



DBFM Ontknoping Mechelen

Bijlage 1 : Nota onderbouwing DBFM-formule

Datum

03-09-2025

1. INLEIDING

Op 15 oktober 2021 besliste de Vlaamse Regering omtrent een aantal projecten die het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken via een DBFM formule wenst te realiseren, waaronder het DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord”¹, opgedragen aan AWV.

Uittreksel uit de beslissing:

“De Vlaamse Regering beslist:

1. haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW volgende projecten verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-project:

- ...
- *DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord”*

2. haar definitieve akkoord voor de opstart van individuele DBFM-plaatsingsprocedures en selectie als Vlaams PPS-project/programma te verlenen na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project. Deze analyse heeft betrekking op de tot dan gekende risico's, de gunstigheid van de projectkarakteristieken en context voor een DBFM-uitvoering, de doorlopen voorbereiding, de financiële gevolgen op korte en lange termijn en de vraag of een DBFM-aanbesteding nog steeds meerwaarde kan leveren ten opzichte van andere uitvoeringsvormen. Deze analyse dient de conformiteit van het individuele project of programma met de artikels 3 en 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's aan te tonen. Op dat moment kan ook nog worden beslist niet door te gaan met de uitvoeringsvorm DBFM.;

...

5. [...] het DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord” [...] op te dragen aan het agentschap Wegen en Verkeer;

”

Voorliggend rapport werd opgesteld door AWW, als antwoord op de in punt 2 van de in de beslissing gevraagde geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het project.

Het decreet van 22 maart 2019 (verder 'het Decreet'), houdende een kader voor grote projecten en programma's, definieert een groot project als een project met een investeringswaarde van ten minste 100 miljoen euro als het om werken gaat, excl. BTW (art. 2, 5°).

¹ Dit project werd ondertussen omgedoopt naar ‘Ontknoping Mechelen’. Verder in de nota zal dan ook over Ontknoping Mechelen gesproken worden.

² prijsniveau maart 2025

2. CONTEXT

2.1. Afweging alternatieven

Mogelijke alternatieven werden onderzocht en beargumenteerd in de door alle actoren goedgekeurde start- en projectnota van het project. Hierbij werd de verschillende mogelijkheden naast elkaar afgewogen - incl. het 'niets doen'-alternatief.

2.2. Projectkarakteristieken

2.2.1. Bouwprogramma

Het bouwprogramma omvat alle noodzakelijke werken om te komen tot een inrichting van de E19 tussen Mechelen Noord en Mechelen Zuid als een multimodale en compacte infrastructuurbundel met de volgende eigenschappen:

- Een performante wegstructuur met een scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer en een duidelijke op- en afrittenstructuur met een optimale ontsluiting van de omliggende industriegebieden en de stad Mechelen
- Een performante fietsinfrastructuur die de bestaande barrières opheft
- Een duurzame ecologische infrastructuur die anticipeert op de klimaatuitdagingen van vandaag en morgen
- Een infrastructuur die terug in goede staat is voor de komende decennia

Dit vertaalt zich door in de volgende infrastructuuringrepen:

- De E19 wordt over de ganse lengte van het project op de huidige middenberm gelegd
- Ter hoogte van Mechelen Noord komt er een parallelstructuur met daarop aansluitend drie op- en afritten: (van noord naar zuid) het nieuwe complex Mechelen Industrie Noord; het nieuwe complex met de R6 en het nieuwe complex met de N16. Hiervoor worden ook alle bruggen over de E19 en in de R6 en de N16 vernieuwd.
- Tussen Mechelen Noord en Mechelen Zuid komt er een vierde rijstrook/weefstrook
- In Mechelen Zuid wordt de rotonde ter hoogte van Technopolis vervangen door een lichtengeregeld kruispunt
- De op- en afritlus aan de westkant van de E19 ter hoogte van Mechelen noord wordt gesupprimeerd
- De huidige aansluiting van de N16 naar de R6 wordt gesupprimeerd
- De overbodige bruggen tussen Mechelen Noord en Mechelen Zuid worden afgebroken, de nieuwe bruggen worden geschikt gemaakt voor uitzonderlijke transporten
- De bruggen over de spoorweg worden voorzien van de nodige ruimte om de fietssnelweg Mechelen – Sint-Niklaas te bouwen
- Er komt een nieuwe fietsverbinding parallel met de E19 over het kanaal Leuven-Dijle en over de Dijle
- Er komt een nieuwe fietsverbinding langs de Vrouwvliet naar Mechelen Industrie Noord
- Er komt een nieuwe fietsverbinding langs de Blarenbergbaan tussen de N16 en Mechelen Industrie Noord
- Er komt een fietstunnel onder de B101 ter hoogte van Technopolis

