

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

10 mei 2006

**BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM) –
GROTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN**

DERDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Maart 2006

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Jan Penris en Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).....	4
II. Presentatie door het Rekenhof	9
III. Bespreking	10
1. Tussenkoms van de heer Marc van den Abeelen	10
2. Tussenkoms van de heer Rudi Daems	11
3. Tussenkoms van de heer Jan Penris.....	11
4. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	12
5. Tussenkoms van de heer Bart Martens	15
6. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer	15
7. Replik van de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur	15
8. Antwoorden van het Rekenhof en de BAM en replieken van de leden	16
9. Afspraken	23
Bijlagen:	
1. Bijkomende schriftelijke antwoorden op vragen die niet ter zitting zijn beantwoord	27
2. Juridisch advies m.b.t. de tolrichtlijn EU	43
3. Tweede reeks bijkomende antwoorden	49
4. Projectfiches.....	61
5. Toelichting studieprestaties 2001-2005	67

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 een derde voortgangsrapportage over de grote infrastructuurprojecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

Deze voortgangsrapportage vond plaats op woensdag 8 maart 2006.

In een eerste luik presenteerde de top van de BAM (de voorzitter van de raad van bestuur en het managementteam) zijn voortgangsrapportage. De leden van de commissie kregen vooraf een rapport overgezonden: het betrof een nota vergezeld van een bijlage met projectfiches.

In een tweede luik van deze zitting verstrekke het Rekenhof een commentaar bij deze derde voortgangsrapportage van de BAM. Ook het rapport van het Rekenhof werd vooraf aan de commissieleden bezorgd.

In een derde deel volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden.

De commissie besliste dat minister Kris Peeters en de BAM uiterlijk binnen een termijn van drie weken alle bijkomende informatie en antwoorden op de gestelde vragen zouden verstrekken. Deze informatie wordt gebundeld in de bijlagen 1 en 2 bij dit verslag.

De beide verslaggevers hebben geoordeeld dat de verstrekte bijkomende antwoorden en informatie ruim onvoldoende waren. De minister werd bij schrijven van 20 april 2006 daarvan op de hoogte gesteld en kreeg de opdracht om bijkomende antwoorden en informatie te verstrekken.

Bij mail van 2 mei 2006 kreeg het commissiesecretariaat aanvullende antwoorden. Ze vormen bijlagen 3, 4 en 5 van dit verslag.

Het verslag wordt hierbij afgesloten, alhoewel de beide verslaggevers van oordeel zijn dat de bijkomende antwoorden nog onvoldoende blijven.

I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

De heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van de raad van bestuur van de BAM, zal de rode draad van de presentatie van de BAM aangeven. De sprekers zul-

len volgende aspecten toelichten: de basiskenmerken van het masterplan, de beslissingen van de Vlaamse Regering, de evoluties van de verschillende projecten en het financiële plan. Ze zullen speciale aandacht schenken aan de risico's en risicobeheersing en een en ander zeggen over de wijziging van de projectorganisatie die te maken heeft met de realisatie van het masterplan Antwerpen.

De algemene kenmerken van het masterplan zijn genoegzaam bekend. Het is belangrijker om de beslissingen van de Vlaamse Regering sinds de laatste rapportage te duiden.

Eind vorig jaar heeft de regering ingestemd met een ontwerp van overeenkomst tot aankoop van bepaalde onroerende onderdelen van de Scheldebodem en tot toekenning van een erfpachtrecht aan de BAM. Eind 2004 heeft de BAM immers een belangrijk aantal goederen van het Vlaamse Gewest gekocht in het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding. In die overeenkomst was bepaald dat als er meer duidelijkheid was over de zone waar de Oosterweelverbinding zou komen, een deel van de goederen die niet nodig zijn, terug verkocht zouden worden aan het Vlaamse Gewest. Anderzijds is de operatie van groot belang voor de eigendom van die sites waar de leidingen liggen die zullen moeten verplaatst worden om de Oosterweelverbinding te kunnen realiseren.

Op 17 februari 2006 heeft de regering een kapitaalverhoging van 98 miljoen euro en een vervanging van een bestuurder goedgekeurd. Het betrof Patrick Debaere, lid van de raad van bestuur, die personeelslid geworden is van de BAM. Zijn plaats is ingenomen door voormalig parlements lid Wivina Demeester.

De raad van bestuur heeft een selectie van de kandidaten voor de financiering van de BAM bij de realisatie van het masterplan Antwerpen gemaakt. Er zijn ook twee belangrijke terechtwijzende berichten goedgekeurd in verband met het bestek van de Oosterweelverbinding. De beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli vorig jaar over de koop en de planning van de verschillende projecten van het masterplan, heeft belangrijke wijzigingen in het ontwerp en de scope van de Oosterweelverbinding veroorzaakt. Dat was het voorwerp van de terechtwijzende berichten. Vervolgens zal er een overzicht gegeven worden van de voorbereiding van de verschillende projecten die deel uitmaken van het masterplan.

De heer *Yvan Verbakel*, manager operationele zaken van de BAM, licht de realisaties sinds de laatste rap-

portage in oktober 2005 toe. Het is altijd de bedoeling geweest om nog voor de aanvang van de werken aan de Oosterweelverbinding een aantal compenserende maatregelen en werken te plannen. Het bestek voor Middenvijver en de Burchtse Weel zijn klaar. Bijkomend worden ook de twee bouwdoklocaties onderzocht, zijnde Zeebrugge en Antwerpen. Voor de project-MER heeft de BAM de richtlijnen van de cel-MER ontvangen in februari, nadat het kennisgeving-dossier al in oktober vrijgegeven was. Het openbaar onderzoek voor de GRUP is al in december gestart. Uiteraard lopen de onderhandelingen met de vier geselecteerde bidders ondertussen voort. Medio juni zullen de eerste offertes klaar zijn. Die kunnen dan verfijnd worden in een best en finaal offer.

Wat de sluizen betreft, heeft de BAM van de Waterwegen en Zeewezen, afdeling Maritieme Toegang, de bouwvergunning van de Van Cauwelaertsluis ontvangen. Alle aspecten die niet direct te maken hebben met de renovatie van de sluis, maar toch kansen bieden zoals onderpersingen en de aanleg van de aansluitingswegen, zullen uit het bestek gehaald worden. De BAM zal het aangepaste bestek deze week ontvangen van Maritieme Toegang. De aanbesteding zal pas gebeuren als er een protocol afgesloten is tussen de haven, de BAM en de waterwegenautoriteiten. In het dossier van de Royerssluis zijn er geen evoluties. De studie van professor Verbeke met de keuze voor de halfharde renovatie houdt nog altijd stand. Die zachtere renovatie leidt tot 27 meter sluisbreedte, waarbij een van beide kademuuren zal verplaatst worden.

De heer Verbakel heeft het vervolgens over de stand van zaken van de projecten m.b.t. de waterwegen. Vooreerst behandelt hij de bruggen over het Albertkanaal. De brug van de Noorderlaan is bijzonder vitaal omdat die tegelijkertijd ook in het project tramlijn Ekeren voorkomt. Het is het verlengde van het project Leien fase II. Het vooronderzoek van het project is gestart en de overeenkomsten met De Lijn, de Scheepvaart en de stad worden onderhandeld. Slechts als er aan de harde randvoorwaarden voldaan is, kan er tot aanbesteding overgegaan worden.

De volgende brug is het verlengde van het huidige viaduct van Merksem. Dat is een onderdeel van de Oosterweelverbinding. De volgende bruggen zijn de spoorbruggen voor de spoorlijnen 12A en 27A, die naast elkaar liggen en gefaseerd moeten uitgevoerd worden. Er zal eenzelfde type brug ontwikkeld worden. Infrabel, de exploitant, zal de studie uitvoeren.

Dat is afhankelijk van de overeenkomst tussen de scheepvaart en Infrabel. Ook daar zal de BAM zich strikt houden aan de budgetten die de Vlaamse Regering goedgekeurd heeft.

De heer Verbakel gaat over tot de brug over de IJzerlaan, die als fiets- en voetgangersbrug ontwikkeld wordt. Voorts is er de bijzonder belangrijke Theunisbrug. Die heeft immers een functie voor het openbaar vervoer, het lokale verkeer en de fietsers en voetgangers. Daar biedt zich een interessante kans aan tussen de Topsporthal, de stad, De Lijn en de wegen om de ontsluitingsweg aan de oevers vanaf het Gregoirplein tot aan de overkant op te nemen als één project. Dat zal slechts mogelijk zijn als er duidelijke kostenparticipatie is van de stad, De Lijn, AWV, zoniet wordt de Theunisbrug enkel verhoogd, verlengd en verbreed tot de noodzakelijke afmetingen voor de verbreding en verhoging van het gabariet boven het Albertkanaal. Dat zijn de werken die gepland in de eerste fase van 2006 tot 2008.

De heer Verbakel vervolgt met de openbaar vervoerprojecten. Er is een voorstel om de Leien fase II op te splitsen in een gedeelte voor de afbraak van de Kipdorpbrug, waarvoor het bestek in het finale stadium is, en de verlenging van Leien fase I tot aan de Noorderplaats. Wat dat laatste project betreft stelt de BAM voor dat eind 2006 de projectnota klaar zal zijn. Het ontwerp met de project-MER zal dan medio 2007 afgerond worden. Eind 2007 zouden dan de werken kunnen starten.

Voor de tramlijn Deurne-Wijnegem is het definitieve ontwerp klaar. De stelplaats is mee in dat ontwerp opgenomen. In maart kunnen de stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd worden. De onteigeningen zijn opgestart. De stelplaats komt op de locatie van het vroegere wegendepot. Daarnaast is er nog een kleine onteigening nodig.

De ontwerpstudie van de tramlijn Mortsel-Boechout fase II is klaar. In maart zal de stedenbouwkundige aanvraag gebeuren en de onteigeningen zijn opgestart. Het is de bedoeling om fase I en II van de tramlijn Ekeren voor 2010 op te starten. Het globale overleg, gekoppeld aan de trajectdelen Noorderlaan en station Luchtbal, is nu gaande.

De heer Verbakel vermeldt dat de projecten van fase II, 2011-2015, de tramprojecten Sint-Bernardsesteenweg, Mortsel-Kontich, Borsbeek-Wommelgem, Ekeren fase III, Linkeroever Noord en Nieuw Zuid zijn.

Daaraan is sinds de vorige rapportage niets gewijzigd. Er zijn dienaangaande geen studies opgestart. Dat is een overzicht van de stand van zaken.

Regeling van de werkzaamheden: aanwezigheid van een lid van de regering

De heer *Jan Peumans* vraagt waarom er geen lid van de regering aanwezig is. De heren Peeters, Van Mechelen en mevrouw Van Brempt zijn immers gevat in dit dossier. Hij verzoekt de commissie een lid van de regering te vorderen.

De *voorzitter* zegt dat de medewerker van minister Peeters medegedeeld heeft dat minister Peeters momenteel bij de federale premier is. Het onderhoud zou over het dossier Suez gaan. De vertegenwoordigers van de BAM kunnen beter dan de minister het dossier van de BAM toelichten. Minister Peeters zou na het overleg met de federale premier naar deze commissie komen.

De heer *Jan Penris* stelt voor om de vergadering voort te zetten. Het parlement kan kennis nemen van informatie. Nadien kunnen de parlementsleden de regering daarmee confronteren. Hij stelt voor om geen tijd te verliezen met het oproepen van ministers.

De heer *Jan Peumans* vindt het lastig om nadien de minister nog te moeten interpelleren. Het was trouwens de afspraak dat er steeds een minister bij de voortgangsrapportage aanwezig zou zijn. Zo kunnen de ministers meedelen wat de regering te rapporteren heeft. Hij meldt dat hij bij de vorige rapportage in oktober 2005 de minister een vraag over de brug van Temse gesteld heeft. Hij kreeg gisteren – vijf maanden nadien! – pas een antwoord op die vraag. Dat getuigt niet van respect voor het parlement.

De *voorzitter* stelt voor om te luisteren naar de presentaties van de BAM en het Rekenhof. Daarna zal er vast wel een minister aanwezig zijn.

Voortzetting van de presentatie

De heer *Ivan Costermans* wil drie elementen over de financiën belichten, enerzijds de actiefzijde van de balans van de BAM waar het totale investeringsbudget van het masterplan bekeken wordt. Een tweede aspect zijn de kosten, het budget specifiek voor 2006, en ten slotte is er de passivazijde van de balans van de

BAM, zijnde het aantrekken van het nodige vreemd vermogen om de financiering van het masterplan te kunnen realiseren.

Het investeringsbudget is ongewijzigd ten opzichte van de vorige voortgangsrapportages. Op zich zijn die gelijk aan de budgetten, beslist door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005. De 10 percent onvoorziene capex is op dit moment nog niet aangewend of toegewezen.

De heer Costermans overloopt de verschillende componenten van de budgettering van voorbereidings-, overhead-, en exploitatiekosten in 2006. De verschillende voorbereidingskosten zijn de studiekosten voor de projecten die de BAM in de loop van 2006 zal activeren. Die kosten bestaan uit drie belangrijke componenten. De studiekosten in verband met de wegen kunnen opgesplitst worden in de studie voor de Oosterweelverbinding ter waarde van 1,3 miljoen euro en de studiekosten voor de Singel, 3,8 miljoen euro, samen 5,1 miljoen euro. Voorts zijn er de studiekosten voor de waterinfrastructuur. Dat zijn voornamelijk studiekosten voor de verlenging en de verhoging van de bruggen, ter waarde van 2,1 miljoen euro. Daarnaast zijn er de studiekosten voor de Royerssluis van 0,6 miljoen euro. De studiekosten voor de waterinfrastructuur bedragen dus samen 2,7 miljoen euro. Een derde component is volgens de spreker de studiekosten voor het openbaar vervoer. Het gros van de kosten zijn studies over de verlenging van de tramlijnen.

Verder is er het budget voor de overheadkosten zoals diensten en diverse goederen, die in de loop van 2006 onmiddellijk in het resultaat zullen opgenomen worden. Daarvoor is er een bedrag van 861.000 euro uitgetrokken. Die lichte stijging ten opzichte van vorig jaar is te wijten aan twee factoren, enerzijds een indexatie van 2 percent, anderzijds is er voor een aantal kosten zoals telefonie en post, rekening gehouden met de toename van het personeelsbestand in functie van een aantal openstaande of recent ingevulde vacatures.

Dat wordt meteen weerspiegeld in de budgetten voor de personeelskost. Ook daar is de lichte stijging te verklaren door een uitbreiding van het personeelsbestand. De heer Costermans denkt concreet aan een notuliste, een projectleider en een financiële medewerker, die nog moeten aangeworven worden. Ook een indexsprong van 0,95 percent is in de kosten verrekend.

Het budget communicatie bedraagt 3,1 miljoen euro. Dat bestaat uit een drietal belangrijke componenten. Het bedrag voor de adviesverstrekking van TV SAM is quasi ongewijzigd gebleven. De belangrijkste component zijn de communicatiekosten voor de creatie van het maatschappelijke draagvlak. In de risico-analyse van BAM is het gebrek aan maatschappelijk draagvlak immers als een belangrijk aandachtspunt naar voren gekomen. Dat wordt gereflecteerd in het communicatiebudget daarvoor. Een derde component zijn de concrete projecten voor werfcommunicatie.

Het budget voor de niet-geactiveerde studiekosten, in totaal goed voor 3,5 miljoen euro, bestaat uit permanente omkadering van TV SAM en studiekosten m.b.t. de juridische en financiële adviseurs Deloitte en Stibbe. Ten slotte is er het budget voor de Minder Hinder maatregelen van 2,6 miljoen euro. Dat heeft betrekking op het restbedrag aan huur en de afbraak van de tijdelijke bruggen. Een bedrag van 2,4 miljoen euro stond reeds in de resultaatrekening voor 2005. De voorziening was aangelegd voor de heraanleg van een aantal kruispunten.

Om financiers aan te trekken, heeft de BAM in september 2005 een oproep tot kandidaatstelling gepubliceerd. Een vijftal banken en consortia hebben hun kandidatuur ingediend. Ze werden alle vijf behouden.

Ondertussen wordt onderhandeld met de Europese Investeringsbank om op korte termijn tot een 'termsheet' te komen. Dat document bevat de krachtlijnen van de financiering zoals de BAM die ziet en afgestemd met de Europese Investeringsbank. Dat document zal deel uitmaken van het bestek voor de commerciële bankiers.

Ten slotte werd het renterisico in de loop van november 2005 voor een bedrag van twee miljard euro ingedekt. De BAM heeft in vier schijven van 500 miljoen euro een 'forward interest rate swap' afgesloten.

De heer *Fernand Desmyter* leidt vervolgens het hoofdstuk over risico's en risicobeheersing in. Het masterplan wordt gekenmerkt door de alternatieve financiering en door de omvang. In tegenstelling tot de klassieke overheidsopdrachten worden de risico's door de gebruikte formule voornamelijk door de uitvoerder gedragen. Precies daarom wordt veel aandacht besteed aan risicoanalyse en aan maatregelen om met die risico's om te gaan.

De heer *Ivan Costermans* begint bij de projectmatige risico's. In het terechtwijzende bericht nummer 3 krijgen de bidders de resultaten van de recente verkeersstudies over het Oosterweel-project. Er wordt overleg gepleegd met de 'stakeholders' en hun financiële en juridische adviseurs over de andere projecten.

De spreker beschrijft de verkeersstudies als een belangrijke evolutie sedert het vorige voortgangsrapport. Het MOTO-model is opgesteld door TV SAM. MOTO staat voor Model voor Oosterweel TolOpbrengsten. Het model is specifiek ontwikkeld om het verkeer en de inkomstenstromen van de Scheldeoververbindingen in te schatten. Het model houdt nu al rekening met de verdwijning van de missing links, de splitsing van de N16 tussen de E17 en A12 en de splitsing van de Scheldebrug in Temse.

Het MOTO-model is ontworpen door TV SAM, maar onderworpen aan een audit van Faber Maunsell, een internationaal gerenommeerde verkeersconsulent. Faber Maunsell aanvaardt het model en de parameters. Voorts beschouwt Faber Maunsell de cijfers als conservatief en voorzichtig.

Faber Maunsell heeft ook een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd. Men heeft onderzocht hoe gevoelig de geschatte inkomstenstroom is voor wijzigingen in de onderliggende parameters. Het rapport besluit dat de gevoeligheid eerder beperkt is. Men kan met 95 percent zekerheid stellen dat de overschatting van de tolinkomsten niet meer dan 15 procent bedraagt.

De resultaten van het MOTO-model worden op dit ogenblik verwerkt in het financiële model. Er worden verschillende scenario's en stresstesten uitgevoerd.

Er zijn ten slotte nog drie essentiële randvoorwaarden: de maximale btw-aftrekbaarheid, conformiteit met de Europese tolrichtlijnen en de ESR-neutraliteit. Deze risico's worden ingedekt door adequate structurering, door een ruling en advies aan te vragen en door kennisgeving. Er zijn al contacten gelegd en vergaderafspraken gemaakt met de dienst voorafgaande beslissingen van de btw-administratie. Voor de andere randvoorwaarden wordt gewerkt aan nota's. Die nota's zullen binnenkort ingediend worden.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat de BAM al het nodige doet om de risico's te beheersen. De BAM heeft Deloitte om een zo ruim mogelijke risicoanalyse gevraagd. Zowel de externe, strategische, operati-

onele, juridische als de financiële risico's kwamen aan bod. In een eerste fase is onderzocht wat de risico's precies zijn. Vervolgens ging Deloitte na welke controlemaatregelen de BAM had ingesteld. Wat daarna nog overblijft, is het residuele risico. Dat zijn de aanwezige risico's min de controlemaatregelen.

De residuele risico's zijn het gevaar dat het inspraakrecht misbruikt wordt, de financiële risico's, de btw, interactie en personeelsretentie. Met interactie bedoelt Deloitte het volgende: aan een multidisciplinair plan moet op een multidisciplinaire manier gewerkt worden. Dat moet op een geïntegreerde wijze gebeuren. Met personeelsretentie bedoelt men dat een kleine organisatie als de BAM erover moet waken dat de competentie in het bedrijf blijft. Wanneer medewerkers de organisatie verlaten, moet voor kennisoverdracht worden gezorgd. Volgens de spreker is het de eerste keer dat een overheidsopdracht op deze manier wordt geanalyseerd.

Het inspraakrecht moet het maatschappelijke draagvlak vergroten. Zonder maatschappelijk draagvlak zullen er mensen opstaan om hun individuele rechten te beschermen en op te eisen. De BAM heeft maatregelen getroffen om daarmee om te gaan. De BAM zorgt voor goede externe communicatie. De BAM heeft een belangrijke rol gespeeld in de succesvolle communicatie over de werken aan de Antwerpse ring. De opgedane ervaring zal aangewend worden voor het masterplan. De BAM zorgt ook voor een goede interne communicatie met alle partners.

Daarnaast probeert de BAM foutloos alle procedures na te leven. De BAM brengt respect op voor alle regels. Het masterplan Antwerpen is bijvoorbeeld het eerste grote project waarvoor een plan-MER is opgesteld. De BAM volgt de procedures niet zelf en levert de vergunningen niet zelf af. Dat is de taak van de Vlaamse overheid. De BAM steunt het Vlaamse Gewest daarin.

Er is gestructureerd overleg tussen de BAM en het Vlaamse Gewest in de stuurgroep masterplan. Alle overheidsdiensten die te maken hebben met de procedures maken deel uit van deze stuurgroep. Er is een taskforce masterplan die zich bezighoudt met bouwvergunningen en MER's.

De BAM schenkt continu aandacht aan de financiële risico's. De BAM is ingedekt tegen intrestverhogingen. De BAM probeert een overeenkomst te bereiken over de btw-ruling. De BAM hoopt heel binnenkort

een dossier te kunnen indienen over de ESR-neutraliteit.

De nieuwe algemene manager van de BAM, de heer Jan Van Rensbergen moet ervoor zorgen dat het BAM-team het project op een geïntegreerde manier benadert. Zowel intern als samen met alle betrokken partners.

Personeelsretentie is volgens de heer Desmyter een belangrijk aandachtspunt. Recentelijk hebben de algemene manager en de financiële directeur het BAM-managementteam verlaten. De BAM is kwetsbaar. De spreker is tevreden dat er ondertussen twee vervangers zijn gevonden. Ook de raad van bestuur moet ervoor zorgen dat er voldoende ervaring is in het BAM-team, ook al is er gekozen voor een kleine slagkrachtige organisatie die een beroep doet op externe ondersteuning.

Deloitte concludeert dat de BAM zich bewust is van de risico's, er actief mee omgaat en de gepaste acties onderneemt. De spreker benadrukt dat de risico's nooit uit het oog verloren mogen worden.

Price Waterhouse Coopers (PWC) heeft de technische dienstverlening door TV SAM geauditeerd. Het rapport moet nog worden voorgelegd aan de raad van bestuur. Daarnaast heeft PWC nog een afzonderlijke audit gedaan van de communicatie door TV SAM. Het resultaat van deze audit is nog niet beschikbaar.

Omdat er ook een integriteitsrisico is, werd een deontologische code opgesteld. Alle BAM-werknemers hebben deze code ondertekend. Hij geldt ook als richtlijn wanneer met derden wordt samengewerkt. Daarnaast is er een gedragscode voor het aanrekenen van kosten door werknemers eigen aan de werkgever.

