen de N31 en de Havenrandweg Oost, parallel aan de Isabellalaan en de Kustlaan. Voor fietsers en voetgangers is eveneens een afzonderlijke tunnel onder het doorvaartkanaal voorzien. Ten behoeve van het spoorvervoer wordt een spoorwegbrug over de open doorvaartgeul aangelegd. Door het onder getijde brengen van een gedeelte van de Achterhaven wordt dit deel ook blootgesteld aan stormvloeden. Om overstromingen te vermijden zullen de bestaande of nieuwe dijken, kaaimuren en aanpalende terreinen voldoende hoog moeten zijn. Ten zuiden van de nieuwe sluis zullen eveneens bijkomende industrieterreinen ontwikkeld worden langs het Verbindingsdok en het Boudewijnkanaal, dat deels verbreed zal worden.

Sluis in de Gentse Kanaalzone (KGT)

Reeds in 2005 kwam men in het Memorandum van Den Haag overeen om de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Teneurzen 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).

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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 zeesluis 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 vormt dit geen probleem. Voor de realisatie van de sluis in Antwerpen werd dan ook geopteerd voor de constructie NV Vlaamse Havens met haar dochter nv DGD met meerderheidsparticipatie bij het GHA.

Voor Zeebrugge zal de haalbaarheid van deze piste nog verder onderzocht moeten worden.

Voor de *haven van Gent staat reeds vast* dat het niet mogelijk is dat het havenbedrijf een meerderheidsparticipatie zou nemen in de dochtervennootschap. *Het uitgangspunt hier was een uitvoering middels een DBFM-constructie. Tijdens de planuitwerkingsfase zijn ook financiële optimalisaties aan de orde. In het besluit van het Politiek College van de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (Ministers Schultz-Van Haegen en Crevits d.d. 19 maart 2012) werd de mogelijkheid om alsnog voor een andere contractvorm dan DBFM te kiezen ingeschreven. Naast DBFM bleef een klassieke uitvoeringsvorm m.a.w. nog steeds een optie, op voorwaarde dat dit voor één of beide partijen meer efficiëntiewinsten oplevert, goedkoper blijkt te zijn, of in het algemeen meer voordelen biedt. Ondertussen heeft de Nederlandse bevoegde Minister ingestemd met het Vlaamse verzoek om het uitgangspunt te verlaten en de werkzaamheden gezamenlijk toe te spitsen op een uitvoeringswijze op basis van D&C.*

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Tweede sluis op de Linkerscheldeover (Antwerpen)

- De bouw- en milieuvergunning voor de sluis werden afgeleverd in februari en maart 2010.
- Het bestek voor de bouw van de sluis werd gepubliceerd begin september 2010.
- 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.
- NV Vlaamse Havens opgericht op 25/02/2011
- NV Deurganckdoksluis opgericht op 4 juli 2011
- ESR advies: ruling werd ingediend begin oktober → positief advies
- Het positief advies voor de BTW ruling werd verkregen in juni 2011.
- Financial close (afsluiten financiering bij EIB en KBC) vond plaats op 14 september 2011.
- Contract close (o.m. ondertekening subsidie – opstal – concessie – huurovereenkomst) vond eveneens plaats op 14 september 2011.
- 14 september 2011 tevens 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.
- 24 oktober 2011 : Start van de werken door de THV Waaslandsluis. De werken lopen conform de voorziene timing.
- Naast het hoofdcontract voor de bouw zijn nog een aantal bijkomende opdrachten lopende:
 - bouw van de sluis-gerelateerde gebouwen: het definitief architectuurontwerp werd eind december 2011 afgerond, publicatie van het bestek in mei 2013. ***De werken zijn ondertussen reeds aangevat.***
 - keuring van de materialen en toezicht buitenlandse werkhuizen door een externe dienstverlener : gunning opdracht juli 2012.
 - veiligheidscoördinatie en controle i.h.k.v. de 10-jarige aansprakelijkheidsverzekering door SECO : aanvangsdatum 24 oktober 2011.

Sluis te Zeebrugge in het kader van SHIP

De afdeling maritieme toegang van het departement MOW staat in voor de projectleiding en duidde omwille van de complexiteit van het project in overeenstemming met het Vlaams Regeerakkoord reeds een projectleider aan. Gezien het project ook belangrijke investeringen vergt van het agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn worden deze agentschappen ook nauw betrokken bij dit project. Op basis van de beslissing van de Vlaamse regering werd de project-MER procedure opgestart voor het maritieme deel van het SHIP-project. Deze procedure werd op 20 april 2010 stopgezet gelet op de

verkregen reacties uit diverse partijen betreffende de afhandeling van de bestaande kruisende verkeersstromen. Op basis van deze reacties werd een nieuwe project-MER procedure opgestart. Deze handelt zowel over het maritieme deel als over de kruisende infrastructuur, zijnde tunnels voor het weg- en tramverkeer, een spoorbrug en fiets- en voetgangerstunnel. De richtlijnen werden op 4 november 2011 gepubliceerd. Half april 2013 werd de ontwerp MER-tekst aangeleverd. Na bespreking werd door de cel MER geconcludeerd dat het project verder technisch dient uitgewerkt te worden, daarna zal de MER procedure vervolgd worden.

De verdere technische uitwerking impliceert 2 bijkomende studies :

- een studie voor kaaimuren, sluis en spoorbrug en dit uit te werken tot op niveau bouwvergunning.
- Een studie voor wegenis en tunnels te voorzien in een geometrisch ontwerp aangevuld met verkeersstudies.

De technische studies in opdracht van de afdeling Maritieme Toegang voor de kaaimuren, sluis en spoorbrug zijn recentelijk afgewerkt. De publicatie van de opdracht voor het geometrisch ontwerp van de wegenis en de tunnel in opdracht van AWV en in samenwerking met De Lijn werd in het najaar van 2013 on hold gezet n.a.v. de veelvuldige overlegmomenten op het kabinet en de onduidelijkheid omtrent de kruisende infrastructuur.

Volgende studies werden reeds afgerond: topografische opmeting van het projectgebied, inventarisatie van de eigendomssituatie, opzoeking van alle nutsleidingen, rioolstelsel en opmaak inrichtingsplan nieuwe concessieterreinen.

Verder werd in een kabinetsvraag van 9 april 2014 (KAB/NB/2014/066-SHIP) gevraagd om via een gecoördineerde aanpak vanuit het departement, de project-MER verder te zetten en tegelijkertijd een gecombineerde MKBA op te maken voor elk van volgende varianten:

1. Sluis op Carcoke site met tramtunnel en 2 x 2 wegtunnel onder het doorvaartkanaal en een brug voor lokaal verkeer en een brug voor het treinverkeer over het doorvaartkanaal
2. Sluis op Carcoke site met tramtunnel onder doorvaartkanaal en een 2 x 1 omleidingsweg in de haven en sturing van niet lokaal verkeer naar de A11
3. Sluis op Carcoke site met omleiding van de tram in de haven en 2 x 1 omleidingsweg in de haven en sturing van niet lokaal verkeer naar de A11

Op 9 mei 2014 heeft minister Crevits in een mededeling aan de Vlaamse Regering de projectalternatieven zoals momenteel opgenomen in de project-MER bevestigd (VR 2014 0905 MED.0229-1 SHIP Zeebrugge – mededeling en VR 2014 0905 MED.0229-2 SHIP Zeebrugge).

Deze 2 mededelingen zorgen voor onduidelijkheid en behouden enkel de Carcoke-variant als mogelijke inplanting van de nieuwe sluis. In het kader van de opmaak van het regeerakkoord werd begin juni 2014 nog een projectfiche opgemaakt waarin deze problematiek reeds geformuleerd werd, verder werden vanuit de administratie ook nog een aantal aandachtspunten aan de minister opgelijst, de belangrijkste zijn:

1. **MKBA**
de uitgangspunten en aannames van de voorliggende MKBA stroken niet meer met deze van het project dat momenteel in de lopende project-MER procedure zit. Een nieuwe MKBA is sowieso noodzakelijk in het kader van de financiering van dit project. Waarbij de administratie, vanuit haar kennis en inzichten, van mening is dat een MKBA een negatief resultaat zal opleveren voor de varianten met een tunnel onder het doorvaartkanaal gezien de kost voor de aanleg van een tunnel;
2. **Mobiliteit**
de tunnel is voor het autoverkeer noodzakelijk vanuit de categorisering, voor het tramverkeer vanuit een kwalitatieve dienstverlening. Het Strategisch Plan van de haven gaat hier ook van uit;
3. **Brug over doorvaartkanaal**
De vrije doorvaartbreedte bedraagt 85m, de afmetingen van deze brug zullen immens zijn. Het studiebureau belast met het voorontwerp stelt zich grote vragen naar economische haalbaarheid;
4. **Kustveiligheid ↔ vismijncluster**

de vismijn wenst haar activiteiten verder te zetten onder dezelfde operationele randvoorwaarden als vandaag het geval is, dit conflicteert met de randvoorwaarde waarbij deze zone dient te voldoen aan de voorwaarden van het Kustveiligheidsplan. Bijkomend is ook de toegankelijkheid van de vismijncluster die ten allen tijde dient te worden gegarandeerd tijdens de werken. Dit heeft invloed op de bouwtijd (zal +5j worden), wat op zijn beurt complicaties geeft bij het vinden van alternatieve financiering;

5. Nautische toegankelijkheid

Uit vaarsimulaties is gebleken dat de nautische toegang tot het projectgebied niet altijd even eenvoudig is

6. Budget

De laatste geactualiseerde raming komt neer op ongeveer 1,03 miljard euro. In een overleg met ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) is naar voor gekomen dat het moeilijk is om alternatieve financiering te krijgen voor projecten die langer dan 5 jaar in bouwfase zitten, de kans is zeer groot dat het SHIP-project zoals het nu voorligt met tunnel, spoorbrug en tijzone niet in 5 jaar zal kunnen gerealiseerd worden.

Ondertussen is ook het Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019 opgemaakt. Hierin wordt enkel gewag gemaakt van een tramtunnel over de invulling van de overige kruisende infrastructuur wordt geen uitspraak gedaan:

Voor een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge wordt het voorkeursalternatief “beperkte open-getijzone” voor het SHIP-project uitgewerkt, met een nieuwe zeesluis ter hoogte van de Carcokesite en een tramtunnel onder het doorvaartkanaal.

Een verdere timing van het project zal opgemaakt worden zodra er meer duidelijkheid is vanwege de nieuwe minister.

Sluis in de Gentse Kanaalzone (KGT)

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 zeesluis (New Panama dimensies). Op 16 april 2009 kwamen Staatssecretaris Huizinga en Minister-president Peeters overeen om een drietal alternatieven (combisluis, kleine zeesluis, grote zeesluis) 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 zeesluis. Eveneens werd toen aan de onderhandelingscommissie KGT de opdracht gegeven om een “model” uit te werken voor de financiering van de nieuwe grote diepe zeesluis 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 zeesluis gedurende 30 jaar binnen het bestaande sluisencomplex. In de planuitwerkingsfase zullen de volgende afmetingen als uitgangspunt gelden: 427m x 55m x 16 m.

Op 4 juli 2011 vond een nieuw overleg plaats tussen de bewindsliden, 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 vervolgoopdracht 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. De planuitwerkingsfase wordt uitgevoerd door een gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse projectorganisatie in opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC). In de planuitwerkingsfase wordt de voorkeursbeslissing voor een grote zeeluis verder uitgewerkt tot een aanbestedings klaar dossier voor een geoptimaliseerde voorkeursvariant (MIRT-3). Deze planuitwerkingsfase zal ongeveer 2-3 jaar tijd in beslag nemen. Vlaanderen en Nederland dragen elk 50% van de kosten van de planuitwerkingsfase.

Inmiddels werd ook een Stuurgroep voor het project Grote Zeeluis 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 staat onder leiding van mevrouw Wivina Demeester.***

Op basis van de huidige planning van de planuitwerkingsfase wordt er van uit gegaan dat het verdrag eind 2014/begin 2015 klaar zal zijn voor behandeling in de respectievelijke parlementen van Vlaanderen en Nederland.

Hoewel het verdrag en de daarbij horende onderhandelingen formeel losstaan van de projectplanning, vormen een aantal resultaten uit het project noodzakelijke input voor het verdrag. Het betreft onder meer de contractkeuze (DBFM of anders), het vastleggen van een geoptimaliseerde voorkeursvariant en de raming van deze voorkeursvariant.

Ondertussen heeft de Vlaamse delegatie de Nederlandse delegatie verzocht af te stappen van DBFM als uitgangspunt en de werkzaamheden gezamenlijk Vlaams-Nederlands toe te spitsen op een uitvoeringswijze op basis van D&C. De Nederlandse bevoegde ambtenaren en de Nederlandse Minister van Infrastructuur en Milieu (Minister Schultz-Van Haegen) hebben hiermee ingestemd.

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

- Aangezien de bouw van de Deurganckdoksluis in uitvoering is, zijn geen verdere stappen in het besluitvormingsproces voorzien.
- Voor de sluis ihkv SHIP Zeebrugge zullen verdere stappen bepaald worden o.b.v. concretisering plannen, gesprekken tussen MOW en MBZ, ...
- Voor de sluis in de Gentse Kanaalzone (KGT) zullen gedurende de komende 2-3 jaren binnen de planuitwerkingsfase volgende sporen gevolgd worden :
 - Verdere uitwerking voorkeursalternatief, optimale variant
 - Doorlopen ruimtelijke procedures :MER, inpassingsplan
 - Voorbereiding van aanbesteding en detailonderzoek naar een uitvoeringswijze op basis van D&C
 - Doorlopen van de procedures voor de verwerving van Europese subsidies voor de uitvoering van het project
 - Opmaak van een verdrag tussen Vlaanderen en Nederland. Volgens planning zou het verdrag eind 2014/begin 2015 klaar zal zijn voor behandeling in de respectievelijke parlementen van Vlaanderen en Nederland.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Tweede sluis op Linkerscheldeover (Deurganckdoksuis)

Financiering Deurganckdoksuis: onderhandelingsprocedure voor commerciële bank + gewone onderhandeling met EIB.

