Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

A8 Halle:
- Erkenning van het project 'A8 Halle' als Vlaams PPS-project
- Goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project 'A8 Halle';
- Principieel akkoord tot opname in de uitgavenbegroting van decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest.

Samenvatting
Het DBFM-project 'A8 Halle' wordt erkend als Vlaams PPS-project.
De Werkvennootschap wordt gelast met de opstart van de plaatsingsprocedure voor het DBFM-project 'A8 Halle'.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In het Regeerakkoord 2024-2029 staan verschillende beleidsdoelstellingen en ambities die voorliggende nota ondersteunen:

- De focus van de investeringen komt te liggen op projecten die bijdragen tot onze welvaart, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en die een antwoord bieden op de onderhoudsnood, waarbij investeringen zo maximaal mogelijk een bijdrage leveren aan de modal shift in functie van de klimaatdoelstellingen.
- We richten het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid onder andere op het veiliger maken van schoolroutes, schoolomgevingen en andere kwetsbare omgevingen voor actieve weggebruikers en we vereenvoudigen de procedures daarvoor zodat er sneller resultaten zijn op het terrein.
- We gebruiken onze ruimte efficiënter en verlagen de druk op leefmilieu, gezondheid en verkeersveiligheid door een sterke koppeling tussen ruimte- en mobiliteitsbeleid en via een ambitieuze modal shift.
- Onze havens en economische netwerken blijven belangrijke infrastructuren van de Vlaamse economie en onze welvaart. We voorzien ruimte voor ontwikkeling in een flexibel, toekomstgericht kader (op vlak van ruimte, milieu, vergunningen, tewerkstelling…). In en rondom onze economische polen creëren we op een verstandige en efficiënte manier ruimte voor gebiedseigen ontwikkeling en geven we onze economie kansen.
- De investeringsplanning wordt nog te veel gestuurd vanuit de verschillende mobiliteitsmodi en wordt te weinig geïntegreerd benaderd. Een radicale omslag dringt zich op.

- Vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud verhogen de betrouwbaarheid van het Vlaamse mobiliteitssysteem, dragen bij tot een betere doorstroming en zorgen voor meer verkeersveiligheid.

Het project 'A8 Halle' werd in het Regeerakkoord nominatief opgenomen als investeringsproject. Het Regeerakkoord bevestigt daarmee het engagement van de Vlaamse Regering waarbij het project 'A8 Halle' in het Regeerakkoord 2019-2024 werd opgenomen in de lijst van 'Grote projecten'.

Beleidsveld:

- Weggebonden mobiliteit en transport

Beleidsdoelstelling: Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029:

- SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur
  - OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur waarbij het het project 'A8 Halle' nominatief opgenomen wordt;
  - OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur: "Goed onderhouden infrastructuur zorgt voor betrouwbare infrastructuur, draagt bij tot een betere doorstroming en zorgt voor meer veiligheid";
  - OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten: "
- SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid
  - We voeren het actieplan om alle kruispunten met verkeerslichten zo snel mogelijk maximaal conflictvrij te maken verder uit.
- SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken
  - OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten: "Indien we de logistieke sector een duurzaam ontwikkelingsperspectief willen bieden en ervoor zorgen dat de Vlaamse doelstelling voor de modal shift gehaald worden, moet er voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar zijn en moeten we ervoor zorgen dat bedrijventerrein goed ontsloten zijn."
- SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW
  - OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik: "In het kader van een minderhinderaanpak bij een groot programma van werken kan die coördinatierol uit efficiëntieoverwegingen door het departement toevertrouwd worden aan een andere actor met specifieke opdracht of kennis van de lokale context."

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 werd De Werkvennootschap opgedragen het project 'A8 Halle' verder uit te werken als een eventueel Vlaams DBFM project. Deze beslissing stelde eveneens dat de Vlaamse Regering haar akkoord dient te geven voor de opstart van de DBFM-plaatsingsprocedures. Deze nota behelst het vervolg op voormelde elementen in de beslissing van 15 oktober 2021.

Op 31 mei 2024 besliste de Vlaamse Regering tot de opstart geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' in Halle. De Vlaamse Regering keurde daarbij de startnota en procesnota goed met deze plandoelstellingen:

1. het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is;
2. een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving;
3. het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8.