Vervolgens gaat de heer Desmyter in op de wijzigingen in de projectorganisatie. Zo zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd in de BAM-organen. In de raad van bestuur is de heer Patrick Debaere vervangen door mevrouw Wivina Demeester. Sedert 1 maart is de heer Jan Van Rensbergen de nieuwe algemene manager. Sedert 16 januari maakt ook de heer Ivan Costermans deel uit van het BAM-team.

De BAM is de kaderovereenkomst met het Vlaamse Gewest volop aan het voorbereiden. Deze overeenkomst is cruciaal om de verschillende verantwoordelijkheden af te bakenen. Op basis van deze

kaderovereenkomst zullen verschillende protocollen afgesloten worden.

Voor de Oosterweelverbinding zullen in het protocol afspraken gemaakt worden over de overdracht van de onroerende goederen, de onteigeningsplannen, de overeenkomst met de Vlaamse Landmaatschappij over de Middenvijver, over archeologische vondsten en over de relatie met de andere infrastructuurbeheerders. Daarnaast zal er onderhandeld moeten worden met de provincie, het Vlaams Verkeerscentrum, Waterwegen en Zeekanaal, de federale verkeerspolitie, brandweer en andere hulpdiensten. Voor de andere masterplanprojecten wordt eveneens een overeenkomst voorbereid.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer *Ignace Desomer*, raadsheer van het Rekenhof, heeft in de eerste plaats onderzocht of het voortgangsrapport beantwoordt aan de vaste structuur zoals vastgelegd door deze commissie op 22 maart 2005. Het Rekenhof heeft onderzocht of de informatie in het voortgangsrapport overeenkomt met de ondersteunende documenten en beslissingen. Daarnaast werd onderzocht in welke mate de risico's voor het masterplan Antwerpen geanalyseerd werden. Welke beheersmaatregelen werden genomen? De spreker benadrukt dat het verslag van het Rekenhof geen losstaand document is. Het moet samen met het BAM-voortgangsrapport gelezen worden.

De meeste informatie over de projecten heeft de BAM samengevat in de bijlage met de projectfiches. Alle projecten bevinden zich in de voorbereidende fase, behalve de projecten van het masterplan Antwerpen die het Vlaamse Gewest al had gestart voor de oprichting van de BAM. De reikwijdte van de projecten is volgens het Rekenhof niet gewijzigd sedert het vorige rapport.

Het Rekenhof merkt op dat de projecten uitgevoerd door en voor rekening van het Vlaamse Gewest, nog niet volledig zijn behandeld in het voortgangsrapport. Elk project precies afbakenen is essentieel om uit te maken welke aspecten van het projectontwerp buiten de reikwijdte van het masterplan Antwerpen vallen en om de verantwoordelijkheid bij meerwerken te kunnen bepalen.

Op 22 juli 2005 is de Vlaamse Regering akkoord gegaan met een aangepaste overzichtsplanning. De

initieel beoogde gelijktijdigheid van alle projecten is gedeeltelijk opgegeven. De overzichtsplanning is ondertussen niet meer gewijzigd. De projecten kunnen niet uitgevoerd worden zolang de beheersovereenkomsten tussen de BAM en de andere overheden niet zijn ondertekend.

Het Rekenhof stelt vast dat de geraamde investeringskosten niet zijn gewijzigd in vergelijking met het vorige rapport. De kosten voor de projecten die al zijn gestart voor de oprichting van de BAM worden niet volledig vermeld in het voortgangsrapport. Die werken zijn nochtans al grotendeels uitgevoerd. Het rapport vermeldt niets over de kostenraming voor de uitbreiding van een aantal projecten die ten laste vallen van andere publiekrechtelijke partners. De BAM heeft de studie- en werkingskosten voor 2006 gebudgetteerd.

Het overgrote deel van de investeringen zal de BAM financieren met schuldfinanciering. Die schuldfinanciering zal terugbetaald worden met toelinkomsten. Projecten die niet tot de Oosterweel behoren zal de BAM prefinancieren. In het programmadecreet werd daarvoor een begrotingsfonds aangelegd. Dat fonds zal gespijsd worden met dividenden van de BAM.

De BAM financiert de projecten van het masterplan ook gedeeltelijk met kapitaalsinbreng van het Vlaamse Gewest. Recentelijk is een afgesproken kapitaalsverhoging doorgevoerd. Tot 2010 zal de Vlaamse Regering jaarlijks 41,1 miljoen euro bijkomend kapitaal storten.

Het Rekenhof is tevreden dat de BAM alle risico's vrij grondig heeft geanalyseerd. De BAM heeft een aantal preventieve beheersmaatregelen genomen en plannen gemaakt om op ongewenste gebeurtenissen te reageren. De BAM en het Vlaamse Gewest dienen de maatregelen om de gevolgen van dergelijke gebeurtenissen te beperken nog verder uit te werken. Er zijn weinig alternatieven voorhanden.

De resultaten van het zorgvuldigheidsonderzoek van het verkeersmodel en de prognoses zijn gekend. Deze resultaten moeten volgens het Rekenhof verwerkt worden in het financiële plan. Het Rekenhof wijst erop dat een aantal hypothesen waarop de trafiekprognoses en het financiële model steunen nog niet formeel verankerd zijn. Er is nog geen antwoord op de rilingaanvragen. De beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli is nog niet contractueel vastgelegd. In die beslissing wordt aangekondigd dat de

Kennedytunnel gesloten zal worden voor vrachtverkeer.

De BAM heeft al een groot aantal overeenkomsten met andere publieke partners voorbereid. De meeste overeenkomsten zijn nog niet ondertekend. Er wordt gewacht op de ondertekening van de beheersovereenkomst tussen de BAM en het Vlaamse Gewest. Het Rekenhof wijst erop dat de start van een aantal projecten daardoor gehypothekeerd kan raken.

De raad van bestuur van de BAM heeft een meerjaren investeringsbegroting tot 2010 goedgekeurd. Deze begroting werd nog niet meegedeeld aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering heeft op 22 juli 2005 een aantal financiële engagementen genomen. Volgens de regels van de rijkscomptabiliteit moet de Vlaamse Regering daartoe een decretale machtiging hebben.

Indien die financiële engagementen in de beoogde overeenkomsten worden verankerd, dan moet voor de ondertekening zeker en vast de decretale machtiging worden gevraagd.

Vervolgens gaat de spreker in op de conclusies van het Rekenhof bij de derde voortgangsrapportage. De BAM heeft aangekondigd dat een basisrapportage beschikbaar is, die de commissie moet toelaten de informatie die zij krijgt in de opeenvolgende voortgangsrapportages te vergelijken met de oorspronkelijke afbakening in het masterplan Antwerpen. De derde voortgangsrapportage bevat volgens het Rekenhof de nodige gegevens en komt inderdaad tegemoet aan de beoogde informatievoorziening. De informatie is bovendien onderbouwd, want zij steunt op de beslissingen van de Vlaamse Regering en de raad van bestuur van de BAM.

Zij bevat wel uitsluitend informatie over de projecten die ten laste van de BAM zullen worden uitgevoerd. Daardoor dreigt de commissie wel onvoldoende geïnformeerd te raken over de uitbreidingen, de meerkosten en de risico's die ten laste van het Vlaamse Gewest of andere openbare instellingen kunnen vallen. De reikwijdte, de kostenverdeling en de verantwoordelijkheid voor een aantal projecten zijn nog niet definitief afgesproken. Dat houdt volgens het Rekenhof een risico op vertraging in. Nochtans nam de BAM veel initiatieven om een aantal risico's te analyseren. Zij plande en nam ook preventieve maatregelen en zal binnenkort het financieel model toetsen aan de resultaten van de trafiekprognoses, die aan een zorgvuldigheidsonderzoek zijn onderworpen.

Op dit moment kan de financiële haalbaarheid van het masterplan volgens het Rekenhof echter nog niet bevestigd worden. De beschikbaarheid van de overeenkomsten tussen de BAM en het Vlaamse Gewest en de andere publieke partners is een belangrijke bijkomende voorwaarde voor het respecteren van de uitvoeringsplanning. De financiële engagementen van de Vlaamse Regering ingevolge de beslissing van juli vorig jaar zijn nog niet budgettair gemachtigd door het parlement.

Op grond van deze conclusies beveelt het Rekenhof aan de genoemde basisrapportage zo spoedig mogelijk aan de commissie te geven. Het beveelt voorts aan om ook de onderdelen van het masterplan die door het Vlaamse Gewest of ander Vlaamse openbare instellingen worden gedragen, budgettair toe te lichten in de voortgangsrapportages. Om vertraging te vermijden, moeten de samenwerkingsovereenkomsten tussen de BAM enerzijds en het Vlaamse Gewest en de andere partners anderzijds spoedig worden gesloten. Het Rekenhof dringt ook aan op de verdere gestructureerde opvolging van de risico's. De beheersmaatregelen kunnen best verder worden aangevuld met alternatieve pistes en curatieve maatregelen. De BAM moet in elk geval ook nog de financiële haalbaarheid toetsen aan de recent gevalideerde trafiekprognoses. Het is ook absoluut noodzakelijk dat het Vlaamse Gewest voor zijn meerjarenverbintenissen vooraf de nodige budgettaire machtigingen verkrijgt van het parlement.

De medewerking van en de samenwerking met de BAM wordt door het Rekenhof als zeer goed beoordeeld.

III. Bespreking

1. Tussenkost van de heer Marc van den Abeelen

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter heeft een vraag over de ruling met de btw. Hij is bang dat slechts een deel van de btw zal kunnen gerecupereerd worden en dat met name de ancillaire projecten daar niet onder zullen vallen.

Voorts wil hij ook weten of het waar is dat de Europese Investeringsbank vrij zware waarborgen vraagt van het Vlaamse Gewest. Dat kan immers tot gevolg hebben dat de private banken niet bepaald lage rentetarieven zullen toepassen.

2. Tussenkost van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* herinnert eraan dat hij al in oktober 2005, bij de bespreking van de vorige voortgangsrapportage, vroeg of het niet nuttig zou zijn om ook het Vlaamse Gewest een dergelijk voortgangsrapport te laten maken. De minister en de BAM antwoordden toen lakoniek dat zij ervoor zouden zorgen dat dit zou opgenomen worden in de eigen voortgangsrapportage, maar het lid constateert met het Rekenhof dat dit tot nu toe niet gebeurde. Hij herhaalt daarom zijn vraag.

Vervolgens heeft hij een vraag over de budgettaire spreiding van de meerjareninvestering. In oktober 2005 zei het Rekenhof al dat de funding daarvoor ofwel moest worden opgenomen in de begroting 2005 ofwel geregeld moest worden bij decretale machtiging. Het lid wil weten hoever het daarmee staat. Klopt zijn vermoeden dat een en ander wordt opgenomen in de kaderovereenkomst tussen de BAM en Vlaamse Gewest? Wanneer komt die er concreet? Moet een dergelijke overeenkomst niet eerst aan het parlement worden voorgelegd? Zit de financiële structuur voor de schaduwtoel ook in die beheersovereenkomst?

Daarop gaat hetzelfde lid in op het tracé van de Oosterweelverbinding gerelateerd aan de discussie over tol en de Kennedytunnel. De zogeheten Lange Wapper zal op vlak van ruimte en mobiliteit een grote impact hebben. De stRaten-generaal bracht een redelijk noordelijk tracévoorstel in, dat gedeeltelijk door de haven gaat en gepaard gaat met een tolheffing in beide tunnels. Vrachtverkeer in de Kennedytunnel blijft in dat voorstel mogelijk, wat tot gevolg heeft dat na het sluiten van de Kleine Ring de verkeersstromen meer gespreid worden en de verkeersdrukke ter hoogte van Merksem en Ekeren afneemt. Op die manier zou volgens de stRaten-generaal het aantal afgelegde vrachtkilometers met 25 procent dalen. Klopt dat? Tijdens de bespreking van de vorige rapportages repliceerden de vertegenwoordigers van de BAM dat dit het dossier zou vertragen en dat Europa bovendien de variant met tolheffing in de Kennedytunnel niet zou aanvaarden omdat die verbinding al veertig jaar gratis is. Maar sommigen spreken dit tegen. Europa zou integendeel aanmoedigen om tolheffing in te voeren op bestaande snelweginfrastructuur. Wie heeft gelijk? Zullen in het licht daarvan het tracé van de stRaten-generaal en de andere varianten grondig onderzocht worden? Is het niet aangewezen dat ook het internationaal verkeer op de Noord-Zuid-

as aan tolheffing wordt onderworpen? In de richtlijnen van de Vlaamse overheid over de project-MER voor de Oosterweelverbinding staat heel duidelijk dat een aantal alternatieve – meestal noordelijker – varianten grondig moeten onderzocht worden op hun milieueffecten en haalbaarheid. Hoe gaan de BAM en de minister daarmee om?

Een belangrijk uitgangspunt, met name het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel, is niet vermeld in het rapport van de trafiekconsultant. Heeft dat repercussies op de verwachte trafiekprognoses? De minister zei dat de noodbruggen gefaseerd zullen afgebroken worden. Is er voldoende geld uitgetrokken voor de veilige herinrichting van die kruispunten? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vijf offertes? Wat is de relatie met de lopende procedures inzake ruimtelijk uitvoeringsplan en MER? Wat als die laatste nog worden gewijzigd? Is er een milieuvergunning nodig voor de opslag van grond uit de uitgegraven bodem?

De heer Rudi Daems wil ook graag inzage krijgen in de verslagen van de raad van bestuur van de BAM. Het volstaat niet dat die aan het Rekenhof worden bezorgd. Hij pleit er ten slotte voor om voortaan een vertegenwoordiger van de administratie Wegen en Verkeer te horen in de commissie over de niet-masterplangebonden projecten.

3. Tussenkost van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* herinnert aan de oprichting van de Meetingpartij ten tijde van het Antwerpse verzet in de negentiende eeuw tegen het Noordkasteel. Men heeft de bouw evenwel niet kunnen verhinderen en nu het er is, wil de Antwerpenaar het niet meer kwijt. Misschien wordt er ook over de Lange Wapper over honderd jaar anders gedacht, maar recreanten verzetten zich thans wel tegen bepaalde constructies ter hoogte van dat Noordkasteel. Hoe wil de BAM, die toch naar eigen zeggen een breed maatschappelijk draagvlak nastreeft, met de concrete bezwaren rekening houden?

Voor de Oosterweelverbinding zelf zouden er al vier bidders zijn en in juni zou men de eerste offertes evalueren. Wie zijn die vier bidders en wanneer wordt de aanbestedingsfase definitief afgerond?

Vervolgens komt de heer Penris terug op het Merksemse dossier. De BAM houdt vast aan de afbraak

van de brug op de IJzerlaan en de vervanging van een fiets- en voetgangersbrug. Dat heeft zoals bekend verkeerstechnisch heel wat gevolgen voor Merksem. Heel wat lokaal verkeer moet alternatieven zoeken en dat zal andere brugverbindingen zwaarder belasten en tot overbelasting, files en aanzienlijke reistijdverlenging voor het openbaar vervoer leiden. Heeft men die gevolgen op de verkeersstromen onderzocht en zijn er alternatieven? De Theunisbrug wil men voorbehouden voor het openbaar vervoer, de fiets en het lokaal verkeer. Maar hoe gaat men de lokaliteit van dat verkeer controleren?

Inmiddels is men planmatig bezig met fase II van de heraanleg van de Leien. Daarin speelt de brug aan de opera een belangrijke rol. Het Antwerpse stadsbestuur heeft nu al te kennen gegeven dat zij nog voor de verkiezingen die noodbrug wenst af te breken. In hoeverre is dat conform met de plannen van de BAM, wil het lid weten. Dreigt geen conflict? Wie heeft uiteindelijk beslissingsmacht?

Het Rekenhof legde er duidelijk de nadruk op dat de commissie niet over alle informatie beschikt. Het lid vraagt wie zal rapporteren over de werken die ten laste van het Vlaamse Gewest zijn. Over welke projecten gaat het concreet? Is de fameuze tramlijn 5 er daar een van?

Het lid informeert vervolgens hoe ver de minister staat met de voorbereiding van de decretale machtiging die volgens het Rekenhof noodzakelijk is. Wanneer mag men dat verwachten of moet het parlement, bij gebrek aan ministerieel initiatief, handelend optreden?

Het lid gaat vervolgens in de noodzaak om de financiële haalbaarheid te toetsen aan de gevalideerde trafiekprognoses. Wanneer komt die er?

4. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* wenst de BAM heel veel succes. Het gaat om heel veel gemeenschapsgeld. Hij feliciteert haar ook voor de rapportering. Het lid heeft wel het gevoel dat men wat ter plaatse trappelt. Kent men alle elementen om inmiddels een duidelijke beslissing te nemen? Op pagina 4 van het rapport van de BAM wordt gesproken over de beïnvloeding van de modal shift. Het lid heeft daar al veel over gelezen, maar hij wil eindelijk wel eens weten welke cijfers men vooropstelt. Hoe moet die modal shift er

gaan uitzien? Op dezelfde bladzijde van het rapport van de BAM wordt verwezen naar spoorinvesteringen. Maar welke bedoelt men en wat is de planning?

Op pagina 5 van hetzelfde rapport gaat het over het Albertkanaal. Er wordt een visie ontwikkeld rond containervervoer. Een en ander is gekoppeld aan het zogenaamde MOTO-model, dat aan bod komt op pagina's 12 en 13 van het rapport van BAM. Dezelfde spreker vraagt wat de visie is rond containervervoer in relatie tot de verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen? Het containervervoer zou worden versterkt, mede in het kader van het Deurganckdok. Hoe verhoudt dit verhaal zich tot de vraag van de Antwerpse reders, in het kader van de Antwerp Modal Solutions, om meer te doen via de binnenvaart? Om een en ander rendabel te organiseren via de binnenvaart zouden er vier containers op elkaar moeten worden geladen. De bruggen over het Albertkanaal hangen daarvoor echter te laag.

De heer Peumans verwijst vervolgens naar pagina 7 van hetzelfde rapport. Het Rekenhof merkt in dit verband op: "De projecten die momenteel door en voor rekening van het Vlaamse Gewest worden uitgevoerd, zijn niet in de voortgangsrapportage opgenomen, ondanks een toezegging van de minister." Het betreft met name de eerste fase van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem en de eerste fase van de lijn Mortsel-Boechout. De toezegging die in dit verband gedaan werd in oktober 2005 is in maart 2006 dus nog niet beantwoord. De spreker wil weten wanneer dat eindelijk zal gebeuren.

Op pagina 8 van de voortgangsrapportage wordt verwezen naar twee terechtwijzende berichten (nrs. 2 en 3). De heer Peumans vraagt waarover deze terechtwijzingen gaan.

Hij betreurt dat hij de verslagen van de raad van bestuur van de BAM enkel kan inzien bij het Rekenhof. Hij vraagt dat deze verslagen in het parlement ter inzage zouden worden gelegd.

De spreker gaat vervolgens in op het deel over de financiën. Het Rekenhof geeft een tabel met de stand van zaken van de projecten. De heer Peumans vraagt de cijfers op van de kostenramingen van de verschillende projecten vanaf de eerste beslissing van de Vlaamse Regering in het jaar 2000. Zo kan een en ander opgevolgd worden. Op pagina 27 van het verslag van de BAM wordt verwezen naar de situatie in juli 2005. De vraag rijst of al de cijfers actueel zijn:

gaat het in sommige gevallen niet om cijfers van 2000?

Op bladzijde 9 wordt verwezen naar de prestaties van de TV SAM. De heer Peumans vraagt een gedetailleerde opsomming, gekoppeld aan alle voorgaande uitgaven. Er werd al 90 miljoen euro uitgegeven aan studiekosten. De heer Peumans vraagt of de kosten het maximaal vooropgestelde bedrag niet zullen overschrijden. Dreigen deze kosten niet de pan te zullen uitswingen? De spreker vraagt de vordering van de prestaties van de TV SAM voor wat betreft elk van de onderdelen.

Op pagina 10 van hetzelfde rapport wordt verwezen naar het budget voor communicatie voor 2006. Het gaat in het totaal om 3.124.000 euro. De heer Peumans vraagt hiervan een gedetailleerd overzicht.

De spreker wil vervolgens weten wat de kostprijs is van de indekking van het renterisico.

Op pagina 11 van hetzelfde rapport gaat het over de structurering van de overwegenprojecten van het masterplan Antwerpen. Het Rekenhof heeft in het kader van conclusie 4 terecht opgemerkt dat de derde voortgangsrapportage enkel informatie bevat over de projecten van het masterplan Antwerpen die ten laste van de BAM zullen worden uitgevoerd. Zoals ook al bij de tweede voortgangsrapportage, namelijk in oktober 2005 is vastgesteld, slaat de geraamde kostprijs enkel op het aandeel van het masterplan Antwerpen dat de BAM zal financieren. Daardoor dreigt er onvoldoende informatie beschikbaar te zijn over de uitbreidingen, meerkosten en risico's die ten laste vallen van het Vlaamse Gewest of een andere openbare instelling. Dit heeft geleid tot aanbeveling 2 op pagina 16 van het voortgangsrapport van het Rekenhof. De spreker vraagt wanneer de bedoelde informatie ter beschikking zal worden gesteld.

De heer Peumans citeert uit het verslag van het Rekenhof: "Om de commissie een volledig beeld te geven over het masterplan Antwerpen is het raadzaam de onderdelen van het masterplan die het Vlaamse Gewest zelf of andere Vlaamse instellingen dragen, ook in de voortgangsrapportage toe te lichten."

De heer Peumans verwijst in dit kader naar de risicoanalyse die door Deloitte werd uitgevoerd, onder meer over de btw. In dit kader verwijst hij naar pagina's 19 en 20 van het rapport van de BAM en bijlage 1, pagina 3.

Er werd tijdens de vorige voortgangsrapportage reeds beloofd dat er spoedig uitsluitel zou worden gegeven over de EU-tolrichtlijn. De heer Peumans wil weten wat de stand van zaken is. Minister Van Brempt heeft in dit verband aangegeven dat er niets aan de hand is. De permanente vertegenwoordiger van Vlaanderen bij de EU heeft in deze commissie in de loop van de maand januari 2006 gezegd dat er wel degelijk iets aan de hand is. Hoe zit het nu?

Ook over de Kennedytunnel bestaat er volgens de heer Peumans nog heel wat onduidelijkheid.

Op pagina 14 van het voortgangsrapport wordt verwezen naar de risico's van het masterplan Antwerpen. Er zou 1,5 miljard euro op de financiële markt worden gehaald. De heer Peumans wil weten waarom er dan een indekking is van het intrestrisico van meer dan 2 miljard euro.

De heer Peumans wil duidelijkheid over het verhaal van de Europese Investeringsbank. De raad van bestuur van deze bank zou een principiële beslissing hebben genomen over een lening ten belope van 700 miljoen euro?

De heer Peumans vraagt om het financiële model te bezorgen naar aanleiding van de validatie van het zogenaamde MOTO-model.

De heer Peumans wil voorts weten wanneer er duidelijkheid zal komen over de btw-ruling. In het kader van de vorige voortgangsrapportage werd erop gewezen dat de btw-aftrek uiterlijk voor het einde van het jaar 2005 zou worden aangevraagd. Over de tolgelden zou zo spoedig mogelijk duidelijkheid worden gebracht. Ook voor wat betreft de ESR 95-neutraliteit wordt verwezen naar eind 2005 als uiterste datum. De heer Peumans geeft aan dat hij hier ongerust over is. Er rijst een probleem van risicobeheersing. De heer Peumans verwijst in dit kader naar een artikel over het toetsingskader voor grote infrastructuurprojecten dat hij aan de minister bezorgd heeft.