Er werd op 14 september 2011 een lening afgesloten bij de EIB ten bedrage van 160,5 mio euro en bij KBC ten bedrage van 81,16 mio euro.

Aanbesteding werken bouw sluis: openbare aanbesteding, reeds gegund aan THV Waaslandsluis.

Sluis te Zeebrugge ihkv SHIP

Nog te bepalen

Sluis in de Gentse kanaalzone

Contractvorm: Klassiek.

Aanbestedingsprocedure: Naar Nederlands recht nog nader te bepalen.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Tweede sluis op Linkerscheldeover (Deurganckdoksuis)

Bedragen bij oplevering

	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 311,6mio 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 huidige inschatting bedraagt deze concessievergoeding 20,88mio 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.

Sluis te Zeebrugge ihkv SHIP

De raming van het project bestaat uit twee delen (raming maritieme deel en raming van de kruisende infrastructuur). In het kader van de besprekingen tussen MBZ en aMT werd op aangegeven van MBZ de oever + aanlegconstructies langsheen het Boudewijnkanaal vervangen door een volwaardige kaaimuur.

De laatste geactualiseerde raming dd. 11 december 2013 komt neer op ongeveer 1,03 miljard euro incl. BTW. De 1,03 miljard euro bestaat hoofdzakelijk uit 650 miljoen euro voor de waterbouwkundige werken, 320 miljoen euro voor de kruisende infrastructuur en 60 miljoen euro voor onteigeningen, afbraak en saneringen.

Ter voorbereiding van de financiering werden reeds verkennende gesprekken gehouden tussen AMT, MBZ en PMV. Na duidelijkheid betreffende het al dan niet meenemen van de tunnels kan er een technische en financiële fasering worden opgemaakt en de scenario's voor de financiering gedefinieerd.

Sluis in de Gentse kanaalzone

Het project omvat de voorbereiding, aanleg en het infrastructureel beheer en onderhoud gedurende 30 jaar van een grote diepe zeelsluis (427m x 55m x 16m) binnen het bestaande sluisencomplex. De aanlegkosten van een grote zeelsluis zijn in het aanvullend onderzoek na de verkenning geraamd op 930 miljoen € (excl. BTW, prijspeil 2008). De kosten voor het onderhoud gedurende 30 jaar na ingebruikneming van de sluis zijn geraamd in vaste en variabele kosten en bedragen tezamen 75 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2008). Deze ramingen zijn uitgevoerd volgens de Nederlandse systematiek.

De kosten worden tussen Vlaanderen en Nederland verdeeld, waarbij Nederland een forfaitaire bijdrage levert van 141.900.000 euro (excl BTW, prijspeil 2008). Vlaanderen zal deze bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten. De kosten voor de planstudiefase worden 50%-50% verdeeld. De kostenraming voor deze planstudiefase bedraagt 8,7 miljoen euro (excl BTW).

De Europese Unie kende voor deze planuitwerkingsfase een subsidie van 3,92 miljoen euro toe in het kader van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Vlaanderen en Nederland zullen verder gezamenlijk maximaal beroep doen op Europese medefinanciering voor de eigenlijke realisatie van de sluis. Met de Europese co-financiering worden de bijdragen van Vlaanderen en Nederland naar rato van de projectkostenverdeling verminderd.

Tijdens de planuitwerkingsfase werden verdere afspraken gemaakt met het Havenbedrijf Gent met betrekking tot de financiële bijdrage die het Havenbedrijf zal leveren aan de realisatie van de sluis. Het Havenbedrijf Gent zal 15% van de Vlaamse bijdrage dragen.

De keuze voor een grote zeelsluis vergt op termijn aanpassingen aan het kanaal, tunnel en bruggen. De extra kosten komen voor rekening van Vlaanderen. Nederland draagt hier 150 miljoen euro aan bij. De betaling zal uiterlijk plaatsvinden bij de ingebruikname van de sluis. De uitvoering van de kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied vindt in gezamenlijk overleg plaats aan de hand van een door Vlaanderen op te stellen planning.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

Tweede sluis op Linkerscheldeoever (Deurganckdoksluis)

Enige impact tot nu toe is de 15 mio van kapitaalstorting bij oprichting van NV Vlaamse Havens.

Geen impact tijdens de bouwperiode (NV DGD betaalt de kostprijs van de sluis aan de aannemer met eigen middelen en externe financiering).

Subsidie van **18,05** mio EUR / jaar aan GHA gedurende 20 jaar na ingebruikname van de sluis (afhankelijk van beschikbaarheid).

Bij eventuele uitwinning van de waarborg is er een impact op de begroting. Zie punt 9

Sluis te Zeebrugge ihkv Ship

Nog niet van toepassing

Sluis in de Gentse kanaalzone

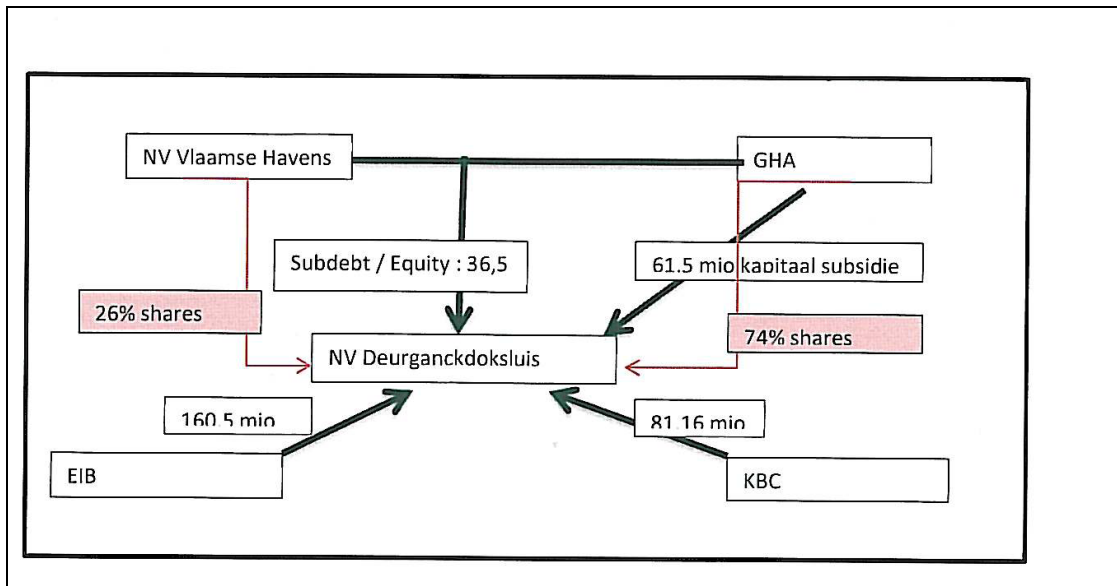
De budgettaire impact voor de vervolgfase bestaat uit de kosten verbonden aan de planuitwerkingsfase. Het projectbudget dat hiervoor noodzakelijk is bedraagt 8.070.000 € (excl. BTW). Aangezien m.b.t. de kosten voor de plantuitwerkingsfase een kostenverdeling van 50-50% werd afgesproken, is een Vlaamse bijdrage van 4,8 miljoen € (incl. BTW) vereist.

De aanlegkosten voor de grote zeesluis zijn geraamd op 930 miljoen € (excl. BTW, prijspeil 2008), in een nog te bepalen financieringsmodel. Nederland voorziet een forfaitaire inbreng van 141,9 miljoen euro. Vlaanderen zal deze bijdrage aanvullen tot de werkelijke projectkosten. Vlaanderen en Nederland dragen elk de financieringskosten voor hun aandeel in de kosten van het project. ***De klassieke contractvorm beperkt de financieringskost voor de Vlaamse overheid maximaal. 15% van de Vlaamse bijdrage valt ten laste van het Gents havenbedrijf. Rekening houdend met een dergelijke contractvorm, met de Nederlandse bijdrage, met de onderhandelde bijdrage van het Gents havenbedrijf en met EU-cofinanciering is er gedurende een bouw/facturatieperiode van 6 jaar een budget van circa 87 miljoen euro per jaar nodig. In globo 348 miljoen euro in het tijdvak 2016-2022.***

De kosten voor het onderhoud gedurende 30 jaar na ingebruikneming van de sluis zijn geraamd op tezamen 75 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2008). ***De Vlaamse onderhandelingsdelegatie heeft haar voorkeur voor een eenmalige afkoopsom kenbaar gemaakt aan de Nederlandse delegatie.***

Vlaanderen en Nederland zullen gezamenlijk maximaal beroep doen op Europese medefinanciering voor de eigenlijke realisatie van de sluis.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)



9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Tweede sluis op Linkerscheldeoever (Deurganckdoksluis)

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 ihkv Ship

Nog niet van toepassing

Sluis in de Gentse kanaalzone

Nog niet van toepassing

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

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. teknaars, landmeter, ...

Wat betreft externe ondersteuning :

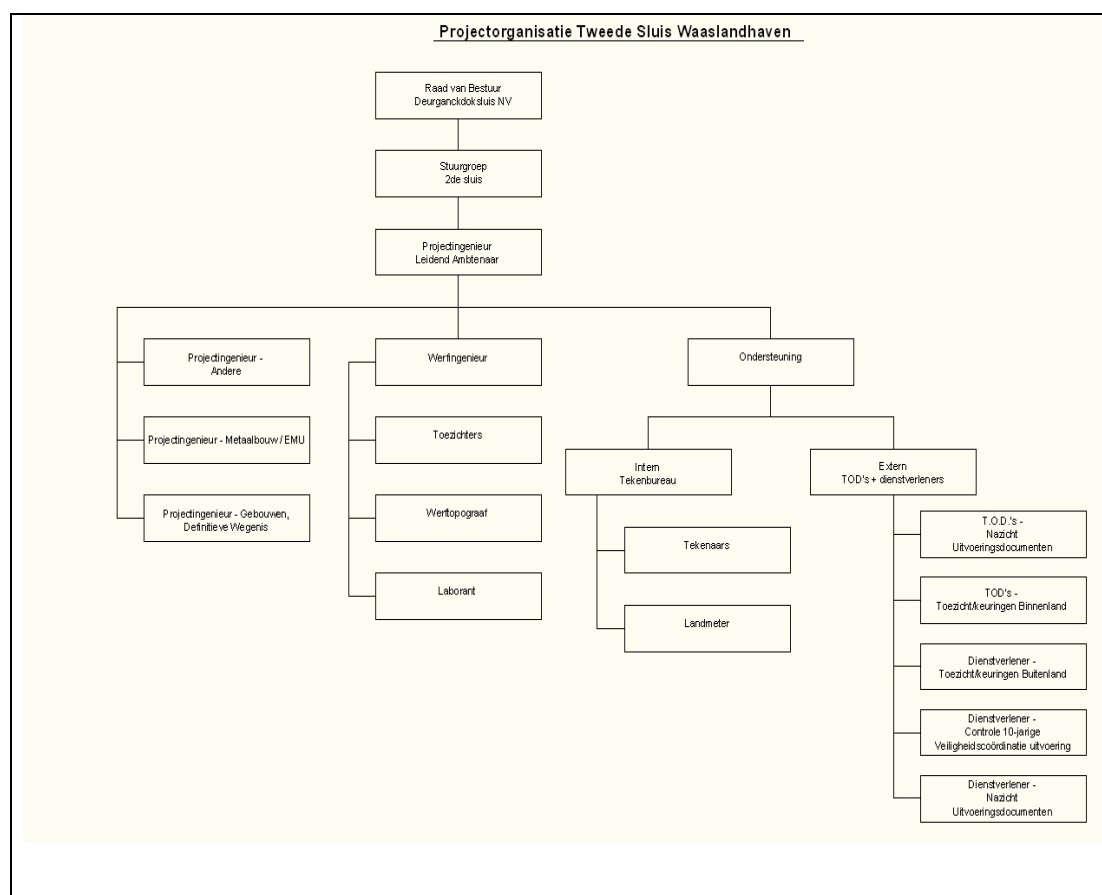
- nazicht uitvoeringsdocumenten: gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen en technisch ondersteunende diensten van de Vlaamse Overheid (EBS, GEO, EMT)
- toezicht en keuringen in binnenlandse werkhuisen en op de werf : EBS, EMT en de afdeling wegebouwkunde
- toezicht en keuringen in buitenlandse werkhuisen : 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.



BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal ⁵⁸ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheid svergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1ste jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstelling)
339,7 mio €	Ca. 20,88mio € inkomende beschikbaarheidsvergoeding (GHA).	v.a. 2016 20 jaar	2016 (ingebruikname sluis)	9.4 (achtergestelde lening + kapitaal)	26% van kapitaal NV DGD	NV Vlaamse Havens
	subsidiestroom van VG van 18,05 mio per jaar	v.a. 2016 20 jaar	0	255	75%	Vlaams Gewest

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in 1.000 euro)	2015 (in 1.000 euro)	2016 (in 1.000 euro)	2017 (in 1.000 euro)	2018 (in 1.000 euro)	2019 (in 1.000 euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheidsvergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	Niet gekend							
Beschikbaarheidsvergoeding	Niet gekend			+20,88 mln € van GHA à DGDS	+20,88 mln € van GHA à DGDS	+20,88 mln € van GHA à DGDS	+20,88 mln € van GHA à DGDS	
				-18,05 mln € van VG à GHA	-18,05 mln € van VG à GHA	-18,05 mln € van VG à GHA	-18,05 mln € van VG à GHA	

Jaartal kruissnelheid : 2016

⁵⁸Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en excl. BTW

Samenvattende projectfiche: Antwerps Coördinatie Centrum (ACC)
Structuur: nog niet gekend

Het steeds intensere scheepvaartverkeer, de toename van de scheepvaartafmetingen en het aantal schepen dat de haven van Antwerpen aandoet, zeker na de verdere uitdieping van de Westerschelde, maken het noodzakelijk om in het kader van de vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer de principes van de ketenbenadering te implementeren. Hiervoor is het noodzakelijk alle partijen die betrokken zijn bij scheepvaartbegeleiding samen te brengen op één werkplatform. Het is eveneens de bedoeling om dit platform uit te bouwen tot een crisiscentrum voor het havengebied van Antwerpen. Het ACC komt op de plek van het huidige gebouw aan de Zandvliet- en de Berendrechtsluis, van daaruit wordt de verkeersafwikkeling in de haven geregeld. Dit ACC zal niet enkel een operationeel gebouw zijn, maar zal dienen als een architecturaal hoogstaande landmark in het havenlandschap van Antwerpen en van Vlaanderen.