- Hierin zijn ook onder meer alle werken inbegrepen die de exploitatie van de infrastructuur na oplevering moet mogelijk maken - zoals de aanleg van alle elektromechanische uitrustingen en openbare verlichting -, alle werken voor de landschappelijk inpassing van het project, enz...

DBFM-project

Actualisatie bouwkost ten opzichte van startnota

- Indexering: 72,6 miljoen euro
- Fietsinfrastructuur: 18 miljoen euro
- Groenvoorzieningen: 18 miljoen euro
- Kunstwerken te vernieuwen (ipv uitvoering met reguliere middelen): 20,9 miljoen euro
- E19 vernieuwen rijbaan (ipv uitvoering met reguliere middelen): 27,2 miljoen euro
- Naar binnen plooien E19: 22,6 miljoen euro (inclusief sloop overbodige bruggen)
- Andere maatregelen (boscompensatie, hemelwaterverordening, ...): 30 miljoen euro
- Verkeerslichten: 2,7 miljoen euro
- Risico's: 43,9 miljoen euro

3. KWALITATIEVE BEOORDELING

In wat volgt worden de mogelijke uitvoeringsvormen afgewogen die kunnen gehanteerd worden om het project te realiseren. Hierbij worden vooral de reguliere uitvoering (EPC) en de DBFM³-uitvoering vergeleken. Ook de andere tussenvormen worden hierbij even bekeken.

3.1. Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen (AUV)

Voor de vergelijking van beide uitvoeringsvormen wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van het zgn. “Afwegingsinstrument Uitvoeringsvorm” (AUV) - vroeger bekend als PPS-tool.

Het hoofddoel van het instrument is om op een kwalitatieve en onderbouwde wijze verschillende uitvoeringsvormen voor een concreet publiek investeringsproject te evalueren, dit aan de hand van de kenmerken van het project en elementen uit de context rond het project. Hiertoe moet in het instrument een aantal vragen beantwoord worden op basis van de karakteristieken van het project, en wordt er in de afweging van het instrument gekeken naar:

- de projectkarakteristieken
- de projectvoorbereiding
- de capaciteit en ervaring van de opdrachtgever
- de bereidheid van de opdrachtgever

De resultaten van de tool - de geschiktheidsscores - zijn hierbij richtinggevend maar moeten steeds geïnterpreteerd worden rekening houdend met de specifieke context van het project.

Het instrument is kwalitatief van aard en doet bijgevolg ook geen uitspraak over de potentiële financiële meerwaarde die behaald kan worden met geïntegreerde contractvormen. Er wordt rekening gehouden met de ervaring en bereidheid van de overheid, maar er wordt niet vanuit gegaan dat de private sector “per definitie” efficiënter werkt dan de overheid. De resultaten leiden ook niet tot een ‘geslaagd of gebuisd’-uitslag, maar peilen vooral naar elementen die van belang zijn bij de keuze van uitvoeringsvorm van een project.

Belangrijk is dat de 'scores' die de AUV per uitvoeringsvorm genereert ook geen waarde op zich hebben. Het is namelijk de bedoeling dat de 'meest passende' uitvoeringsvorm op basis van een beleidsafweging wordt gekozen, waarbij de AUV dan ondersteuning kan bieden en beter zicht kan geven over welke uitvoeringsvormen in aanmerking kunnen komen.