Op pagina's 17 en 18 van het rapport van de BAM wordt verwezen naar de residuele risico's. De heer Peumans merkt op dat Deloitte er in dit verband op gewezen heeft dat een aantal bestuurshandelingen in het kader van dit project, uitgevoerd worden door het Vlaamse Gewest en niet door de nv BAM, bijvoorbeeld in het kader van het MER en het GRUP. De vraag is hoe de Vlaamse overheid hiermee omgaat. Hoe zullen een aantal beheersmaatregelen op juridisch vlak worden getoetst? Hoe zal het Vlaamse

Gewest zich in dit verband indekken om problemen achteraf te vermijden? De spreker verwijst in dit verband naar de problemen met het Deurganckdok.

De heer Peumans gaat vervolgens in op de technische audit van de TV SAM. Op pagina 7 van het tweede voortgangsrapport van 12 oktober 2005 verklaart de voorzitter van de raad van bestuur van de TV SAM, de heer Desmyter: “Een eindrapport wordt verwacht tegen oktober 2005. Ook deze bevindingen zullen vanzelfsprekend worden gerapporteerd aan deze commissie.” In het eerste voortgangsrapport van 1 juli 2005 was dit reeds beloofd. De heer Peumans wacht nog steeds op deze audit.

Naar aanleiding van de tweede voortgangsrapportage heeft de minister beloofd dat niet-BAM-projecten in de rapportage zouden worden opgenomen.

De heer Peumans wil weten welke informatie er zal ter beschikking worden gesteld over projectfiches en over wie wat doet en financiert. Ook dit kwam al aan bod in het kader van de tweede voortgangsrapportage.

De heer Peumans vraagt of de indiening van de offertes voor de Oosterweelverbinding uitgesteld is met drie maanden. De kandidaat-bieders zouden immers niet tijdig offertes kunnen indienen indien ze niet tijdig beschikken over alle nodige informatie, waaronder de beheersovereenkomst. De voorzitter van de raad van bestuur en de minister hebben in het tweede voortgangsrapport gezegd dat de beheersovereenkomst klaar moest zijn voor het eind van het jaar 2005.

Het Rekenhof dringt er volgens de heer Peumans op aan dat de afspraken met andere publieke partners en de kostenverdeling in verband met de andere niet-Oosterweelprojecten zouden worden opgenomen in de rapportering.

De heer Peumans geeft het voorbeeld van de Van Cauwelaertsluis. In 2000 werd de kostprijs geraamd op 29,7 miljoen euro; in 2004 op 51 miljoen euro; in 2005 zakte de prijs even; in 2006 zou de sluis dan weer 65,3 miljoen euro kosten. In de toelichting wordt erop gewezen dat de werken zullen worden uitgevoerd zoals ze door de regering in 2005 werden goedgekeurd. Waar de overige 15,3 miljoen euro vandaan komt, blijkt echter niet uit de stukken.

De heer Peumans vraagt wat de huidige geraamde kostprijs is van de Oosterweelverbinding. Op 9 sep-

tember 2005 heeft de raad van bestuur van de BAM het lastenboek goedgekeurd. Er zijn echter bijkomende onderdelen, waaronder de tolinstallaties, de ringweg Noord en de gedeeltelijke herinrichting van het Sint-Annabos goedgekeurd op 8 december 2005. Ook het DBFM-bestek werd aan het bestek toegevoegd. Later zullen er nog andere aanpassingen worden toegevoegd via een terechtwijzend bericht. In het voortgangsrapport van de BAM wordt gewag gemaakt van een kostprijs van 1 miljard 342 miljoen euro. De raad van bestuur van de BAM heeft in januari 2006 een gedeelte van de projectfiches van de niet-Oosterweelprojecten besproken. Wat is de kostenverdeling tussen de BAM en de andere publieke partners? Welke aspecten vallen buiten de reikwijdte van de oorspronkelijke invulling van het masterplan? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige financiering?

De heer Peumans vraagt wanneer de definitieve financiële structuur zal worden vastgesteld.

Tijdens de raad van bestuur van de BAM van 16 december 2005 werd een meerjarige investeringsbegroting tot 2010 goedgekeurd. Deze werd nog niet voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Hoe zit het met de budgettaire machtiging?

Wanneer krijgt het parlement eindelijk de beheersovereenkomst? Het Rekenhof vraagt om deze nog voor de ondertekening aan het Vlaams Parlement voor te leggen. Formeel is dat niet noodzakelijk, maar als Vlaanderen zich verbindt voor een bedrag van niet minder dan 700 miljoen euro, zou dat echter wel aangewezen zijn.

De heer Peumans vraagt wat de reactie is van de BAM en de regering op alle opmerkingen van het Rekenhof.

De heer Peumans gaat vervolgens in op de project-MER. Om een mogelijke verkeerscongestie in Antwerpen Noord te vermijden tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding, moet de stedelijke ringweg tussen de Groenendaallaan en de Schijnpoort gelijktijdig met de Oosterweelverbinding gerealiseerd worden. Het zou volgens de MER-cel logischer zijn om deze ringweg op voorhand aan te leggen.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding is de besluitvorming in het kader van het GRUP nog niet voltooid. Het zou logisch zijn dat het onderzoek binnen de project-MER rekening zou houden met de inhoud van het definitief vastgestelde GRUP. Dit is enkel mogelijk indien voor het afronden van de pro-

ject-MER op het definitief GRUP wordt gewacht. Het betreft hier diensten binnen eenzelfde departement. De cel-MER merkt op dat heel wat alternatieven opnieuw moeten onderzocht worden, onder meer de tunnelvariant, ondanks de studie in dit verband van professor Horvat.

De heer Peumans hoopt dat alle bestuurshandelingen voldoende gemotiveerd worden. De spreker betwijfelt of de aanbesteding van de Oosterweelverbinding in 2007 zal kunnen worden aangevat. Er zijn immers nog heel veel onbekende factoren.

De heer Peumans hoopt dat de audit voor het deel communicatie op korte termijn ter beschikking gesteld zal worden aan deze commissie.

5. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* sluit zich grotendeels aan bij de opmerkingen van de heren Daems en Peumans. Hij vraagt zich af in hoeverre er in het kader van het project-MER rekening wordt gehouden met het alternatief van de stRaten-generaal. Om juridische problemen achteraf te vermijden, zou dit het best in het kader van de project-MER worden onderzocht. Het valt te betreuren dat deze alternatieven niet aan bod zijn gekomen in het kader van de kennisgevingsprocedure van de plan-MER. Een aantal belangrijke stedenbouwkundigen en architecten hebben zich voor het alternatief uitgesproken.

De heer Martens vraagt zich af hoe het zit met de afstemming op de procedure voor het GRUP. De spreker begrijpt niet dat de cel-MER nu opmerkt dat het GRUP eerst moet worden uitgevoerd vooraleer de project-MER kan worden opgestart. Het zou omgekeerd moeten zijn: indien een project-MER leidt tot een alternatief dat meer wenselijk is, dan moet dat vertaald worden in het GRUP. De heer Martens meent dat het GRUP alle opties open moet houden en moet rekening houden met alle mogelijke uitkomsten van de project-MER.

Natuurpunt maakt zich zorgen over de werfzone voor de bouw van de Oosterweelverbinding. Deze zou raken aan het natuurgebied Blokkersdijk. Ook de boorput voor de aanleg van de aardgasleidingen door Fluxys zou kunnen wegen op de natuurwaarde van Blokkersdijk. De heer Martens wil weten in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden in de project-MER. Zal de boorput geen nadelig effect

hebben voor de waterhuishouding? Zal de werfzone voldoende worden afgebakend?

In de plan-MER worden belangrijke maatregelen voorgesteld om de natuurwaarden op Linkeroever in stand te houden en te versterken.

De heer Martens vraagt in welke mate er gedacht wordt aan verdere ontsnipperende maatregelen, bijvoorbeeld om de Charles De Costerlaan te supprimeren, zodat er een enkel groot natuurgebied kan ontstaan. De recreatieve en de natuurwaarde van het gebied zullen daardoor worden versterkt.

6. Tussenkoms van de heer Jos De Meyer

De heer *Jos De Meyer* vraagt wat de stand van zaken is in verband met enkele opmerkingen van het Rekenhof.

Op pagina 10 van het rapport staat dat de voortgangsrapportage voor de niet-Oosterweelgebonden projecten enkel informatie bevat over het geplafonneerde bedrag ten laste van de BAM. Er wordt geen informatie gegeven over de totaal geraamde uitgaven, de werkelijke uitgaven enzovoort. De spreker wil weten wanneer deze informatie ter beschikking zal worden gesteld.

Op pagina 13 van het rapport van de BAM staat dat de raad van bestuur van de BAM op 16 december 2005 samen met de werkingsbegroting 2006 een meerjareninvesteringsbegroting tot 2010 heeft goedgekeurd. Wanneer zal deze worden ingediend bij de regering?

Het Rekenhof heeft in het verleden meermaals aanbevolen om beheersovereenkomsten voor de ondertekening aan het parlement voor te leggen. Zal dit ook effectief gebeuren?

7. Repliek van de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Minister *Kris Peeters* verontschuldigt zich dat hij de commissievergadering niet van bij de aanvang heeft kunnen bijwonen. De federale premier had hem uitgenodigd voor een gesprek over Suez en Gaz de France, dit als voorbereiding op een onderhoud van de eerste minister met de heer Mestrallet morgen. In dat verband is bijvoorbeeld de toekomst van Zeebrugge inzake aardgas belangrijk.

Een eerste politieke vraag betrof de beheersovereenkomst. Het is niet gelukt om die eind 2005 af te ronden. Het ontwerp is al een aantal keer in de raad van bestuur van de BAM besproken. Zowel de minister als de voorzitter van de BAM dringen er op aan om de beheersovereenkomst zo snel mogelijk te voltooien, omdat ze zeer belangrijk is. Ze moet zeer zorgvuldig worden opgesteld om bijvoorbeeld te weten wat de effecten van de werken zijn op de Oosterweelverbinding en om te bepalen waar de risico's worden gelegd. Kortelings vindt daarover een vergadering plaats tussen de regering en de bevoegde ministers enerzijds en een vertegenwoordiging van de raad van bestuur van de BAM anderzijds. De minister hoopt deze maand serieuze vooruitgang te boeken.

De commissie vraagt ook om de beheersovereenkomst in te zien. Dat is op zich geen probleem. De vraag is of ze die krijgt voor of na de ondertekening. Voor de minister is het evident dat hij een beheersovereenkomst voorlegt die door de Vlaamse Regering wordt gedragen. Ze moet dus eerst door de Vlaamse Regering worden besproken en pas nadien door deze commissie. Op basis van het kaderdecreet is de minister overigens niet verplicht om de beheersovereenkomst aan het parlement voor te leggen. Maar wegens het grote belang van de werken en het budget, acht de minister hier een grote transparantie aangegeven.

Ook de vraag naar inzage in de verslagen van de raad van bestuur van de BAM zal de minister verder onderzoeken. Hij weet niet in welke mate dezelfde vragen worden gesteld voor andere belangrijke nv's. Hij wil hierin een duidelijke lijn trekken en dat dus ook eerst met zijn collega's bespreken.

Het antwoord op de concrete vragen die gesteld zijn, vergt enige tijd. De minister wil daarvoor met de commissie een timing afspreken.

Volgens de voorzitter kunnen nu reeds een aantal vragen worden beantwoord door de vertegenwoordigers van de BAM. De antwoorden op de vragen die nog overblijven, kan de minister binnen drie weken desgewenst mondeling toelichten of schriftelijk overmaken aan het commissiesecretariaat. De minister stemt daarmee in. De commissie moet bepalen of hij deze antwoorden al dan niet persoonlijk moet toelichten in deze commissie.

De heer Jan Penris merkt op dat de heer Jan Peumans vorige keer – terecht – wrevelig was omdat sommige

vragen laattijdig of helemaal niet zijn beantwoord. Hij stelt daarom voor dat op het einde van deze vragenronde alle vraagstellers nog eens herhalen welke vragen ze (onvoldoende) beantwoord achten.

De commissie beslist dat de minister en de BAM binnen de drie weken alle informatie en bijkomende antwoorden dienen te bezorgen aan het commissiesecretariaat. Deze bijkomende informatie wordt als bijlage bij het verslag gevoegd.

8. Antwoorden van het Rekenhof en de BAM en replieken van de leden

De heer *Ignace Desomer* antwoordt dat de minister moet beslissen of er een afzonderlijke rapportage komt voor de werken die uitgevoerd worden door het Vlaamse Gewest. Hij wijst erop dat er op dit ogenblik nog geen werken ten laste van de BAM zijn. Hij neemt aan dat de minister een oplossing zal voorstellen.

De heer *Jan Peumans* wijst er op dat die vraag ook al vorige keer gesteld is en dat daar, na zes maanden, nog altijd geen antwoord op is gekomen.

De heer *Ivan Costermans* stelt dat de bekommernis van de btw-administratie is dat er voor de aanleg van wegen over lange afstand geen volledige btw-aftrek wordt bekomen wegens een tolheffing over slechts enkele kilometers. De BAM heeft zelf het bezoek van de btw-administratie gevraagd om haar een aantal dingen duidelijk te kunnen maken. Het is dan aan de BAM om te argumenteren dat al de infrastructuur aan elkaar gerelateerd is, om de integrale btw-aftrek te kunnen bekomen.

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat de heer Desmyter heeft gesteld dat de btw-aftrek uiterlijk voor het einde van 2005 zou worden aangevraagd. Is dat al dan niet gebeurd? De spreker dringt aan op een duidelijk antwoord. Als de BAM de hele btw zelf moet betalen, gaat de hele Oosterweelverbinding 4 miljard euro kosten.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat het overleg met de btw-administratie aan de gang is, er is dus wel degelijk een vraag aan die administratie gericht. De administratie zal nu naar de maquette komen kijken om te weten hoe de verbinding eruit ziet en om na te gaan in welke mate er problemen kunnen zijn om een volledige btw-ruling te kunnen krijgen.

De heer *Jan Peumans* wil weten wanneer daar uitsluitel over is. De heer *Ivan Costermans* stelt dat het niet aan de BAM is om de btw-administratie een timing voor beslissingen op te leggen. De volgende informatievergadering vindt eind deze maand plaats. Het vervolgtraject zal voor een deel afhangen van het tijdstip waarop de commissie daarin een beslissing wenst te nemen.

De heer *Jan Peumans* wil weten of het klopt dat een gedeelte helemaal niet in aanmerking komt voor btw-aftrek. Blijkt dat al uit de gesprekken? Volgens de heer *Ivan Costermans* is dat een zeer waarschijnlijk aandachtspunt van de btw maar de BAM gaat er van uit dat ze kan argumenteren dat dit gedeelte onbestaande is. De heer *Jan Peumans* concludeert dat de BAM er van uitgaat dat de btw volledig recupereerbaar is. De heer *Ivan Costermans* antwoordt dat dit haar argumentatie zal zijn.

Volgens de heer *Ivan Costermans* vraagt de Europese Investeringsbank inderdaad zware waarborgen. Qua risico-allocatie is ze bereid om verkeersrisico te nemen maar wil ze duidelijk geen constructierisico nemen gedurende de constructiefase van de Oosterweelverbinding. De vraag naar waarborgen is niet in eerste instantie gericht aan het Vlaamse Gewest maar aan de (financiers van) de bouwconsortia. De financiering is getrancheerd. De tranche-A-financiering dient voor de Oosterweel. Daarvoor wordt het constructierisico voor het volledige bedrag afgedekt door een garantie die moet geleverd worden door de financiers van de bouwconsortia. In die zin is het correct dat de Europese Investeringsbank, en zeer vermoedelijk ook de andere, commerciële bankiers, zware eisen stellen, zij het niet prioritair aan het Vlaamse Gewest maar met name ook aan de bouwgroepen en hun financiers.

De heer *Marc van den Abeelen* vraagt of dat verrekenend is. Voor elk risico is er immers een premie die waarschijnlijk niet voorzien was in de oorspronkelijke berekeningen.

De heer *Ivan Costermans* antwoordt dat de financiers van de bouwgroepen er mogelijkerwijze een premie voor zullen rekenen. Dat is logisch, anderzijds zal dat ook aanleiding geven tot garantiestelling van de bouwgroepen ten opzichte van hun financiers. Daar heeft de BAM echter geen zicht op.

De heer *Fernand Desmyter* beantwoordt de vragen over de voortgangrapportage over de initiatieven van

het Vlaamse Gewest. Voor de projecten van het masterplan, uitgevoerd op de begroting AWW of De Lijn, zijn er analoge fiches opgemaakt. Die kunnen ook bij het verslag gevoegd worden. Wat de andere aspecten van het Vlaamse Gewest betreft, moet er volgens de heer *Desmyter* concreet afgesproken worden wat dergelijke rapportage precies moet omvatten. Dat kan immers heel ver gaan. Voor de projecten van het masterplan die de bruggen van het Albertkanaal betreffen, wordt er samengewerkt met de Scheepvaart, Infrabel enzovoort. Tal van actoren spelen een rol en hebben een eigen verantwoordelijkheid. Zij moeten zelf rapporteren. Dat is niet de verantwoordelijkheid van de BAM. Een en ander zal wel tot uiting komen in de verschillende protocollen, die afgeleid zijn uit de algemene kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaamse Gewest.

Kortom, de projecten van het masterplan, gefinancierd maar niet uitgevoerd door de BAM, staan in het verslag. Voor de andere betrokkenen moet er afgesproken worden hoe ver de rapportering moet gaan en op welke manier die moet uitgevoerd worden. De spreker benadrukt dat er pas een duidelijk zicht komt op al die projecten als er een tamelijk gedetailleerde studie is van al die projecten. Er is al een gedetailleerde studie van de Oosterweelverbinding, van een aantal tramprojecten die in eerste fase komen en van de bruggen over het Albertkanaal. Van andere projecten is de studie nog niet zo ver gevorderd dat de totale raming kan bepaald worden. De Vlaamse Regering heeft wel beslist dat de tussenkomst van de BAM in al die projecten geplafonneerd wordt. Dat is belangrijk voor de risico's van het Vlaamse Gewest. Het resterende aandeel zal ter beschikking gesteld worden door de betrokken diensten die afhangen van het Vlaamse Gewest. Die middelen zullen inderdaad uitgetrokken moeten worden op de programma's die voor de verschillende entiteiten opgesteld worden. Het is nu al mogelijk om een zekere schatting te maken van de kostprijs van de projecten maar dat zal in de komende maanden verfijnd worden.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar pagina 9, bijlage 1 – projectfiches, van het rapport van de BAM. Hij heeft daarnet het voorbeeld van de Van Cauwelaertsluis aangehaald. De afdeling Maritieme Toegang heeft de voorstudie uitgevoerd. De spreker citeert uit het rapport: "De raming uitgevoerd door diezelfde dienst is evenwel hoger dan het budget door de Vlaamse Regering bepaald op 22 juni 2005. De niet direct aan de renovatie van de sluis gerelateerde voorstellen zullen uit het bestek dat ten laste van de BAM

uitgevoerd wordt, geweerd worden ten einde binnen het budget zijnde 51 miljoen euro te blijven.” Het Vlaamse Gewest zal het verschil betalen tussen de 51 en de 65 miljoen euro. Is het mogelijk om van alle projecten een overzicht te krijgen van wat de BAM betaalt en wat het gewest betaalt? Uiteindelijk komt het bijna uit dezelfde pot, maar de heer Peumans zou dat overzicht graag eens hebben.

De heer Jan Peumans verwijst ook naar pagina 27 van het rapport. Daar staat een tabel over het investeringsplan masterplan. De titel is ‘investeringsraming 22-07-2005’. In de tabel staan volgens de spreker prijzen van het jaar 2000 en het jaar 2005 door elkaar. Is het mogelijk om een tabel te krijgen waarin de voortgang duidelijk aangetoond wordt? Als de Van Cauwelaertsluis immers al duurder is en het overschot door de gemeenschap moet betaald worden, zal dat allicht ook het geval zijn voor een heleboel andere projecten. Het gevaar bestaat dat er projecten geschrapt worden, zodat alleen de Oosterweelverbinding overblijft. De opmerkingen van het Rekenhof zijn terecht. Wie financiert de tekorten en hoe gebeurt dat?

De heer *Rudi Daems* is het eens met de heer Peumans. Hij herhaalt zijn vraag naar een voortgangsrapportage voor de BAM-gerelateerde projecten die onder het Vlaamse Gewest vallen. Men moet zich immers hoeden voor een Aquafin-constructie waarbij men facturen niet kan betalen. Dat zou de projecten op middellange termijn hypothekeren. De BAM heeft een afspraak met de Vlaamse Regering die voor de BAM verdedigbaar is. Een en ander wordt geplafonneerd om de BAM in te dekken. Er moet echter even goed voor gezorgd worden dat de Vlaamse overheid zich indekt en geen kat in een zak koopt.

De heer *Fernand Desmyter* denkt dat de kosten die niet door de BAM betaald worden in de betrokken investeringsprogramma's moeten worden voorgesteld. Het is dan aan de betrokken minister om de nodige middelen uit te trekken. De spreker wijst erop dat het niet de bedoeling kan zijn dat alle wensen van een ander ingewilligd worden. De huidige constructie maakt het juist mogelijk om de partners te responsabiliseren zodat ze de tering naar de nering zetten.

De heer *Jan Peumans* is het eens dat ieder zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Voor de Van Cauwelaertsluis wordt het budget overschreden. De plannen en de berekeningen werden echter gemaakt door de eigen administratie. Het risico bestaat dat er naast de BAM-constructie een alternatieve financiering door

de budgetten van de minister zal ontstaan. Die middelen zullen ook weer naar Antwerpen gaan en dat zal in het nadeel zijn van de andere provincies.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat er voor de Van Cauwelaertsluis een aantal eisen gesteld zijn die een invloed hebben op de kostprijs. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen een eerste raming en een meer gedetailleerde berekening waarbij rekening gehouden is met bijkomende verwachtingen. De minister kan een aantal voorbeelden geven van bijkomende voorstellen van de stad Antwerpen die veel geld kunnen kosten. Hij deelt de bezorgdheid van de vorige sprekers. De besteding van middelen van het Vlaamse Gewest moet zorgvuldig gebeuren. De minister zal het onderhoud van de wegen of investeringen elders in Vlaanderen niet hypothekeren door projecten die meer kosten dan begroot. Minister *Kris Peeters* engageert zich om eerstdaags zijn investeringsprogramma 2006 in te dienen bij het parlement. Daarin staan alle reguliere projecten die dit jaar opgestart of uitgevoerd zullen worden. De parlementsleden zullen dan een duidelijk beeld krijgen van de verdeling van de middelen.

De heer *Fernand Desmyter* verklaart dat de Oosterweelverbinding het duurste project is. Het is de gangmaker voor andere projecten. Zonder die verbinding waren er onvoldoende inkomsten om andere projecten te financieren. De BAM heeft gepoogd om een zo accuraat mogelijke raming op te stellen. De raming wordt voortdurend aangepast aan nieuwe gegevens of uitbreidingen van de projecten. Het is de eerste maal dat er in dit land een dergelijk project opgestart wordt. Het is ook nieuw voor de bouwgroepen. Ze worstelen met het juist schatten van de risico's en die om te zetten in een prijssofferte. De BAM kan voorlopig nog niet zeggen wat de bouwgroepen en de financiële groepen voor die risico's zullen rekenen. Telkens er bijkomende informatie is, zal daarover gerapporteerd worden. Eerst moet de raad van bestuur zelf zijn verantwoordelijkheid nemen en beoordelen hoe dat het financiële plan en de financiering van alle projecten van het masterplan beïnvloedt.