Momenteel loopt het geïntegreerd planningsproces tot opmaak van het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8 Halle' nog. Binnen dit geïntegreerd planningsproces werden voor de herinrichting van de A8 drie alternatieven onderzocht. De alternatieven verschillen van elkaar in de mate van overkapping van de A8. De capex van de binnen het planproces bestudeerde alternatieven varieert tussen de 364 mln. euro excl. BTW en 542 mln. euro excl BTW. Het voorkeursalternatief zoals binnen de GRUP-procedure weerhouden, kent een capex van 495 mln. euro excl. BTW.

Ook in de mededeling aan de Vlaamse Regering op 14 juli 2025 wordt A8 Halle als groot project nominatief benoemd met een capex van 600 mln. euro.

2. INHOUD

C. PROJECTOMSCHRIJVING

Voorliggende nota heeft betrekking op het DBFM project 'A8 Halle'. Zoals reeds aangegeven in de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 15 oktober 2021 komt dit DBFM-project tegemoet aan een aantal ambitieuze doelstellingen en acute noden, m.n. het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming op dit wegvak (wat ook gepaard zal gaan met een afname van sluipverkeer door en omheen Halle) zodat de A8 zijn functie als hoofdweg beter kan vervullen, alsook het verbeteren van de leefbaarheid in de aangrenzende woonzones.

De A8 in Halle zorgt vandaag voor levensgevaarlijke verkeerssituaties en files tot op de R0. Het wegvak van de A8 gelegen tussen de aansluiting op de R0 en het viaduct over het kanaal Brussel-Charleroi kent immers als autoweg N203a vandaag nog steeds 3 lichtengeregelde kruispunten en een half aansluitingscomplex ter hoogte van de Welkomstlaan/N203. Daarnaast leidt deze situatie lokaal tot problemen op het vlak van bereikbaarheid en leefbaarheid in de omliggende wijken.

Het voorkeursalternatief voor de herinrichting van het deel van de A8 tussen het kanaal Brussel-Charleroi en de aansluiting met de Ring rond Brussel, gaat uit van een verdiepte ligging van de A8. De A8 wordt daarnaast ook ingetunneld van voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten. Het voorkeursalternatief gaat ook uit van een compact op- en afrittencomplex tussen de A8 en de R0, het voorzien van een lokale verbindingsweg, het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer en het voorzien van de nodige dwarsverbindingen over of onder de A8 met het oog op het garanderen van de oversteekbaarheid.

D. PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING: DBFM

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

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

In overeenstemming met de DBFM-overeenkomst zal de SPV-DBFM vanaf de beschikbaarheidsdatum een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen welke mogelijks gecorrigeerd zal worden voor de beschikbaarheidscorrecties en prestatiekortingen. De configuratie dient door de SPV-DBFM ontworpen, gebouwd, gefinancierd en onderhouden te worden gedurende in principe 30 jaar[1] na beschikbaarheidsdatum. De opdrachtnemer moet tijdens deze periode het nodige doen opdat de configuratie beantwoordt en blijft beantwoorden aan de beschikbaarheidseisen.

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

Het bestek zal voldoende vrijheid laten waardoor de deelnemers gestimuleerd worden om via innovatieve oplossingen en optimalisaties beter te scoren dan hun concurrenten. M.b.t. het bouwproces, de ruimtelijke organisatie, de aanpak van “minder hinder”, de (gedeeltelijke) materiaal- en conceptkeuze, de wijze en de frequentie van het onderhoud zal voldoende vrijheid gegeven worden. Door het project als een 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.

Als bijlage 1 gaat een nota met de onderbouwing voor de keuze van een DBFM-formule voor dit project. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan artikel 3 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma’s van 22 maart 2019.

