



DBFM Oostelijke Tangent

Bijlage 1 : Nota onderbouwing DBFM-formule

Datum

15-09-2025

1. INLEIDING

In het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 wordt het project Oostelijke Tangent aangehaald als voorbeeld van projecten uit de regionale mobiliteitsplannen die door de vervoerregio's zijn goedgekeurd en waarin de Vlaamse overheid wenst te investeren vanuit de investeringsprincipes vastgelegd in het Vlaamse Regeerakkoord. Het project sluit dan ook perfect aan bij het investeringsprincipe om de focus van de investeringen te leggen bij investeringen 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.

Dit rapport betreft de 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°).

Met een geraamde bouwkost van ca. 150M€¹ incl. BTW voldoet het project “Oostelijke Tangent” hier aan. Deze nota geeft uitvoering aan art. 3, paragraaf 2 van het Decreet.

¹ prijsniveau september 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 werden de verschillende mogelijkheden naast elkaar afgewogen.

2.2. Projectkarakteristieken

2.2.1. Bouwprogramma

Het bouwprogramma omvat alle noodzakelijke werken om te komen tot de aanleg van de Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas:

Dit vertaalt zich door in de volgende infrastructuuringrepen:

- **Nieuwe weg met dubbelrichtingsfietspad**
Er komt een nieuwe weg voor auto's en vrachtverkeer vanaf de E17 tot aan de Mercatorknoop met daarlangs een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad.
 - **Mercatorknoop**
We ontwarren de drukke Mercatorknoop met een onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer, een rotonde, 4 fietskokers en een fietsbrug. Zo heeft elke verkeerstroom haar eigen plek, en zijn er minder conflictsituaties.
 - **Toegang Europapark-Zuid**
Het bedrijventerrein Europark-Zuid moet vlot bereikbaar zijn, met respect voor de buurt.
 - **Knip Damstraat en Galgstraat**
De Damstraat en de Galgstraat worden in de toekomst doodlopend voor gemotoriseerd verkeer. Fietzers kunnen het knooppunt blijven gebruiken van en naar het nieuwe dubbelrichtingsfietspad. De Damstraat wordt wel voorzien van een ongelijkgrondse verbinding voor actieve weggebruikers.
 - **Tunnel onder Eigenlostraat en spoor**
De Oostelijke Tangent loopt via een onderdoorgang onder de Eigenlostraat en het spoor. Bovenop de onderdoorgang komt de spoorwegovergang en de aansluiting met het dubbelrichtingsfietspad.
 - **Parallelwegen langs de E17**
We trekken de bestaande parallelwegen tussen de op- en afrittencomplexen Sint-Niklaas-West en Sint-Niklaas-Centrum door tot voorbij het nieuwe complex.
Net zoals aan de naburige complexen gebeurt het op- en afrijden van de E17 in de toekomst via de parallelwegen. Een nieuwe afrit naar de Laagstraat zorgt voor een vlotte ontsluiting van de bedrijvenzone TTS. De Schoenstraat zal zowel in het noorden als het zuiden van de E17 geknipt worden. In het noorden wordt dit een lokale toegang tot de gronden die aan het complex liggen. In het zuiden wordt dit een pijpenkop.
- Voor het project wordt in totaal 2,95 ha boscompensatie gerealiseerd.

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

2.2.2. Investeringsvolume

Op basis van het voorontwerp van september 2025 en noodzakelijk structureel onderhoud binnen het projectgebied wordt de bouwkost voor het project geraamd op **150 miljoen euro** incl. BTW (prijzenpeil september 2025).

3. KWALITATIEVE BEOORDELING

In wat volgt worden de mogelijke uitvoeringsvormen afgewogen die kunnen gehanteerd worden om het project te realiseren.

3.1. Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen (AUV)

Voor de vergelijking van de 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.

Output	Menu	EPC	DB	DBM	DBF	DBFM	DBFMO	Concessie
Geschiktheid								
Geschiktheidsscores								
Totaal		81%	83%	92%	86%	93%	74%	79%
Geschiktheidsscores (aandeel per stakeholder)								
Overheid		81%	82%	91%	82%	91%	70%	69%
Investeerders						95%	74%	79%
Aannemers		89%	96%	98%	96%	98%	78%	84%
Financiers					93%	94%	74%	90%
Eindgebruiker		72%	72%	86%	72%	86%	72%	75%