Thans wordt de meest optimale en realistische wijze onderzocht om het ACC te realiseren. PPS is daarbij een van de pistes.

Financiële informatie

De bouwkost van het nieuwe ACC wordt geraamd op 15 miljoen euro en de ontwerpkoost op 1,7 miljoen euro (excl. btw). Deze kosten worden samen gedragen door het Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse overheid.

Stand van zaken

Het Nederlandse bureau Neutelings-Riedijk Architecten heeft de Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester gewonnen en zal het nieuwe havencoördinatiecentrum ACC in Antwerpen ontwerpen. De gunning aan het architectenbureau Neutelings-Riedijk wordt pas uitgevoerd nadat de VR kan instemmen met een gekozen piste van financiering met meerwaarde. Vooraleer verdere stappen worden ondernomen, dient een hernieuwd voorstel van aanpak en financiering met meerwaarde voor de bouw van het ACC voorgelegd te worden aan de Vlaamse Regering. Dit voorstel wordt middels ondersteuning van PMV (aangesteld per Opdrachtbrief) onderhandeld met het Havenbedrijf Antwerpen.

De consequenties van het recente ongunstig advies van Inspectie van Financiën dienen verder uitgewerkt te worden in de samenwerking tussen de haven van Antwerpen en het Vlaamse Gewest.

Planning

- Augustus 2014: besprekingen met GHA
- Najaar 2014: voorleggen van een hernieuwde beslissing aan de Vlaamse Regering
- Najaar 2014/voorjaar 2015: start van een nieuwe projectaanpak in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering
- Eerstesteenlegging van de bouw: 2016
- Ingebruikname: 2018

PROJECTFICHE

Nr: 12

Naam project: Antwerps Coördinatie Centrum (ACC)

Beleidsdomein: MOW**Bevoegde minister:** Minister Ben Weyts**Entiteit:** Agentschap MDK**Projectleiding:** Agentschap MDK en Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) op basis van een samenwerkingsovereenkomst.**Participatie door Vlaamse Overheid?** Neen (geen vennootschapsstructuur)**Andere betrokken overheidsentiteit(en):** Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA)**Gerelateerde projecten:** Ketenwerking (ViA en Regeerakkoorden 2009-2014 en 2014 - 2019)**Link met regeerakkoord 2014 – 2019:***Pagina 53: “We maken verder werk van een integrale keten benadering van de maritieme toegang van onze havens.”**Punt hierbij is dat het samenbrengen in ACC van de diverse diensten, noodzakelijk bij het behandelen van schepen die de haven van Antwerpen aandoen, een belangrijk onderdeel vormt om tot een gestructureerde en gecoördineerde werkvloer, de ketenbenadering, te komen.***Link met regeerakkoord 2009- 2014:**

- Sleutelproject Nr. 9: ketenbenadering
- Strategische doelstelling Nr.30: We zorgen voor een vlot en veilig verkeer door een kwaliteitsvolle dienstverlening

Link met ViA:

- VIA: 6 Logistiek: De vervoersstromen worden dynamisch beheerd teneinde de beschikbare infrastructuur optimaal te gebruiken. Doorbraak: Slimme draaischijf in Europa: Excelleren in slimme mobiliteit betekent dat de gebruiker op een aangepaste manier informatie krijgt over de vervoersopties. Het toepassen van ICT-mogelijkheden voor traffic management is daarvoor essentieel.

Wettelijke basis: -**Datum opmaak projectfiche:** 31/08/2011**Datum bijwerking projectfiche:** 06/08/2014**Versie projectfiche:** 5**Auteur projectfiche:** Luc Depoorter, stafid, afd. Scheepvaartbegeleiding, MDK
(luc.depoorter@mow.vlaanderen.be – 059/255.443)**Aanspreekpunt KC PPS:** Kaatje Molenberghs

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

Het steeds intensere scheepvaartverkeer, de toename van de scheepvaartafmetingen en het aantal schepen dat de haven van Antwerpen aandoet, zeker na de verdere uitdieping van de Westerschelde, maken het noodzakelijk om in het kader van de vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer de principes van de ketenwerking te implementeren. Hiervoor is het noodzakelijk alle partijen die betrokken zijn bij scheepvaartbegeleiding samen te brengen op één werkplatform. Het is eveneens de bedoeling dit platform uit te bouwen tot een crisiscentrum voor het havengebied van Antwerpen. Het Antwerp Coordination Center (ACC) komt op de locatie van het huidige gebouw blok A aan de Zandvliet- en de Berendrechtsluis. Dit ACC zal tevens als een architecturaal hoogstaande landmark beschouwd kunnen worden in het havenlandschap van Antwerpen en van Vlaanderen. De bouwkost van het nieuwe ACC werd gebudgetteerd op 15 miljoen euro en wordt samen gedragen door het Havenbedrijf Antwerpen en de Vlaamse overheid.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

De Vlaamse Regering heeft in haar beslissing van 27 mei 2011 (VR PV2011/20 – punt 0022) ingestemd met de keuze en aanstelling van het architectenbureau voor het ontwerp van het ACC, en onder meer ook opdracht gegeven tot “verder onderzoek van de piste van financiering met meerwaarde voor de bouw van het ACC”.

Thans wordt de meest optimale en realistische wijze onderzocht om het ACC te realiseren. PPS is daarbij één van de pistes.

Hierbij wordt er rekening gehouden met de voorwaarden die werden gesteld in het begrotingsakkoord “VR 2011 2705 DOC.0454-1”. Afhankelijk van de gemaakte keuze zal tevens een advies van INR moeten worden voorgelegd.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

- Aanstellen architectenbureau Neutelings-Riedijk en aanschrijven niet-gekozen laureaten (Open Oproep Vlaamse Bouwmeester):
De overeenkomst met architectenbureau Neutelings-Riedijk zoals voorbereid door het GHA en voorgelegd als bijlage bij de beslissing van de VR van 27 mei 2011 kan niet worden ondertekend zonder duidelijkheid en verdere calculatie van de consequenties van de keuze in financieringsvorm en contractuele verhouding van opdrachtgever(s) tot het architectenbureau. De overeenkomst in de huidige vorm ondertekenen zou immers een aantal opties van financiering (zoals PPS) de facto uitsluiten of budgettair laten ontsporen. Het aanschrijven van de niet-gekozen laureaten van de Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester, zoals initieel was voorzien door MDK, werd op juridisch advies vanwege GHA en kantoor Stibbe afgeremd tot op het ogenblik van gunning aan architect Neutelings-Riedijk. Tot op heden is dit nog niet gebeurd. Het architectenbureau Neutelings-Riedijk is ook nog niet aangesteld.
- Een projectnota werd opgesteld door PMV (dd 19/12/2011) met verschillende principes en afwegingen voor externe financiering en huurformules. Deze scenario's werden besproken met het GHA en minister Crevits.
- Op 27/06/2012 werd vanuit het GHA een tegenvoorstel overgemaakt aan MDK tot pre-financiering van het geheel van het project door het GHA, waarbij MDK huurt van het GHA. De financiële consequenties hiervan voor MDK zijn af te wegen tegenover de scenario's van eigen externe of interne financiering vanuit MDK.
- Op 29/08/2012 werd PMV ingeschakeld middels een opdrachtbrief van minister Crevits, om de verschillende scenario's te preciseren en af te toetsen met het GHA. Op basis van een gedegen analyse van PMV wordt gekozen voor een scenario waarbij het GHA optreedt als bouwheer van het project, en het Vlaams gewest een deel van het gebouw in concessie neemt. De “heads of agreement” voor dit scenario tussen GHA en het Vlaams gewest werden

opgesteld in samenwerking met PMV in de periode april/mei 2013. Het Vlaams gewest zal initieel een deel van 45% van het gebouw in concessie nemen. De concessieperiode bedraagt 30 jaar. - In de periode juli/sept 2013 werd een dossier opgebouwd met onder meer een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst en concessieovereenkomst tussen GHA en het Vlaams gewest, met juridische onderbouwing en met optimalisatie van de btw aspecten. - <i>De ontwerp overeenkomsten werden geagendeerd op het Directie Comité van het GHA en op 04 november 2013 keurde de Raad van Bestuur van GHA deze beide ontwerpovereenkomsten goed.</i> - <i>Voor de goedkeuring van de ontwerp overeenkomsten van het Vlaamse gewest werd een nota aan de minister voorbereid en voorgelegd aan Inspectie van Financiën (IF) die op 4 december 2013 een ongunstig advies uitbracht. Na bijkomende motivatie van de nota aan de minister werd op 30 januari 2014 door Inspectie Financiën haar ongunstig advies evenwel bevestigd.</i> - <i>In april 2014 werd een voorstel om de financiering van het Vlaamse gewest mede mogelijk te maken door verkoop van gronden te Oostende, niet weerhouden omdat dit technisch niet mogelijk bleek.</i> - <i>De agendering op de Vlaamse regering van de te nemen beslissing rond de ontwerpovereenkomsten heeft momenteel, mede gezien de verkiezingen en de opmerkingen van IF, nog niet plaatsgevonden. De opmerkingen van IF noodzaken echter ook een gewijzigde invulling van de samenwerking met GHA. Inclusief financiële optimalisaties. Hierbij wordt o.a. bekeken of een formule van mede eigendom juridisch financieel haalbaar is.</i>

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

Vooraleer stappen worden ondernomen, wordt de verdere aanpak voor de bouw van het ACC voorgelegd aan de nieuwe Vlaamse Regering, in het najaar 2014. Hiertoe wordt in de zomer van 2014 contact opgenomen met GHA. (voorzien augustus 2014)

Planning:

- *Augustus 2014: besprekingen met GHA*
- *Najaar 2014: voorleggen van een hernieuwde beslissing aan de Vlaamse Regering*
- *Najaar 2014/voorjaar 2015: start van een nieuwe projectaanpak in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering*
- *Eerstesteenvlegging van de bouw: 2016*
- *Ingebruikname: 2018*

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Afhankelijk van financieringswijze en hernieuwde beslissing Vlaamse Regering.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Afhankelijk van financieringswijze en hernieuwde beslissing Vlaamse Regering.

De nota aan de Vlaamse minister van openbare werken en mobiliteit voorzag in de volgende principes (nota die door IF ongunstig werden geadviseerd):

- *kostenverdeling tussen GHA en MDK op basis van 55% - 45% verhouding*
 - *Concessie van 30 jaar met aankoop optie van 10 % van de investeringswaarde. Maximale investeringskost gebouw is 14,4 miljoen euro.*

- *Meerkosten voor architecturaal ontwerp worden gedragen door Vlaamse overheid. (1,5 miljoen verschuldigd tijdens de bouwwerken en 1,5 miljoen over de duur van de concessie)*
- *Concessielasten van 100.000 euro (incl. BTW) per jaar.*
- *Eigendom gebouw is van GHA die ook optreedt als bouwheer.*

In april 2014 werd een voorstel om de financiering van het Vlaamse gewest mede mogelijk te maken door verkoop van gronden te Oostende, niet weerhouden omdat dit technisch niet mogelijk bleek.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

- Uitbouw havencoördinatiecentrum Antwerpen (ACC): erelonen architecten en studiebureaus (aandeel Vlaamse overheid): bedrag van 1.040.600,00 EUR vastgelegd op de VIF begroting 2011 (fysisch programma 2011, B.A. MCU MI105 7320).
- Bouwkost en/of financiering: afhankelijk van keuze financieringsmodel te voorzien op de meerjarenbegroting.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Afhankelijk van financieringsmodel. *Momenteel wordt geen financiële participatie voorzien.*

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Afhankelijk van financieringsmodel.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Afhankelijk van financieringsmodel.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

Afhankelijk van financieringsmodel.

In ieder geval zal dit project opgevolgd worden door een projectteam onder supervisie van een stuurgroep. Het is de bedoeling dat alle betrokken partijen in deze fora vertegenwoordigd zijn.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal ⁵⁹ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(s-instelling)
16,7	<i>nog niet bepaald</i>	<i>nog niet bepaald</i>	0	<i>nog niet bepaald</i>	<i>nog niet bepaald</i>	<i>nog niet bepaald</i>

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

Begrotingsartikel		2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duizend euro)	2017 (in duizend euro)	2018 (in duizend euro)	2019 (in duizend euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheidsvergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	<i>nog niet bepaald</i>							<i>nog niet bepaald</i>
Beschikbaarheidsvergoeding	<i>nog niet bepaald</i>							<i>nog niet bepaald</i>

⁵⁹Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en incl. BTW

Samenvattende projectfiche: kmheffing**Structuur: DBFMO als mogelijke piste**

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 worden ingevoerd 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 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 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.

Financiële informatie

Er is geopteerd geweest om voor de begeleiding van dit traject een extern bureau aan te stellen. De begeleiding omvat in grote lijnen volgende onderdelen: uitwerking van architectuur van de oplossing, de marktconsultatie, het uitwerken van bestek en de daaropvolgende aanbesteding inclusief opmaak contracten. De kosten voor de begeleiding zijn ingeschat tussen 2 en 3 mio, hiervan neemt het Vlaams Gewest 54% voor haar rekening.

De effectieve bouwkosten werden ingeschat tussen de 181,5 – 242 mio; het totale investeringsbedrag zou dus maximaal 242 mio € bedragen, dit is inclusief de eerste aanschaf van de Obu's, waarvan de vaststelling van het noodzakelijke aantal voor risico van de Gewesten zijn en dewelke in een maximalistische scenario : 800.000 bedragen voor een geraamde kost van 50-75 mio voor Vlaanderen, de vervangingen van deze Obu's (binnen de looptijd van het project : 2 maal) zijn niet opgenomen in de kost.