³ Het moet nog verder bekeken worden welke naamgeving juridisch best wordt aangehouden: DBFM (met hoofdletter D), dBFM (met kleine letter d, met beperkte Design) of een EBFM (waar de Design wordt beperkt tot Engineering). Voor de leesbaarheid van de nota wordt hier overal de hoofdletter D gebruikt, waarmee de drie varianten wordt bedoeld

Het instrument werd op basis van de huidige gekende gegevens ingevuld, met onderstaand resultaat:

Output	Menu	1. EPC	2. DB	3. DBM	4. DBF	5. DBFM	6. DBFMO	7. Concessie
Geschiktheid								
Geschiktheidsscores								
Totaal		77%	78%	70%	77%	77%	57%	68%
Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)								
Overheid		75%	78%	69%	78%	69%	48%	55%
Investeerders						79%	56%	68%
Aannemers		94%	94%	88%	88%	94%	75%	81%
Financiers					80%	90%	68%	85%
Eindgebruiker		62%	62%	54%	62%	54%	37%	51%

Uit deze doorrekening blijkt dat de verschillende aanbestedingsvormen gelijkwaardig scoren, met uitzondering van de DBFMO, de concessie en de DBM-vormen.

Een belangrijke kanttekening hierbij is dat er in de doorrekening rekening gehouden is met de onzekerheid van het vraagrisico (*Is er een mogelijkheid om de onzekerheden op lange termijn te beperken? m.b.t. de vraag > Ja, gedurende de eerste 10 jaar*). Indien dit voor een langere periode kan worden gegarandeerd, en het vraagrisico dus wordt beperkt, (*Ja, gedurende de eerste 20 jaar*) stijgt vooral de geschiktheid van de DBFM-contractvorm:

Output	Menu	EPC	DB	DBM	DBF	DBFM	DBFMO	Concessie
Geschiktheid								
Geschiktheidsscores								
Totaal		77%	78%	84%	77%	87%	67%	72%
Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)								
Overheid		75%	78%	85%	78%	85%	65%	61%
Investeerdere						86%	64%	73%
Aannemers		94%	93%	88%	87%	94%	75%	81%
Financiers					80%	91%	69%	85%
Eindegebruiker		62%	62%	79%	62%	79%	63%	58%

Er is echter voorzichtigheidshalve aangenomen dat het vraagrisico relatief groot is, omdat het moeilijk is om de verkeersvraag voor de E19 ver vooruit te voorspellen, mede door de mogelijke werkzaamheden op onder meer de A12.

In bijlage 1 zijn de resultaten van het AUV opgenomen.

3.2. Reguliere uitvoering versus DBFM-uitvoering

Uit de resultaten van de AUV kan afgeleid worden dat zowel een DB(F)(M) als een EPC

[illegible]

De belangrijke meerwaarde van de DBFM-contractvorm is de inbreng van de kennis van een opdrachtnemer betreffende de uitvoeringsmodaliteiten van projecten. Het project ligt in een zeer drukke verkeersomgeving en het zal daarom belangrijk zijn de hinder zo veel mogelijk te beperken. Hierin (zowel in uitvoeringstermijn, fasering en hindermaatregelen) kan een opdrachtnemer zijn meerwaarde inbrengen. Ook de uitvoeringsmodaliteiten zelf, die in het kader van de MilieuEffectenRapportage dienen beperkt te worden, zijn een specialiteit die voornamelijk bij opdrachtnemers ligt.

Gelet op de technische complexiteit van de werken, waarbij de uitvoeringsmodaliteiten ook een belangrijke impact kunnen hebben op de uiteindelijke bouwkost, is het zeer moeilijk voor een opdrachtgever om dit reeds in de fase van de opmaak van de projectMER, in fase van de opmaak van een Omgevingsvergunningsdossier, of bij de opmaak van de aanbestedingsbescheiden, zelf te optimaliseren. Hier is het aangewezen om de input van de opdrachtnemer mee in het ontwerpproces, en in het bijzonder ook het proces van de projectMER, op te nemen.

