



DBFM doortrekking N171 fase 3 Rumst

Bijlage: Nota onderbouwing DBFM-formule

Datum

12-02-2026

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°).

2. CONTEXT

De volgende kunstwerken worden voorzien:

- **Onderdoorgang** (Hollands complex) voor gemotoriseerd verkeer van het kruispunt van de N171 met de Eikenstraat, waarbij de overblijvende rijstroken via verkeerslichten aansluiten op de Eikenstraat.
- **Verdiepte ligging of insleuving** van de wegenis ter hoogte van de Predikherenhoevestraat, zodat de brug met een comfortabel hellingspercentage voor de actieve weggebruiker aangelegd kan worden.
- **Inkooking van de weg** ter hoogte van 'het Boske' en de woonwijk Leliënlaan (lengte van 200 meter), waarbij de inkooking tevens fungeert als ecoduct en het tunneldak recreatief kan ingericht worden;
- **Fietstunnel** ter hoogte van voetweg 31 onder de N171: de actieve weggebruikers kunnen veilig en ongestoord de gewestweg kunnen kruisen.
- **Fietstunnel** onder de Eikenstraat ter hoogte van het Hollands Complex

2.2.2. Investeringsvolume

DBFM-project

Op basis van het reeds verder uitgewerkte voorontwerp en gekende onderzoeken in juni 2025 wordt de bouwkost voor het project geraamd op € 148 mio incl. BTW (prijsspeil 2025).

Actualisatie bouwkost ten opzichte van projectMER

Ten tijde van de voorlopig goedgekeurde projectMER van 2022 was de raming 42 miljoen euro incl. BTW. Deze raming werd recent herzien en de totale investeringskosten worden momenteel geraamd op 148 miljoen euro incl. BTW (prijzenpeil maart 2025).

De investeringskost is ruw als volgt onderverdeeld:

- Fietsinfrastructuur: € 8 mio
- Groenvoorzieningen: € 2,45 mio
- Kunstwerken: € 68,98 mio
- Weginfrastructuur: € 20,70 mio
- Ruimtelijke maatregelen (boscompensatie, hemelwaterverordening, ...): € 29,8 mio
- Algemene kosten en risico's: € 18,07 mio

De indexatie doorheen de jaren, de grote impact van de hoge grondwaterstand in deze projectzone (die bij het opstellen van de projectMER nog niet gekend was), alsook de maatregelen ten gevolge van nieuwe hemelwaterverordening zorgen voor een zeer grote prijsstijging. Indirecte kosten (engineeringkosten, werforganisatie, ...) werden in de initiële raming onderschat.

De scope van dit project werd ondertussen ook uitgebreid met onder andere een volwaardig fietspad langs het hele tracé van de wegenis binnen de projectzone.

In de huidige raming werd er nog geen rekening gehouden met de grondverwervingskosten. Er is reeds een groot deel de afgelopen jaren onteigend. De resterende grondverwervingen worden geraamd op 3,5 miljoen euro (incl. BTW).

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 DBFM-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.

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

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

Output	Menu	EPC	DB	DBM	DBF	DBFM	DBFMO	Concessie
Geschiktheid								
Geschiktheidsscores								
Totaal	77%	76%	75%	76%	79%	58%	63%	
Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)								
Overheid	78%	78%	76%	78%	76%	53%	53%	
Investeersders					78%	54%	64%	
Aannemers	92%	89%	81%	83%	87%	66%	72%	
Financiers				81%	88%	66%	78%	
Eindgebruiker	62%	62%	68%	62%	68%	51%	51%	

In bijlage 1 zijn de resultaten van het AUV opgenomen.

Er is voorzichtigheidshalve aangenomen dat het vraagrisico relatief groot is, omdat het moeilijk is om de verkeersvraag voor de N171 ver vooruit te voorspellen, mede door de mogelijke werkzaamheden op de A12 onder meer die in de jaren 2030 gepland zijn (Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid, totaalrenovatie Rupeltunnel,...).

Uit deze doorrekening blijkt dat EPC en DB(F)(M) gelijkwaardig scoren. DBFMO en de concessie scoren lager.

3.2. Reguliere uitvoering versus DB(F)(M)-uitvoering

Uit de resultaten van de AUV kan afgeleid worden dat zowel een DB(F)(M) als een EPC (reguliere uitvoeringsvorm) in principe in aanmerking kunnen komen voor de realisatie van het project, dit gezien de geschiktheidsscores op hetzelfde niveau zitten.

De belangrijke meerwaarde van een DBFM-contractvorm is de inbreng van de kennis van een opdrachtnemer betreffende de uitvoeringsmodaliteiten van projecten.