De heer *Leo Van der Vliet*, manager Bestuurlijke Zaken, zal de bestuurlijke richtlijn eerst in een breder perspectief plaatsen, dan de stRaten-generaal toelichten en vervolgens de vragen over de natuur en Blokkersdijk op Linkeroever beantwoorden.

Het is niet zo dat de bijzondere richtlijnen van de cel-MER alleen gaan over het tracé stRaten-generaal. Men vraagt ook om te bekijken of een en ander op

rechteroever niet in een tunneluitvoering kan. In het noorden van het GRUP zit er een knik voor de draaiercirkel van de schepen. Men vraagt om te onderzoeken of dat opgeschoven kan worden zodat het Pomphuis en het Eilandje minder geraakt worden. Men vraagt ook om de wegeninfrastructuur ter hoogte van het Lobroekdok zo dicht mogelijk tegen het Sportpaleis te plannen.

De MER-cel zegt dat het zuidelijke gedeelte van het tracé voorgesteld door de stRaten-generaal als een ondergronds tracé beschouwd moet worden. Het alternatief moet volwaardig onderzocht worden. Volgens de spreker is er een probleem omdat de begrippen 'volwaardig' en 'voldoende' niet duidelijk genoeg zijn. Er moet ook rekening gehouden worden met tol voor vrachtwagens die door de Kennedytunnel rijden. De heer Van der Vliet vindt dat laatste logisch omdat de ontlasting van de zuidelijke ring een van de doelstellingen was.

In het project-MER zal de inplanting van het tolplein bestudeerd worden. Men zal zich ook buigen over een alternatief aansluitingscomplex in Zwijndrecht, een volwaardige op- en afrit ter hoogte van de Blancefloerlaan en het Lobroekdok dempen. Over dat laatste aspect zegt de spreker dat de grondbalans klopt.

De busstelplaats van De Lijn moet uitwijken voor een viaduct ter hoogte van de Tjalkstraat. Er zal naar een milieuvriendelijke oplossing gezocht worden. Ten slotte zal het project-MER zich ook buigen over de kaaimuren die onder de bruggen aangepast moeten worden.

De eerste toets van de MER-cel is de technische haalbaarheid. Daarnaast moet men nagaan of het alternatief even veilig is. Er wordt ook gevraagd na te gaan of de verknoping tussen A12 en E19 mogelijk is. De weefzones zullen er anders uitzien. De miliderende effecten op de zuidelijke ontsluiting van de haven moeten eveneens nader onderzocht worden.

De BAM zal nagaan in welke mate het tracé van de stRaten-generaal tegemoet komt aan de voorwaarden van het masterplan. In welke mate ontlast dit tracé het zuidelijke gedeelte van de ring?

Belangrijk in dit verdere onderzoek is het arrest van de Raad van State over het windturbineproject in Knokke. De BAM heeft deze project-MER opgevraagd om na te gaan wat precies bedoeld wordt met "een behoorlijk, omstandig en volledig onderzoek".

De MER-cel zegt dat het GRUP voor het project-MER moet worden goedgekeurd. Het GRUP gaat samen met het plan-MER. Het project-MER is een voorwaarde voor een stedenbouwkundige vergunning. Volgens de spreker is er een probleem met de timing. De GRUP-procedure werkt met data op straffe van verval. De MER-procedure werkt met ordeterminen waardoor een en ander langer mag duren. Omdat de Vlaamse Regering van plan is om half juli het GRUP definitief vast te leggen, zal de BAM vooraf een en ander moeten rapporteren. De project-MER moet tegen december 2006 rond zijn.

Op linkeroever zijn de verschillende administratieve grenzen nauwkeurig op elkaar afgestemd. Blokkersdijk is een beschermd landschap, vogelrichtlijngebied en natuurreservaat. De verschillende kaarten zijn op elkaar gelegd. De heer Van der Vliet benadrukt dat er niet geraakt wordt aan de infrastructuur van Blokkersdijk. De ingreep van Fluxys is nauwkeurig bekeken. Er wordt niet geraakt aan het vogelrichtlijngebied.

De mogelijke invloed van de werfzone en van de bouwput wordt onderzocht in de project-MER. De plan-MER bepaalt dat eerst en vooral een geluidswal moet worden gebouwd ter hoogte van Blokkersdijk om de schade te minimaliseren. Daarnaast zal een middenvijver gegraven worden. Die middenvijver is een mitigerende maatregel voor het geval er schade wordt berokkend aan Blokkersdijk.

In de monitoring zal expliciet rekening gehouden worden met de grondwatertafel van Blokkersdijk. Dat wordt eveneens vermeld in het bestek. De aannemers moeten technieken gebruiken die niet raken aan de grondwatertafel.

Ontsnipperende maatregelen zijn mogelijk. Deze maatregelen zijn aangekondigd in het plan-MER. Er wordt gewerkt aan een ontwerp in die zin voor Linkeroever.

De heer *Yvan Verbakel* stelt dat het MOTO-model berekend is voor alle Schelde-overgangen. Zwaar verkeer wordt verplicht gebruik te maken van de Oosterweelverbinding of Liefkenshoek-tunnel. De BAM zal de bezorgdheden en richtlijnen van de MER-cel berekenen. De BAM zal eveneens berekenen wat de gevolgen zijn op de omrijkilometers en de milieu-impact indien beslist wordt dat zwaar verkeer gebruik mag blijven maken van de Kennedytunnel. De BAM kan ook berekenen hoe het verkeer zal evolueren als tol wordt geheven op de Kennedytunnel.

De Kennedytunnel is ontworpen voor een trafiekstroom van 60.000 voertuigen. Momenteel passeren er dagelijks 128.000 voertuigen. Het vrachtverkeer vertegenwoordigt een kwart van de huidige stroom. De precieze impact zal nog berekend worden.

In het definitieve rapport van Faber Maunsell wordt volgens de heer Verbakel wel rekening gehouden met het afsluiten van de Kennedytunnel voor zwaar verkeer.

De heer Yvan Verbakel zegt dat de BAM inder tijd een bijzondere opdracht heeft gekregen van de Vlaamse Regering om tijdelijke bruggen te bouwen en mitigerende maatregelen te nemen. Onder die tijdelijke bruggen zijn eilandjes aangelegd om over te stappen op het openbaar vervoer en is voor tijdelijke fietsinfrastructuur gezorgd. Het is de bedoeling om deze infrastructuur te behouden. Deze ingreep kan gefinancierd worden met het budget voor deze bijzondere opdracht.

Minister *Kris Peeters* vult aan dat men begint met de afbraak van de meest zuidelijke en de meest noordelijke brug. Hij staat erop dat bij elke afbraak het kruispunt niet alleen beter wordt ingericht dan het vroeger was, maar dat bovendien de effecten van elke afbraak geëvalueerd worden. Zeker is dat er geen bouwvergunningen zijn om de vijf bruggen verder te laten staan. De minister verzekert evenwel dat hij de eerste zal zijn om een nieuwe bouwvergunning te vragen bij grote problemen. Hij wil daarnaast zekerheid dat de geplande afbraak van de Rooseveltbrug – waarvoor geen probleem met de bouwvergunning bestaat – geen verkeerscongestie veroorzaakt. De leefbaarheid moet gegarandeerd zijn, meent de minister. Hij zal immers met de vinger worden gewezen als de toestand ontspoorde.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat het veel makkelijker is om doorgaand en dwarsverkeer te scheiden als er een brug is. Men mag van de verdwijning van die brug nog voor de gemeenteraadsverkiezingen geen fetisj maken. Hij pleit ervoor de zaak grondig te bekijken.

De *minister* herhaalt dat de brug niet wordt afgebroken als er geen zekerheid is over de doorstroming.

De heer *Jan Penris* vindt dit antwoord bevredigend, maar hij heeft ook opgemerkt dat er een nieuw element is in verband met de tijdelijke bruggen op de Singel. Men vraagt blijkbaar om de bouwvergunning aan te passen om bepaalde tijdelijke elementen zoals vluchtheuveltjes en fietspaden te kunnen behouden.

Maar waarom kunnen de bouwvergunningen dan niet aangepast worden voor het behoud van de bruggen zelf?

De heer *Leo Van der Vliet* verduidelijkt dat kleine aanpassingen aan de weginfrastructuur binnen de rooilijnen niet vergunningsplichtig zijn, terwijl de afbraak van de bruggen in de lasten en voorwaarden van de bouwvergunning is opgelegd. Het gaat om twee verschillende dingen. De aanpassing van de bouwvergunning die de heer Penris noemde, is dus niet nodig.

De *minister* vervolgt dat de brug aan de Grote Steenweg als laatste zal worden afgebroken. Hij besluit dat de afbraak volgens de door de BAM geplande timing zal verlopen, maar hij wil wel voorkomen dat de verkeerssituatie in Antwerpen in het honderd loopt. Desnoods zal hij nieuwe bouwvergunningen aanvragen om een aantal bruggen te laten staan.

De heer *Yvan Verbakel* gaat vervolgens in op de inhoud van de terechtwijzende berichten. Dat de stedelijke ringweg noord mee in de opdracht wordt opgenomen, staat in terechtwijzend bericht 2. In terechtwijzend bericht 3 gaat hoofdzakelijk over ‘lane rental’, het huren van een rijvak wanneer de aannemer bepaalde onderhoudswerkzaamheden doet. Men wil dat de bieder optimaliseert door zelf voor het onderhoud in te staan. Verder kwam de inrichting van de tolpleinen erin, met de bekende technologie die thans door Tunnel Liefkenshoek wordt geëxploiteerd, maar ook ter voorbereiding van verwachte evoluties als Galileo of andere tolningsystemen. Laatste belangrijke element van terechtwijzend bericht 3 is de bekommernis van de bidders over de verkeersprognoses tot 2015 over de verschillende wegvakken, die pas zijn vrijgegeven op het moment dat men met het verslag van Faber Maunsell naar de raad van bestuur is gegaan.

De heer Verbakel benadrukt dat er geen uitbreidingen zijn anders dan dewelke in oktober 2005 zijn meege-deeld. De uitbreiding van de termijn met drie maanden is hoofdzakelijk door de bidders zelf gevraagd. De omvang van wat vertolkt is in terechtwijzend bericht 2, was volgens hen dermate groot dat bijkomende analyse nodig was. De beste en finale offerte kan slechts afgesloten worden als ook de richtlijnen van de GRUP en de MER bekend zijn.

De heer *Jan Peumans* wil weten of er nog meer terechtwijzende berichten te verwachten zijn. Of is 1.342.000.000 euro de eindsom?

Daarop bevestigt de heer *Verbakel* dat er wel degelijk nog terechtwijzende berichten mogelijk zijn. De BAM heeft immers afgesproken met de bidders dat er twee maanden voor de finale bieding geen contacten met hen zijn. Maar tot die dag kan de BAM nog terechtwijzende berichten sturen met gegevens onder andere uit GRUP of MER.

De heer *Desmyter* merkt hierbij op dat de vier resterende biddersgroepen enorm worstelen met de risico-verdeling. Zij stellen daar telkens honderden vragen over. De raad van bestuur beslist volgende week welke risico's naar de bouwgroepen en welke naar de BAM gaan. Dat is een heel complexe oefening. De consultants van de BAM moeten zelf te rade gaan bij buitenlandse voorbeelden. De waardering van de risico's zal deel uitmaken van het laatste terechtwijzend bericht.

Vervolgens noemt de heer *Verbakel* de groepen die nog in de running zijn. De eerste is de groep rond Bouygues; de tweede een groep rond Antwerpse Bouwwerken samen met Eiffage en Heijmans; de derde noemt zich LORO, rond Jan De Nul, Van Laere, Betonac en Koninklijke B.A.M.; de vierde is Noriant, die hoofdzakelijk geconcentreerd is rond BESIX, de groep Vinci en CFE. Alle vragen zo snel mogelijk verduidelijking over de beschrijving van de risico's, de allocatie, de verzekerbaarheid en de prijs.

De heer *Verbakel* gaat daarna in op de uitbreiding naar het Albertkanaal. Daar is het van belang om zo snel mogelijk het multimodale, zijnde de containers op binnenvaart, te krijgen. De hoogte van de bruggen en de vernauwingen vormen de bottleneck. Het is de bedoeling – en dat zit in de projecten van de BAM – om de bruggen vanaf Noorderlaan tot de Theunisbrug hoger (9,10 meter) te maken, waardoor de bestaande bevrachters drie hoog kunnen laden en de stuurcabine daar toch nog boven kan kijken. Daarbij kunnen – nog steeds de binnen de vandaag voorgelegde ramingen – ook de verbredingen van de vernauwingen nog opgenomen worden, evenals de nieuw aan te leggen kades onder de bruggen.

De heer *Jan Penris* merkt op dat hij een groot voorstander is van modal split. Hij kan leven met het project als dusdanig. Het zal echter alternatieve verkeersstromen van en naar Merksem met zich meebrengen. Bovendien gebruikt het openbaar vervoer de brug die zou worden afgebroken als hoofdader. Er zullen dus alternatieven moeten worden gezocht, die onvermijdelijk zullen wegen op het comfort van de reizigers. De spreker vraagt of dit onderzocht is.

De heer *Leo Van der Vliet* antwoordt dat een en ander onderzocht wordt. Voor de ontsluiting voor het openbaar vervoer bestaan er twee mogelijkheden: een OV-brug of een ontsluiting via de Noorderlaan. Dit wordt besproken binnen de projectwerkgroep. Het moet ook in het project-MER voor de tramlijn Ekeren-N2 aan bod komen.

De heer *Yvan Verbakel* merkt op dat de Noorderlaan en de Theunisbrug nu reeds bestemd worden voor openbaar vervoer.

De heer *Fernand Desmyter* gaat vervolgens in op de vraag naar het multimodaal karakter van het masterplan. Hij herinnert eraan dat het opstellen van het masterplan Antwerpen in het begin van de jaren negentig plaatsvond op het ogenblik dat ook het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd opgesteld. De visie in dit mobiliteitsplan is coherent met de visie van het masterplan. In de verkeersprognoses wordt uitgegaan van de groeicijfers die daar worden aangegeven voor de verschillende modi.

De spoorinvesteringen in en rond Antwerpen zullen hier volgens de spreker mee in betrokken worden. Bij het verkeer van en naar de haven wordt rekening gehouden met het aandeel spoor en binnenvaart dat vooropgesteld is door het havenbedrijf in overeenstemming met het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De heer *Desmyter* stelt voor om de gegevens in verband met de bedragen die zullen worden besteed aan communicatie in 2006, schriftelijk ter beschikking te stellen aan het commissiesecretariaat.

Er was inderdaad een audit beloofd over de activiteiten van de TV SAM. Deze audit was reeds eind vorig jaar klaar. Op vraag van de raad van bestuur heeft het auditbureau echter een bijkomende studie verricht over het onderdeel communicatie. Het is de bedoeling om het volledige rapport voor te leggen aan de raad van bestuur van april 2006.

De heer *Jan Peumans* vraagt of de volledige rapporten van de audits zullen ter beschikking gesteld worden van het parlement.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat de raad van bestuur eerst zelf kennis wil nemen van deze rapporten. Er zal dan worden nagegaan wat er aan het parlement zal worden voorgelegd. De BAM heeft geen enkel probleem met transparantie, maar wil een en ander zelf eerst van dichtbij bekijken. Bepaalde informatie zou in handen kunnen vallen van de groe-

pen die meedingen in het kader van de onderhandelingsprocedure. Deze groepen mogen geen munitie krijgen om de zwakke punten van de BAM te vinden. De onderhandelingsprocedure heeft voor de deelnemende groepen betrekking op het contract van de eeuw.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat een minister hem naar aanleiding van een schriftelijke vraag heeft geantwoord dat alle stukken van de BAM openbaar zijn. Hij heeft bovendien reeds driemaal moeten vragen om de verslagen van de raad van bestuur van de BAM in het parlement te kunnen inzien. Het irriteert hetzelfde parlementslid dat hij in het kader van zijn controlebevoegdheid niet alle stukken kan inzien.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat niet alle informatie die aan bod komt tijdens een vergadering van de raad van bestuur van de BAM publiek mag zijn. Bepaalde persoonlijke en vertrouwelijke informatie zou misbruikt kunnen worden.

De heer *Jan Peumans* is het daar niet mee eens. Hij merkt op dat hij in het kader van de openbaarheid alle stukken in elk geval mag inzien bij het Rekenhof. Waarom kunnen ze dan niet gewoon in het parlement ter beschikking worden gesteld?

De heer *Ivan Costermans* gaat in op de kostprijs van de dekking van het renterisico. In dit kader werden een aantal mogelijke instrumenten afgewogen. Er kon een beroep gedaan worden op optiestructuren, waarbij er aanzienlijke premies zouden betaald worden. Uiteindelijk werd gekozen voor een 'forward interest rate swap'. Een mogelijke toekomstige hausse van de rente wordt ingedekt. Hiervoor hoeft er geen upfront-premie te worden betaald. De kostprijs is beperkt tot ongeveer een half basispunt. De kostprijs is marktconform.

Vervolgens gaat de heer *Costermans* in op de vraag waarom er wordt gezorgd voor een dekking van 2 miljard euro, terwijl er maar 1,5 miljard euro nodig is. Het totaal van de passiva op de balans bedraagt ongeveer 3,3 miljard euro, waarvan 700 miljoen euro in de vorm van eigen vermogen. Ongeveer 300 miljoen wordt gefinancierd door de bouwgroepen. Er blijft dan nog ongeveer 2 miljard euro over. Voor een bedrag van 500 miljoen euro rekent de BAM op de Europese Investeringsbank (EIB). De Europese Investeringsbank heeft 700 miljoen euro toegezegd op tranche A. Het is echter niet de bedoeling om dit volledige bedrag aan te spreken. De BAM streeft

naar een vijftig-vijftigverdeling tussen de EIB en de commerciële bankiers.

De heer *Yvan Verbakel* gaat in op de vraag over de tolheffing. De tol die op bestaande infrastructuur wordt geheven, moet volgens de spreker in verhouding staan tot het geheel. De aanwending ervan wordt momenteel onderzocht. Er zal overleg gepleegd worden met de EU. De hoogte van de tol houdt verband met de aanstuurbaarheid van het verkeer. Bij een zeer lage tol zal er veel bijkomend verkeer worden aangetrokken, zodat het congestiewerend effect verloren gaat.

De heer *Rudi Daems* vraagt of de BAM nog een standpunt van Europa verwacht over de aanwending van de tolgelden voor de Kennedytunnel.

De heer *Verbakel* antwoordt dat er een standpunt van de EU wordt verwacht over de aanwending van tol voor het geheel van het masterplan.

De heer *Jan Peumans* dacht dat er hierover reeds duidelijkheid bestond. Hij vraagt of het nu zeker is dat de tolgelden mogen aangewend worden voor de totaliteit van de masterprojecten. Vanuit de Vlaamse Regering komen er hierover tegenstrijdige berichten.

De heer *Fernand Desmyter* wijst erop dat de laatste teksten voor de tolrichtlijn veel hoopgevender zijn dan de teksten die enkele jaren geleden circuleerden. De mogelijkheid om de tolgelden voor de Oosterweelverbinding ook voor andere projecten aan te wenden, zijn groter dan gedacht.

De BAM heeft een intern juridisch advies laten opstellen over de tolrichtlijn. Dit advies is hoopgevend. Maar er is nog geen volledige zekerheid. Het dossier zal bij de Commissie moeten worden ingediend, die dan zal reageren. De heer *Desmyter* herinnert eraan dat de inkomsten voor het masterplan niet alleen komen van de Oosterweelverbinding maar ook van de Liefkenshoektunnel. Bovendien is in de financiële structuur tot nu toe voorzien dat de andere projecten van het masterplan zullen gefinancierd worden via het begrotingsfonds, dat gevoed wordt door dividenden van de BAM. De BAM stort die dividenden door naar het Vlaamse Gewest, omdat dat nagenoeg de enige aandeelhouder van de BAM is. Die laatste inkomsten zijn dus onafhankelijk van de tolrichtlijn. Er moet nu enkel nagegaan worden dat met de tol op de Oosterweelverbinding zo veel mogelijk kan worden gefinancierd: niet alleen de Oosterweelverbin-

ding zelf maar alle projecten die binnen de daarmee verbonden verkeersinfrastructuur vallen, dus bijvoorbeeld ook de stedelijke ringweg. De heer Desmyter engageert zich om dit juridisch advies aan deze commissie te bezorgen.

De heer *Rudi Daems* vraagt of het voor Europa juridisch kan dat een tolheffing voor de Kennedytunnel op een gelijke hoogte wordt gebracht als die voor de Oosterweelverbinding. Een lager bedrag zou immers tot ongewenste trafieken leiden.

De heer *Desmyter* vermoedt dat de nieuwe tolrichtlijn het mogelijk maakt om ook op de bestaande tunnels tol te heffen. De heer *Daems* refereert aan het alternatief van de stRaten-generaal om het vrachtwagenverkeer ook via de Kennedytunnel te laten verlopen. Maar uit de BAM-lezing van de EU-richtlijn blijkt wel dat, als men tol zou vragen voor de vrachtwagens, dat ook moet doen voor de personenwagens: er moet door de verschillende weggebruikers een kostprijs betaald worden a rato van hun gebruik. Bij de start van het masterplan is er bovendien altijd uitdrukkelijk gesteld dat de Kennedytunnel vrij zou zijn van tol. Daarop zou men dan ook moeten terugkomen en daarover zou dan opnieuw een maatschappelijk debat moeten worden gevoerd.

Volgens de heer *Jan Peumans* gaat het hier om een voortschrijdend inzicht. De vraag van de stRaten-generaal vindt de spreker op zich niet zo onverstandig. Zij beweren trouwens dat ze wel een punt hebben op basis van de EU-verordeningen. Ook daarover moet de BAM juridisch advies vragen.

De heer *Desmyter* wijst er op dat de BAM nu geconfronteerd is met de aanbevelingen van de project-MER en daar op een onderbouwde manier op moet reageren. Men is nu bezig om de verschillende elementen samen te brengen.

De heer *Leo Van der Vliet* wijst er op dat, als er tol wordt geheven, dat ook tolinfrastructuur aan de Kennedytunnel veronderstelt. Dat is technisch niet zo evident.

De heer *Desmyter* meldt vervolgens dat er nog onderhandeld wordt over de definitieve financiële structuur. Over de financiële structurering van de niet-Oosterweelverbindingprojecten heeft de BAM een voorstel uitgewerkt dat ook aan de verschillende partners is overgemaakt, onder andere aan De Lijn,

het Antwerps Havenbedrijf en nv De Scheepvaart. Hun reacties worden nog ingewacht.

9. Afspraken

De heer *Desmyter* herhaalt dat op alle vragen die niet beantwoord werden, later een antwoord zal verstrekt worden.

De heer *Jan Peumans* wil ook graag nog de reactie van de BAM kennen op alle gemaakte opmerkingen in het rapport van het Rekenhof. Hoe zal de BAM met de conclusies en de aanbevelingen omgaan?

Hij zal samen met zijn medeverslaggever, de heer *Jan Penris*, nagaan of alle vragen die door de commissieleden gesteld zijn, beantwoord zijn.

De heer *Jan Penris* verduidelijkt dat een aantal van die vragen door de BAM kunnen beantwoord worden maar dat er ook een paar politieke vragen zijn, die specifiek aan de minister worden gesteld.

De *voorzitter* concludeert dat al die vragen (zowel politieke als andere) uiterlijk op 29 maart beantwoord moeten zijn. Deze bijkomende informatie wordt als bijlage gevoegd bij dit verslag.