Rapport 'Oostelijke Tangent Sint-Niklaas'			Datum: 8/07/2025					
Projectkenmerken								
Projectnaam	Oostelijke Tangent Sint-Niklaas							
Infrastructuurtype	Weg							
Verwachte bouwvolume	100-500 mio EUR							
Meest aangewezen uitvoeringsvormen (top 3)								
	Totale geschiktheid	Stakeholders-afwijking						
1. DBFM	93%	12%						
2. DBM	92%	12%						
3. DBF	86%	24%						
Scores stakeholders								
	Overheid	Investeerders	Aannemers	Financiers	Eindgebruiker			
1. DBFM	91%	95%	98%	94%	86%			
2. DBM	91%	n.v.t.	98%	n.v.t.	86%			
3. DBF	82%	n.v.t.	96%	93%	72%			
Geen aandachtspunten voor de opdrachtgever betreffende: DBFM								

3.2. DBM versus DBFM-uitvoering

Gelet de beperkingen van het GIP geniet DBFM in dit dossier de voorkeur om een vlotte uitvoering van het dossier te bekomen. De PPS-formule met voorafgaande onderhandeling met consortia biedt hierbij tevens het voordeel van input en kennis vanuit de aannemer om tot een vlotte en sterke uitvoering te komen. De beperking van het GIP betekent ook dat een EPC in 1 aanbesteding niet tot de mogelijkheden behoort. Een gespreide aanbesteding over enkele jaren betekent ook een te grote hypothekering voor andere projecten van AWV.

3.3. EPC, DB, DBF, DBFMO

Naast de DBM 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.

EPC werd in 3.3 reeds kort aangehaald. Deze reguliere uitvoeringsvorm biedt tevens onvoldoende ruimte tot input van aannemer met betrekking tot timing, fasering en manier van uitvoering.

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

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 tegemoetkomen aan de noden die met dit project worden behartigd. Deze 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 scope van de onderhandelingen zal voornamelijk worden beperkt tot de uitvoeringsaspecten (zoals werforganisatie, fasering, hinder, uitstoot, ...). De opdrachtgever zal een referentieontwerp uitwerken. De opdrachtgever zal zelf instaan voor de project-MER studie en de aanvraag van de omgevingsvergunning. Op het moment van publicatie van de selectieleidraad zal deze omgevingsvergunning in aanvraag zijn. Het doel is om een goedgekeurde omgevingsvergunning te hebben op het moment dat de onderhandelingen aangevat worden. Op het moment van de onderhandelingen zal het referentieontwerp een vergund en uitvoerbaar project zijn.

Eventuele aanpassingen aan de project-MER en/of de omgevingsvergunning die voortvloeien uit de onderhandelingen en uit de door de opdrachtnemer gemaakte keuzes, komen ten laste van de opdrachtnemer.

De mogelijkheid om de DBFM-opdracht te gunnen na een concurrentiegericht dialogo (art. 39 Wet

De concurrentiegerichtte dialoog is trouwens een langerlopende procedure. Dit kan leiden tot afbrokkeling van het draagvlak omdat het in de dialoofase niet mogelijk is open te communiceren over de in dialoog mogelijke aangedragen varianten. Het is gedurende de dialoofase dus ook niet mogelijk hieraan een participatief traject te koppelen.

	ProjectMER	Aanbestedingsprocedure
Voorjaar 2025	Aanmelding projectMER	
Najaar 2026	indiening OVA + projectMER	Start opmaak biedingsleidraad
Najaar 2026		Oproep kandidaatstelling
Medio 2027		Opstart onderhandelingsfase
Voorjaar 2028	Contract Close	
Najaar 2028	Financial close	
Najaar 2028	Start werken	

Door de onderhandelingsfase 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

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.

Het projectteam van AWV bestaat uit de projectmanager, de jurist/contractmanager, de omgevingsmanager, de technisch manager kunstwerken, de technisch manager infra en de procesmanager.

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

3.5. 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 infrastructuren 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

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. 15 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 op tussen een klassieke aanbestedingsvorm en een DBFM-uitvoeringsvorm. Voor de eenvoud van de oefening wordt er abstractie gemaakt van eventuele indexerings- 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 DBFM-uitvoeringsvorm uit op een kostprijs van € 15 mln x 30 jaar = **450 mln (NPV)** na 30 jaar (bedrag incl. BTW).

Hierbij is dus zowel oorspronkelijke investering als onderhoud inbegrepen.

Kostprijsanalyse klassiek

Voor een klassieke aanpak wordt voor het investeringscomponent gerekend met een herrekende bouwkost van 150 mln euro, 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 3 mln euro incl. BTW; oftewel een totaal van **90 mln euro (NPV)** incl. BTW na 30 jaar.

Op basis van bovenstaande berekening komt men voor een klassieke uitvoeringsvorm uit op een kostprijs van **240 mln euro (NPV)** 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 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 N70, Doornstraat). Dit zowel op korte als op middellange en lange termijn.

Verder investeert het project ook in verkeersveiligheid. Deze investeringen doen de maatschappelijke kosten recurrent dalen. De maatschappelijke kosten die samenhangen met het algemene gezondheidsspeil (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 Europark 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

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