- Het project omvat meer dan 50 kunstwerken te bouwen, te renoveren of te slopen
- Het project valt midden twee zeer belangrijke verkeersaders: enerzijds de E19 en anderzijds de N16. De hinder op deze wegen beperken zal een belangrijke uitdaging zijn die zich vertaalt in het vinden van innovatieve oplossingen
- Het project is een complexe afstemming met verschillende stakeholders die elk hun eigen belangen hebben
- Er is rond de werf weinig werfruimte beschikbaar
- Door zijn omvang kan er aanzienlijke (milieu)hinder zijn bij de uitvoering die zal moeten worden gemilderd.
- Door de projectzone lopen verschillende waterlopen die randvoorwaarden opleggen aan de constructies (zowel naar dimensionering als naar techniciteit), maar ook de werfzone verdelen.
- Het project grenst aan verschillende woonkernen (Battel, Hombeek), en ligt naast een aantal waardevolle natuurgebieden (waaronder het Robbroek, deels ingedeeld als Natura 2000-gebied) en Historisch Permanente Graslanden

Deze elementen hebben ook gevolgen op de exploitatiefase, waarbij keuzes gemaakt bij de bouw van de infrastructuur ook rechtstreeks impact hebben op de exploitatiefase. Deze zijn onder meer:

- De vormgeving en detaillering van de kunstwerken kan een belangrijke impact hebben op het onderhoud
- De materiaalkeuze kan een belangrijke impact hebben op het onderhoud, onder meer door de keuze voor een type wegverharding

Deze technische uitdagingen en randvoorwaarden bij bouw en exploitatie, die eigen zijn aan een technisch uitdagend project, **pleiten in het voordeel van een aanpak door middel van een D(E)B(F)(M)-uitvoeringsvorm.**

Een reguliere uitvoeringsvorm kan hier ook tot een gewenst resultaat leiden - zoals dit ook uit de AUV aangegeven wordt -, maar de realisatie van het project binnen scope en budget zal dan veel sterker afhankelijk zijn van de juiste voorbereiding van het dossier en de bepaling van de 'juiste' uitvoeringsmethodes, een risico waar een aannemer van nature veel beter mee vertrouwd is. Ook is de kennis nodig voor een projectMER op te maken voor het gedeelte uitvoeringsfase niet direct beschikbaar bij de opdrachtgever want zeer sterk afhankelijk van de gekozen uitvoeringsmodaliteiten die zelfs bij een meer reguliere uitvoeringsvorm meestal niet contractueel worden vastgelegd.

3.3. DB, DBF, DBM, DBFMO

Naast de klassieke uitvoering en het DBFM-concept zijn ook andere uitvoeringsvormen denkbaar.

Zo wordt via promotiebouw vaak het ontwerp en de bouw geïntegreerd aanbesteed. Dan is er sprake van een DB- of een DBF-uitvoeringsvorm, waarbij de financieringscomponent meestal betrekking heeft op de bouwperiode. Deze uitvoeringsvormen beperken zich enkel tot ontwerp en bouw en voorzien geen onderhoudsprestaties voor de private partij die erop gericht zijn de infrastructuur in een goede staat te houden. Het beschikbaarheidsrisico ligt niet bij de private partij maar bij de overheid. Dergelijke vorm voldoet dus niet aan de randvoorwaarde m.b.t. ESR-neutraliteit.

De DBM-vorm voorziet wel in het onderhoud, maar het financieringsaspect is hier niet aan de orde. In tegenstelling tot DBFM wordt de financiering niet gespreid over een langere contractuele looptijd, en staat de overheid nog steeds in voor de onmiddellijke financiering van het project. Gezien de omvang van de onmiddellijke investering en de moeilijke inpassing hiervan in de bestaande kredieten, is deze vorm niet te verkiezen. Daarnaast komt uit het AUV ook dat deze uitvoeringsvorm minder geschikt is voor het project.

Onder de DBFMO-vorm staat de private partij naast het onderhoud ook in voor operationele taken die verbonden zijn aan het project. Typische projecten die hieronder kunnen vallen zijn bijvoorbeeld projecten met een tolheffing. Aangezien het Agentschap Wegen en Verkeer voor dit project zelf instaat voor deze taak als wegbeheerder, is deze oplossingsvorm niet aan de orde.