De volgende tussentijdse rapportering vindt eind juni 2006 plaats.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PENRIS
Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN

BIJLAGEN

BIJLAGE 1:

Bijkomende schriftelijke antwoorden op vragen die niet ter zitting zijn beantwoord

BIJKOMENDE SCHRIFTELIJKE ANTWOORDEN OP VRAGEN DIE NIET TER ZITTING ZIJN BEANTWOORD**1. Vragen omtrent het verslag van het Rekenhof***Vraag 1:*

Het Rekenhof legde er duidelijk de nadruk op dat de commissie niet over alle informatie beschikt. Het lid vraagt wie zal rapporteren over de werken die ten laste van het Vlaamse Gewest zijn. Over welke projecten gaat het concreet?

Antwoord:

In de regeringsbeslissing van juli 2005 werden de bedragen voor de verschillende projecten geplafonneerd. Zoals in de commissie door de voorzitter van de nv BAM aangegeven, is dit gebeurd om de verschillende bij het masterplan betrokken administraties en agentschappen, te responsabiliseren voor de bijkomende vragen die er worden gesteld. De extra uitgaven die voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis worden voorzien, zijn goeddeels aan dergelijke extra vragen te wijten.

Wat de projecten uit het masterplan betreft waarvan het plafond wordt overschreden, zal er gerapporteerd via de verschillende voortgangsrapportages. Voor wat de overige investeringsprojecten in de Antwerpse regio betreft, verwijst de minister naar de verschillende investeringsprogramma's zoals deze aan de commissie zullen worden meegedeeld.

Vraag 2:

Het lid informeert vervolgens hoe ver de minister staat met de voorbereiding van de decretale machtiging die volgens het Rekenhof noodzakelijk is. Wanneer mag men dat verwachten of moet het parlement, bij gebrek aan ministerieel initiatief, handelend optreden?

Antwoord:

Wat het eerste deel van de vraag betreft, wil de minister eerst en vooral aangeven dat we hier spreken over een nv naar publiek recht. ESR-matig staat BAM buiten de consolidatiekring met de overheid. Zij wordt door Eurostat onder de niet-financiële instellingen gerekend. Het is juist door het doorbreken van de link met de overheid dat een investering als de Oosterweel kan gerealiseerd worden. Om na te gaan of een eenheid al dan niet tot de sector overheid behoort, moeten er drie vragen beantwoord worden:

- 1) Gaat het om een institutionele eenheid?
- 2) Gaat het bij de institutionele eenheid om een particuliere producent (en dus niet onder toezicht van de overheid) of om een overheidsproducent?
- 3) Is de institutionele eenheid in handen van de overheid marktproducent of niet marktproducent?

Een eenheid wordt volgens ESR als institutionele eenheid beschouwd wanneer zij bij de uitoefening van haar hoofdfunctie zelfstandig kan beslissen en wanneer zij over een volledige boekhouding beschikt.

Een overheidsproducent is een producent die onder toezicht staat van de overheid. Zeggenschap is hierbij relevant. Zeggenschap wordt gedefinieerd als de mogelijkheid het algemene beleid of het programma van een institutionele eenheid te bepalen door zo nodig hiervoor geschikte directieleden of managers te benoemen. Het bezit van meer dan de helft van de aandelen van een vennootschap is een toereikende, doch niet noodzakelijke voorwaarde voor zeggenschap.

Wat het derde criterium betreft, hangt het onderscheid tussen markt- en niet-marktproducenten af van het feit of er economisch significante prijzen in rekening worden gebracht. In het ESR 95 wordt vaak het 50%-criterium gehanteerd. Dit criterium gaat na of er meer of minder dan 50% van de productiekosten uit de verkoop worden gedekt.

Op basis van die criteria wordt BAM buiten de consolidatiekring gehouden. Echter kan Eurostat op elk moment beslissen om BAM te herclassifiëren naar de sector overheid als niet meer wordt tegemoetgekomen aan die criteria. Bijgevolg kan het zeker niet de bedoeling zijn om met een begrotingsmachtiging in de strikte zin te werken omdat op die manier BAM met grote zekerheid zou worden geconsolideerd en bijgevolg het hele masterplan in het water dreigt te vallen.

Wat het Rekenhof hier met machtiging bedoelt, lijkt de minister eerder het akkoord van het Vlaams Parlement aangaande de overeenkomst met BAM om tot 2010 een kapitaalsinbreng te doen in BAM en vanaf 2011 een jaarlijkse beheersvergoeding te betalen aan BAM. Aangezien die overeenkomst nog in opmaak is, kan op dit moment nog niet in een machtiging voorzien worden. De minister stelt dan ook voor om na goedkeuring van de overeenkomst door de Vlaamse Regering, deze overeenkomst ook voor te leggen aan het Parlement.

2. Vragen van parlementsleden

2.1. Vragen gesteld door de heer Rudi Daems

Vraag 1:

In oktober 2005 zei het Rekenhof al dat de fundering voor de budgettaire spreiding van de meerjareninvestering ofwel moest worden opgenomen in de begroting 2005 ofwel geregeld moest worden bij decretale machtiging. Het lid wil weten hoever het daarmee staat. Klopt zijn vermoeden dat een en ander wordt opgenomen in de kaderovereenkomst tussen de BAM en Vlaamse Gewest? Wanneer komt de kaderovereenkomst er concreet?

Zit de financiële structuur voor de schaduwtoel ook in die beheersovereenkomst?

Antwoord:

Het overleg met betrekking tot de kaderovereenkomst is lopende en moet medio 2006 tot een akkoord leiden.

Vraag 2:

Daarop gaat hetzelfde lid in op het tracé van de Oosterweelverbinding gerelateerd aan de discussie over tol en de Kennedytunnel. De zogeheten Lange Wapper zal op vlak van ruimte en mobiliteit een grote impact hebben. De stRaten-generaal bracht een redelijk noordelijk tracévoorstel in, dat gedeeltelijk door de haven gaat en gepaard gaat met een tolheffing in beide tunnels. Vrachtverkeer in de Kennedytunnel blijft in dat voorstel mogelijk, wat tot gevolg heeft dat na het sluiten van de Kleine Ring de verkeersstromen meer gespreid worden en de verkeersdrukke ter hoogte van Merksem en Ekeren afneemt. Op die manier zou volgens de stRaten-generaal het aantal afgelegde vrachtkilometers met 25 procent dalen. Klopt dat?

Antwoord:

Het voorgestelde alternatief (stRaten-generaal) zal, onder dezelfde randvoorwaarden van het GRUP-tracé (vrachtverbod in Kennedytunnel en tol op de Oosterweeltunnel cfr. plan-MER) aanleiding geven tot meer gereden vrachtkilometers, zoals ook in het plan-MER masterplan is aangegeven. Het effect bij gewijzigde randvoorwaarden (geen vrachtverbod en even hoge tol in Kennedytunnel) maakt voorwerp uit van het onderzoek dat momenteel door TV SAM in opdracht van BAM wordt uitgevoerd naar aanleiding van de richtlijnen van de cel-MER in de project-MER procedure 'Oosterweelverbinding'. Zodra de resultaten van dit onderzoek bekend zijn, overweegt BAM om deze aan de bevoegde ministers mee te delen in een tussentijds rapport.

Vraag 3:

Tijdens de bespreking van de vorige rapportages repliceerden de vertegenwoordigers van de BAM dat dit het dossier zou vertragen en dat Europa bovendien de variant met tolheffing in de Kennedytunnel niet zou aanvaarden omdat die verbinding al veertig jaar gratis is. Maar sommigen spreken dit tegen. Europa zou integendeel aanmoedigen om tolheffing in te voeren op bestaande snelweginfrastructuur. Wie heeft gelijk?

Antwoord:

Noch de richtlijn 1999/62/EG van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (voortaan aangeduid als 'de oude tolrichtlijn'), noch de nieuwe ontwerp-tolrichtlijn verbiedt de tolheffing aan de Kennedytunnel. De lidstaten hebben de keuzevrijheid om al dan niet tolgeden op te leggen. Wanneer de lidstaten evenwel beslissen voertuigen op wegen tolplichtig te maken, die onderworpen zijn aan de nieuwe ontwerp-tolrichtlijn (vrachtwagens > 3,5T) of de oude tolrichtlijn (>12T), dienen de lidstaten de bepalingen van deze richtlijnen in acht te nemen.

Overeenkomstig artikel 7, lid 9, van de nieuwe ontwerp-tolrichtlijn zijn de toltarieven uitsluitend gebaseerd op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten en moeten de gewogen gemiddelde toltarieven gerelateerd zijn aan de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet.

Tot de aanlegkosten kunnen evenwel in beginsel niet de volgende kosten worden gerekend : kosten in verband met de aanleg, in voorkomend geval, de financieringskosten van infrastructuur en infrastructuurverbeteringen die meer dan 30 jaar zijn voltooid voor de inwerkingtreding van de nieuwe tolrichtlijn (artikel 2abis). Slechts zeer uitzonderlijk zouden alsnog aanlegkosten van meer dan 30 jaar geleden in rekening kunnen worden gebracht, met

name: indien een tolsysteem is ingesteld dat voorziet in het terugbetalen van deze kosten door middel van een overeenkomst met een exploitant van een tolsysteem of andere rechtshandelingen van gelijke werking die in werking treden 24 maanden voor de inwerkingtreding van de nieuwe tolrichtlijn, of indien aangetoond kan worden dat de aanleg van de betrokken infrastructuur slechts gerechtvaardigd was als de geplande levensduur meer dan 30 jaar bedroeg.

Het aandeel van de aanlegkosten dat in aanmerking wordt genomen, mag in geen geval groter zijn dan het gedeelte van de huidige geplande levensduur van de infrastructuurcomponenten dat nog moet ingaan 24 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn of op de datum waarop de nieuwe tolregelingen worden ingevoerd indien deze datum later valt.

Ook deze bijkomende mogelijkheden lijken derhalve (hetgeen echter in het licht van de concrete cijfers is na te gaan) slechts toe te staan dat een zeer beperkt aandeel van de aanlegkosten van de Kennedytunnel in aanmerking wordt genomen voor de berekening van de tol op de Kennedytunnel.

De Kennedytunnel werd immers voor het eerst in gebruik genomen in mei 1969. Behoudens voor infrastructuurverbeteringen die minder dan dertig jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe tolrichtlijn aan de Kennedytunnel werden verricht, kunnen de aanlegkosten van de Kennedytunnel derhalve niet worden opgenomen in de berekeningsgrondslag van de toltarieven voor de Kennedytunnel. De toltarieven voor de Kennedytunnel zullen – aldus valt aan te nemen maar dit is nader te berekenen – bijgevolg allicht aanzienlijk lager zijn dan de maximale toltarieven voor de Oosterweelverbinding, waar de aanlegkosten wel in rekening zullen kunnen worden gebracht.

Vraag 4:

Zullen in het licht daarvan het tracé van de stRaten-generaal en de andere varianten grondig onderzocht worden?

Antwoord:

Overeenkomstig de bijzondere richtlijnen van de cel-MER dient het tracé ‘stRaten-generaal’ naast een aantal andere belangrijke uitvoeringsalternatieven in de project-MER als volwaardig alternatief onderzocht te worden voor zover dit zowel technisch als naar veiligheid een haalbaar alternatief vormen.

Het onderzoek in de project-MER van het alternatief van de stRaten-generaal zal derhalve een screening omvatten op de technische haalbaarheid en de veiligheid van dit alternatief waarbij onder meer aandacht zal besteed worden aan:

- de technische haalbaarheid van de verknoping ter hoogte van de verkeerswisselaar A12/E19;
- de zuidelijke ontsluiting van de haven;
- de inplanting van de tolinfrastructuur;
- de externe veiligheid.

Ook het impact van het tracé ‘stRaten-generaal’ op onder meer het natuureservaat Oude Landen zal deel dienen uit te maken van het onderzoek.

Daarnaast zal nagegaan worden in hoeverre het alternatief stRaten-generaal tegemoet komt aan de doelstellingen en randvoorwaarden van het masterplan Antwerpen, te weten:

- garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven;
- verbeteren van leefbaarheid in centra en langs grote assen;
- verminderen van congestie, in het bijzonder het ontlasten van de zuidelijke ring R1 en steeds zorgen voor een goede vrachtwagenverbinding voor doorgaand verkeer, ook bij calamiteiten;
- verbeteren van de verkeersveiligheid.

Wat de ‘mate van grondigheid’ van het onderzoek van het voorgestelde alternatief betreft, zal de MER-deskundige zich houden aan de vereisten van de Europese en Vlaamse MER-reglementering, hetgeen inhoudt dat het onderzoek binnen deze grenzen ernstig zal gebeuren.

Vraag 5:

Is het niet aangewezen dat ook het internationaal verkeer op de Noord-Zuidas aan tolheffing wordt onderworpen? In de richtlijnen van de Vlaamse overheid over de project-MER voor de Oosterweelverbinding staat heel duidelijk dat een aantal alternatieve – meestal noordelijker – varianten grondig moeten onderzocht worden op hun milieueffecten en haalbaarheid. Hoe gaan de BAM en de minister daarmee om?

Antwoord:

Gelet op de huidige randvoorwaarden bij het in de plan-MER-masterplan onderzochte en door de Vlaamse Regering gekozen ‘Verbeterd Midden-tracé’, zal de facto tol worden geheven op het (internationaal) vrachtwagentransport op de noord-zuid-as dat de Schelde te Antwerpen kruist, aangezien er wordt uitgegaan van een vrachtverbod op de Kennedytunnel zodat de enige overblijvende alternatieven op de Antwerpse Ring de Oosterweeltoltunnel en de Liefkenshoekoltunnel zullen zijn. Vermits er echter geen tol is op de ganse ring te Antwerpen, zal het verkeer dat bijvoorbeeld de as Rotterdam-Antwerpen-Brussel neemt niet tolplichtig zijn

Vraag 6:

Wat is de relatie met de lopende procedures inzake ruimtelijk uitvoeringsplan en MER? Wat als die laatste nog worden gewijzigd?

Antwoord:

Indien op basis van de resultaten van de project-MER Oosterweelverbinding een ander tracé gekozen wordt dan datgene dat als basis heeft gediend voor het GRUP Oosterweelverbinding, dan zal dit laatste (partieel) aangepast dienen te worden. De definitieve vaststelling van het GRUP kan immers niet uitgesteld worden tot na de goedkeuring van de project-MER Oosterweelverbinding gelet op de vervaltermijn voor goedkeuring van het GRUP, voorzien in

artikel 42, §7, van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Wachten op de uitkomst van de project-MER impliceert sowieso het heropstarten van de GRUP-procedure.

Vraag 7:

Is er een milieuvergunning nodig voor de opslag van grond uit de uitgegraven bodem?

Antwoord:

De regeling met betrekking tot het gebruik van uitgegraven bodem is opgenomen in hoofdstuk X van het Vlarebo d.d. 5 maart 1996. Voor het gebruik van uitgegraven bodem als bodem moet in beginsel een technisch verslag en een bodembeheerrapport worden opgemaakt als de uitgegraven bodem afkomstig is van een verdachte grond of als de totale uitgraving op een niet-verdachte grond meer dan 250 m³ bedraagt. Een bodembeheerrapport kan onder meer afgeleverd worden door een 'Tussentijdse Opslagplaats' (TOP), zijnde een inrichting voor een in de tijd beperkte opslag van uitgegraven bodem met het oog op de definitieve bestemming al dan niet na fysische scheiding of reiniging. Een dergelijke TOP is ingedeeld in Vlarem-rubriek 61 en als dusdanig onderworpen aan een milieuvergunningsplicht. De uitgegraven bodem die in het kader van het Oosterweelproject binnen de werfzone zal gestapeld worden, is niet vergunningsplichtig als TOP.

Er kan in dit verband ook verwezen worden naar de opmerkingen bij Vlarem-rubriek 60 welke opvullen met bodem van groeven, putten, waterplassen en vijvers vergunningsplichtig maakt. Het grondverzet en het gebruik van uitgegraven bodem of bagger- en ruimingsspecie in het kader van functionele ophogingen en aanvullingen, boven het maaiveld, voor het bouwrijp maken van terreinen of voor de realisatie van een grond- of bouwwerk, valt niet onder deze rubriek.

Er is BAM met andere woorden geen milieuvergunningsplicht bekend voor de opslag van uitgegraven bodem binnen de werkzone.

2.2. Vragen gesteld door de heer Jan Penris

Vraag 1:

Hoe wil de BAM, die toch naar eigen zeggen een breed maatschappelijk draagvlak nastreeft, met de concrete bezwaren tegen de bouw van de Lange Wapperbrug (bijvoorbeeld verzet rond het Noordkasteel) rekening houden?

Antwoord:

Op de behandeling van de bezwaren die in het kader van het openbaar onderzoek in de GRUP procedure zijn geuit, heeft BAM geen enkele impact. Het is aan de Vlaamse Regering om op basis van onder meer de geformuleerde bezwaren en het Vlacoro advies, het GRUP eventueel op een aantal punten te wijzigen overeenkomstig artikel 42, §6, tweede lid, van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

Wat de opmerkingen betreft die zijn geuit in het kader van de project-MER Oosterweel-

verbinding, zal BAM als initiatiefnemer van deze project-MER zich schikken naar de richtlijnen van de cel-MER en de hierin naar voor gebrachte uitvoeringsalternatieven laten onderzoeken door het aangestelde team van MER-deskundigen. De resultaten van deze project-MER studie, die eind dit jaar verwacht worden, zullen BAM toelaten bij het indienen van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning rekening te houden met de in de MER geformuleerde aanbevelingen.

Vraag 2:

De Theunisbrug wil men voorbehouden voor het openbaar vervoer, de fiets en het lokaal verkeer. Maar hoe gaat men de lokaliteit van dat verkeer controleren?

Antwoord:

De Theunisbrug wordt ontworpen met de normen eigen aan wegen voor lokaal verkeer.

Vraag 3:

Wanneer wordt de financiële haalbaarheid getoetst aan de gevalideerde trafiekprognoses?

Antwoord:

De verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses is momenteel lopende. De BAM zal hierover rapporteren bij de volgende voortgangsrapportering.

2.3. Vragen gesteld door de heer Jan Peumans

Vraag 1:

Op pagina 4 van het rapport van de BAM wordt gesproken over de beïnvloeding van de modal shift. Welke cijfers worden hier vooropgesteld. Hoe moet die modal shift er gaan uitzien?

Antwoord:

De modal split voor het basisjaar (2002) is een bestaand gegeven (geobserveerde matrices). Bij de berekening voor de toekomst (2015) is rekening gehouden met Mobiliteitsplan Stadsgewest Antwerpen en met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Naar ontwikkeling tewerkstelling is gerekend met het optimistisch scenario.

Naar ruimtelijke ontwikkeling is gerekend met het ‘gefragmenteerd scenario’ dit is een vertraagd Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (de trendbreuk zoals voorzien in het RSV wordt pas vanaf 2007 voorzien en niet vanaf 1997).

Voor de berekening van de modal split is rekening gehouden met de trendbreuk in 2003, die het gevolg is van de extra inspanningen in het promotie- en tarievenbeleid van De Lijn. Hiervoor werden nieuwe reizigerstellingen uitgevoerd.

Vraag 2:

Op dezelfde bladzijde van het rapport van de BAM wordt verwezen naar spoorinvesteringen. Maar welke bedoelt men en wat is de planning?

Antwoord:

De spoorinvesteringen in en rond Antwerpen waarvan sprake, hebben o.a. te maken met de Liefkenshoekspoortunnel (realisatie: 2011), de tweede spoortoegang naar de haven (realisatie: 2015).

Vraag 3:

Op pagina 5 van hetzelfde rapport gaat het over het Albertkanaal. Er wordt een visie ontwikkeld rond containervervoer. Een en ander is gekoppeld aan het zogenaamde MOTO-model, dat aan bod komt op pagina's 12 en 13 van het rapport van BAM. Wat is de visie rond containervervoer in relatie tot de verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen? Het containervervoer zou worden versterkt, mede in het kader van het Deurganckdok. Hoe verhoudt dit verhaal zich tot de vraag van de Antwerpse reders, in het kader van de Antwerp Modal Solutions, om meer te doen via de binnenvaart? Om een en ander rendabel te organiseren via de binnenvaart zouden er vier containers op elkaar moeten worden geladen. De bruggen over het Albertkanaal hangen daarvoor echter te laag.

Antwoord:

BAM hanteert de rendabiliteitsgegevens aangereikt door de Havenautoriteiten en door de nv De Scheepvaart

Vraag 4:

Het Rekenhof geeft een tabel met de stand van zaken van de projecten. De heer Peumans vraagt de cijfers op van de kostenramingen van de verschillende projecten vanaf de eerste beslissing van de Vlaamse Regering in het jaar 2000. Zo kan een en ander opgevolgd worden. Op pagina 27 van het verslag van de BAM wordt verwezen naar de situatie in juli 2005. De vraag rijst of al de cijfers actueel zijn: gaat het in sommige gevallen niet om cijfers van 2000?

Antwoord:

mio EUR

	Investerings- raming 15/12/2000	Investerings- raming 17/12/2004	Investerings- raming 22/07/2005
Oosterweelverbinding 'Tuivariant'	595,0	999,0	1.342,0
L.O. - Tunnel en knooppunt - R.O.	595,0	999,0	999,0
Bijkomende investeringskosten			114,0
Flankerende maatregelen			25,0
Mitigerende maatregelen			63,0
Bijkomende investering 'Tuivariant'			52,0
Bijkomende investering LO zuid			15,0
Bijkomende kosten voor OW verbinding tot R1 Merksem			74,0
Verloren investeringen Merksem viaduct			
Minder Hinder maatregelen			
Singel	104,1	346,5	377,3
10% onvoorziene capex			37,7
2 % Indexatie Singel, basis 2005=100			55,6
Totaal wegeninfrastructuur	699,1	1.345,5	1.812,6
Sluizen	104,1	126,0	125,1
Albertkanaal	86,8	180,0	180,0
10% onvoorziene capex			30,5
2% Indexatie Waterinfrastructuur, basis 2005=100			30,2
Totaal waterinfrastructuur	190,9	306,0	365,8
Openbaar vervoer		394,3	406,6
Tramstellen	488,3	68,4	86,8
Leien Fase II		71,4	64,0
Zachte weggebruikers	37,2	37,2	37,2
10% onvoorziene capex			57,4
2 % Indexatie andere infrastructuur, basis 2005=100			79,7
Totaal infrastructuur Masterplan	1.415,5	2.222,8	2.910,1
Geraamde intercallaire intresten			182,2
Studies & projectopvolging			124,9
Onteigeningen en nutsleidingen	34,7	100,0	100,0
Bijkomende investeringen Burchtse Weel			14,0
Andere			86,0
Gronden OW			180,0
Totale investeringen Masterplan	1.450,2	2.322,8	3.497,2
min gronden OW			180,0
Overblijvend Totaal Masterplaninvestering	1.450,2	2.322,8	3.317,2

Vraag 5:

Op bladzijde 9 wordt verwezen naar de prestaties van de TV SAM. De heer Peumans vraagt een gedetailleerde opsomming, gekoppeld aan alle voorgaande uitgaven. Er werd al 90 miljoen euro uitgegeven aan studiekosten. De heer Peumans vraagt of de kosten het maximaal vooropgestelde

bedrag niet zullen overschrijden. Dreigen deze kosten niet de pan te zullen uitswingen? De spreker vraagt de vordering van de prestaties van de TV SAM voor wat betreft elk van de onderdelen.

Zie bijlage 5, pagina 75.