De jaarlijks exploitatie kosten en investerings-vergoeding werden geraamd op : voor Vlaanderen tussen de 65 – 80 mio (excl. btw) op jaarbasis. De gehanteerde verdeelsleutel is Vlaanderen 62,20% Wallonië 35,62% en Brussel 2,18%. Deze verdeelsleutel is bepaald op basis van de afgelegde kilometers op, tussen de gewesten, vergelijkbaar wegnnet.

Er is voor gekozen om een upfront investeringsbetaling te doen vanwege de Vlaamse Overheid (en de overige gewesten) om zo het te financieren bedrag en daarmee ook de beschikbaarheidsvergoeding te verminderen. De risico-allocatie van gebeurlijke onbeschikbaarheid van deze investeringen wordt immers zeer duidelijk gepositioneerd bij de

private partner, omdat voorzien werd dat deze niet alleen onbetaald blijft, maar bovendien de Gewesten tot beloop van een bedrag dat ca. het dubbele is van de trimestriële beschikbaarheidsvergoeding moet compenseren voor gebeurlijke inkomstenverliezen.

Er werd daarom geoordeeld, een gedeelte financiering zelf te dragen, in de verwachting dat dit niet de ESR-neutraliteit in het gedrang zou brengen. Het INR werd om een advies gevraagd. Dit advies is verstrekt, maar was relatief vrijblijvend, in die zin dat het INR eerst het definitief contract wou nagaan, alvorens zich finaal uit te spreken.

Deze mijlpaalvergoeding betaling zijn bovendien zo gekozen dat de maximale grootte ervan cashmatig door de heffingen van de eerste drie maand kunnen worden gedragen (bij redelijke tariefzetting). Er werd verwacht dat de beschikbaarheidsvergoedingen met ca 8-10% zouden dalen.

Bij sluiting van het contract (zie de gedetailleerde informatie hieromtrent in de excell-spreadsheet) blijkt dat :

- de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen bedragen : 111,05 mln € (excl. BTW)
- het gedeelte ervan, te betalen, door Vlaanderen : 69,07 mln € (excl. BTW) ; 83,58 mln € (incl. BTW).
- het gedeelte mijlpaalvergoedingen bedragen 121,3 mln € (excl. BTW)
- het gedeelte ervan, te betalen door Vlaanderen : 75,45 mln € (excl. BTW) en 91,21 mln € (incl. BTW)

Stand van zaken

Voor kilometerheffing en wegenvignet zijn de initiële visie documenten uitgewerkt en politiek gevalideerd. Het begeleidings-traject is gestart op 17/8/2011

Op 20/7/2012 is de voorlopige architectuur door de Vlaamse regering goedgekeurd en is onderdeel 2 van het project gestart met name de marktconsultatie en de juridische aftoetsing van de voorlopige architectuur. Onderdeel 2 zal leiden tot de definitieve architectuur.

De marktconsultatie is afgerond in 2012 en heeft geleid tot de definitieve architectuur voor wat betreft de kilometerheffing, deze architectuur is 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. Er is begin 2013 beslist om verdere analyse te verrichten naar de wijze waarop het wegenvignet geïmplementeerd kan worden rekening houdende met de opmerking van de EC, tegelijkertijd is de planning van het wegenvignet losgekoppeld van deze voor de kilometerheffing zodat de implementatie van deze laatste niet in het gedrang zal komen.

In het kader van de kilometerheffing is vervolgens de selectieleidraad voor de kandidatuurstellingen uitgewerkt en gepubliceerd in mei. In juli 2013 is de selectieprocedure afgerond met als resultaat 5 weerhouden kandidaten. De selectiebeslissing is door de drie gewestregeringen goedgekeurd in juli 2013.

Parallel aan de selectieprocedure is de biedingsleidraad (bestek) uitgewerkt. De biedingsleidraad is eveneens door de drie gewestregeringen in juli 2013 goedgekeurd. Ingevolge een juridische procedure, die aanhangig werd gemaakt door de niet geselecteerde kandidaten werd een herwerkte biedingsleidraad worden 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) heeft de Vlaamse Regering beslist, om akkoord te gaan, met de :

- de beperkte optimalisaties, voorgesteld tijdens de finale besprekingsronde;
- de goedkeuring van de gunning aan de combinatie Skyways;
- de 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 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 ren gronde voor de selectiebeslissing (waarbij de UDN-procedures ten gunste van de Gewesten werden uitgesproken – geen beroep aangetekend tegen deze beslissingen.

Inmiddels had ook de EU-Commissie en de Privacy-Commissie instemming verleend met het project zaoals uitgewerkt door de Gewesten.

Het finale standpunt van het INR wordt eerlang gevraagd.

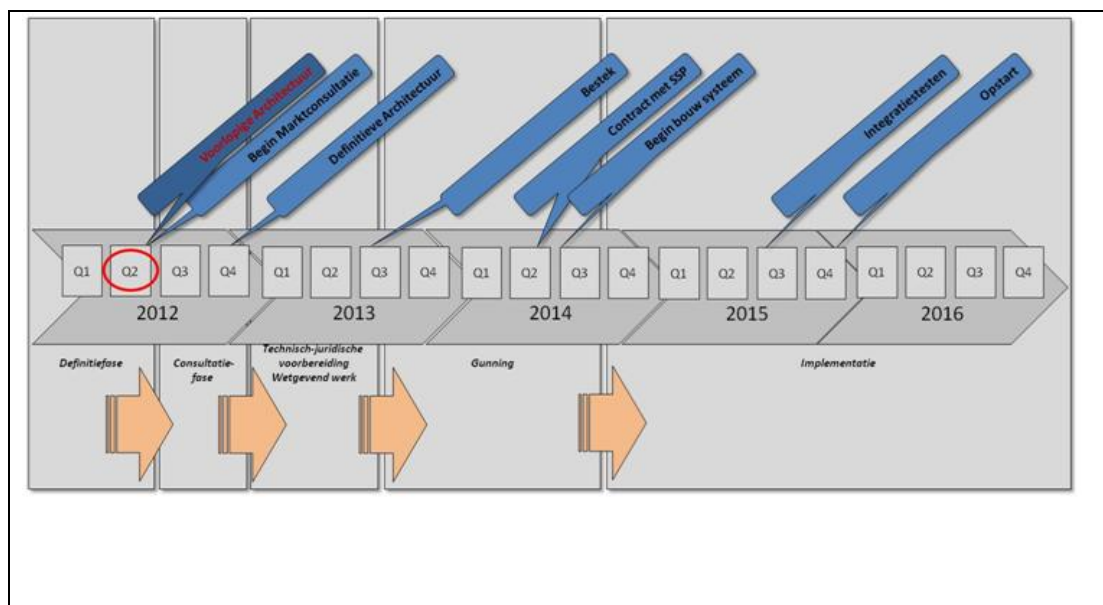
Planning

De initieel voorziene planning, die hieronder volgt, kon grotendeels gevolgd worden. Deze voorzag :

Start Implementatie 3de kw 2014

Opstart systeem januari 2016.

Deze timing kon worden gerespecteerd, met dien verstande, dat aangezien de finale contractbesprekingen ca. 1 maand langer hebben geduurd dan de (krappe), initieel voorziene doorlooptijd, de resultaatsverbintenis voor de private partner ook één maand later ingaat, met name op 1 februari 2016.



PROJECTFICHE

Nr: 13

Naam project: Kilometerheffing voor vrachtwagens

Beleidsdomein: MOW (in samenwerking met FB)**Bevoegde minister:** Weyts (gebeurlijk – indien structuur van vorige Regering wordt hernomen via ad-hoc Ministerieel comité)**Entiteit:** departement F&B**Projectleiding:** Hedwig Van der Borgh (tot contractclose); het project is sinds medio juli overgedragen aan een interregionale structuur – Viapass IRE**Participatie door Vlaamse Overheid?** NEEN (schrappen wat niet past)**Andere betrokken overheidsentiteit(en)** (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): 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**Gerelateerde projecten:** hervorming verkeersbelasting**Wettelijke basis:**

- formeel bekrachtigd samenwerkingsakkoord tussen de 3 Gewesten
- PPS = contractuele samenwerking, conform wet overheidsopdrachten, tot stand gekomen in een samenvoegingsovereenkomst met de 3 Gewesten en Sofico als samenvoegingspartners, dewelke overgedragen is aan Viapass IRE, als aanbestedende overheid, conform samenwerkingsakkoord
- decretaal kader van belasting : nog uit te werken; volledig reglementair kader moet gerealiseerd zijn vóór 1/6/2015

Datum opmaak projectfiche: 7/8/2014**Datum bijwerking projectfiche:****Versie projectfiche:** 1**Auteur projectfiche:** Hedwig Van der Borgh**Aanspreekpunt KC PPS:** Steven Van Garsse & Marc Theirssen

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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. Sociaal verantwoorde correcties blijven daarbij mogelijk.

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

Technisch zou het systeem functioneren via satellietdetectie voor de bepaling van de positie en via mobiele datacommunicatie voor de gegevensverwerking en de facturatie aan de eindgebruiker. Dit gebeurt door gebruik te maken van een elektronisch registratiesysteem ("on-board-units") in de vrachtwagens. *Het benodigd aantal werd realistisch geraamd op 800.000 eenheden.*

Dit project is momenteel in zijn onherroepelijke constructiefase (uitbesteed aan Duits-Oostenrijks consortium) en wordt ook, conform het huidige Regeerakkoord bevestigd. Het Duits-Oostenrijks consortium heeft een resultaatsverbintenis, om tegen 1/2/2016 een volledig operationeel en volledig uitgerold systeem, dat 6 maanden voordien bevredigend uitgetest moet zijn, te leveren.

Dit consortium zal ook de exploitatie ervan voor zijn rekening nemen (maar niet de handhaving).

De controle op de uitvoering van dit intergewestelijk systeem werd ook intergewestelijk opgezet via een decretaal bekrachtigde overdracht van de gewestelijke bevoegdheden aan een intergewestelijke instelling, Viapass genoemd.

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

Ook voor personenwagens wilden de drie Gewesten een nieuwe verkeersfiscaliteit doorvoeren. Wegens mogelijke technische schaalvoordelen was voordien dat deze hervorming gecoördineerd 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 wegvignet)

Deze condities leiden of tot ongewenste mobiliteitseffecten of tot een economisch onrendabel systeem; vandaar dat de invoering van het wegvignet werd opgeschort.

De implementatie van een intergewestelijk systeem voor het wegvignet was initieel voorzien, om dit samen met het kmheffing te doen. Deze trajectamenloop kon dus niet worden behouden; zij het dat in het contract kmheffing voorzieningen zijn getroffen, zodat de apparatuur, die ook voor het wegvignet kan worden ingezet, daartoe ook effectief kan gebruikt worden.

Indien de EU-Commissie een akkoord verleent aan een Duits opzet, waarin de voorwaarden, die

gesteld werden aan het intergewestelijk, Belgisch voorstel afgezwakt zijn, zou het logisch zijn het project wegenvignet, terug op te starten.

Of het wegenvignet best via een PPS-project wordt gerealiseerd, zal opnieuw moeten worden geëvalueerd. De distributie van elektronische vignetten en de inning ervan gebeurt immers buiten het EETS-kader, m.a.w. buiten de marktomgeving, binnen de welke de EU de kmheffing voor vrachtwagens situeert. Bovendien vallen een groot deel van de voorafgaande investeringen weg, vermits deze kunnen afgehuurd worden van de maatschappij, die de Kmheffing exploiteert voor rekening van de 3 gewesten.

Een klassieke uitbesteding van de diensten, indien de Gewesten oordelen, dit gezamenlijk aan een derde te geven, behoort dus evenzeer tot de mogelijkheden.

Hoe dan ook, moet er voorafgaand overleg plaats vinden tussen de Gewesten : de drie nieuwe Regeerakkoorden zijn immers niet congruent ;

Het Vlaams Regeerakkoord stelt de mogelijkheid van een wegenvignet voorop (en op lange termijn desgevallend een kmheffing voor personenwagens). Het Waals regeerakkoord stelt dat er geen kmheffing voor personenwagens aanvaardbaar is en vermeldt evenmin de optie voor een wegenvignet. Het Brussels Regeerakkoord stelt de invoering voor een stadstol, wat de invoering van een algemeen wegenvignet complexer maakt

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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, blet 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 (NL. – dat inmiddels gestopt heeft – 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.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Voor kilometerheffing en wegenvignet zijn de initiële visie documenten uitgewerkt en politiek gevalideerd. Het begeleidingstraject is gestart op 17/8/2011

Op 20/7/2012 is de voorlopige architectuur door de Vlaamse regering goedgekeurd en is onderdeel 2 van het project gestart met name de marktconsultatie en de juridische aftoetsing van de voorlopige architectuur. Onderdeel 2 zal leiden tot de definitieve architectuur.

De marktconsultatie is afgerond in 2012 en heeft geleid tot de definitieve architectuur voor wat betreft de kilometerheffing, deze architectuur is 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. Er is begin 2013 beslist om verdere analyse te verrichten naar de wijze waarop het wegenvignet geïmplementeerd kan worden rekening houdende met de opmerking van de EC, tegelijkertijd is de planning van het wegenvignet losgekoppeld van deze voor de kilometerheffing zodat de implementatie van deze laatste niet in het gedrang zal komen.

In het kader van de kilometerheffing is vervolgens de selectieleidraad voor de kandidatuurstellingen uitgewerkt en gepubliceerd in mei. In juli 2013 is de selectieprocedure afgerond met als resultaat 5 weerhouden kandidaten. De selectiebeslissing is door de drie gewestregeringen goedgekeurd in juli 2013.