3.4. Voorgestelde DBFM-uitvoering

3.4.1. Keuze plaatsingsprocedure

Voor de plaatsingsprocedure werden er twee mogelijkheden onderzocht⁴: de mededingingsprocedure met onderhandeling (artikel 38 Wet⁵) en de concurrentiegerichtede dialoog (artikel 39 Wet). Er zijn immers specifieke omstandigheden met betrekking tot de aard, complexiteit, juridische en financiële voorwaarden van de opdracht of aan de opdracht verbonden risico's die maken dat voorafgaandelijke onderhandeling nodig zijn die deze procedures mogelijk maken.

Op basis van dit onderzoek lijkt het AWW niet opportuun te kiezen voor de mededingingsprocedure met onderhandeling, hoewel deze procedure wellicht sneller is dan de concurrentiegerichte dialoog. Immers vereist deze procedure dat de opdrachtgever al zeer veel bepaald heeft in de opdrachtdocumenten terwijl er, zoals hierboven uiteengezet, voor veel punten beroep wordt gedaan op de kennis en kunde van de aannemer, met name in de uitvoerings- en exploitatiefase.

⁴ Zie ook bijlage 2 - Nota plaatsingsprocedure en vergunningsstrategie dd. 26 06 2025, Stibbe

⁵ Wet verwijst in dit document naar de Wet van 17 juni 2016 inzake overheidsdrachten. Met KB wordt verwezen naar het KB van 18 april 2017 inzake plaatsing van overheidsopdrachten.

Om aan al deze risico's zoveel mogelijk een antwoord te bieden en zo de risico's voor zowel opdrachtgever als potentiële opdrachtnemers te beperken, zal de scope van de concurrentiegerichtte dialoog voornamelijk worden beperkt tot de uitvoeringsaspecten (zoals werforganisatie, fasering, hinder, uitstoot,). De opdrachtgever zal dus wel een referentieontwerp uitwerken en dit ook reeds voor advies voorleggen aan de MER-cel door middel van 1 of 2 scopingadviezen. Op basis van dit referentieontwerp, dat reeds een eerste maal afgetoetst is op vergunbaarheid, zal dan de oproep tot kandidaatstelling gebeuren, en de selectie van kandidaten voor de dialoogfase. De dialoogfase zal dan parallel lopen met opnieuw 1 of meerdere scopingadviezen (bv op basis van de worst case scenario's voorgesteld door de potentiële opdrachtnemers) die dan leidt tot de keuze van projecten die in aanmerking komen voor uitvoering en daaropvolgende de finale offertevraag.

	ProjectMER	Aanbestedingsprocedure
December 2025	Aanmelding projectMER	
April 2026	1 ^e scopingadvies	Start opmaak biedingsleidraad
September 2026		Oproep kandidaatstelling
Oktober 2026	2 ^e scopingadvies	
Januari		Opstart dialoogfase
April 2027	3 ^e scopingadvies	
Oktober 2027	4 ^e scopingadvies	
December 2027	Contractclose Aanvraag Omgevingsvergunning	
Najaar 2028	Financial close	
Voorjaar 2029	Start werken	

Door de dialoofase te beperken tot de uitvoeringsvarianten is de scope van het project duidelijk gedefinieerd op het moment van oproep kandidaatstelling en vertaald naar het Programma van Eisen van zowel de aanbestedende entiteit als de Stakeholders.

////////////////////////////////////

3.4.3. Ervaring, beschikbare expertise en projectorganisatie

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in het verleden reeds verschillende DBFM-projecten voor infrastructuurprojecten in de markt gezet, o.a. Diabolo, A11 en N-Z Kempen, Brabo I en Brabo II, A12 Londerzeel. De lessons learned uit deze projecten worden ook verder verwerkt in dit project. De projectleiders van de verschillende lopende DBFM-projecten staan in nauw contact met elkaar teneinde kennisuitwisseling te stimuleren.