Vraag 6:

Op pagina 10 van hetzelfde rapport wordt verwezen naar het budget voor communicatie voor 2006. Het gaat in het totaal om 3.124.000 euro. De heer Peumans vraagt hiervan een gedetailleerd overzicht.

Antwoord:

2006 wordt een jaar waar de communicatiedruk hoger zal liggen dan in 2005. De nadruk komt immers te liggen op draagvlakcommunicatie voor één van de grootste infrastructuurwerken rond mobiliteit in Vlaanderen, en dat terwijl hindercommunicatie gewoon doorloopt (herinrichting Singel, mogelijke afbraak IJzeren brug).

Het communicatiebudget 2006 van 3.124.231,- euro ligt 13,7% hoger dan wat werd gebudgetteerd in 2005; een stijging met 5% ten opzichte van het actueel gespendeerde in 2005 (2.990.000,- euro). We splitsen het budget op in:

1. Kosten voor overkoepelende tools

Media aanbestedingen voor 1.440.711,- euro

De RvB van oktober 2005 opteerde voor extra aandacht voor de Oosterweelverbinding, tramprojecten en Noorderleien. Het budget wordt gespreid over de verschillende media om toe te laten van zowel nationale, regionale en lokale doelgroepen te bereiken. Dit is een budgetverhoging van 102.694,- euro ten opzichte van het totale mediabudget 2005.

Adviesverlening communicatie 870.650,- euro

De minimale stijging van 0,4% is te wijten aan de niet-gebudgetteerde indexering voorzien in de aanbesteding (basisprijzen 2001).

Reclamebureau 180.000,- euro

Ten opzichte van het actueel gespendeerde bedrag van 195.300,- in 2005 is dit een verlaging van 8%.

Websites 156.000,- euro

Budget werd verlaagd door onder andere bandbreedte tijdelijk aan te passen. Nu wordt 12.500 euro per maand voorzien.

Werfcommunicatie 105.420,- euro

Een pool van werfcommunicatoren die proactief kunnen ingezet worden om zowel in- als output te leveren is een essentiële tool. Er werd een budget van 75.420,- euro voorzien voor

personeelskosten en 30.000,- euro voor huisvesting en uitrusting.

2. Project-gerelateerde kosten

Oosterweelverbinding 122.000,- euro

Er kondigen zich belangrijke scharnierzakken aan rond Linker- en Rechteroever, de Kwaliteitskamer enzovoort, die vragen om intensieve draagvlakcommunicatie .

Openbaar vervoer projecten 102.750,- euro

Projecten Morsel – Boechout, Deurne – Wijnegem en Ekeren zijn drie projecten waar intensieve communicatiecampagnes zich aankondigen.

Noorderleien 33.850,- euro

Gezien de problematiek van Leien fase I zal de realisatie van de Noorderleien een communicatieve uitdaging zijn, waarmee dit jaar gestart dient te worden. Het geheel zit ook verweven met de problematiek van de Singel bruggen en de mogelijke afbraak van de IJzeren Brug.

bruggen Albertkanaal 20.550,- euro

3. Corporate luik

Voor het corporate luik wordt in 37.300,- euro voorzien voor het jaarverslag en bedrijfspresentaties.

4. Tunnel Liefkenshoek

Ten slotte wordt er nog een budget van 55.000,- euro voorzien voor direct marketing acties voor Tunnel Liefkenshoek.

Vraag 7:

Op pagina 17 en 18 van het rapport van de BAM wordt verwezen naar de residuele risico's. De heer Peumans merkt op dat Deloitte & Touche er in dit verband op gewezen heeft dat een aantal bestuurshandelingen in het kader van dit project, uitgevoerd worden door het Vlaamse Gewest en niet door de nv BAM, bijvoorbeeld in het kader van het MER en het GRUP. De vraag is hoe de Vlaamse overheid hiermee omgaat. Hoe zullen een aantal beheersmaatregelen op juridisch vlak worden getoetst? Hoe zal het Vlaamse Gewest zich in dit verband indekken om problemen achteraf te vermijden? De spreker verwijst in dit verband naar de problemen met het Deurganckdok.

Antwoord:

De Vlaamse overheid volgt strikt de geldende regels en wettelijke verplichtingen in het kader van de verschillende te doorlopen procedures. Het is in deze overigens aangewezen om de relatie tussen GRUP en MER maar ook tussen project en plan-MER te verduidelijken.

Een GRUP is opgemaakt op basis van de conclusies en randvoorwaarden die voortvloeien uit de (conform verklaarde) plan-MER. De project-MER dient bijgevoegd te worden bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning om zo rekening te houden met de in de project-MER geformuleerde aanbevelingen. Het is essentieel dat deze relatie duidelijk gelegd wordt: plan-MER speelt zich af op het niveau van GRUP, project-MER op het niveau van de uiteindelijke bouwvergunning.

Een tweede belangrijk aspect is dat de onafhankelijke afwikkeling van beide MER-procedures voorgeschreven is in de Europese MER-richtlijn. De EU richtlijn laat met andere woorden toe dat de project-MER alternatieven opneemt die niet binnen plan-MER zijn onderzocht indien deze bij de kennisgeving alsnog worden ingebracht.

Voor wat het opstellen van het GRUP betreft, is het normaal dat de ruimtelijke uitvoeringsplannen op Gewestelijk niveau opgemaakt worden door de administratie Ruimtelijke Ordening. Hierbij worden alle geldende inspraakprocedures en adviesplichten zorgvuldig nageleefd.

Voor wat de MER procedures betreft, benadrukt de minister dat deze worden opgesteld in opdracht van de initiatiefnemer, zijnde de nv BAM. De overheid treedt in deze enkel op in haar rol als bewaker van de verschillende procedures via de Vlaamse MER-cel.

Vraag 8:

Er werd tijdens de vorige voortgangsrapportage reeds beloofd dat er spoedig uitsluitsel zou worden gegeven over de EU-tolrichtlijn. De heer Peumans wil weten wat de stand van zaken is. Minister Van Brempt heeft in dit verband aangegeven dat er niets aan de hand is. De permanente vertegenwoordiger van Vlaanderen bij de EU heeft in deze commissie in de loop van de maand januari 2006 gezegd dat er wel degelijk iets aan de hand is. Hoe zit het nu?

Antwoord:

De (ontwerp) EU-tolrichtlijn is het onderwerp van een doorlopend onderzoek door BAM, dat naast een juridische ook een financiële invalshoek kent. De voor BAM essentiële elementen in de nieuwe richtlijn zijn de uitbreiding van het toepassingsgebied, de kostengerelateerdheid, en de aanwending van de tolgelden. BAM houdt in haar plannen rekening met de vermelde bepalingen. Gekoppeld aan de juridische analyse voert BAM ook een financiële analyse. Met name inzake de bepaling rond kostengerelateerdheid dient via het financieel model te worden aangetoond dat de beoogde tarieven conform de richtlijn zijn. Deze analyse is momenteel lopende; we verwijzen naar ons antwoord op de vraag naar de verwerking van de gevalideerde verkeersprognoses in het financieel model. Na afloop van deze voorbereidende studie zal een kennisgeving aan de Europese Commissie voorgelegd worden.

Vraag 9:

Ook over de Kennedytunnel bestaat er volgens de heer Peumans nog heel wat onduidelijkheid.

Antwoord:

De regering besliste dat de Kennedytunnel een tolvrije Scheldeovergang zou blijven

Vraag 10:

De heer Peumans wil duidelijkheid over het verhaal van de Europese Investeringsbank. De raad van bestuur van deze bank zou een principiële beslissing hebben genomen over een lening ten belope van 700 miljoen euro?

Antwoord:

De financiering van BAM via vreemd vermogen is opgedeeld in meerdere tranches. De tranche A behelst de financiering van de Oosterweelverbinding. De Europese Investeringsbank heeft een principiële beslissing genomen over een lening ten belope van maximaal 700 miljoen euro van de tranche A.

Vraag 11:

De heer Peumans vraagt om het financiële model te bezorgen naar aanleiding van de validatie van het zogenaamde MOTO-model.

Antwoord:

De verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses is momenteel lopende. De BAM zal hierover rapporteren bij de volgende voortgangsrapportering.

Vraag 12:

Ook voor wat betreft de ESR 95-neutraliteit wordt verwezen naar eind 2005 als uiterste datum. De heer Peumans geeft aan dat hij hier ongerust over is. Er rijst een probleem van risicobeheersing. De heer Peumans verwijst in dit kader naar een artikel over het toetsingskader voor grote infrastructuurprojecten dat hij aan de minister bezorgd heeft.

Antwoord:

In de loop van maart zullen de besprekingen met de betrokken 'stakeholders' en hun financiële en juridische adviseurs over de structurering van de overige projecten worden verder gezet en zal een finaal standpunt worden ingenomen met betrekking tot de enkele nog overblijvende knelpunten. De finale structuur zal dan worden opgenomen in een vraag tot advies met betrekking tot de ESR 95-neutraliteit, gericht aan het INR, waarvan reeds een vergevorderd ontwerp bestaat.

Vraag 13:

De heer Peumans vraagt wanneer de definitieve financiële structuur zal worden vastgesteld.

Antwoord:

In de loop van maart zullen de besprekingen met de betrokken 'stakeholders' en hun financiële en juridische adviseurs over de structurering van de overige projecten worden verder gezet en zal een finaal standpunt worden ingenomen met betrekking tot de enkele nog overblijvende knelpunten. De finale structuur zal dan worden opgenomen in een vraag tot advies met betrekking tot de ESR 95-neutraliteit, gericht aan het INR, waarvan reeds een vergevorderd ontwerp bestaat.

Vraag 14:

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding is de besluitvorming in het kader van het GRUP nog niet voltooid. Het zou logisch zijn dat het onderzoek binnen de project-MER rekening zou houden met de inhoud van het definitief vastgestelde GRUP. Dit is enkel mogelijk indien voor het afronden van de project-MER op het definitief GRUP wordt gewacht. Het betreft hier diensten binnen eenzelfde departement. De cel-MER merkt op dat heel wat alternatieven opnieuw moeten onderzocht worden, onder meer de tunnelvariant, ondanks de studie in dit verband van professor Horvat.

Antwoord:

De richtlijnen van de cel-MER leggen aan BAM als initiatiefnemer inderdaad op om voor het afronden van de project-MER te wachten op de definitieve vaststelling van het GRUP.

*2.4. Vraag gesteld door de heer Bart Martens**Vraag:*

De heer Martens vraagt zich af hoe het zit met de afstemming op de procedure voor het GRUP. De spreker begrijpt niet dat de cel-MER nu opmerkt dat het GRUP eerst moet worden uitgevoerd vooraleer de project-MER kan worden opgestart. Het zou omgekeerd moeten zijn: indien een project-MER leidt tot een alternatief dat meer wenselijk is, dan moet dat vertaald worden in het GRUP. De heer Martens meent dat het GRUP alle opties open moet houden en rekening moet houden met alle mogelijke uitkomsten van de project-MER.

Antwoord:

Gelet op de vervalregeling voor het ontwerp GRUP opgenomen in artikel 42, §7, decreet ruimtelijke ordening, kan met de definitieve vaststelling van het GRUP niet gewacht worden op de uitkomst van de project-MER. Wachten op de uitkomst van de project-MER impliceert sowieso het heropstarten van de GRUP-procedure.

BIJLAGE 2:

Juridisch advies met betrekking tot de toelichting EU

JURIDISCH ADVIES MET BETREKKING TOT DE TOLRICHTLIJN EU

DEPARTEMENT LIN

Betreft: implicaties van de Eurovignetrichtlijn voor de Oosterweelverbinding

Aan de heer Luyckx, mobiliteitsattaché – Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging bij de EU

Ik verwijs naar uw adviesvraag van 11 januari.

Wij gaan er ook van uit dat de tekst die aan de Coreper werd bezorgd niet meer ingrijpend zal gewijzigd worden, gezien de Raad en het Europees Parlement betrokken werden bij de compromisvoorstellen die namens de Commissie werden ingediend.

Hieronder vindt u onze commentaar op uw analyse, de antwoorden op uw specifieke vragen zitten erin vevat. Voor een vlottere lezing en vergelijking met uw analyse, hebben we uw structuur hernomen.

1. Bespreking van de tekst

a. Het geografisch toepassingsgebied

De nu aangenomen tekst is op dit punt strikter dan het gemeenschappelijk standpunt van de Raad. In dat gemeenschappelijk standpunt stond dat de lidstaten de vrijheid zouden behouden om tolgelden of gebruiksrechten toe te passen op andere wegen dan die van het trans-Europees wegennet. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel zouden de lidstaten dit dus volledig vrij kunnen uitwerken. Na amendering wordt dit uitgebreider omschreven, met verwijzing naar de parallelle wegen, maar er worden voorwaarden en formaliteiten geformuleerd (zie amendement 43 in fine, 44, 51, 52 en 53). Gezien de Oosterweelverbinding wel tot het trans-Europees wegennet behoort, heeft dit hier niet meteen belang, maar indien het Vlaamse Gewest nog andere tolinitiatieven overweegt op bvb. parallelle wegen in Antwerpen, moet men met deze voorwaarden en formaliteiten in acht nemen.

Het feit dat de Commissie een advies kan geven over uitbreiding naar parallelle wegen, noodzaakt dus niet dat men dit ook voor de Oosterweelverbinding zou moeten vragen.

b. Toepassingsgebied voertuigen

Volgens ons moet het ‘ontsnappingsgevaar’ van de lidstaten, aan de verplichting om vanaf 2012 de richtlijn ook toe te passen op voertuigen vanaf 3.5 ton, genuanceerd worden. De tweede uitzondering (bijkomende administratieve kost is meer dan 30 % van de bijkomende opbrengsten) lijkt ons in ieder geval moeilijk in te roepen. Tegen 2012 zou de nieuwe richtlijn al een tijdje in werking zijn, dus de meeste administratieve kosten zullen dan al gemaakt zijn. Door ook lichtere voertuigen tol te laten betalen, zal er misschien wat meer personeel moeten ingezet worden voor de controle en handhaving, maar zoveel andere extra kosten die men nog niet moest maken bij de toepassing vanaf 12 ton, zijn niet waarschijnlijk.

De andere uitzondering, namelijk voor het geval deze uitbreiding negatieve effecten zou hebben voor de verkeersstromen, geluidsniveaus, congestie en gezondheid, biedt wat meer mogelijkheden. Deze zijn eigenlijk voornamelijk te herleiden tot een gevaar voor sluipverkeer. Ook daar geldt dat hetzelfde risico bestaat bij de toepassing vanaf 12 ton, dus de lidstaten zullen daar tegen 2012 in ieder geval al remedies voor moeten gezocht hebben.

c. De toltarieven, de externe kosten en de mark up

Met dit onderdeel van uw analyse zijn we het grotendeels eens.

Het is ons wel onduidelijk of de mogelijkheid tot variatie van de gewogen gemiddelde toltarieven werkelijk uitgebreid werd door amendement 32, zoals u meent.

Er staat immers “de Euro-emissienorm als bepaald in bijlage 0, o.m. het PM en NOx-niveau”. Dit tweede deel van de zin werd toegevoegd door het amendement, maar lijkt ons eerder een uitleg welke soort emissies in aanmerking genomen moeten worden in de Euro-norm, dan een bijkomende variatiemogelijkheid, zoals het tijdstip of type van de dag. Als je de bijlage 0 bekijkt wordt het NOx-niveau immers al in aanmerking genomen voor de bepaling van de Euro-norm. Misschien wil men bekomen dat er in de toekomst ook met het PM-niveau rekening gehouden wordt, voor een verdere verfijning van die norm of zo. Dat is ons dus niet helemaal duidelijk, in ieder geval duidt het “o.m.” (in de Engelstalige versie “including”) er volgens ons op dat het niet om een nieuwe variatiemogelijkheid gaat, maar dat dit nog steeds bij de Euro-norm hoort.

Hier zijn we het wel eens dat de voorziene uitzonderingen zeer ruim zijn en de verplichting om volgens de Euro-norm te variëren vanaf 2010, dus gemakkelijk omzeild kan worden. Wat de uitzondering betreft voor het gevaar op verplaatsing van de meest vervuilende voertuigen, staat er echter nergens dat dit een “serieuze impact” zou moeten hebben op de verkeersveiligheid en gezondheid, er staat alleen “met de daaruit voortvloeiende gevolgen voor verkeersveiligheid en gezondheid”. Daar is uw formulering strenger dan de tekst zelf, dus die uitzondering is in werkelijkheid zelfs nog soepeler.

Wat amendement 35 betreft is misschien ook de mogelijkheid om (op alle wegen, maar voornamelijk in de stedelijke gebieden) regulerende heffingen in te voeren, die specifiek bedoeld zijn om tijd- en plaatsgebonden congestie tegen te gaan, van belang.

d. Kortingen voor frequent users

Dit soort kortingen dienen niet alleen genotificeerd te worden aan de Commissie, deze moet het systeem ook goedkeuren (nieuw art. 7.4quater, ingevoegd door het gemeenschappelijk standpunt van de Raad en niet meer gewijzigd door het EP).

Wat het taalkundig verschil betreft in amendement 36 dat art. 9 wijzigt, tussen de in de Engelstalige versie gebruikte terminologie “transport”, en het Nederlandse “verkeer”, terwijl de vertaling van “transport” eigenlijk “vervoer” is, menen wij dat de Engelse tekst correct is. Het is namelijk zo dat er in de Engelstalige versies, zowel in de oorspronkelijk ingediende tekst van de Commissie, het gemeenschappelijk standpunt van de Raad als de amendementen van het EP, altijd sprake is van “transport”. In de Nederlandse versie van de oorspronkelijke tekst spreekt men van “vervoer”, en in de latere versies zonder enige aanleiding plots van “verkeer”. Deze wijziging berust volgens ons op een vergissing, er wordt in ieder geval geen uitleg of verantwoording voor gevonden in de teksten van de Raad en het EP. Dit zal zeker nog uitgeklaard moeten worden door de juristen-linguïsten van de Commissie.

Indien zij dit niet opmerken en het blijft staan zoals nu, dan blijft er dus een tegenstrijdigheid tussen de verschillende versies. Alle versies in de officiële talen van de Europese Unie zijn gelijkwaardig, er is geen voorrangregel bepaald. Er zal dan in de voorbereidende werkzaamheden moeten gekeken worden om de bedoeling van de wetgever te achterhalen. Het feit dat de richtlijn geïnspireerd is op en verwijst naar het Witboek inzake het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010, wijst er op dat men inderdaad vervoer en niet verkeer bedoeld. Ook wordt er in de Nederlandstalige versie van amendement 46 die preambule 11 wijzigt, wel gesproken van de “vervoerssector” en de “vervoersnetwerken”. Deze preambule heeft duidelijk betrekking op het amendement 36 / art.9, dus er is volgens ons weinig twijfel mogelijk dat men wel degelijk “vervoer” en niet “verkeer” bedoelt.

Vervoer is inderdaad een enger begrip dan verkeer. In de van Dale wordt vervoer omschreven als “overbrenging, transport”. Bij verkeer staat “het gaan en komen, het zich bewegen van voertuigen en personen langs de wegen, tussen plaatsen en streken onderling binnen een plaats”. Wat betreft de link met vervoer staat er “in strikte zin spreekt men m.b.t. goederen alleen van vervoer, terwijl verkeer alleen de activiteit is der verkeersmiddelen, ongeacht of hierbij vervoer plaatsvindt; ook voetgangers worden als verkeer beschouwd”.

2. Concreet voor de Oosterweelverbinding

a. Kunnen tolinkomsten ook gebruikt worden voor de niet-weginfrastructuur, meer bepaald voor de financiering van de tramlijnen?

Tussen het nieuwe art. 9.2 en preambule 11 is er eigenlijk een tegenstrijdigheid. De preambule bepaalt dat er “passende prioriteit” dient gegeven te worden aan de wegen waar de heffingen plaatsvinden, terwijl het artikel daar niets over zegt. Integendeel laat het artikel veel ruimte over voor de lidstaten, aangezien ze zelf moeten beslissen over de aanwending van de middelen en er alleen gezegd wordt dat ze “zouden moeten aangewend worden in het belang van de verkeerssector...” (volgens ons moet dit zoals gezegd vervoerssector worden).

Dit artikel is dus vrij vaag en soepel geformuleerd. Het is duidelijk dat men wel ergens een richting wilde aangeven, maar dat men dit enkel in de preambule op een min of meer duidelijke manier durfde formuleren (hoewel het woord “passend” toch ook ruimte laat voor interpretatie), niet in de bindende bepalingen van de tekst.

Ons lijkt die “passende prioriteit” dus niet zo belangrijk. Zolang er voor gezorgd wordt dat de wegen waarop de heffing gebeurt, in goede staat behouden blijven (en dit is toch ook de bedoeling), kan het Vlaamse Gewest zeker niet aangesproken worden op een tekortkoming aan de richtlijn. Bovendien gaat het ook enkel om een preambule van de richtlijn. Op het moment dat deze richtlijn wordt omgezet in het interne recht, is het vooral het artikel waarmee rekening moet gehouden worden. Het zal dus voor gebruikers van de wegen die vinden dat er geen passende prioriteit aan hun onderhoud gegeven wordt, zeer moeilijk zijn om hierover een klacht hard te maken.

Bovendien merken we ook op dat er in de oorspronkelijk ingediende versie voorgesteld was, om in het artikel te schrijven dat de opbrengsten gebruikt zouden worden “voor het onderhoud van de betrokken infrastructuur alsmede ten behoeve van de vervoerssector in zijn geheel, onder waarborging van een evenwichtige ontwikkeling van de vervoersnetwerken”. In de uiteindelijke versie is het “onderhoud van de betrokken infrastructuur” geschrapt, terwijl de rest van de zin in een iets andere formulering behouden werd. Deze wijziging wijst er ook op dat men in de uiteindelijke versie zeker geen strikte band tussen het voorwerp van de opbrengsten en de bestemming ervan wilde.

We onthouden dus dat de inkomsten uit de heffingen aangewend zouden moeten worden in het belang van de verkeerssector (lees: vervoerssector) en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem (lees: vervoerssysteem). Hoewel de formulering verschilt, is de basisgedachte uit de oorspronkelijk ingediende tekst dus behouden. In de toelichting van deze oorspronkelijke tekst lezen we dat de richtlijn zoals ze nu in werking is, de lidstaten toestaat om de opbrengsten voor alle soorten uitgaven te gebruiken, maar dat het met de nieuwe richtlijn de bedoeling is om deze opbrengsten ten goede te doen komen aan de vervoerssector, onder waarborging van een evenwichtige uitbreiding van de vervoersnetwerken. Er staat onder punt 4 van de toelichting dat de lidstaten deze opbrengsten dus niet mogen gebruiken in het kader van hun algemene uitgaven, zoals gezondheidszorg of onderwijs. Er moet m.a.w. een duidelijke link zijn met het vervoer.

Louter daarop gebaseerd zou je kunnen denken dat er dus geen probleem is om de opbrengsten ook te gebruiken om in het openbaar (personen)vervoer te investeren, zoals tramlijnen. Dat is volgens ons echter niet de bedoeling. Als je de rest van de toelichting leest en vooral welke effecten men verwacht van de nieuwe richtlijn, gaat dit over een rationeler gebruik van de infrastructuurvoorzieningen, het

gebruik van schonere en veiligere vervoersmiddelen zoals modernere vrachtwagens met een kleinere uitstoot, het realiseren van de ontbrekende schakels in het trans-Europees vervoersnetwerk, de capaciteit van het netwerk vergroten De richtlijn moet daartoe de nodige stimulansen geven.