Parallel aan de selectieprocedure is de biedingsleidraad (bestek) uitgewerkt. De

biedingsleidraad is eveneens door de drie gewestregeringen in juli 2013 goedgekeurd. Ingevolge een juridische procedure, die aanhangig werd gemaakt door de niet geselecteerde kandidaten werd een herwerkte biedingsleidraad worden 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) heeft de Vlaamse Regering beslist, om akkoord te gaan, met de :

- *de beperkte optimalisaties, voorgesteld tijdens de finale besprekingsronde;*
- *de goedkeuring van de gunning aan de combinatie Skyways;*
- *de 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 de gunning toe te wijzen aan de combinatie Skyways.

De contract- en final close is doorgedaan op 25 juli 2014.

Er is – behalve de procedures ren gronde voor de selectiebeslissing (waarbij de UDN-procedures ten gunste van de Gewesten werden uitgesproken – geen beroep aangetekend tegen deze beslissingen.

Inmiddels heeft ook de EU-Commissie en de Privacy-Commissie instemming verleend met het project zaoals uitgewerkt door de Gewesten.

Het finale standpunt van het INR inzake de ESR-aanrekening wordt eerlang gevraagd. De planning verloopt zoals het bestek dit voorzien had, met dien verstande dat contract-close vooropgesteld was vóór eind juni 2014 (in praktijk één maand later), zodat de resultaatsverbintenissen van de private partijen één maand later moeten gerealiseerd worden, dan initieel in het bestek voorzien.

De financiering gebeurt door de moedermaatschappij van de private partner. Door de corporate financiering kon de datum van contract en financial close samengebracht worden.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

De planning, die begin 2011 was uitgewerkt, kon worden aangehouden. Zij voorzag, qua high level mijlpalen:

Definitie van voorlopige architectuur 2^{de} kw 2012

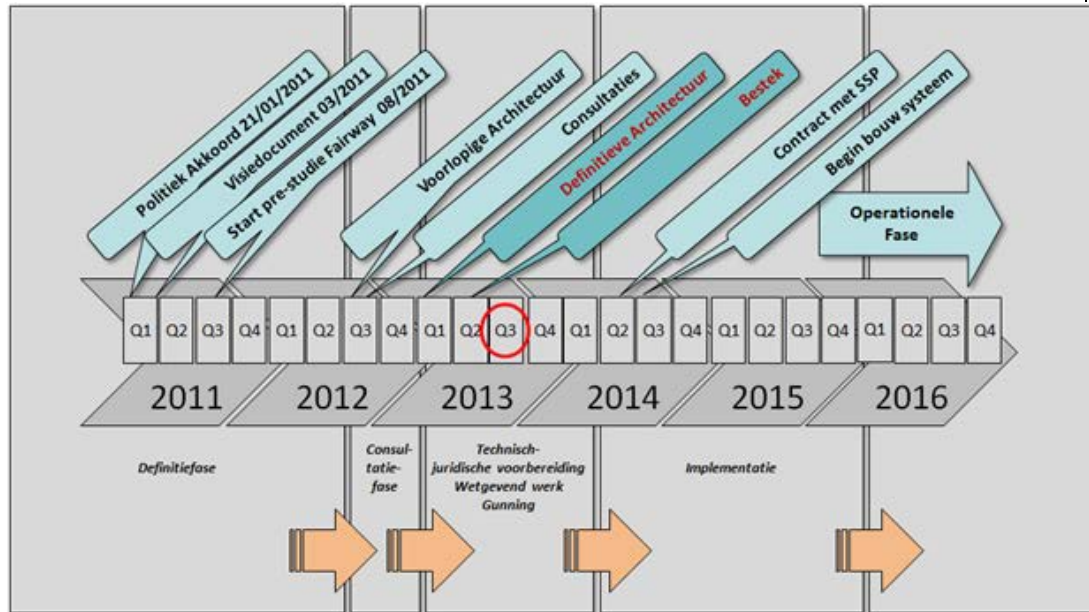
Marktconsultatie 3^{de} en 4^{de} kw 2012

Opmaak definitieve architectuur 4kw 2012

Uitwerken bestek en Aanbesteding 1stekw 2013 tot 2dekw 2014

Oprichting Viapass: bij samenwerkingsakkoord 31/1/2014, feitelijke opstart 17/7/2014

Gunning van het DBFMO-contract aan Satellic door de VR: 18/7/2014
 Contract close DBFMO tussen Viapass en Satellic: 25/7/2014
 Inwerkingtreding kilometerheffing: 2016



5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

De aanbestedingsprocedure is in mei 2013 opgestart. Er is geopteerd voor een klassieke onderhandelingsprocedure.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

De spreadsheet in bijlage geeft een volledig inzicht van de vergoedingen, die de private partner ontvangt.

Daarnaast hebben de Overheden ook aanvullende kosten :

kosten voor opvolging en controle van de prestaties van de private partner : 1,9 mln euro/ jaar, waarvan 62 % voor Vlaams Gewest

éénmalige investeringskosten in uitbreiding van het Vlabel-belastingssysteem, voor de organisatie van de opvolging en de inning van de boetes : geraamd tussen 0,5 en 1 mln euro

bemanning van het interregionaal handhavingscentrum en de mobiele ploegen : deze kost kan zeer hoog oplopen als er een 7/7, 24/24 capaciteit aan 100 % zou worden betracht (= 150 personeelsleden).

Dergelijke uitbouw, waarbij de pakkans nagenoeg 100 % zou zijn, dag en nacht zou echter inefficiënt zijn en hoort dus te worden geoptimaliseerd. Dit is een taak, die Vlabel zal uitvoeren, waarbij de synergie met de controle op de verkeersbelastingen uiteraard zal worden nagestreefd.

Bouwkost	168,57 milj. €
Studie-en ontwerpkosten (SPC cost)	27,177 milj. €
Intercallaire intresten	6,7 milj. €
Investeringsbedrag excl. btw	202,45 milj. €
Btw	4,12 milj. €
Investeringsbedrag incl. btw	206, 57 milj. €

Te verwachten beheers- en onderhoudskosten per jaar	52,84 milj. €
--	----------------------

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

Het project moet aanleiding geven tot meer-inkomsten. Deze hangen echter volledig af van de tariefstructuur, dewelke nog niet is vastgesteld. De uitgaven naar de private partner toe zijn wel gedetailleerd toegevoegd in de excell-spreadsheet. De tarieven moeten worden vastgesteld door de huidige Regering en decretaal worden bekrachtigd voor 1 juni 2015.

8) Indien toEpasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Het is niet voorzien dat de overheid participeert in de aangestelde single service provider. **De overheid heeft wel het recht, om – als de diensten niet worden geleverd - de activiteiten over te nemen ; conform de gebruikelijke standaard-clausules in PPS-overeenkomsten.**

9) 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 kan monitoren dat bij budgetoverschrijdingen het gebruik van de deposito's gehanteerd wordt om overfinanciering te camoufleren.

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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 wordt aan het PPS-KC overgemaakt.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

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.

Momenteel werkt Viapass zijn operationele structuren uit, zodat het vanaf 1/9/2014 in staat is, om de implementatie te monitoren. Om de overbrugging te maken naar een volledig operationele structuur, kan Viapass in de overgangssituatie beroep doen op de diensten van de consultant, die de Gewesten begeleid heeft bij de voorbereiding.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁶⁰

Totaal ⁶¹ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding/subsidie ⁶² op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding/subsidie	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstelling)
206,57	83,58	12-15 jaar				

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duizend euro)	2017 (in duizend euro)	2018 (in duizend euro)	2019 (in duizend euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheidsvergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)								
Beschikbaarheidsvergoeding ⁶³		-	-	83.579,98	84.397,42	85.231,20	86.081,66	

⁶⁰ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁶¹ Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, intercallaire intresten) en incl. BTW

⁶² Incl btw

⁶³ Gelieve een opsplitsing te maken indien de budgettaire aanrekening betrekking heeft op een deel projecten die nog niet geclosed zijn.

Samenvattende projectfiche: Masterplan Kustveiligheid (Kustverdedigingsplan)**Structuur: nog niet gekend**

De bescherming van de kust tegen een duizendjarige storm is belangrijk in het kader van de klimaatverandering. Wetenschappers verwachten dat de zeespiegel de volgende decennia zal stijgen. De kust is op dit moment niet overal even sterk om zo'n storm op te vangen. Om die reden werd het Masterplan Kustveiligheid opgemaakt. Dat plan beschrijft de kustzones die moeten worden beschermd en de aanpassingen die nodig zijn voor de versterking van de kusthavens. De tien kustgemeenten hebben zonder uitzondering hun goedkeuring gegeven aan de voorkeursmaatregelen uit het ontwerpplan. Het masterplan houdt rekening met een stijging van de zeespiegel van 30 cm tegen 2050 en 80 cm tegen 2100. Dit is vergelijkbaar met de ons omringende landen, rekening houdend met onze specifieke situatie en ligging.

PPS werd als een van de mogelijke formules om bepaalde maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid te realiseren en/of te financieren onderzocht. Er werd onderzoek verricht naar de meest optimale uitvoeringsvormen voor de realisatie van de verschillende maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid (Kustverdedigingsplan).

Financiële informatie

Voor de realisatie van het masterplan zal 301 miljoen euro nodig zijn.

De financiële gegevens voor het potentiële PPS-deel is nog onduidelijk.

Stand van zaken

Er werd een financieringsplan opgesteld met weergave van de opties.

De opdracht werd uitgevoerd door Rebelgroup en Stibbe en is afgerond onder de vorm van een rapport in februari 2012.

PMV werd in 2013 mede ingeschakeld in opdracht van Vlaams minister Hilde Crevits om de mogelijkheid om het realiseren van de zachte maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid via PPS te onderzoeken. De terbeschikkingstellingsvergoeding overschreed echter de hiervoor voorziene jaarlijks beschikbare reguliere middelen.

Planning

Voor de realisatie van de werkzaamheden:

De fasering is bepaald in het masterplan Kustveiligheid, enerzijds gebonden aan de prioriteit van de werken en anderzijds aan de doorlooptijd van de voorbereidende studies en ontwerp. Een realistische einddatum is 2020, voor de realisatie van de zachte en harde maatregelen. Dit met uitzondering van de renovatie van de stuwen en sluizen, die gelet op nazicht, studie en afgestemde uitvoering een lang voorbereidingstraject vragen.

PROJECTFICHE

Nr: 14

Naam project: Masterplan Kustveiligheid

Beleidsdomein: MOW

Bevoegde minister: Ben Weyts

Entiteit: MDK – afdeling Kust

Projectleiding: Ir. Kathleen Bernaert

Participatie door Vlaamse Overheid? NEEN

Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): PPS Kenniscentrum, MOW – afdelingen Juridische Dienstverlening en Maritieme Toegang, *PMV, EIB*

Gerelateerde projecten: Masterplan Kustveiligheid

Wettelijke basis: /

Datum opmaak projectfiche: 5 augustus 2011

Datum bijwerking projectfiche: 13 augustus 2014

Versie projectfiche: 6

Auteur projectfiche: Ir. Kathleen Bernaert

Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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 storm. 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 storm 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. 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:
 - Stormvloedkering te Nieuwpoort
 - Renovatie stuwen en sluizen
 Uitgevoerd najaar 2012 via overleg in WG Financiering ikv project Vlaamse Baaien
- *onderzoek DBFM voor uitvoeren en onderhoud zandsuppleties ism PMV: de terbeschikkingstellingsvergoeding overschreed de jaarlijks beschikbare reguliere middelen aan zandsuppleties. Ook ESR-neutraliteit vormt een moeilijkheid.*

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

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 zoals de volledige kustzone van Oostende (en deelgemeenten) evenals **de badzone** De Haan-Wenduine en de maatregelen in de havens, kunnen niet wachten op de organisatie van een PPS, maar dienen **op korte termijn** via de reguliere middelen te worden **gerealiseerd**.

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

Bijvoorbeeld:

- De zeedijken van Oostende (Raversijde-Wellington), Middelkerke en De Haan – Wenduine worden gelijktijdig gerenoveerd bij de uitvoering van de harde beschermingsmaatregelen onder de vorm van parapetmuren of zeedijkuitbreidingen.

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. Stormvloedkering te Nieuwpoort: ontwerpstudie voor de stormvloedkering in de haven van Nieuwpoort werd opgestart op 18/02/2013. De aard van de financieringsconstructie en de raming kunnen pas na het beëindigen van de studies worden geconcretiseerd, evenals de beschikbaarheidsvergoeding PPS.
2. 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.
3. **PPS voor zandsuppleties is moeilijk wegens ESR neutraliteit (risico voor de aannemer in de zeer dynamische strandzone) .**
4. **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 realisatie van de stormvloedkering te Nieuwpoort.**

In navolging van deze studie blijven een BFM of BM-vorm voor de realisatie van de stormvloedkering te Nieuwpoort en voor de renovatie van eventuele grotere stuwen en sluizen te onderzoeken/overwegen **Ook hier moet nagegaan worden of de ESR-neutraliteit in orde is.**

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

1. Uitvoering van Masterplan Kustveiligheid in Oostende:

- De volledige Albert I-promenade is vernieuwd.
- De aanpassing van het Zeeheldenplein is gefinaliseerd.