Intern bij AWW - en bij uitbreiding MOW - zijn er voldoende mensen met kennis én ervaring op gebied van DBFM-contracten en -uitvoeringen, **alsook belangrijk de opvolging in de Gebruiksfase van deze DBFM-dossiers**. Zo wordt er verder beroep gedaan op de praktijkervaring die AWW heeft opgebouwd sinds meer dan 15 jaar met vergelijkbare projecten, en wordt er aan kennisuitwisseling gedaan over de provinciegrenzen heen.

Binnen AWW wordt het project gecoördineerd en opgevolgd door de territoriale afdeling Antwerpen. Deze afdeling heeft een zeer ruime ervaring met complexe investeringsdossiers (Oosterweelverbinding als belangrijkste stakeholder en historisch partner van BAM/Lantis, de stationsomgeving van Mechelen, DBFM-projecten (oa. Noordzuid Kempen, Brabo I en II)) en kan bovendien beroep doen op een hele reeks ondersteunende diensten die een grondige kennis hebben van alle aspecten van complexe investeringsprojecten.

Het projectteam van AWW bestaat uit de projectmanager, de jurist/contractmanager, de expert omgeving, de omgevingsmanager, de technisch manager, de procesmanager, de participatiemanager en de communicatie-expert van de territoriale afdeling.

Omdat het project een belangrijke ruimtelijke impact heeft wordt een structureel overleg opgezet met het departement Omgeving en met de verschillende stakeholders, zowel intern als extern: het departement Mobiliteit en Openbare werken, de VVM De Lijn, de provincie Antwerpen, de Vlaamse Waterweg, de Vlaamse Milieumaatschappij, Agentschap Natuur en Bos, de stad Mechelen, enz. Voor de realisatie van de boscompensatie is een afzonderlijke werkgroep opgezet.

Verder wordt AWW bijgestaan door:

- Een technisch studiebureau voor de opmaak van het referentieontwerp, vergunningsdossiers en DBFM-bestek
- Juridische adviesverleners voor het juridische luik van het DBFM-dossier en ondersteuning bij de verschillende procedures
- Financiële adviesverleners voor het financiële luik van het DBFM-dossier

3.4.4. Risicoprofiel

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit zal verder in het concrete DBFM-contract van het project vastgelegd worden.

De risico's m.b.t. de engineering, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de infrastructuur worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het vergunningsrisico wordt gedragen door de aanbestedende overheid, die voorafgaand aan de financial close de omgevingsvergunningen zal aanvragen en verkrijgen voor de eindtoestand.

3.4.5. Innovatie en optimalisatiemogelijkheden

Gezien de maturiteit van het project en de reeds gemaakte afspraken met externe stakeholders, en de genomen engagementen in kader van het participatietraject dat voorafgegaan is aan de projectnota, is het belangrijk om deze engagementen te honoreren en deze ook bij een DBFM-dossier aan te houden. Daarom is de ruimte voor creativiteit en innovatieve oplossingen op vlak van ontwerp zelf eerder beperkt voor de (kandidaat-)opdrachtnemers. De innovatie en creativiteit worden vooral gezocht in de uitvoering van de werken en de daaraan gebonden milieu-effecten, snelheid van uitvoering en veroorzaakte hinder, en de optimalisaties in ontwerp vanuit exploitatie-eisen.

Het 'uitzicht' - of met andere woorden de beleving vanuit de gebruiker - dient overeen te komen met wat reeds afgesproken werd met de stakeholders, en de optimalisatiemogelijkheden - zoals ook beschreven onder hoofdstuk 3.2. - situeren zich vooral in de specifieke uitvoeringstechnieken, de milieuaspecten bij de uitvoering en de exploitatie, de detailengineering, wegoopbouw en fasering.

Bij de verdere uitwerking van het dossier richting Gunningsleidraad zal vooral rond deze onderwerpen de nodige ruimte gelaten worden aan de (kandidaat-)opdrachtnemers om daar hun meerwaarde aan te geven.