Het moet duidelijk zijn dat het hier dus niet om personenvervoer gaat! De richtlijn is gericht op goederenvervoer en men hoopt daar de effecten te creëren en in ruil een betere dienstverlening (verbeteren infrastructuur, wegwerken ontbrekende schakels, ...) te bieden. De opbrengsten investeren in tramlijnen lijkt ons dan ook moeilijk verdedigbaar. Daarentegen zouden investeringen in de binnenvaart ons bvb. wel mogelijk lijken, omdat dit wel een alternatief biedt voor het klassieke goederenvervoer langs de weg. Maar er moet dus een link zijn met de “goederen”vervoerssector.

Conclusie: de noodzaak passende prioriteit te geven aan de betrokken infrastructuur weegt niet zo zwaar door, eerder het feit dat de vervoerssector in zijn geheel bevoordeeld wordt. Investeren in alternatieven voor het vervoer over de weg zijn dus mogelijk, of investeringen op een ander deel van het grondgebied van de lidstaat.

Voor een breed maatschappelijk draagvlak is het natuurlijk wel logisch dat de gebruikers van de wegen waarop betaald moet worden, ook verwachten dat die wegen dan in goede staat gehouden worden. In die zin zouden wij wel aanraden daar zeker zorg voor te dragen. Maar dit kan ook met andere budgetten gebeuren, de opbrengsten van de tol hoeven daar niet noodzakelijk voor aangewend te worden. Investeren in het personenvervoer lijken niet mogelijk.

b. Kunnen tolinkomsten uit de Oosterweel gebruikt worden voor de financiering van weginfrastructuur, meer bepaald de heraanleg van de Singel?

Hier dient zeker bevestigend op geantwoord te worden, gezien de bovenstaande redenering. De Singel zou immers ook gebruikt worden door het goederenvervoer.

c. Hoe wordt de hoogte van de tol bepaald en hoe zit het met de doorrekening van de externe kosten?

Hierop hebben we geen fundamentele opmerkingen op uw analyse, alleen opnieuw dat het PM- en NOx-niveau volgens ons al in de Euro-norm begrepen is en dat er niet alleen in stedelijke gebieden een verhoging mogelijk is omwille van milieu-overwegingen, maar ook om tijd- en plaatsgebonden congestie tegen te gaan.

3. Algemene conclusie

Volgens ons kunnen de opbrengsten van de tol zowel voor alternatieve infrastructuren als voor alternatieve transportmodi gebruikt worden, zolang het transportmodi zijn die voor het goederenvervoer gebruikt kunnen worden. Investeren in tramlijnen lijkt ons dus niet mogelijk. De “passende prioriteit” vermeld in een preambule is een vrij vage norm en wordt niet herhaald in het artikel, de impact daarvan is dus eerder beperkt.

Het opinierecht van de Commissie slaat op de uitbreiding naar parallelle wegen en dus niet op de Oosterweelverbinding. Alleen indien men zo’n uitbreiding overweegt, zal men best een advies vragen, of voor alle zekerheid indien men toch de opbrengsten van de Oosterweelverbinding zou willen aanwenden voor investeringen in tramlijnen of ander openbaar (personen)vervoer. In dat laatste geval lijkt de kans op een positief advies ons heel klein, gezien de doelstellingen van de richtlijn.

In principe is een advies van een Europese instelling geen bindende handeling voor de lidstaten en kunnen de burgers zich er niet op beroepen om er rechten aan te ontleen (art. 249, 5^{de} al. EG-verdrag; K. LENAERTS en P. VAN NUFFEL, Europees recht in hoofdlijnen, 2003, Antwerpen, Maklu, p. 691). De richtlijn zelf verleent ook geen andere waarde aan deze adviezen van de Commissie. Uiteraard hebben de adviezen wel een zekere morele autoriteit. Het Hof van Justitie zal er ook gebruik van maken om bvb. onduidelijke teksten te interpreteren. Maar vermoedelijk zal de Commissie alleen in gevallen waarin ze vindt dat de lidstaat een initiatief neemt dat flagrant tegen de richtlijn ingaat, van dit adviesrecht gebruik maken. In dat geval zal het ook moeilijk zijn dit advies zomaar naast zich neer te leggen.

Wat het tekstverschil betreft, menen wij dat de Engelse versie correct is en dat men dus “vervoer” moet lezen en niet “verkeer”. Hopelijk wordt dit nog verbeterd.

Indien u nog vragen heeft, staan wij uiteraard ter beschikking voor verdere uitleg. De definitieve “opgekuiste” versie van de richtlijn zal misschien ook nog het één en ander verduidelijken. Nu moet men telkens de drie teksten naast elkaar leggen en nagaan welke wijzigingen zijn aangebracht, wat niet meteen bevorderlijk is voor een duidelijke lezing en goed begrip. Indien u dit wenst kan u ons die definitieve versie dan nog eens bezorgen voor een laatste aftoetsing.

Hoogachtend,

Geert Decorte, lic. Rechten
Coördinator Team Wegen en Verkeer

Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Juridische Dienstverlening

BIJLAGE 3:

Tweede reeks bijkomende antwoorden

1. Opmerkingen van het Rekenhof

Op geen enkele opmerking van het Rekenhof werd geantwoord.

1. Het Rekenhof merkt op dat de projecten uitgevoerd door en voor rekening van het Vlaamse Gewest, nog niet volledig zijn behandeld in het voortgangsrapport. Elk project precies afbakenen, is essentieel om uit te maken welke aspecten van het projectontwerp buiten de reikwijdte van het masterplan Antwerpen vallen en om de verantwoordelijkheid bij meerwerken te kunnen bepalen.

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

2. De kosten voor de projecten die al zijn gestart voor de oprichting van de BAM worden niet volledig vermeld in het voortgangsrapport. Die werken zijn nochtans al grotendeels uitgevoerd.

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

3. Het Rekenhof wijst erop dat een aantal hypotheses waarop de trafiekprognoses en het financiële model steunen nog niet formeel verankerd zijn.

Zoals ook eerder geantwoord, is de verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses momenteel lopende en zal BAM hierover rapporteren tijdens de volgende voortgangsrapportage, voorzien in juni.

4. De BAM heeft al een groot aantal overeenkomsten met andere publieke partners voorbereid. De meeste overeenkomsten zijn nog niet ondertekend. Er wordt gewacht op de ondertekening van de beheersovereenkomst tussen de BAM en het Vlaamse Gewest. Het Rekenhof wijst erop dat de start van een aantal projecten daardoor gehypothekeerd kan raken.

Een voorontwerp van kaderovereenkomst werd door BAM opgesteld einde 2005 en is toegelicht aan de ministers Peeters, Van Brempt en Van Mechelen. De onderhandelingen over deze kaderovereenkomst zijn inmiddels opgestart met het oogmerk om tegen einde juli 2006 de kaderovereenkomst voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Over de stand van deze kaderovereenkomst zal tijdens de volgende voortgangsrapportage verder worden gerapporteerd.

Los daarvan worden de protocollen betreffende de uitvoering van de projecten verder gefinaliseerd. Op heden is de stand van zaken als volgt:

- volgende overeenkomsten werden ondertekend:

Vlaamse Landmaatschappij: inrichting gebied Middenvijver

DAB Vloot: beboeiing

- overgemaakt ter ondertekening:

AMT: baggerproblematiek

Infrabel: kruisen van spoorwegen

nv W&Z: inrichting gebied Burchtse Weel

- Volgende ontwerpen van overeenkomst werden reeds opgesteld en werden met de verschillende partners onderhandeld:

Stad Antwerpen: archeologie (in fase van ondertekening)

De Lijn: Tjalkstraat

nv Waterwegen en Zeekanaal, afdeling Zeeschelde: dijken en schorren

nv De Scheepvaart

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen: werken in havengebied

5. De raad van bestuur van de BAM heeft een meerjaren investeringsbegroting tot 2010 goedgekeurd. Deze begroting werd nog niet meegedeeld aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering heeft op 22 juli 2005 een aantal financiële engagementen genomen. Volgens de regels van de rijkscomptabiliteit moet de Vlaamse Regering daartoe een decretale machtiging hebben.

De kaderovereenkomst, die momenteel in onderhandeling is tussen de betrokken ministers, voor het Vlaamse Gewest, en de nv BAM zal verwijzen naar de financiële engagementen die het gewest ten opzichte van BAM aangaat. Het ontwerp van kaderovereenkomst zal met deze commissie besproken worden: voorgesteld wordt om dit ter gelegenheid van de volgende voortgangsrapportage in juni te doen. Naar aanleiding van deze bespreking in de commissie kan dan vervolgens afgesproken worden over decretaal initiatief in die zin.

6. Daardoor dreigt de commissie wel onvoldoende geïnformeerd te raken over de uitbreidingen, de meerkosten en de risico's die ten laste van het Vlaamse Gewest of andere openbare instellingen kunnen vallen.

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

7. Op dit moment kan de financiële haalbaarheid van het masterplan volgens het Rekenhof echter nog niet bevestigd worden. De beschikbaarheid van de overeenkomsten tussen de BAM en het Vlaamse Gewest en de andere publieke partners is een belangrijke bijkomende voorwaarde voor het respecteren van de uitvoeringsplanning.

Zie weergave stand van zaken bij vraag 4.

8. Op grond van deze conclusies beveelt het Rekenhof aan de genoemde basisrapportage zo spoedig mogelijk aan de commissie te geven. Het beveelt voorts aan om ook de onderdelen van het masterplan die door het Vlaamse Gewest of ander Vlaamse openbare instellingen worden gedragen, budgettair toe te lichten in de voortgangsrapportages.

De basisrapportage is inmiddels overhandigd. Voor de overige aspecten wordt verwezen naar de projectfiches als bijlage (zie bijlage 4 projectfiches).

9. De beheersmaatregelen kunnen best verder worden aangevuld met alternatieve pistes en curatieve maatregelen. De BAM moet in elk geval ook nog de financiële haalbaarheid

toetsen aan de recent gevalideerde trafiekprognoses.

Zoals ook eerder geantwoord is de verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses momenteel lopende en zal BAM hierover rapporteren tijdens de volgende voortgangsrapportage, voorzien in juni.

- De heer *Jan Peumans* wil ook graag nog de reactie van de BAM kennen op alle gemaakte opmerkingen in het rapport van het Rekenhof. Hoe zal de BAM met de conclusies en de aanbevelingen omgaan?

Zoals het Rekenhof zelf stelt in zijn conclusie voldoet deze derde voortgangsrapportage, op onderbouwende wijze, aan de informatievoorziening die werd beoogd door de commissie. Met verschillende conclusies en aanbevelingen die het Rekenhof aanhaalt, werd door BAM reeds rekening gehouden (basisrapportage, manier van rapporteren) of wordt als een permanent aandachtspunt meegenomen (risicobeheersing, trafiekprognoses, kaderovereenkomst).

2. Vragen van de leden

2.1. Vragen van de heer Daems

Vraag 1:

Vervolgens heeft hij een vraag over de budgettaire spreiding van de meerjareninvestering. In oktober 2005 zei het Rekenhof al dat de fundering daarvoor ofwel moest worden opgenomen in de begroting 2005 ofwel geregeld moesten worden bij decretale machtiging. Het lid wil weten hoever het daarmee staat. Klopt zijn vermoeden dat een en ander wordt opgenomen in de kaderovereenkomst tussen de BAM en Vlaamse Gewest?

Antwoord:

Zie hoger : stand van zaken kaderovereenkomst.

Vraag 2:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vijf offertes?

Antwoord:

Het betreft geen vijf, maar vier bidders die momenteel overleg voeren met BAM om in juni een eerste offerte en in het najaar een B(est) A(and) F(inal) O(ffer) in te dienen. De heer Verbakel heeft ter zitting de vier aannemerscombinaties geciteerd.

Vraag 3:

De heer Rudi Daems wil ook graag inzage krijgen in de verslagen van de raad van bestuur van de BAM. Het volstaat niet dat die aan het Rekenhof worden bezorgd. Hij pleit er ten slotte voor om voortaan een vertegenwoordiger van de administratie Wegen en Verkeer te horen in de commissie over de niet-masterplangebonden projecten.

Antwoord:

Momenteel beraadt het Bureau van het Vlaams Parlement zich over het inzagerecht van deze verslagen. In tussentijd worden de verslagen van de raad van bestuur van BAM bezorgd aan het Rekenhof en zijn deze daar reeds ter inzage (zie verslag van de hoorzitting)

2.2. Vraag van de heer Penris

Vraag:

Het lid gaat vervolgens in de noodzaak om de financiële haalbaarheid te toetsen aan de gevalideerde trafiekprognoses. Wanneer komt die er?

Antwoord:

Zoals ook eerder geantwoord, is de verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses momenteel lopende en zal BAM hierover rapporteren tijdens de volgende voortgangsrapportage, voorzien in juni.

2.3. Vragen van de heer Peumans

Vraag 1:

Het lid heeft wel het gevoel dat men wat ter plaatste trappelt. Kent men alle elementen om inmiddels een duidelijke beslissing te nemen?

Antwoord:

BAM neemt alle voorzorgsmaatregelen om zich accuraat te informeren over alle aspecten van de trafiekprognoses. De huidige verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses loopt parallel met zorgvuldigheidsonderzoek.

Recurrente rapportering aan het managementcomité en de raad van bestuur geven aan dat dit een permanent aandachtspunt blijft voor BAM zodat de beleidsbeslissingen op een degelijke wijze worden voorbereid.

Vraag 2:

Een en ander is gekoppeld aan het zogenaamde MOTO-model, dat aan bod komt op pagina's 12 en 13 van het rapport van BAM. Dezelfde spreker vraagt wat de visie is rond containervervoer in relatie tot de verbreding van het Albertkanaal en de verhoging van de bruggen?

Antwoord:

BAM hanteert de rendabiliteitsgegevens aangereikt door de havenautoriteiten en door de nv De Scheepvaart.

Vraag 3:

De projecten die momenteel door en voor rekening van het Vlaamse Gewest worden uitgevoerd, zijn niet in de voortgangsrapportage opgenomen, ondanks een toezegging van de minister.

Antwoord:

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

Vraag 4:

Op pagina 27 van het verslag van de BAM wordt verwezen naar de situatie in juli 2005. De vraag rijst of al de cijfers actueel zijn: gaat het in sommige gevallen niet om cijfers van 2000?

Antwoord:

Vraag werd schriftelijk beantwoord tijdens de eerste reeks beantwoorde vragen. (zie tabel op pag.36)

Vraag 5:

De heer Peumans vraagt of de kosten het maximaal vooropgestelde bedrag niet zullen overschrijden. Dreigen deze kosten niet de pan te zullen uitswingen?

Antwoord:

Het masterplan Antwerpen valt volledig binnen het geraamde budget van 3,317 miljard euro. Het budget is bovendien geplafonneerd waardoor de globale kostprijs voor de masterplanprojecten binnen het voorziene budget moet blijven.

De budgettering is het resultaat van diepgaand studiewerk en grondig overleg met de diverse stakeholders. Verder werden de nodige voorzorgsmaatregelen getroffen, o.m. door indekking tegen een rentestijging en een 10% marge voor budget overschrijding.

Vraag 6:

Op pagina 10 van hetzelfde rapport wordt verwezen naar het budget voor communicatie voor 2006. Het gaat in het totaal om 3.124.000 euro. De heer Peumans vraagt hiervan een gedetailleerd overzicht. (Het gegeven overzicht is niet gedetailleerd, bijgevolg onvolledig)

Antwoord:

Deze vraag werd reeds schriftelijk beantwoord in de eerste reeks antwoorden (zie antwoord op vraag 6, pag. 37) bij het verslag.

Vraag, 7:

Dit heeft geleid tot aanbeveling 2 op pagina 16 van het voortgangsrapport van het Rekenhof. De spreker vraagt wanneer de bedoelde informatie ter beschikking zal worden gesteld.

Antwoord:

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

Vraag 8:

De permanente vertegenwoordiger van Vlaanderen bij de EU heeft in deze commissie in de loop van de maand januari 2006 gezegd dat er wel degelijk iets aan de hand is. Hoe zit het nu?

Antwoord:

Deze vraag werd schriftelijk beantwoord in de eerste reeks antwoorden (zie bijlage 1) bij het verslag. De (ontwerp-) EU-tolrichtlijn is het onderwerp van een doorlopend onderzoek door BAM, dat naast een juridische ook een financiële invalshoek kent. De voor BAM essentiële elementen in de nieuwe richtlijn zijn de uitbreiding van het toepassingsgebied, de kostengerelateerdheid, en de aanwending van de tolgelden. BAM houdt in haar plannen rekening met de vermelde bepalingen. Gekoppeld aan de juridische analyse voert BAM ook een financiële analyse. Met name inzake de bepaling rond kostengerelateerdheid dient via het financieel model te worden aangetoond dat de beoogde tarieven conform de richtlijn zijn. Deze analyse is momenteel lopende; we verwijzen naar ons antwoord op de vraag naar de verwerking van de gevalideerde verkeersprognoses in het financieel model. Na afloop van deze voorbereidende studie zal een kennisgeving aan de Europese Commissie voorgelegd worden.

Vraag 9:

De heer Peumans vraagt om het financiële model te bezorgen naar aanleiding van de validatie van het zogenaamde MOTO-model.

Antwoord:

De verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses is momenteel lopende en BAM zal hierover rapporteren tijdens de volgende voortgangsrapportage.

Vraag 10:

De heer Peumans merkt op dat Deloitte er in dit verband op gewezen heeft dat een aantal bestuurshandelingen in het kader van dit project, uitgevoerd worden door het Vlaamse Gewest en niet door de NV BAM, bijvoorbeeld in het kader van het MER en het GRUP. De vraag is hoe de Vlaamse overheid hiermee omgaat. Hoe zullen een aantal beheersmaatregelen op juridisch vlak worden getoetst? Hoe zal het Vlaamse Gewest zich in dit verband indekken om problemen achteraf te vermijden? De spreker verwijst in dit verband naar de problemen met het Deurganckdok.

Antwoord:

Het Vlaamse Gewest neemt de nodige voorzorgen, o.a. door oprichting van een Taskforce vergunningen, waarin de betrokken vergunningverlenende instanties en de juridische diensten vertegenwoordigd zijn, om de procedures zo goed mogelijk voor te bereiden en op te volgen.

Vraag 11:

Naar aanleiding van de tweede voortgangsrapportage heeft de minister beloofd dat niet-BAM-projecten in de rapportage zouden worden opgenomen.

Antwoord:

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

Vraag 12:

De raad van bestuur van de BAM heeft in januari 2006 een gedeelte van de projectfiches van de niet-Oosterweelprojecten besproken. Wat is de kostenverdeling tussen de BAM en de andere publieke partners? Welke aspecten vallen buiten de reikwijdte van de oorspronkelijke invulling van het masterplan? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige financiering?

Antwoord:

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

Vraag 13:

De heer Peumans vraagt wanneer de definitieve financiële structuur zal worden vastgesteld.

Antwoord:

Deze vraag werd schriftelijk beantwoord in de eerste reeks antwoorden (zie bijlage 1) bij het verslag. In de loop van maart zullen de besprekingen met de betrokken stakeholders en hun financiële en juridische adviseurs over de structurering van de overige projecten worden verder gezet en zal een finaal standpunt worden ingenomen met betrekking tot de enkele nog overblijvende knelpunten. De finale structuur zal dan worden opgenomen in een vraag tot advies met betrekking tot de ESR 95-neutraliteit, gericht aan het INR, waarvan reeds een vergevorderd ontwerp bestaat.

Vraag 14:

Tijdens de raad van bestuur van de BAM van 16 december 2005 werd een meerjarige investeringsbegroting tot 2010 goedgekeurd. Deze werd nog niet voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Hoe zit het met de budgettaire machtiging?

Antwoord:

De kaderovereenkomst, die momenteel in onderhandeling is tussen de betrokken ministers, voor het Vlaamse Gewest, en de nv BAM zal verwijzen naar de financiële engagementen die het gewest ten opzichte van BAM aangaat. Het ontwerp van kaderovereenkomst zal met deze commissie besproken worden; voorgesteld wordt om dit ter gelegenheid van de volgende voortgangsrapportage in juni te doen. Naar aanleiding van deze bespreking in de commissie kan dan vervolgens afgesproken worden over een decretaal initiatief in die zin.

Vraag 15:

De heer Peumans gaat vervolgens in op de project-MER. Om een mogelijke verkeerscongestie in Antwerpen Noord te vermijden tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding, moet de stedelijke ringweg tussen de Groenendaallaan en de Schijnpoort gelijktijdig met de Oosterweelverbinding gerealiseerd worden. Het zou volgens de MER-cel logischer zijn om deze ringweg op voorhand aan te leggen.

Antwoord:

De cel-MER stelt op pagina 4 van de richtlijnen om de aanleg van de Stedelijke Ringweg Noord duidelijker te motiveren in functie van een mogelijke verkeerscongestie in Antwerpen Noord tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding. Dit zal in het MER ook gebeuren. De realisatie van de Stedelijke Ringweg zal ingepast worden in de globale planning van de Oosterweelverbinding waarbij deze

inderdaad zal voorafgaan aan de aanpassing van het viaduct van Merksem ten behoeve van de aansluiting met het Oosterweelviaduct om juist verkeerscongestie tijdens deze laatste werken te vermijden.

3. Beloofde informatie

- Voor de projecten van het masterplan, uitgevoerd op de begroting AWV of De Lijn, zijn er analoge fiches opgesteld. Die kunnen ook bij het verslag gevoegd worden. (Ze zijn nog niet ingediend bij het Vlaams Parlement)

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

- Het gevaar bestaat dat er projecten geschrapt worden zodat alleen de Oosterweelverbinding overblijft. De opmerkingen van het Rekenhof zijn terecht. Wie financiert de tekorten en hoe gebeurt dat?

Het masterplan Antwerpen valt volledig binnen het geraamde budget van 3,317 miljard euro. Het budget is bovendien geplafonneerd waardoor de globale kostprijs voor de masterplanprojecten binnen het voorziene budget moet blijven.

De budgettering is het resultaat van diepgaand studiewerk en grondig overleg met de diverse stakeholders. Verder werden de nodige voorzorgsmaatregelen getroffen, o.m. door indekking tegen een rentestijging en een 10% marge voor budget overschrijding. De kosten voor bijkomende werken moeten worden gedragen door de instantie die deze werken aanvraagt.

- De BAM heeft een intern juridisch advies laten opstellen over de tolrichtlijn. Dit advies is hoopgevend. De heer Desmyter engageert zich om dit juridisch advies aan deze commissie te bezorgen. Is dit het advies van de juridische dienst van het departement aan de heer Olav Luyckx dat wel bezorgd werd?

Het betreft hier inderdaad het advies van de Afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) dat aan de leden van de commissie werd bezorgd.

4. Opmerkingen bij de verstrekte schriftelijke antwoorden

Vraag 1:

Het Rekenhof legde er duidelijk de nadruk op dat de commissie niet over alle informatie beschikt. Het lid vraagt wie zal rapporteren over de werken die ten laste van het Vlaamse Gewest zijn. Over welke projecten gaat het concreet?

Er is geen antwoord gegeven over de projecten zoals gevraagd door het Rekenhof. Die lopen over een veel langere periode dan wat wij nu gekregen hebben. Dit gaat slechts over het jaar 2006 en is dus onvolledig.

Antwoord:

Zie projectfiches als bijlage (zie bijlage 4: projectfiches).

Vraag 2:

Het lid informeert vervolgens hoe ver de minister staat met de voorbereiding van de decretale machtiging die volgens het Rekenhof noodzakelijk is. Wanneer mag men dat verwachten of moet het parlement, bij gebrek aan ministerieel initiatief, handelend optreden?