- Voor de haven van Oostende is de eerste fase voor de aanleg van veiligheidsmaatregelen langs de havengeul in uitvoering en de tweede fase wordt in technisch ontwerp gegoten. De studies voor de verschillende zwakke zones zijn opgestart naar bepalen van hoogte en ontwerp, MKBA- en MER-studie
- Het ontwerp van de harde beschermingsmaatregelen in Oostende (Raversijde-Mariakerke) is via open oproep en in samenwerking met de Vlaams Bouwmeester in opmaak.
- In 2013 en 2014 werden de suppletiewerken van Oostende-centrum tot Raversijde uitgevoerd. Ook het strand van Oostende-oosteroever I werd verbreed in het voorjaar van 2014.
- ***Het technisch ontwerp en de studie van de harde maatregelen thv de Visserijsluis is gestart; de fase 2 van de overstromingsmaatregelen in de haven, nl. de stormmuren aansluitend op de Visserijsluis is in voorbereiding***

2. Uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid in overige kustzones en in de havens:

- De zandsuppleties in De Panne zijn gerealiseerd in 2011.
- In Koksijde zijn de zandsuppleties gerealiseerd in 2011.
- De duinsuppletie aan de G. Scottlaan in Koksijde is uitgevoerd in het voorjaar 2013.
- De ontwerpstudie voor de stormvloedkering in de haven van Nieuwpoort werd opgestart op 18/02/2013.
- ***De procedure voor een ontwerpenwedstrijd voor de golfdempende uitbouw van de zeedijk te Middelkerke - Westende en de stormmuur rond het casino in Middelkerke is lopende.***
- ***De zandsuppletie in De Haan-Wenduine is gerealiseerd in juni 2012. De architecturale studie voor de harde maatregelen is voltooid. De werken zijn aanbesteed en worden aangevat na de zomer 2014.***
- ***De ontwerpstudie van de overstromingsmaatregelen in de haven van Blankenberge is lopende. De eerste fase van de maatregelen in de haven van Zeebrugge, nl. de maatregelen langs de kustbaan zijn aanbesteed Voor de 2^{de} fase (rond de jachthaven en het centrum) wordt het architecturaal ontwerp uitgewerkt***
- ***In 2014 is in Blankenberge een strandsuppletie uitgevoerd met 220.000 m³ zand voor een strand dat lager blijft dan het zeedijkniveau. Het strand van Wenduine kreeg na de Sinterklaasstormvloed (06.12.2013) nog een bijkomende strandvoeding met meer dan 320.000 m³ zand. Het door de stormvloed aangetaste strand en de duinaanzet tussen Bredene en De Haan werd met 364.000 m³ gevoed.***

3. Uitvoering van Masterplan Kustveiligheid: realisatie van het Zwinproject

- ***De realisatie van het Zwinproject is voorzien binnen de reguliere middelen. Het GRUP voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur, regio Kust-Polders-Westhoek 'Zwin en Zwinbosjes' is definitief vastgesteld. In Nederland zijn het ontwerp-Rijksinpassingsplan, de ontwerp-uitvoeringsbesluiten en het MER zijn ter inzage gelegd. Hiermede werd formeel de Nederlandse procedure gestart. Ook het onteigeningsplan is definitief vastgesteld. Het bestek voor de aanleg van de nieuwe Zwinvlakte en de nieuwe zeedijk wordt gefinaliseerd. Een MER ontheffingsprocedure is lopende met betrekking tot vnl. de detaillering van de milderende maatregelen tegen verzilting binnen het projectgebied van de uitbreiding. De aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt in het najaar 2014 ingediend.***

4. Een BFM of BM-vorm voor de realisatie van de stormvloedkering te Nieuwpoort

De voorbereidende studies voor het ontwerp/concept en de MER van de stormvloedkering te Nieuwpoort zijn lopende. De totale investeringskost is hiervan sterk afhankelijk en vandaag nog niet definitief geraamd. De realisatie wordt vandaag geraamd binnen de reguliere middelen al dan niet gekoppeld aan een lening met EIB.

5. Een BFM of BM-vorm voor de realisatie van de stuwen en sluizen

- De 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. Een voorlopige raming bedraagt 75 miljoen voor alle deelprojecten samen. Een (DB)FM-formule zal pas aan de orde zijn voor grote deelinvesteringen of meerdere installaties samen.

6. Een DBFM-structuur of een aanpassing van het concessiebeleid voor de aanleg en instandhouding van de zachte beschermingsmaatregelen

- *na te zien in welke mate, of een DBFM-structuur, of de concessieovereenkomsten hieraan kunnen bijdragen op financieel vlak. Een eerste overleg met PMV ging door op 18/06/13. De eerdere studie dient geactualiseerd te worden, gelet op de al gedane investeringen. Het PPS kenniscentrum wordt geïnformeerd over de resultaten.*

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

Indicatieve planning

1) Realisatie van de zandsuppleties :

Al uitgevoerd/vastgelegd: De Panne, Koksijde, De Haan-Wenduine, Oostende-Centrum tot Raversijde, Middelkerke + onderwatersuppletie te Mariakerke, Oostende-Oosteroever, 1^{ste} fase Blankenberge, hervoeding van het strand en de duinaanzet tussen Bredene en De Haan

- *2014-2018 : 2^{de} fase Blankenberge, Knokke-Heist en 2^{de} fase westkust*

2) Realisatie van de harde maatregelen op terrein

a) In de havens

- ontwerpen voor de stormmuren rond de havens van Blankenberge en Oostende zijn lopende.

- Uitvoering Zeebrugge:

2014: 1^e fase Zeebrugge (vastlegging in 2013)

2015: 2^e fase (rond jachthaven en centrum)

- Uitvoering Blankenberge: 2015-2017

- Uitvoering Oostende:

2015: 2^e fase langs station en Visserijdok

2016-2020: Montgommardok, Demeylsuis, Visserijsluis

- Uitvoering Stormvloedkering Nieuwpoort: 2015-2017.

b) Op de zeedijken (verbredingen; stormmuren) - planning van de uitvoering

Oostende (Raversijde-Mariakerke): 2016-2018

Middelkerke: planning uitvoering te bepalen door gemeente gezien grootste investering voor Middelkerke

De Haan (Wenduine): 2014-2015

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Cf. punt 2).

Er is heden geen PPS in opstart

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Voor wat betreft het Masterplan Kustveiligheid is er geen PPS lopende. Heden worden dan ook geen terbeschikkingstellingsvergoedingen betaald.

Voor wat betreft de infrastructuurwerken die opgenomen werden om eventueel in aanmerking te komen voor een PPS-project is momenteel de ontwerp/conceptfase lopende. De keuzes die hierin gemaakt worden in overleg met alle belanghebbenden en/of als gevolg van de gelijklopende MER-procedure, zijn bepalend voor de raming van het project. Het kostenplaatje is heden nog onvoldoende gekend om een raming op te kunnen geven.

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

In 2010 werd 3 miljoen euro aan extra middelen op de reguliere middelen voorzien (VIF BA MI 106) voor de realisatie van het Openbare Werken-plan Oostende, als voorafname op het Masterplan Kustveiligheid gelet op de uitermate hoge prioriteit van de realisatie van de bescherming van Oostende tegen zware stormen.

In 2011 werd in totaal 5,6 miljoen euro aan extra recurrente reguliere middelen voorzien op het VIF BA MI 106. Dit werd aangewend voor de verdere realisatie van het Openbare Werken-plan Oostende en de voorbereiding van het aanvangen van de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid. De beschermingsmaatregelen in Koksijde en De Panne werden uitgevoerd in 2011. Het extra budget werd aangewend voor de zandsuppleties in Wenduine, in 1 fase.

In 2012 en 2013 was voor het Masterplan Kustveiligheid **8,48** miljoen euro aan extra middelen beschikbaar.

Vandaag is er 8,48 miljoen eur aan extra middelen beschikbaar voor de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid, dit is met inbegrip van de realisatie van het OW-plan en het Zwinproject.

De budgettaire weerslag van een mogelijk PPS-project is nog niet gekend. Verdere studie in samenwerking met PMV moet hier duidelijkheid in verschaffen

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Heden NVT

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Heden NVT

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Heden NVT

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

Het Masterplan Kustveiligheid wordt in haar globaliteit (zowel studie als uitvoering) aangestuurd door het afdelingshoofd en de financieel manager van MDK-afdeling Kust.

De subprojecten (per gemeente) worden aangestuurd door een projectleider voor de dagelijkse opvolging, de opmaak van het ontwerp, de bestekken, de projectopvolging en –aansturing, door MDK-afdeling Kust.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal ⁶⁴ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaar- heidsvergoed- ing op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheid svergoeding	Eerste betalinge n sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2012	Aandeel overheid in SPV		
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sins- telling)
-	-	-	-	-	-	-

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2013 (in duizend euro)	2014 (in duizend euro)	2015 (in duizend euro)	2016 (in duize- nd euro)	2017 (in duizen- d euro)	...	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaar- heids- vergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	-	-	-	-	-	-	-	
Beschikbaarheidsvergoeding	-	-	-	-	-	-		

⁶⁴Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en incl. BTW

Samenvattende projectfiche: AMORAS

Structuur: alternatieve financiering

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.

AMORAS biedt een duurzame en langdurige oplossing voor het verwerken en bergen van onderhoudsbaggerspecie uit de Antwerpse haven. 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 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.

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'.

Financiële informatie

Het eerste deel van het AMORAS-project vergt een investering van 118 miljoen euro: hiervoor gebeurt een klassieke budgettaire investering. Daarvan wordt een deel van circa 70 miljoen euro gefinancierd door de aannemer en tijdens de 15-jarige exploitatiefase terugbetaald (bouwfinanciering).

De exploitatie van de installaties vormt het tweede deel van het AMORAS-project. Voor de exploitatie moet de begroting jaarlijks en over een periode van vijftien jaar in 22 miljoen euro kredieten voorzien, en er boven op 7 miljoen euro voor de terugbetaling van de bouwfinanciering.

Stand van zaken

Sinds 1 oktober 2011 is AMORAS in exploitatie.

Planning

15-jarige exploitatie (tot eind september 2026).

PROJECTFICHE

Nr:	15
-----	----

	Naam project: AMORAS – Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
--	---

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister: minister Ben Weyts
Entiteit: afdeling Maritieme Toegang
Projectleiding: ir. Joris Dockx
Participatie door Vlaamse Overheid? NEEN
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): nihil
Gerelateerde projecten: nihil
Wettelijke basis: beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008 (gunning dossier)
Datum opmaak projectfiche: 26/09/2011
Datum bijwerking projectfiche: 30/07/2014
Versie projectfiche: 4
Auteur projectfiche: ir. Joris Dockx
Aanspreekpunt KC PPS: Kit Van Gestel

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)
De huidige berging van de baggerspecie in loswallen en onderwatercellen in de haven van Antwerpen heeft 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 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'.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven
Momenteel wordt de onderhoudsbaggerspecie nog geborgen in een laatste zogenoemde onderwatercel

in het Deurganckdok. Dit is 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.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

De installatie wordt vanaf 1 oktober 2011 geëxploiteerd. Sindsdien worden aan de bankinstelling ook de vaste maandelijkse terugbetalingen gedaan van de financiering.

4) Indicatieve planning/ verdere stappen in het besluitvormingsproces

De installatie wordt vanaf 1 oktober 2011 geëxploiteerd (fase 2 = 15 jaar).

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Na een Europese oproep tot kandidaten werd op 5 maart 2008 een beperkte offerteaanvraag uitgeschreven.

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 - voor een totaalbedrag van 482.297.616,01 euro (fase 1 + fase 2 + financiering + BTW). 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.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

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 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'. (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.

	<i>Excl BTW</i>	<i>incl BTW</i>
Bouwkost	97,5 mio euro	118 mio euro
Financiële kosten(financieringskost)		35 mio euro
Studie en ontwerpkosten, beheers- en onderhoudskosten	inbegrepen in bouwkost	
Totaal investeringsbedrag (2008)		482,3 mio euro
Te verwachten exploitatiekost en terugbetaling financiering (per jaar vanaf 2011)	22 + 7 = 29 mio euro	

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

Voor de bouw van het AMORAS – project is 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 wordt 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(MB0 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.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Nvt

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Nvt

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

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.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

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.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN

Totaal ⁶⁵ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid (<i>exploitatie en terugbetaling prefinanciering</i>)	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding (<i>exploitatie en terugbetaling prefinanciering</i>)	Effectieve betalingen sinds 1ste jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sins telling)
482,3 (*)	22 + 7 = 29	15 (huidig contract)	2008: € 102.969 2009: € 15.416.606 2010: € 77.324.382 2011: € 54.768.886 2012: € 38.313.724 2013: € 53.016.960 2014: € 23.056.455 2014: tot op heden	-	-	-

(*) = 118 + 35 + 329(15x22)

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotingsartikel	2014 (in 1000 euro)	2015 (in 1000 euro)	2016 (in 1000 euro)	2017 (in 1000 euro)	2018 (in 1000 euro)	2019 (in 1000 euro)	... tot jaartal van kruissnelheid beschikbaarheidsvergoeding
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)								
Beschikbaarheidsvergoeding (terug betaling prefinanciering)	MBO MG0031410	29.000	29.000	29.000	29.000	29.000	29.000	2026

⁶⁵Totale investeringskost (bouw, studie-en ontwerpkosten, tussentijdse intresten) en incl. BTW

Samenvattende projectfiche: Doortocht Brugge - Vernieuwing Dam(me)poortsluis**Structuur**

Er wordt gedacht aan een DBFM-structuur.

Financiële informatie

Het totale project wordt begroot op 50 miljoen euro.

Stand van zaken

Het project bevindt zich nog in de initiatiefase, waarbij de nodige samenwerkingsovereenkomsten worden opgemaakt. In navolging van het addendum aan het stadscontract Brugge werd een samenwerkingsovereenkomst met de Stad Brugge opgemaakt. De studieopdracht voor de Doortocht Brugge, met inbegrip van de gedetailleerde studie voor de Vernieuwing Dammepoortsluis, werd aanbesteed en de gunningsbeslissing werd genomen. De studie wordt voorzien te starten in augustus 2014.

Planning

Aktename van het project, de projectorganisatie- en structuur, en de vooropgestelde planning: eerste helft 2015 (nog te voorzien en af te stemmen met de opstart en vordering van de gedetailleerde studieopdracht).

Voorlopig wordt ernaar gestreefd de werken ten laatste eind 2020 te kunnen opleveren. Een meer concrete timing dient uit het studietraject te volgen.