De kunstwerken zijn een groot deel van de opdracht (cfr. 2.2.2. investeringsvolume: € 68,98 mio). Het project ligt in een gebied met een hogere grondwaterstand en grondlagen Boomse klei. Voor het bepalen van de uitvoeringsmethodiek van de funderingen en constructies voor de kunstwerken (grondkeringen, insleuving, overkapping, brug, onderdoorgang, fietstunnels, ...) is de inbreng van de opdrachtnemer een grote meerwaarde. Ook de organisatie van de werf en het bepalen van minder hinder maatregelen (fasering, doorlooptijd, werfoprichting, aan-en afvoer van materialen, omleidingen, ...) is een specialiteit van de opdrachtnemer. De opdrachtnemer bevindt zich hierbij ook in de mogelijkheid om creatief te zijn en oplossingen die onderhoudsarm en klimaatrobuust zijn over de levensduur van de infrastructuur voor te stellen.

Dat dit een technisch complex project is, staat buiten kijf. De doortrekking van de N171, fase 3, wordt gekenmerkt door een hoge graad van technische, ruimtelijke en milieukundige complexiteit:

- Het project omvat meerdere nieuwe kunstwerken, waaronder een fiets- en voetgangerstunnel, een brug, een ecoduiker, een kruispunt van het type Hollands complex en een groene overkapping van de weg.
- De nieuwe weginfrastructuur wordt deels verdiept aangelegd, wat aanzienlijke constructieve uitdagingen met zich meebrengt op het vlak van stabiliteit, bemaling en veiligheid tijdens de uitvoering.
- Het project vereist een nauwgezette afstemming met verschillende stakeholders en betrokken gemeenten, die elk eigen ruimtelijke en maatschappelijke belangen hebben.
- De nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd in een zeer natte omgeving. Het grondwaterpeil bevindt zich tot op maaiveldniveau, wat belangrijke gevolgen heeft voor zowel de bouwmethodiek (bemaling, stabiliteit van sleuven en taluds) als voor de afwatering en de duurzaamheidsdoelstellingen inzake waterhuishouding gedurende de volledige levensduur van de weg.
- In de ondergrond komt op beperkte diepte de Boomse klei voor, wat leidt tot moeilijke funderingsomstandigheden, beperkte draagkracht en een verhoogd risico op zettingen.
- Omdat het project zich bevindt in een groene zone, wordt de zone voor verfinrichting maximaal beperkt om de impact op natuur en landschap te minimaliseren.
- Door de omvang van het project is er potentiële (milieu)hinder tijdens de uitvoering, waarvoor gerichte milderende maatregelen zullen worden uitgewerkt.
- De nabijheid van woonkernen vraagt om verscherpte aandacht voor geluids- en trillingsbeperkingen, evenals voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de infrastructuur.

Bij een reguliere uitvoeringsvorm (EPC) worden de bovengenoemde aspecten reeds door de opdrachtgever bepaald en worden de risico's reeds op voorhand zoveel als mogelijk in kaart gebracht, en wordt een dossier hierop afgestemd ten einde een uitvoeringsvorm op te leggen aan de uitvoerder van de werken. Hiermee wordt echter de grote sterkte van aannemers niet optimaal benut, namelijk hun kennis, ervaring en creativiteit op vlak van uitvoering.

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

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
- Het uitgraven van de sleuf voor de verdiepte ligging van de weg en de grondbermen in gewapende grond kunnen zettingen veroorzaken die pas optreden na verloop van tijd tijdens de exploitatiefase.

Deze samenloop van technische uitdagingen pleiten voor een aanpak door middel van een DBFM-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.

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. Mededingsprocedure met onderhandeling (MPMO)

De DBFM-opdracht zal gegund worden na een mededingingsprocedure met onderhandeling op grond van artikel 38, §1, 1°, 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 financieel) die maximaal tegemoet
////////////////////////////////////

komen aan de noden die met dit project worden behartigd. Die oplossingen worden vervolgens vertaald naar een definitief “bestek” (het definitief beschrijvend document). Een kader creëren waarbij oplossingen van de private zijde worden ingewacht, weliswaar binnen bepaalde grenzen, om vervolgens te komen tot een definitief “bestek”, wordt voor dit project immers als een absolute meerwaarde beschouwd. Deze aanpak impliceert ook dat het beschrijvend document tijdens de onderhandelingsfase kan worden aangepast.

De mededingingsprocedure met onderhandeling bestaat uit een selectiefase, een onderhandelingsfase en een offerte-/gunningsfase. In de begeleidende studie wordt een selectieleidraad opgesteld, die de selectie van in principe 4 geschikte kandidaten beoogt die vervolgens toegelaten zullen worden tot de onderhandelingsfase. De bepalingen die in de selectieleidraad zijn opgenomen, zullen in lijn liggen met dewelke werden opgenomen in de selectieleidraden voor recente soortgelijke PPS-procedures. Hiermee wordt standaardisatie beoogd teneinde de transactiekosten voor de geïnteresseerde marktpartijen ook in dit stadium zoveel als mogelijk te beperken.