Uit deze nota blijkt dat dit project zich leent voor een DBFM-formule. Een groot aantal elementen wijzen uit dat de DBFM-formule een rationele wijze is om dit project te realiseren wanneer vergeleken met een klassieke aanbesteding. Immers:

- De risico’s kunnen vooraf worden gedefinieerd en onderkend;
- De risico’s kunnen doelmatig en efficiënt overgedragen worden aan de private partner;
- De over te dragen risico’s zijn van die aard dat de private partner ze kan beheersen, en bovendien dat daaruit efficiëntie volgt;
- Er kan voldoende interesse van marktspelers verwacht worden en de markt is voldoende ruim;
- De transactiekosten kunnen worden beperkt;
- Er is ruimte voor een *lifecycle cost* benadering die de private partner zal aanzetten tot rationele keuzes;
- De opdracht kan gevat worden in outputspecificaties en kwaliteitseisen;
- De private partner kan meerwaarden en optimalisaties voorstellen o.b.v. inventiviteit en creativiteit;

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

- Wijzigingen gedurende de looptijd van de DBFM-overeenkomst zullen slechts in beperkte mate nodig zijn gelet op de aard van het project en de aan te wenden technieken;
- Marktpartijen beschikken over specifieke knowhow en ervaring die de uitvoering van een project in een DBFM-formule ten goede zullen komen.
- Het voorzien van de "F" component impliceert een andere projectbenadering in die zin dat de betrokkenheid vanuit de financiële markten o.m. leidt tot een doorgedreven risicoanalyse – en beheersing, met een andere "bedrijfslogica" bij de private partner als gevolg.

E. PLAATSINGSPROCEDURE

De DBFM-opdracht zal, overeenkomstig de beslissing van de raad van bestuur van De Werkvennootschap van 20 maart 2026, gegund worden na een concurrentiegerichte dialoog procedure op grond van artikel 39, §1 in samenhang met artikel 38, §1, 1°, b) en c) Wet Overheidsopdrachten 2016. Aanwending van deze procedure moet de markt toelaten doelmatige en efficiënte oplossingen voor te stellen voor een complex project (zowel technisch als juridische en financieel) die maximaal tegemoetkomen aan de noden die met dit project worden behartigd, die vervolgens worden vertaald naar een definitief "bestek".

De concurrentiegerichte dialoog bestaat uit een selectiefase, een dialoogfase en een offertefase. Voorliggende beslissing heeft betrekking op alle voormelde fasen in de concurrentiegerichte dialoog. Tussentijdse goedkeuringen (zijnde het selectieverslag, het initieel beschrijvend document, het definitief beschrijvend document, aanduiding van een voorkeursbieder, het voorstel tot gunning) zullen ter beslissing worden voorgelegd aan de raad van bestuur van De Werkvennootschap. De gunningsbeslissing zelf zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Als bijlage 2 gaat de selectieleidraad die in het kader van de opstart van de plaatsingsprocedure ter beslissing wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Er wordt voor de DBFM-opdracht een selectie van 4 geschikte kandidaten beoogd die vervolgens toegelaten zullen worden tot de dialoogfase. Indien meer dan 4 kandidaten op basis van de Selectievoorwaarden in aanmerking komen om tot de volgende fase te worden toegelaten, zal de Aanbestedende Overheid een doorselectie uitvoeren. De bepalingen die in de selectieleidraad zijn opgenomen, liggen in lijn met dewelke werden opgenomen in de selectieleidraden voor recente soortgelijke PPS-procedures die (m.n. het DBFM-project R4WO, het DB-project Viaduct Vilvoorde en het DBFM-project Complex R0xA201, R0-Noord zone Zaventem). Hiermee wordt standaardisatie beoogd teneinde de transactiekosten voor de geïnteresseerde marktpartijen ook in dit stadium zoveel als mogelijk te beperken.

De selectieleidraad voorziet dat kandidaten zich niet bevinden in één van de in de artikelen 67 t.e.m. 69 van de Wet Overheidsopdrachten 2016 en de artikelen 61 t.e.m. 63 van het KB Plaatsing van 18 april 2017 bedoelde situaties. Daarnaast dienen de kandidaten (of een of meerdere leden daarvan) een erkend aannemer klasse 8 te zijn, en actief in de categorie C of E (of gelijkwaardig internationaal).

De kandidaten dienen voldoende financiële draagkracht te hebben. Dit moet aangetoond worden aan de hand van de mogelijkheid en bereidheid om minimum het vereiste (quasi-) eigen vermogen in te brengen in de SPV-DBFM. De kandidaten dienen eveneens te voldoen aan de vooropgestelde omzetcijfers en eigen vermogen. De in de selectieleidraad geformuleerde eisen in dat verband zijn ingegeven door de complexiteit van de opdracht en de lange looptijd van de DBFM-overeenkomst, hetgeen een (financieel) stabiele en voldoende draagkrachtige private partner vereist.