PROJECTFICHE

Nr: 16 a

Naam project: Doortocht Brugge - Vernieuwing Dam(me)poortsluis

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister: Ben Weyts
Entiteit: Waterwegen en Zeekanaal NV
Projectleiding: Afdeling Bovenschelde
Participatie door Vlaamse Overheid? JA/NEEN — (schrappen wat niet past)
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): AWW, Mobiel Vlaanderen, ANB, Agentschap Onroerend Erfgoed, Ruimte Vlaanderen, De Lijn, stad Brugge, gemeente Oostkamp, MBZ, VMM, VLM, (Promotie Binnenvaart Vlaanderen), Vlaams Bouwmeester
Gerelateerde projecten: Doortocht Brugge – Vernieuwing Steenbruggebrug
Wettelijke basis: PPS Decreet
Datum opmaak projectfiche: 29-10-2013
Datum bijwerking projectfiche: 21-08-2014
Versie projectfiche: 1
Auteur projectfiche: ir. Stefaan Gysens (stefaan.gysens@wenz.be)
Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

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 op heden (van half september t.e.m. eind november 2013) herstellingswerken aan de gang, om te voorkomen dat de grote sluismuur op linkeroever instabiel wordt. Daarnaast zouden ook drastischere maatregelen, zoals de vervanging van de sluisvloer op korte termijn noodzakelijk zijn ten einde de stabiliteit van de sluiscolk te kunnen garanderen.

Ter hoogte van de Dammepoortsluis situeert zich op de doortocht Brugge 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 Dammepoortsluis te Brugge. De vrij hoge versassingstijd van de oude sluis en de tijd nodig om de bruggen te kunnen openen na het ontruimen van het wegverkeer, vormt op heden een knelpunt voor de scheepvaart.

Tezelfdertijd vormt de Dammepoortsluis een ernstige hinderpaal voor de vlote 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. Dit zorgt voor zware verkeershinder. Om de vaarmogelijkheden te vergroten, en de interactie tussen weg- en scheepvaartverkeer te reduceren en dus de verkeershinder te reduceren, is de bouw van een nieuwe sluis vereist. Gezien de grote levensduur van de nieuwe constructie of het sluiscomplex, moeten niet enkel de huidige knelpunten worden opgelost, maar 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 gabariet op 300 ton. Het is de bedoeling om in eerste instantie het kanaal ter hoogte van de doortocht Brugge t.e.m. de Brug te Steenbrugge op te waarden tot 2000 ton of scheepvaartklasse Va. Om de vaarmogelijkheden te vergroten en de uitbouw van het kanaal Gent – Brugge, en daarmee dus ook de binnenvaartontsluiting voor de twee zeehavens, te verwezenlijken, wordt gestart met de bouw van een nieuwe Dammepoortsluis te Brugge op klasse Va.

De voorbereiding voor de studiefase is momenteel lopende, waarbij de planning en projectstructuur zal worden gedefinieerd. De studiefase vangt aan in augustus 2014. Voorlopig kunnen 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 omgeving en de aansluitende wegen.

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

Voor de Dammepoortsluis zijn drie locaties denkbaar, namelijk een nieuwe sluis opwaarts de oude sluis, een nieuwe sluis afwaarts de Krakelebrug of aanpassingen aan de huidige sluis. De eerste oplossing voor dit knelpunt werd jaren geleden (rond 1970) door de toenmalige Dienst der Kust uitgewerkt en bestaat erin om een nieuw benedenhoofd te bouwen op linkeroever naast het bestaande benedenhoofd. Het bovenhoofd werd circa 50 m opwaarts ingeplant. De 18-eeuwse Pakhuizen, die in 1974 als monument werden beschermd, zouden voor een belangrijk gedeelte moeten worden afgebroken.

Een tweede oplossing werd vooropgesteld in de MaIS-studie (2001) en bestond erin dat een nieuwe Dammepoortsluis werd gebouwd compleet opwaarts van de bestaande sluis. Deze oplossing heeft als voordeel dat er van de geklasseerde Pakhuizen afwaarts deze sluis minder moet worden afgebroken om de bocht aldaar te nemen.

Een derde oplossing bestaat erin om de nieuwe sluis afwaarts de huidige sluis in te planten

voorbij de aansluiting met het Boudewijnkanaal.

De aanpassing aan de huidige sluis betreft het vergroten van de sluis, zodanig dat schepen tot klasse Va verschut worden en aanpassingen aan de hoofden zodat de grote hinder voor het dwarsende wegverkeer tijdens het verschutten, geëlimineerd wordt.

Bij de bouw van een nieuwe Dammepoortsluis zal hoe dan ook het aspect waterbeheersing aparte aandacht verdienen, niet alleen voor de eventuele zoutbestrijding, maar ook omwille van bestaande oude constructies zoals een leiding voor de voeding van de Zwinpolder vanuit het pand Brugge - Gent.

De uitgewerkte alternatieven voor de Dampoortsluis zullen op hun effecten qua mobiliteit op weg en waterweg rondom Brugge worden onderzocht. Daartoe moet voor beide modi en hun interactie een verkeersmodel worden uitgewerkt dat toelaat de capaciteit van de verschillende alternatieven te onderzoeken.

Het verkeersmodel moet ook toelaten mogelijke verkeersregelingen (eenrichtingsverkeer, bedieningstijden en sperperiodes, sturing wegverkeer, ...) op hun effecten te onderzoeken.

Op zeer korte termijn start de gedetailleerde studie ten behoeve van de uitwerking van de studie-, vergunnings- en contracteringsfase, alsook van de financieringsmogelijkheden. Tijdens deze gedetailleerde studiefase zullen, in samenwerking met de betrokken actoren en adviserende partijen, alle uitgangspunten en randvoorwaarden worden onderzocht en vastgesteld. Deze zullen de basis vormen voor de opmaak van het DBFM-contract. Bij de verdere uitwerking zal speciale aandacht worden besteed aan het fietsverkeer en het openbaar vervoer, aan de ruimtelijke impact op de omgeving, alsook aan communicatie o.m. naar de omliggende bewoners toe. Tevens zullen de nodige modellen worden ingezet, zoals een verkeersmodel, teneinde de interactie tussen het weg en scheepvaartverkeer bij de verscheidene alternatieven en varianten te onderzoeken.

Keuze alternatieve financiering:

1) Financiële voordelen:

Het totale project wordt begroot op 50 miljoen euro. In geval de financiering zou dienen 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. Door het project via PPS uit te voeren, kunnen de projectbaten sneller gerealiseerd worden.

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:

De vaarmogelijkheden op het kanaal Gent – Brugge worden op dit moment beperkt voornamelijk in het kanaalgedeelte tussen de Verbindingssluis te Brugge en de brug te Steenbrugge in Brugge/Oostkamp. Dit heeft voor gevolg dat de binnenvaartontsluiting voor de West-Vlaamse havens op dit moment beperkt is. De modal shift van deze havens is dan ook vooral op de (reeds verzadigde) weg gericht. Bovendien loopt ook de verkeersafwikkeling via de weg over het kanaal niet gesmeerd. Door de bouw van een nieuwe sluis in het noordelijk deel van doortocht Brugge wordt een belangrijke invulling gegeven aan een verbetering voor de scheepvaart en het wegverkeer rond Brugge.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Het project bevindt zich nog in de initiatiefase, waarbij de nodige samenwerkingsovereenkomsten worden opgemaakt, incl. het addendum aan het stadscontract Brugge, en de gedetailleerde studieopdracht wordt aanbesteed.

Nodige stappen besluitvormingsproces:

- aktename VR na opmaak projectafbakening, projectstructuur/-organisatie, strategische beleidsnota, als eerste resultaat van de studieopdracht.

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. Het project werd door de Vlaamse Regering erkend als Vlaams PPS-project.

Het Kenniscentrum PPS is voorts van mening dat in aanloop naar een volgende fase de scope verder dient uitgewerkt te worden, zodat ook een meer gedetailleerde raming kan worden opgemaakt o.a. van de beschikbaarheidsvergoedingen. Bovendien is er ook meer duidelijkheid nodig over de projectspecifieke risico's en de verwachte meerwaarden. Het betreft de exacte te verwachten (maatschappelijke en economische) meerwaarde van het project, rekening houdend met pistes gevolgd door het beleid inzake het eventueel verbreden van het Schipdonkkanaal.

Het gedetailleerd uitwerken van de meerwaarden en het financieel luik wordt voorzien bij de uitwerking van de studieopdracht en de samenwerking met Via-Invest.

Voorlopig wordt ernaar gestreefd de werken ten laatste eind 2020 te kunnen opleveren. Een meer concrete timing dient uit het studietraject te volgen.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Aktename van het project, de projectorganisatie- en structuur, en de vooropgestelde planning: **1^e helft 2015** (nog te voorzien en af te stemmen met de opstart en vordering van de gedetailleerde studieopdracht).

Geïdentificeerde stappen tijdens de initiatiefase:

- Opmaak bestek voorstudie;
- Aanbesteding voorstudie;
- Gunning en aanvatting voorstudie;
- Onderhandelingsprocedure DBFM
- Selectie consortium DBFM;
- Ontwerpstudie nieuwbouw sluis en aanhorigheden;
- MER-dossier en eventuele opheffingsdossiers klasseringen (pakhuizen) en

- opmaak vergunningsdossier nieuwbouw sluis en aanpassingswerken aan de vaarweg in de omgeving en de aansluitende wegen;
- Indienen en ontvangen vergunningen;
 - Start werken.

Een samenwerkingsovereenkomst met de Stad Brugge, in navolging van het Addendum van het Stadscontract, werd in het eerste kwartaal 2014 gefinaliseerd.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Een DBFM-procedure wordt voorzien.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Het project is voor het grootste deel een investeringsproject. De geschatte kost van het project Dammepoortsluis bedraagt 50 miljoen euro inclusief de totale onderhoudskost 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 %).

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

De geschatte investeringskost van het project Dammepoortsluis bedraagt 50 miljoen euro. Hiervoor zal een periodieke beschikbaarheidsvergoeding aan een SPV worden betaald. Uitgaande van een indicatieve berekening, wordt geschat dat vanaf 2020 gedurende dertig jaar een jaarlijkse bruto beschikbaarheidsvergoeding zal moeten betaald worden van 7,8 miljoen euro.

2020	2030	2040	2050
7,8	8,1	8,4	8,7

Concreet dienen de bedragen voor de beschikbaarheidsvergoedingen via additionele dotaties van de Vlaamse Regering aan Waterwegen en Zeekanaal NV beschikbaar te worden gesteld.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Nihil

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Geen

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen
--

Dit is te regelen in de DBFM.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

De dagelijkse projectopvolging en monitoring zal gebeuren door W&Z. Binnen de beschikbare personeelscapaciteit is hiervoor een verantwoordelijke aangesteld die intern ondersteuning geniet. Dit is ingebed binnen de reguliere werking van W&Z. Ook wordt in externe ondersteuning voorzien, naast zo mogelijk inbreng vanuit andere onderdelen van MOW, inzonderheid de technische ondersteunende diensten.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁶⁶

Op heden werden nog geen enkel projectdeel geclosed

Totaal ⁶⁷ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaarheidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
(in miljoen euro)	(in miljoen euro per jaar)	(in aantal jaren)	(jaartal en betaald bedrag dat jaar)	(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteerd bedrag)	naam overheid(sinstelling)
Ca. 50 (incl. 10 voor studie-, onderzoeks- en begeleidingskosten)	Ca. 8	30	Quasi nihil (voorbereiding studiefase)	Nog te bepalen	Minderheidsaandeel	W&Z NV en Via-Invest

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotings- artikel	2014-2020 (in duizend euro)	2020 (in duizend euro)	2030 (in duizend euro)	2040 (in duizend euro)	2050 (in duizend euro)
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	73.20.10	<i>2014: ca. 1.100 onderdeel vastlegging vast gedeelte studie "Doortocht Brugge" voor 1.500; delegatie RvB W&Z;</i> <i>2015-2020: ca. 8.900 (studie-, onderzoeks- en begeleidingskosten)</i>	Ca. 7.800	Ca. 8.100	Ca. 8.400	Ca. 8.700 (vooropgesteld maximum)
Beschikbaarheidsvergoeding ⁶⁸						

⁶⁶ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁶⁷ Totale investeringskost (bouw, studie- en ontwerpkosten, intercalaire intresten) en incl. BTW

⁶⁸ Gelieve een opsplitsing te maken indien de budgettaire aanrekening betrekking heeft op een deel projecten die nog niet geclosed zijn.

Samenvattende projectfiche: Doortocht Brugge - Vernieuwing Steenbruggebrug**Structuur**

Er wordt gedacht aan een DBFM-structuur.

Financiële informatie

De geschatte investeringskost van het project Brug te Steenbrugge bedraagt 15 miljoen euro.

Stand van zaken

Het project bevindt zich nog in de initiatiefase, waarbij de nodige samenwerkingsovereenkomsten worden opgemaakt. In navolging van het addendum aan het stadscontract Brugge werd een samenwerkingsovereenkomst met de Stad Brugge opgemaakt. De studieopdracht voor de Doortocht Brugge, met inbegrip van de gedetailleerde studie voor de Vernieuwing Steenbruggebrug, werd aanbesteed en de gunningsbeslissing werd genomen. De studie wordt voorzien te starten in augustus 2014.

Planning

Aktename VR van het project, de projectorganisatie- en structuur, en de vooropgestelde planning: eerste helft 2015 (nog te voorzien en af te stemmen met de opstart en vordering van de gedetailleerde studieopdracht).

Voorlopig wordt ernaar gestreefd de werken ten laatste eind 2018 te kunnen opleveren. Een meer concrete timing dient uit het studietraject te volgen.

PROJECTFICHE

Nr: 16b

Naam project: Doortocht Brugge - Vernieuwing Steenbruggebrug

Beleidsdomein: Mobiliteit en Openbare Werken
Bevoegde minister: <i>Ben Weyts</i>
Entiteit: Waterwegen en Zeekanaal NV
Projectleiding: Afdeling Bovenschelde
Participatie door Vlaamse Overheid? JA/NEEN — (schrappen wat niet past)
Andere betrokken overheidsentiteit(en) (desgevallend moedermaatschappijen, filialen, enz.): AWV, Mobiel Vlaanderen, ANB, Agentschap Onroerend Erfgoed, Ruimte Vlaanderen, De Lijn, stad Brugge, gemeente Oostkamp, MBZ, VMM, VLM, (Promotie Binnenvaart Vlaanderen), Vlaams Bouwmeester
Gerelateerde projecten: Doortocht Brugge – Vernieuwing Dampoortsluis
Wettelijke basis: PPS-Decreet
Datum opmaak projectfiche: 29-10-2013
Datum bijwerking projectfiche: 21-08-2014
Versie projectfiche: 1
Auteur projectfiche: ir. Stefaan Gysens (stefaan.gysens@wenz.be)
Aanspreekpunt KC PPS: Steven Van Garsse

1) Korte omschrijving van het project (zowel inhoud, concept als structuur)

De huidige brug dateert uit 1960. In 2011 zijn dringende herstellingswerken uitgevoerd aan de brugconstructie.