Tijdens de onderhandelingsfase zal het Agentschap Wegen en Verkeer, in samenwerking met De Werkvennootschap, de opdrachtdocumenten opmaken. Die zullen bestaan uit een gunningsleidraad (dat onder meer de administratieve bepalingen bevat), het referentiekader, de voorstudies en het referentieontwerp en een ontwerp van DBFM-overeenkomst met bijlagen waaronder de outputspecificaties. Voor het ontwerp van DBFM-overeenkomst zal vertrokken worden van een standaard DBFM-overeenkomst reeds gebruikt in andere DBFM-projecten.

3.4.2. 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 AWV - 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 AWV 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

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

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.

Het project “Doortrekking N171 fase 3 in Rumst” vertegenwoordigt een bouwkost van 120,65 miljoen euro (inclusief. BTW - prijspeil 2025). Deze bouwkost dient als basis voor de berekening van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Investeringcomponent

Voortgaand op de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten voor weginfrastructuur wordt een percentage van 6,5% gehanteerd ter bepaling van de investeringsvergoedingen bij een afschrijving op 30 jaar.

De totale jaarlijkse investeringsvergoeding voor het DBFM-contract van het project “Doortrekking N171 fase 3 Rumst” bedraagt aldus € 148 mio x 6.5 % = € 9,62 mio incl. BTW.

Bij het finaal vastleggen van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het bouwgedeelte speelt dan wel enerzijds de dan geldende marktrente nog een belangrijke rol, en anderzijds de risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever (allocatie van de risico's bij de partij die deze risico's het best kan dragen en dus aan de laagste prijs kan garanderen, mits respecteren van de regel dat de opdrachtnemer het globaal bouw- en beschikbaarheidsrisico moet blijven dragen).

Er is nog geen rekening gehouden met indexatie met betrekking tot de evolutie van de prijzen van bouwmaterialen en arbeidskrachten. Bij het vastleggen van de finale beschikbaarheidsvergoeding voor het project zal dus rekening gehouden dienen te worden met de raming op het ogenblik van de gunning.

Onderhoudscomponent

Het onderhoud, omvattende het regulier en correctief onderhoud en de vervangingsinvesteringen over de looptijd van het project om de infrastructuur steeds beschikbaar te houden conform de outputspecificaties, kan op basis van de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten geraamd worden op 3,5% van de bouwwaarde, of € 148 mio x 3,5 % = € 5,18 mio euro per jaar.

Deze vergoeding wordt nadien jaarlijks aangepast op basis van de evolutie van de marktprijzen voor de materialen en diensten die verbonden zijn aan het onderhoud en dagelijks beheer van de infrastructuur (o.b.v. een prijsherzieningsformule). Deze prijsherzieningsformule laat toe dat de opdrachtnemer geen extra marges in zijn prijs voorziet voor onvoorspelbare prijsstijgingen in

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

materialen (vnl. staal) en andere middelen (vnl. lonen onderhoudspersoneel) bij de uitvoering van het onderhoud.

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen op basis van bovenstaande overwegingen, de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. 14,8 miljoen euro per jaar (inclusief btw).

4.1.2. Vergelijkende kostprijsanalyse

Ten einde met kennis van zaken een beslissing te kunnen nemen, wordt voor de volledigheid een snelle vergelijkende kostprijsanalyse gemaakt 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.

Kostprijsanalyse DBFM

Op basis van bovenstaande berekening van beschikbaarheidsvergoeding komt men voor een BDFM-uitvoeringsvorm uit op een kostprijs van € 14,8 mio x 30 jaar = € 444 **mio** na 30 jaar (bedrag incl. BTW).

Hierbij is dus zowel oorspronkelijke investering als onderhoud inbegrepen.

Kostprijsanalyse klassiek

Voor een klassieke aanpak wordt voor het investeringscompent gerekend met een herrekende bouwkost van € 148 mio, incl. BTW.

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 € 2,96 mio incl. BTW; oftewel een totaal van € **88,8 mio** incl. BTW na 30 jaar.

Op basis van bovenstaande berekening komt men voor een klassieke uitvoeringsvorm uit op een kostprijs van € **236,8 mio** 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 randbemerking 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 AWV kan onmogelijk zonder grote impact op het regulier en structureel onderhoud van het ganse Agentschap.

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

Het project is een investering in de economische groei van Vlaanderen. Enerzijds zet het project in op een veel betere ontsluiting en doorstroming op het wegennet, wat ook de congestiekosten kan doen dalen. Door de betere ontsluiting van de Rupelstreek groeit de aantrekkelijkheid voor nieuwe investeringen van ondernemers. Anderzijds investeert het project ook 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).

4.2. Budgettaire haalbaarheid

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

Bijlagen

Bijlage 1 - De resultaten van het AUV

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