De kandidaten dienen te beschikken over een voldoende technische bekwaamheid om het project uit te voeren. Hiervoor worden een aantal referenties gevraagd die betrekking hebben op de verschillende disciplines van de opdracht.

De gunningscriteria zullen verder gepreciseerd worden in het initieel beschrijvend document dat aan de geselecteerde kandidaten zal worden bezorgd in het kader van de dialoogfase. De selectieleidraad bevat wel een indicatie van de toe te passen gunningscriteria, dit om geïnteresseerde partijen toe te laten zich een beeld te vormen van de voorwaarden waaronder de DBFM-opdracht zal geplaatst worden. Er zal onder welbepaalde voorwaarden een ontwerpvergoeding voorzien worden.

Tijdens de selectiefase zal De Werkvennootschap de opdrachtdocumenten opmaken. Die zullen bestaan uit de beschrijvend documenten (die onder meer de administratieve bepalingen bevat), het referentieontwerp en ontwerp van DBFM-overeenkomst met bijlagen waaronder de outputspecificaties. Voor het ontwerp van DBFM-overeenkomst zal vertrokken worden van een standaard DBFM-overeenkomst waarover De Werkvennootschap beschikt.

De plaatsingsprocedure kan (indicatief) als volgt worden weergegeven:

Selectiefase

1. Aankondiging Opdracht met bekendmaking selectieleidraad
2. Indiening kandidaatstellingen
3. Selectiebeslissing

Dialoogfase

4. Uitsturen initieel beschrijvend document
5. Dialoogsessies
6. Ontvangst oplossingen
7. Beoordeling oplossingen

Offertefase

8. Uitsturen definitief beschrijvend document
9. Beslissing aanduiding voorkeursbieder
10. Finale onderhandelingen
11. Gunningsbeslissing
12. Contractsluiting

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

3. BESTUURLIJKE IMPACT

F. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In het geïntegreerd investeringsprogramma 2025 – 2029 van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zoals opgemaakt volgens de principes vastgelegd in het Regeerakkoord 2024 – 2029 is voor het project A8 Halle een capex van 600 mln. euro excl. BTW opgenomen (VR 2025 1407 MED.0277).

Op basis van het voorkeursalternatief voor het project werd een globale kostenraming opgemaakt, met name 495 mln. euro excl. BTW prijspeil januari 2026. Deze kostraming omvat de bouwkost, een risicoreservering, engineeringskosten, kosten verbonden aan minder hinder maatregelen, bijkomende projectkosten als gevolg van verdere detaillering van de projectscope en ontwerpkeuzes in overleg met projectpartners. De kosten voor de grondverwerving (door dienst vastgoedtransacties geraamd op circa 53 mln. euro, incl. wederbeleggingsvergoedingen en wachtintresten) werden in dit bedrag nog niet meegenomen.

Op basis van deze geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd worden op 62 à 72 mln. euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen). De uitvoering van het project kan worden aangevat in 2029 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 5 jaar. Het project zal ten vroegste in 2034 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

De Vlaamse Regering gaat principieel akkoord tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest. De doorbetalingsverbintenis zal ook worden opgenomen in de DBFM overeenkomst, waarbij de minister van begroting deze overeenkomst mee ondertekent specifiek voor dit artikel.

Ook na erkenning van het project 'A8 Halle' als Vlaams DBFM-project met een beschikbaarheidsvergoeding van 62 à 72 miljoen euro per jaar wordt aan de voorwaarden van artikel 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's dd. 22 maart 2019 voldaan. Uit art. 4 van het decreet van 22 maart 2019 volgt dat door een groot project of programma geen vijf opeenvolgende jaren meer dan 60% van de vereffeningskredieten per programma van het beleidsdomein mag worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

Dit risico is niet aan de orde. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding voor dit DBFM-project wordt geraamd op 62 à 72 mln. euro. Het departement F&B heeft de veiligheidsdrempel voor begrotingsprogramma MH bepaald bij BO26 op 1.610.114 keuro., nl. 60% van het VEK BO2026 2.683.523 keuro.

In 2034 wordt een bedrag van 1.006.000.000 euro voorzien voor het betalen van beschikbaarheidsvergoedingen voor het MH-artikel.