De huidige Steenbruggebrug is een beweegbare hefbrug gelegen in de gewestweg N50, dit is de verbindingsweg tussen Brugge en Oostkamp. De brug bestaat uit twee rijstroken voor wegverkeer met aan weerszijden een fiets- en voetpad. De huidige brug werd quasi loodrecht op het kanaal ingeplant, waardoor destijds aan beide zijden van de brug een belangrijke knik in de N50 diende aangebracht te worden. Dit is nadelig voor een vlotte verkeersdoorstroming. De kruispunten op de N50 met de aansluitende wegen in de onmiddellijke nabijheid van de brug, vormen een bijkomend knelpunt. Het cumulatief effect van deze knelpunten maken van Steenbrugge één van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten van de zuidelijke rand van Brugge.

Voor het scheepvaartverkeer vormt de huidige Steenbruggebrug ook een bottleneck. De doorvaartbreedte van de brug is beperkt en de landhoofden zijn niet evenwijdig met de as van de waterweg, waardoor schepen een moeilijk manoeuvre dienen uit te voeren. Dit is het gevolg van het gabariet van het kanaal dat slechts schepen tot 600 ton voorziet. In gesloten toestand is de doorvaarthoogte uiterst beperkt, waardoor de brug dient geopend te worden voor elke scheepsdoorvaart. In geopende toestand is de doorvaarthoogte over een bepaalde breedte van de waterweg niet ongelimiteerd, waardoor beperkingen dienen gesteld te worden naar containervaart. De opening van de brug, die gemiddeld vijf minuten duurt, heeft telkens

een omvangrijke verkeersopstopping tot gevolg.

Gezien de grote levensduur van de nieuwe constructie of brug, moeten niet enkel de huidige knelpunten worden opgelost, maar 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 gabariet op 300 ton. Het is de bedoeling om in eerste instantie het kanaal ter hoogte van de doortocht Brugge t.e.m. de Brug te Steenbrugge op te waarderen tot 2000 ton of scheepvaartklasse Va. De aanpassingswerken ter hoogte van Steenbrugge vormen een eerste stap voor de opwaardering van het kanaal.

De voorbereiding voor de studiefase is momenteel lopende, waarbij de planning en projectstructuur zal worden gedefinieerd. ***De studiefase vangt aan in augustus 2014.*** Voorlopig kunnen volgende projectdoelstellingen worden geformuleerd:

Hoofddoelstellingen:

- 5) De vernieuwing van de brug te Steenbrugge, die omwille van ouderdom en slijtage dringend moet worden vervangen;
- 6) Het wegwerken van de knelpunten voor het wegverkeer t.h.v. de kruising van de N50 met het kanaal Gent-Oostende;
- 7) Het wegwerken van de knelpunten voor het scheepvaartverkeer op het kanaal Gent-Oostende t.h.v. de kruising van de N50;
- 8) Het oplossen van de knelpunten voor weg- en scheepvaartverkeer op geïntegreerde wijze aanpakken, rekening houden met een opwaardering van het kanaal tot scheepvaartklasse Va.

Nevendoelstellingen:

- 3) Bijzondere aandacht voor het fiets- en voetgangersverkeer;
- 4) Bijzondere aandacht voor de ruimtelijke impact van het project op de omgeving.

De uit te voeren werkzaamheden zijn:

- De bouw van een nieuwe brug te Steenbrugge met aansluitende wegenis;
- Het verbreden van het kanaal onder de brug t.b.v. scheepvaartklasse Va

2) Verantwoording keuze projectvorm / overwogen alternatieven

Rekening houdend met de huidige en toekomstige intensiteit van het scheepvaartverkeer en wegverkeer, de beschikbare ruimte en hinder bij realisatie, en de kostprijs, dient de kruising van de N50 met het kanaal Gent-Oostende ter hoogte van Steenbrugge, opnieuw door een brugverbinding te worden gerealiseerd.

Op zeer korte termijn start de gedetailleerde studie ten behoeve van de uitwerking van de studie-, vergunnings- en contracteringsfase, alsook van de financieringsmogelijkheden. Tijdens de uitvoering van de gedetailleerde studie zullen, in samenwerking met de betrokken

actoren en adviserende partijen, alle uitgangspunten en randvoorwaarden worden onderzocht en vastgesteld. Deze zullen de basis vormen voor de opmaak van het DBFM-contract.

De studiefase en bijhorend overleg moeten uitmaken of best geopteerd wordt voor een vaste brug, dan wel een beweegbare brug. Een beweegbare brug kan dan nog gelijkgronds gelegen zijn of half hoog. Een hoge vaste brug zal de doorvaart van containerschepen toelaten met 3 lagen, waarbij een vrije hoogte van 7,00 m vereist is. Een beweegbare brug laat dit ook toe, maar veroorzaakt onderbrekingen voor het wegverkeer die afwezig zijn in geval van een vaste brug. De tussenoplossing, nl. een half hoge beweegbare brug, zal het aantal vereiste brugbewegingen beperken, maar niet uitsluiten.

Tenzelfdertijd zal ook aandacht moeten uitgaan naar het fiets- en voetgangersverkeer dat op deze plaats druk is en dus bijzondere aandacht verdient.

Bij de verdere uitwerking zal eveneens aandacht worden besteed aan de ruimtelijke impact op de omgeving, alsook aan communicatie o.m. naar de omliggende bewoners toe. Tevens zullen de nodige modellen worden ingezet, zoals een verkeersmodel, teneinde de interactie tussen het weg en scheepvaartverkeer bij de verscheidene alternatieven en varianten te onderzoeken.

Keuze alternatieve financiering:

1) Financiële voordelen:

Het totale project wordt begroot op 15 miljoen euro. In geval de financiering zou dienen 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 te Steenbrugge tot dan zal blijven aanslepen, vermits de baten van het project enkel tot uiting zullen komen wanneer het ganse project voltooid is. Door het project via PPS uit te voeren, kunnen de projectbaten sneller gerealiseerd worden. De raming voor

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:

De vaarmogelijkheden op het kanaal Gent – Brugge worden op dit moment beperkt voornamelijk in het kanaalgedeelte tussen de Verbindingssluis te Brugge en de brug te Steenbrugge in Brugge/Oostkamp. Dit heeft voor gevolg dat de binnenvaartontsluiting voor de West-Vlaamse havens op dit moment beperkt is. De modal shift van deze havens is dan ook vooral op de (reeds verzadigde) weg gericht. Bovendien loopt ook de verkeersafwikkeling via de weg over het kanaal niet gesmeerd. Door de bouw van een nieuwe brug te Steenbrugge wordt een belangrijke invulling gegeven aan een verbetering voor de scheepvaart en het wegverkeer rond Brugge.

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Het project bevindt zich nog in de initiatiefase, waarbij de nodige samenwerkingsovereenkomsten worden opgemaakt, incl. het addendum aan het stadscontract Brugge, en de gedetailleerde studieopdracht wordt aanbesteed.

Nodige stappen besluitvormingsproces:

- aktenaam VR na opmaak projectafbakening, projectstructuur/-organisatie, strategische beleidsnota, als eerste resultaat van de studieopdracht;

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. Het project werd door de Vlaamse Regering erkend als Vlaams PPS-project.

Het Kenniscentrum PPS is voorts van mening dat in aanloop naar een volgende fase de scope verder dient uitgewerkt te worden, zodat ook een meer gedetailleerde raming kan worden opgemaakt o.a. van de beschikbaarheidsvergoedingen. Bovendien is er ook meer duidelijkheid nodig over de projectspecifieke risico's en de verwachte meerwaarden. Het betreft de exacte te verwachten (maatschappelijke en economische) meerwaarde van het project, rekening houdend met pistes gevolgd door het beleid inzake het eventueel verbreden van het Schipdonkkanaal.

Het gedetailleerd uitwerken van de meerwaarden en het financieel luik wordt voorzien bij de uitwerking van de studieopdracht en de samenwerking met Via-Invest.

Voorlopig wordt ernaar gestreefd de werken ten laatste eind 2018 te kunnen opleveren. Een meer concrete timing dient uit het studietraject te volgen.

4) Indicatieve planning / verdere stappen in het besluitvormingsproces

Aktenaam VR van het project, de projectorganisatie- en structuur, en de vooropgestelde planning: **1^e helft 2015** (nog te voorzien en af te stemmen met de opstart en vordering van de gedetailleerde studieopdracht).

Geïdentificeerde stappen tijdens de initiatiefase:

- Opmaak samenwerkingsovereenkomsten (o.a. met Via-Invest en betrokken actoren);
- Opmaak bestek voorstudie;
- Aanbesteding voorstudie;
- Gunning en aanvatting voorstudie;
- Onderhandelingsprocedure DBFM
- Selectie consortium DBFM;
- Ontwerpstudie nieuwe brug en aansluitende wegenis;
- Eventuele MER-dossier ontheffingsdossiers en opmaak vergunningsdossier;
- Indienen en ontvangen vergunningen;
- Start werken.

Een samenwerkingsovereenkomst met de Stad Brugge, in navolging van het Addendum van het Stadscontract, werd in het eerste kwartaal 2014 gefinaliseerd.

5) Soort aanbestedingsprocedure en indien reeds gegund: vermelding van de private partij aan wie werd gegund (indien consortium ook de samenstelling ervan)

Een DBFM-procedure wordt voorzien.

6) Financiële onderbouwing van het projectvoorstel, financieringsmethodiek + globale investeringskost (uitgesplitst naar bouwkost, financieringskost en andere kosten)

Het project is voor het grootste deel een investeringsproject. De geschatte kost van het project Brug te Steenbrugge bedraagt 15 miljoen euro inclusief de totale onderhoudskost in de periode van de DBFM die op 10% van de bouwkost wordt geraamd.

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

- Schilderen staalconstructie: 15 jaar (5 % van bouwkost);
- Vervangen Asfalt: 15-20 jaar (5 %).

7) Budgettaire inpassing en weerslag op de begroting met inbegrip van het budget dat jaarlijks wordt vastgelegd in de begroting en de meerjarenbegroting (verleden en toekomst) + hetgeen effectief jaarlijks is betaald (weer te geven vanaf aanvangsdatum van het project)

De geschatte investeringskost van het project Brug te Steenbrugge bedraagt 15 miljoen euro. Hiervoor zal een periodieke beschikbaarheidsvergoeding aan een SPV worden betaald. Uitgaande van een indicatieve berekening, wordt geschat dat vanaf 2020 gedurende dertig jaar een jaarlijkse bruto beschikbaarheidsvergoeding zal moeten betaald worden van 2,3 miljoen euro.

2020	2030	2040	2050
2,3	2,4	2,5	2,6

Concreet dienen de bedragen voor de beschikbaarheidsvergoedingen via additionele dotaties van de Vlaamse Regering aan Waterwegen en Zeekanaal NV beschikbaar te worden gesteld.

8) Indien toepasselijk: Financiële participaties rechtstreeks of onrechtstreeks door de overheid (nominaal en procentueel)

Nihil

9) Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Geen

10) Afspraken betreffende de risicoverdeling en in het bijzonder de verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud tussen publieke en private partijen

Dit is te regelen in de DBFM.

11) Beschrijf kort hoe de dagelijkse projectopvolging en monitoring in elkaar zit

De dagelijkse projectopvolging en monitoring zal gebeuren door W&Z. Binnen de beschikbare personeelscapaciteit is hiervoor een verantwoordelijke aangesteld die intern ondersteuning geniet. Dit is ingebed binnen de reguliere werking van W&Z. Ook wordt in externe ondersteuning voorzien, naast zo mogelijk inbreng vanuit andere onderdelen van MOW, inzonderheid de technische ondersteunende diensten.

BIJLAGE I BIJ DE PROJECTFICHE – FINANCIËLE KENGETALLEN⁶⁹

Op heden werden nog geen enkel projectdeel geclosed

Totaal ⁷⁰ Investeringsbedrag (private + publieke partijen)	Beschikbaarheid svergoeding op kruissnelheid	Looptijd beschikbaar- heidsvergoeding	Effectieve betalingen sinds 1 ^{ste} jaar van betaling t.e.m. 2013	Aandeel overheid in SPV		
				(in miljoen euro)	(in % van geïnvesteed bedrag)	naam overheid- (instelling)
Ca. 15 (incl. 1,5 voor studie-, onderzoeks- en begeleidingskosten)	Ca. 2,3	30	Quasi nihil (voorbereiding studiefase)	Nog te bepalen	Minderheids- aandeel	W&Z NV en Via- Invest

BIJLAGE II BIJ DE PROJECTFICHE – BUDGETTAIRE AANREKENING

	Begrotings- artikel	2014-2020 (in duizend euro)	2020 (in duizend euro)	2030 (in duizend euro)	2040 (in duizend euro)	2050 (in duizend euro)
Investeringsmachtiging (indien van toepassing)	73.20.10	2014: ca. 400 onderdeel vastlegging vast gedeelte studie "Doortocht Brugge" voor 1.500; delegatie RvB W&Z;	Ca. 2.300	Ca. 2.400	Ca. 2.500	Ca. 2.600 (vooropgesteld maximum)
Beschikbaarheidsvergoe- ding ⁷¹		2015-2020: ca. 1.100 (studie-, onderzoeks- en begeleidingskosten)				

⁶⁹ Gelieve een opsplitsing te maken tussen de delen van projecten die wel en nog niet geclosed zijn.

⁷⁰ Totale investeringskost (bouw, studie- en ontwerpkosten, intercalaire intresten) en incl. BTW

⁷¹ Gelieve een opsplitsing te maken indien de budgettaire aanrekening betrekking heeft op een deel projecten die nog niet geclosed zijn.