3.4.6. Levenscycluskosten

De voorgestelde DBFM-uitvoeringsvorm zal maximaal oog hebben voor de levenscycluskosten van de infrastructuur. De contractuele afspraken inzake beschikbaarheid en onderhoud, welke een risico van de private partner zijn, bieden een voordeel voor de aanbestedende entiteit. De conditie van de infrastructuur wordt gemonitord met mogelijke kortingen op de beschikbaarheidsvergoeding tot gevolg.

Er zullen ook overdrachtseisen vastgelegd worden wanneer de infrastructuur na de contractduur terug overgedragen wordt aan AWW of de gemeenten. Rekening houdend met de gestelde eisen op vlak van beschikbaarheid en onderhoud, kan ervan uitgegaan worden dat bij de voorgestelde DBFM-uitvoering door de private partner reeds bij aanvang van het contract, m.n. bij zijn studiewerkzaamheden (design) een “levenscyclusbenadering” wordt gevolgd waarbij hij de gevolgen van zijn keuzes, bv. inzake uitvoeringswijze, materialen en technieken,

tijdens de onderhoudsfase in overweging zal nemen.

////////////////////////////////////

3.5. Lessen uit vorige projecten

Uit voorgaande DBFM-projecten werden 'lessons learned' geformuleerd, waarvan de belangrijkste voor dit project hieronder vermeld worden:

- Opdracht en scope van het project dient duidelijk te zijn voorafgaandelijk aan de aanbesteding zodat zowel de taken van opdrachtgever als opdrachtnemer helder zijn (“goede afspraken maken goede vrienden”);
- Taken en risico’s dienen bij die partij gelegd te worden die ze ook het beste kan opnemen;
- Communicatie is belangrijk, zeker bij infrastructuurwerken met veel weggebruikers, zodat het draagvlak tijdens de uitvoering hoog blijft;
- De raakvlakken met andere projecten en/of bestaande infrastructuur dienen voorafgaandelijk aan de uitvoering helder in beeld te zijn;
- De grenzen van ieders verantwoordelijkheden dienen op voorhand goed afgesproken te worden (binnen vs buiten configuratie), ook met de stakeholders;
- Het programma van eisen dient vooral functioneel opgemaakt te worden en bevat geen tegenstrijdigheden met andere documenten in het dossier;
- Er dient van bij aanvang in het contract een mechanisme ingebouwd te worden om pragmatisch te kunnen omgaan met wijzigingen tijdens de Gebruiksfase. Weginfrastructuur is per definitie iets dat een dynamisch karakter heeft en gaat sowieso binnen de 30 jaar van de Gebruiksfase wijzigingen kennen om mee te kunnen evolueren met de steeds veranderende noden (bvb ontwikkelingen in de voertuigtechnologie, evolutie in de elektromechanische uitrusting van de weg, nieuwe type voertuigen,...). Een weginrichting gedurende 30 jaar onveranderd laten is niet realistisch en getuigt van een gebrek aan klantgerichtheid, en hiermee moet kunnen omgegaan worden zonder zware juridische en/of financiële discussies te moeten aangaan.
- Wijzigingen ten gevolge van bijkomende vragen van externen dienen zo veel mogelijk vermeden te worden. Het draagvlak voor het project dient bij contractclose zo groot mogelijk te zijn.
- Alle stakeholders, intern en extern, dienen tijdig betrokken te worden bij de opmaak van de Klanteneisen zodat deze tijdig kunnen worden geverifieerd en bekrachtigd. Met externe stakeholders worden hier best sluitende afspraken over gemaakt.

4.1. Impact op de begroting (meerjarenraming)

De beschikbaarheidsvergoedingen zullen opgevangen worden binnen de referte kredieten van het beleidsdomein MOW.

4.1.1. Beschikbaarheidsvergoedingen

De totale jaarlijkse investeringsvergoeding voor het DBFM-contract van het project “Ontknoping Mechelen” bedraagt aldus € 556 mln x 6,5 % = € 36,14 mln euro incl. BTW (NPV).

Bij het vastleggen van de finale beschikbaarheidsvergoeding voor het project moet tevens nog rekening gehouden worden met de evolutie van prijzen van de bouwmaterialen tussen de huidige raming op basis van prijzen 2025 en de marktprijzen (in plus of in min) op het ogenblik van de gunning (najaar 2028) en eventueel tijdens uitvoering.