Afgezet tegen het totaal vereffeningskrediet bij begrotingsopmaak 2026, betekent dit dat bij een stabiel vereffeningskrediet niet meer dan 60% van de vereffeningskredieten per programma van het beleidsdomein wordt besteed aan beschikbaarheidsvergoedingen.

Voor wat betreft de studiekosten voor het project A8 Halle werd in de beslissing Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 uitgegaan van 3,5% van de geschatte bouwkost. Uitgaande van de actuele raming van 495 mln. euro wordt een maximaal studiebudget van ca. 17 mln. euro voorzien.

Het effectief totaal studiebudget wordt op dit moment ingeschat op 8,4 mln. euro (excl. BTW, excl. herzieningsbedragen).

Het advies van de inspectie van financiën is gunstig (28/04/2026).

Begrotingsakkoord werd verleend op 6 mei 2026. In navolging van dit BA wordt hierbij een tabel gevoegd met daarin de totale budgettaire weerslag overheen de jaren van het voorgestelde project, samen met een beschrijving van de impact op de kredieten van het beleidsveld en de begroting van de Vlaamse overheid:

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
VAK/VEK (mln €)	12,15	27,80	20,01	0,5	0,5	0,5	0,5	72	72	73	73	73	74	74

Voor de eerste jaren (2027-2029) omvatten de uitgaven verdere studies en innames. Tijdens de bouwfase (2029-20233) zullen middelen voor werfopvolging, inclusief nazorg van studies, ingeschreven worden. Vanaf 2034 start de betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Deze middelen worden ingepast in het GIP en de meerjarenbegroting van MOW. Deze bedragen zullen jaarlijks geactualiseerd worden in de jaarlijkse rapportering over de grote projecten (cfr. Decreet grote projecten en programma's).

G. ESR-TOETS

In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt.

H. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

I. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing kan een weerslag hebben op de lokale besturen, indien de lokale besturen infrastructurele elementen wensen toe te voegen "buiten configuratie". De werken zullen uiteraard in nauw overleg met de lokale besturen uitgewerkt worden. Waar nodig worden samenwerkingsovereenkomsten afgesloten.

4. VERDER TRAJECT

Na beslissing van de Vlaamse Regering zullen de opdrachtdocumenten verder worden voorbereid. De selectieleidraad zal pas in de markt geplaatst worden nadat de Raad van Bestuur van De Werkvennootschap hiertoe akkoord gegeven heeft na kennis te hebben genomen van de ontvangen adviezen en bezwaren in het kader van het openbaar onderzoek na de voorlopige vaststelling van het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8 Halle'.

De voorgenomen timing – die ook in de selectieleidraad is overgenomen – is als volgt:

Selectiefase	
Aankondiging Opdracht met bekendmaking selectieleidraad	Q3 2026
Indiening Aanvraag tot Deelneming	Q4 2026
Selectiebeslissing	Q1 2027
Dialoogfase	
Verzending Eerste Beschrijvend Document	Q1 2027
Eerste dialoogsessies	Q1-Q2 2027
Indienen Oplossingen	Q3 2027
Beoordeling Oplossingen en feedbacksessies	Q4 2027
Beëindigen Dialoogfase	Q1 2028
Offertefase	
Uitsturen Definitief Beschrijvend Document	Q1 2028
Ontvangst Offertes	Q2 2028
Opmaak finale rangschikking en aanduiden voorkeursbieder	Q3 2028
Voorkeursbiederfase	
Onderhandelingen zoals voorzien in art. 39, §7 Wet Overheidsopdrachten	Q4 2028
Contractsluiting	Q1 2029

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. akkoord te gaan met de selectie en realisatie van het project 'A8 Halle' als Vlaams PPS-project en principieel akkoord te gaan tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest;

2. haar goedkeuring te hechten aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht 'A8 Halle' en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure;

3. haar goedkeuring te hechten aan de voorgestelde selectieleidraad met het oog op de selectie van in principe 4 kandidaten.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

A. DE RIDDER

Bijlagen:

1. Onderbouwing DBFM-formule (art. 3 Decreet Grote Projecten en Programma's)
2. Selectieleidraad
3. het advies van de Inspecteur van Financiën dd. 28/04/2026
4. Kenniscentrum PPS – PPS tool.
5. het begrotingsakkoord