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen op basis van bovenstaande overwegingen, de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. 55,6 miljoen euro per jaar (inclusief btw).

Ten einde met kennis van zaken een beslissing te kunnen nemen, wordt voor de volledigheid een snelle vergelijkende kostprijsanalyse gemaakt op tussen een klassieke aanbestedingsvorm en een DBFM-uitvoeringsvorm. Voor de eenvoud van de oefening wordt er abstractie gemaakt van eventuele indexeringen en discontovoet, dit ten einde een vooral high-level vergelijking te kunnen maken tussen beide opties.

Op basis van bovenstaande berekening van beschikbaarheidsvergoeding komt men voor een BDFM-uitvoeringsvorm uit op een kostprijs van € 55,6 mln x 30 jaar = **1.668 mln (NPV)** na 30 jaar (bedrag incl. BTW).

Kostprijsanalyse klassiek

Voor wat betreft het onderhoudscomponent bij een klassiek uitgevoerd dossier, ligt de percentage lager dan een DBFM-uitvoeringsvorm, nl. 2% (oa. te wijten aan het wegvallen van de financieringscomponent en het wegvallen van een deel van de projectmanagementstructuur aanwezig bij een DBFM-uitvoeringsvorm). Dit geeft een jaarlijks onderhoudskost van 11.12 mln euro incl. BTW; oftewel een totaal van **333,6 miljard euro (NPV)** incl. BTW na 30 jaar.

Een belangrijke randvoorwaarde bij deze berekening is dat het onderhoudsbudget in deze berekening dan ook ter beschikking wordt gesteld voor onderhoud, waarbij anders dit bedrag naar beneden dient bijgesteld te worden. In het voorkomend geval kan ook niet hetzelfde kwaliteitsniveau aangeboden worden.

Een belangrijke randbemerkingen hierbij is dat in deze vergelijking geen rekening wordt gehouden met eventuele rentelast die de Vlaamse Overheid zou moeten dragen indien dit project in één keer op de begroting moet worden genomen en de Overheid hiervoor een lening zou moeten aangaan. Het project opnemen in één begrotingsjaar binnen de huidige beschikbare budgetten van AWW kan onmogelijk zonder grote impact op het regulier en structureel onderhoud van het ganse Agentschap.

Uiteraard kan ook niet voorbijgegaan worden aan de gevolgen van het niet uitvoeren van het project. Hoe dan ook zullen er een aantal kosten gemaakt moeten worden voor de in het project opgenomen vervangingsinvesteringen (kunstwerken, E19). Dit zowel op korte als op middellange en lange termijn. Binnen de termijn van 30 jaar zal heel wat van de binnen het project opgenomen infrastructuur vernieuwd moeten worden. Ook de afbraak van een aantal niet gebruikte kunstwerken doet de onderhoudskost van het Agentschap dalen.

Verder investeert het project ook in verkeersveiligheid. Deze investeringen doen de maatschappelijke kosten recurrent dalen. De maatschappelijke kosten die samenhangen met het algemene gezondheidspeil (door bv geluidsoverlast en overlast fijn stof) dalen ook met het project.

Daarnaast is het ook een investering in de economische groei van Vlaanderen. Enerzijds investeert het project daarvoor in alternatieve verplaatsingsmodi (fietsinfrastructuur) die een positieve bijdrage moeten leveren aan de modal shift en daardoor mee een antwoord moeten bieden op de economisch kosten van congestie (en op de gezondheid van de Vlaming). Het project zelf zet ook in op een veel betere doorstroming op het wegennet, dewelke ook de congestiekosten kan doen dalen. Door de betere ontsluiting van de industrieterreinen Mechelen Noord I en II groeit ook hier de aantrekkelijkheid voor nieuwe investeringen van ondernemers.

4.2. Budgettaire haalbaarheid

De nodige beschikbaarheidsvergoeding zal binnen het GIP van MOW moeten worden voorzien.

////////////////////////////////////

Bijlagen

Bijlage 1 - De resultaten van het AUV

////////////////////////////////////