Decretale machtiging is niet juist. De Vlaamse Regering heeft terzake wel al beslissingen genomen voor het jaar 2005 en 2006 zie besluit VLAREG. Heel de uitleg over ESR hebben wij in de vorige uiteenzetting al gehad. Dat is overbodig en volledig bekend en dient louter voor bladvulling.

Antwoord:

De kaderovereenkomst, die momenteel in onderhandeling is tussen de betrokken ministers, voor het Vlaamse Gewest, en de nv BAM zal verwijzen naar de financiële engagements die het gewest ten opzichte van BAM aangaat. Het ontwerp van kaderovereenkomst zal met deze commissie besproken worden: voorgesteld wordt om dit ter gelegenheid van de volgende voortgangsrapportage in juni te doen. Naar aanleiding van deze bespreking in de commissie kan dan vervolgens afgesproken worden over decretaal initiatief in die zin.

Vraag 3:

Op pagina 17 en 18 van het rapport van de BAM wordt verwezen naar de residuele risico's. De heer Peumans merkt op dat Deloitte er in dit verband op gewezen heeft dat een aantal bestuurshandelingen in het kader van dit project, uitgevoerd worden door het Vlaamse Gewest en niet door de nv BAM, bijvoorbeeld in het kader van het MER en het GRUP. De vraag is hoe de Vlaamse overheid hiermee omgaat. Hoe zullen een aantal beheersmaatregelen op juridisch vlak worden getoetst? Hoe zal het Vlaamse Gewest zich in dit verband indekken om problemen achteraf te vermijden? De spreker verwijst in dit verband naar de problemen met het Deurganckdok.

De heer Peumans stelt voor dat men de derde rapportage van BAM over dit onderwerp leest dan zal men tot de conclusie komen dat dit antwoord naast de kwestie is. Het is en blijft de verantwoordelijkheid van alle bestuurshandelingen dat het risico bij de overheid ligt.

Antwoord:

Antwoord is gegeven.

Vraag 4:

Op pagina 4 van het rapport van de BAM wordt gesproken over de beïnvloeding van de modal shift. Welke cijfers worden hier vooropgesteld. Hoe moet die modal shift er gaan uitzien?

De cijfers zouden best volledig medegedeeld worden want zo zegt dit antwoord niets. Wat is het basisjaar? Welke cijfer voor de toekomst 2015? Wat is een optimistisch scenario? Wat is het gefragmenteerd scenario? Nieuwe reizigerstellingen, waar wie wanneer welk resultaat?

Antwoord:

De verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses is momenteel lopende. Er is tevens een zorgvuldigheidsonderzoek uitgevoerd. BAM zal hierover rapporteren tijdens de volgende voortgangsrapportage.

Vraag 5:

Op dezelfde bladzijde van het rapport van de BAM wordt verwezen naar spoorinvesteringen. Maar welke bedoelt men en wat is de planning?

Klopt het cijfer van 2015, is dit officieel standpunt van de NMBS?

Antwoord:

Hiermee wordt de meerjaren investeringsplanning van NMBS bedoeld.

Vraag 6:

Op pagina 5 van hetzelfde rapport gaat het over het Albertkanaal..

Opgave van havenautoriteiten en nv Scheepvaart: rendabiliteitsgegevens. Welke zijn dat?

Antwoord:

Het kan niet de bedoeling zijn om individuele inputgegevens van een model te rapporteren. BAM heeft de bronvermelding weergegeven, zoals gevraagd. Meer gedetailleerde informatie over trafieken kan bekomen worden bij de havenautoriteiten en de nv Scheepvaart. Een algehele toelichting zal BAM verstrekken op basis van verwerking van de gevalideerde trafiekprognoses tijdens de volgende voortgangsrapportage.

Vraag 7:

Het Rekenhof geeft een tabel met de stand van zaken van de projecten. De heer Peumans vraagt de cijfers op van de kostenramingen van de verschillende projecten vanaf de eerste beslissing van de Vlaamse Regering in het jaar 2000. Zo kan een en ander opgevolgd worden. Op pagina 27 van het verslag van de BAM wordt verwezen naar de situatie in juli 2005. De vraag rijst of al de cijfers actueel zijn: gaat het in sommige gevallen niet om cijfers van 2000?

Bedankt voor de tabel maar de vraag is welke zijn cijfers van 2000 zijn en welke niet?

Antwoord:

In de bovenste rij van de tabel staat aangeduid van welke datum de verschillende investeringsramingen dateren (zie tabel op pag. 36).

Vraag 8:

Op bladzijde 9 wordt verwezen naar de prestaties van de TV SAM. De heer Peumans vraagt een gedetailleerde opsomming, gekoppeld aan alle voorgaande uitgaven. Er werd al 90 miljoen euro uitgegeven aan studiekosten. De heer Peumans vraagt of de kosten het maximaal vooropgestelde bedrag niet zullen overschrijden. Dreigen deze kosten niet de pan te zullen uitswingen? De spreker vraagt de vordering van de prestaties van de TV SAM voor wat betreft elk van de onderdelen.

Zie document in bijlage.

Bijlage ontbreekt.

Antwoord:

Bijlage kan opnieuw toegevoegd worden. Geeft globaal bedrag voor periode 2001-2004 en detail voor 2005.

Er is bovendien duidelijk afgesproken dat men tabellen maakt die een voortschrijding laten zien op de verschillende onderdelen.

Vraag 9:

Het budget voor communicatie voor 2006. Het gaat in het totaal om 3.124.000 euro. De heer Peumans vraagt hiervan een gedetailleerd overzicht.

Kosten voor overkoepelende tools. Wat zijn dat?

detail van mediabestedingen 1.440.711

detail van adviesverlening communicatie 870.650 euro?

Antwoord:

De kosten voor overkoepelende tools overstijgen een specifiek project en lopen horizontaal over alle projecten van het masterplan Mobiliteit Antwerpen. Concreet betreft het de mediabestedingen, de adviesverlening communicatie, het reclamebureau, de websites en de werfcommunicatie.

Het bedrag van 1.440.711 euro wordt gespreid over drie enveloppes van 480.237,- euro om zowel lokale als nationale media, zowel met betrekking tot visuele als geschreven pers, afdoend te bereiken, en dit voor alle masterplanprojecten. Voor ATV omhelst deze dienstverlening o.a. wekelijkse mobiliteitsjournaals, spots, online journaals, aanmaak tv-kaarten voor hinder communicatie, masterplan film enzovoort.

Voor de geschreven pers zal deze enveloppe worden aangewend voor project-gerelateerde communicatie in functie van de operationele planning (reorganisatie Singel, mogelijke afbraak ijzeren brug, uitvoering werken Middenvijver, Oosterweelverbinding, Noorderleien,...).

De adviesverlening communicatie (870.650 euro) voorziet, zoals afgesproken bij de gunning van de raamovereenkomst aan TV SAM en driemaandelijks geactualiseerd in deelcontracten, in een front- en back-office. De backoffice bereidt communicatieplannen voor, maakt actoranalyses, reikt concepten aan, en doet onderzoek in communicatiedossiers. De front office ondersteunt BAM in de uitvoering van het communicatieplan. Het omvat taken als informatiebeheer, implementatie van communicatieacties, en contact met betrokken actoren.

Vraag 10:

Er werd tijdens de vorige voortgangsrapportage reeds beloofd dat er spoedig uitsluitsel zou worden gegeven over de EU-tolrichtlijn. De heer Peumans wil weten wat de stand van zaken is. Minister Van Brempt heeft in dit verband aangegeven dat er niets aan de hand is. De permanente vertegenwoordiger van Vlaanderen bij de EU heeft in deze commissie in de loop van de maand januari 2006 gezegd dat er wel degelijk iets aan de hand is. Hoe zit het nu?

Wat is de inhoud van de juridische en financiële analyse?

Dit antwoord zegt dus niks!

Zie het in dit verband het overgemaakte juridisch advies (bijlage 2).

BIJLAGE 4:

Projectfiches

PROJECTFICHES

masterplan Projecten op reguliere middelen

1. Sint Bernardsesteenweg en verlenging naar Hemiksem 1° fase

Doelstelling van het project:



Een grootschalige herwaardering, verfraaiing en renovatie van deze belangrijke verkeersas tussen Antwerpen en Hemiksem.

Dit vertaalt zich door:

De geleidelijke afbouw van de verkeersfunctie langsheen de steenweg richting Antwerpen en een versterking van de verblijfsfunctie;

De uitbouw als hoofdas voor openbaar vervoer en langzaam verkeer;

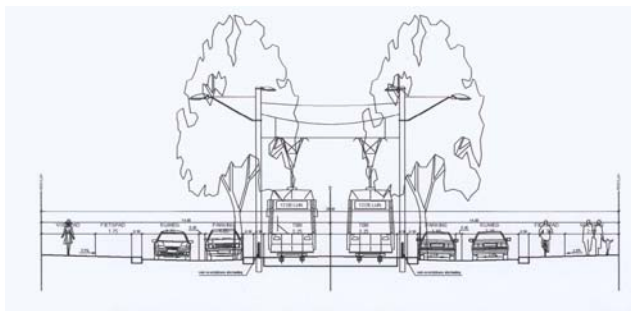
De uitbouw van een kwalitatieve woon- en winkelomgeving met de nodige aandacht voor groeninkleding en kwalitatief straatmeubilair.

Projectomschrijving

Het gaat hierbij om een volledige herinrichting van gevel tot gevel van deze gewestweg in twee fasen. Eerste fase loopt van Kolonel Silvertopstraat tot Schoonselhof waarbij de volledige straatbedding wordt opgebroken en heraangelegd: nieuw gescheiden rioleringsstelsel, nieuwe wegverhardingen (2 x 1 rijstrook) en parkeergelegenheid, een vrije tram- en busbaan en nieuwe fiets- en voetpaden. De bestaande tramlijn wordt gerenoveerd en herbouwd als vrije trambusbaan. Totale lengte ca. 3,7 km.

Nieuw profiel

Naargelang het segment wordt het profiel licht aangepast aan de omgeving. Het typeprofiel voor fase 1 ziet er als volgt uit:



Stand van zaken

De eerste fase van het project (herinrichting vanaf het kruispunt met de Silvertopstraat tot aan het Schoonselhof) is aanbesteed in november 2002. Met een feestelijkheid op 20 september 2003 werd het symbolische startschot van de werken gegeven, de effectieve uitvoering is gestart op 1 maart 2004. De werken verlopen vlot. De studie voor de verlenging van de tramlijn tot Hemiksem (fase 2) is lopende. Het voorontwerp werd reeds goedgekeurd.

Budget

De werken fase 1 werden aanbesteed voor een bedrag van 26.113.911,17 € (incl. BTW). Dit bedrag wordt als volgt verdeeld over de deelnemende partners:

AWV : 8.028.517,03 €

De Lijn : 10.685.468,38 €

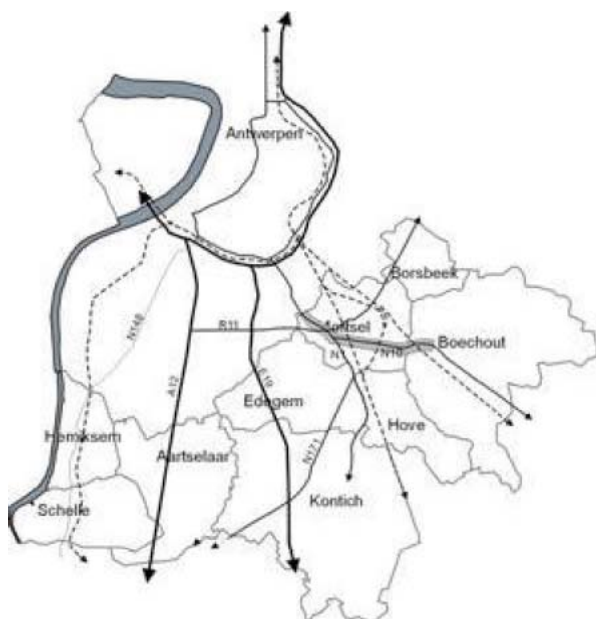
Stad Antwerpen : 7.399.925,76 €

2. Tramlijn Mortsel – Boechout 1° fase

Doelstelling van het project:

Verhogen van de bereikbaarheid en het creëren van een vlottere verbinding tussen stad Antwerpen en haar randgemeenten door het versterken en uitbouwen van het openbaar vervoer; de verlenging van de tramlijn naar Boechout is één van de prioriteiten van het masterplan Antwerpen.

De doortocht van N1 en N10 wordt bekeken in functie van de nieuwe classificatie van deze wegen, nl. secundaire weg categorie III. Dit betekent dat de verblijfsfunctie belangrijker wordt dan de verbindingsfunctie, dat er gestreefd wordt naar het weren van het doorgaand verkeer, een goede doorstroming van het openbaar vervoer en dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan het langzaam verkeer.



Verlenging tramlijn van Gemeenteplein Mortsel tot aan Borsbeeksesteenweg (Capenberg, Boechout); Aanleg van een centrish gelegen vrije tram- en busbaan vanaf grens Berchem tot en met eindpunt Capenberg langs N1/N10.

Fase 1: Heraanleg van gevel tot gevel vanaf H. Kuypersstraat tot Gemeenteplein Mortsel. De huidige vrije trambedding wordt omgevormd en verbreed tot een tram- en busbaan. De bestaande voetpaden worden breder, een volwaardig fietspad wordt voorzien, en in overleg met de handelaars worden ook parkeer/laad- en losstroken aangelegd. Dit alles gaat ten koste van 1 rijstrook per richting: de weg wordt omgevormd van een 2 x 2 rijstroken tot 2 x 1 rijstrook.

Fase 2: Heraanleg van rooilijn tot rooilijn vanaf Gemeenteplein Mortsel tot Boechout naar analogie met fase 1: 2 x 2 rijstroken worden 2 x 1 rijstrook, vrije tram- en busbaan en volwaardig fiets- en voetpad. Aan de eindhalte in Boechout wordt er een parking met fietsenstalling (P + R) voorzien.

Stand van zaken

De eerste fase van het project (herinrichting vanaf het kruispunt H. Kuypersstraat tot Gemeenteplein) werd aanbesteed in november 2002. De bouwvergunning werd in oktober 2003 afgeleverd. De werken zijn gestart op 1 december 2003 en werden in het najaar van 2005 beëindigd.

Budget

Uitvoeringsfase 1 = Antwerpsestraat tot Gemeenteplein

De werken fase 1 werden aanbesteed voor een bedrag van 11.514.237,12 € (incl. BTW). Dit bedrag wordt als volgt verdeeld over de reguliere begrotingen van de deelnemende partners:

AWV : 4.469.876,13 €

De Lijn : 5.031.996,79 €

Stad Mortsel : 2.012.364,21 €

Bovenstaande verdeling houdt rekening met de overname door AWV van de kosten voor de aanleg van het voetpad, het niet-gesubsidieerde aandeel van Mortsel voor de aanleg van de riolering en een verhoogd aandeel in de algemene werfkosten. Dit komt neer op een extra uitgave van 2.087.927,36 € op

de reguliere begroting van AWW.

3. De Leien Fase I

Doelstelling van het project

Het masterplan Antwerpen wil de Leien veiliger maken en de overlast beperken. Het verkeer moet er harmonieuzer verlopen. De diverse vervoersmodi (openbaar vervoer, wagens, zwakke weggebruikers) mogen elkaar niet meer hinderen.

Projectomschrijving

De herinrichting van de Leien 1° fase omvat:

- de aanleg van een gescheiden rioleringssysteem;
- de herinrichting van de Amerikalei, de Britselei en een gedeelte van de Frankrijklei, van gevel tot gevel, met vrije tram- en busbaan, twee x twee doorgaande rijstroken, ventwegen, vrijliggende fietspaden, parkeerstroken en nieuwe trottoirs;
- de bouw van vier tunnels en een parkeergarage voor 650 voertuigen;
- de heraanleg van de Lange Gasthuisstraat, het Mechelseplein, de Sint-Jorispoort, het Leopoldplein, de Bourlastraat, de Mechelsesteenweg tussen het Leopoldplein en de Van Breestraat en de Maria-Henriëttalei;
- de heraanleg van de Bolivarplaats;
- de bouw van twee tractiestations;
- aanplanting van groen in bovengenoemde zones;
- plaatsing van straatmeubilair in bovengenoemde zones;

Stand van zaken

De Leien vormen een prioriteit in het masterplan. Fase 1 van het project is dan ook al in uitvoering. Het betreft de heraanleg van de strook tussen de Bolivarplaats en de Maria-Theresialei. Deze strook was bovengronds klaar einde 2005. De tweede fase van Maria-Theresialei tot Noorderplaats kan rekening houdende met de te volgen procedure einde 2007 aanvatten.

Budget

De eerste fase van de Leien omvat volgende kosten:

Deelopdracht	Aanbestedings (A) of ramingsbedrag (R)	Verdeling kosten	Huidige meerkost (verrekeningen)
Groenvoorzieningen	6.416.836,82 euro (A)	Stad Antwerpen: 100%	861.607,73 euro
Infrastructuur	63.126.434,64 euro (A)	AWV: 70% Stad: 11% De Lijn: 19%	48.209.480,04 euro
Afwerking tunnels en parking	5.210.027,00 euro (A)	AWV: 100%	
Electromechanische uitrusting Amam-tunnel	1.369.661,09 euro (A)	EMA: 100%	
Electromechanische uitrusting parkeergarage en tunnels thv Nationale Bank	4.946.156,25 euro (A)	EMA: 100%	
Liften: leveren en plaatsen in de parkeergarage aan de Nationale Bank	204.953,00 euro (R)	EMA: 100%	
Afwerking Bolivarplaats	3.405.352,65 euro (R)	Stad Antwerpen: 100%	
Straatmeubilair	1.440.975,01 euro (R)	Stad Antwerpen: 100%	
Leveren van tractievoedingskabels voor de VVM De Lijn - Entiteit Antwerpen	361.562,52 euro (A)	De Lijn: 100%	26.539,95 euro
Plaatsen van tractievoedingskabels en leveren en plaatsen van uitrustingen voor infotram voor de VVM De Lijn - Entiteit Antwerpen	1.117.090,28 euro (A)	De Lijn: 100%	
Bouwen van twee tractiestations	29.384.205,00 euro (A)	De Lijn: 100%	

BIJLAGE 5:

Toelichting studieprestaties 2001-2005

Toelichting studieprestaties 2001 – 2005

Deeloverzicht van studiekosten (TV SAM) voor de lopende periode
2005 (t.e.m. 30-12-05) – excl. BTW

CLUSTER	TOTAALBEDRAG
1. ONDERSTEUNING	5.490.426 €
2. ONDERZOEKEN	1.017.646 €
3. VERKEERSMODELLERING	653.442 €
4. OWV	19.511.427 €
5. TRAM	1.668.319 €
6. SINGEL	1.526.103 €
7. WATER	83.120 €
8. VEILIGHEID	267.118 €
9. KOV - ZW	31.111 €
GEFACTUREERD 2005	30.248.711 €

Totaaloverzicht van studiekosten (TV SAM) voor de periode
2001-2005 (31-12-05) – excl. BTW

CLUSTER	2001-2004	2005	TOTAAL 2001-2005
1. ONDERSTEUNING	10.737.762 €	5.490.426 €	16.228.189 €
2. ONDERZOEKEN	2.264.678 €	1.017.646 €	3.282.324 €
3. VERKEERSMODELLERING	2.548.234 €	653.442 €	3.201.677 €
4. OWV	24.816.996 €	19.511.427 €	44.328.423 €
5. TRAM	3.495.795 €	1.668.319 €	5.164.115 €
6. SINGEL	902.131 €	1.526.103 €	2.428.234 €
7. WATER	1.040.349 €	83.120 €	1.123.470 €
8. VEILIGHEID	1.254.138 €	267.118 €	1.521.255 €
9. KOV - ZW	731.165 €	31.111 €	762.276 €
TOTAAL GEFACTUREERD	47.791.248 €	30.248.711 €	78.039.963 €

CLUSTER 1 - ONDERSTEUNING

• Permanente omkadering & IT-prestaties (deelproject 1)	1.237.668€
• Strategische MER (deelproject 2)	775.285€
• Juridisch advies (deelproject 17)	1.036.797€
• Communicatie (deelproject 10)	1.202.040€
• Financiering (deelproject 9)	777.963€
• Onteigening (deelproject 28)	233.014€
• Y4-Terugbetaalbare kosten	227.660€

TOTAAL = 5.490.426 €

CLUSTER 1 - PERMANENTE OMKADERING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	Projectdirectie, Huisvesting, Projectbeheer, IT-netwerk, boekhouding, administratie	1e kwartaal	321.009€
2005	Projectdirectie, Huisvesting, Projectbeheer, IT-netwerk, boekhouding, administratie	2e kwartaal	308.057€
2005	Projectdirectie, Huisvesting, Projectbeheer, IT-netwerk, boekhouding, administratie	3e kwartaal	303.182€
2005	Projectdirectie, Huisvesting, Projectbeheer, IT-netwerk, boekhouding, administratie	4e kwartaal	305.420€
			1.237.668€

CLUSTER 1 - STRATEGISCH MILIEUEFFECTRAPPORT

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Bijgewerkte versie Plan-MER (na opmerkingen Cel MER)	1e kwartaal	552.943€
2005	2. Aanvullingen RVR	2e kwartaal	0€
2005	3. Diverse aanpassingen voor leidingenstraten	3e kwartaal	200.005€
2005	4. Onderzoek conclusies RVR en overleg luchtkwaliteit 5. Nazorg	4e kwartaal	22.337€
			775.285€

CLUSTER 1 - JURIDISCH ADVIES

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Inbrengakte TLH 2. DBfM Oosterweel: Selectiedossier, aanbestedingsleidraad, financiering, verzekeringen 3. PPS-Luchtbal 4. Juridisch advies grondverwerving 5. BTW en finaal statuut NV BAM, tol 6. Adviezen bepalingen plan-MER 7. Adviezen DBfM 8. Adviseren GRUP-voorschriften en zonering 9. Financiering met tol 10. Kaderovereenkomsten	1-01-2005 tot 31-12-2005	1.036.797€
			1.036.797€

CLUSTER 1 - COMMUNICATIE

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Communicatie OWV : tunnel, viaduct 2. Visienota internet & mobiliteit	1e kwartaal	239.175€
2005	3. Communicatie rond conclusies plan-MER 4. Infopunt Leien fase 1 5. Communicatie werken tramlijnen St-Bernardsesteenweg, Mortsel-Boechout	2e kwartaal	299.309€
2005	6. Communicatie rond voorlopige vaststelling ontwerp GRUP OWV	3e kwartaal	270.408€
2005	7. Infomarkt OWV, Vlaamse Infolijn 8. Website www.antwerpen.be 9. Begeleiding werfcommunicatie SBS fase 1	4e kwartaal	393.148€
			1.202.040€

CLUSTER 1 - FINANCIERING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Inbreng TLH in NV BAM: waarborgen 2. DBfM-Oosterweel: selectiedossier, aanbesteding, financiering, verzekeringen 3. BTW, fiscaal statuut NV BAM 4. Due Diligence, tol 5. Opstellen financieel plan	1-01-2005 tot 31-12-2005	777.963€
			777.963€

CLUSTER 1 - ONTEIGENING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Oplijsting, voorstelling gronden in samenwerkingsprotocol Vlaams Gewest – NV BAM	1e kwartaal	180.326€
2005	2. Onteigeningen voor tramlijn St- Bernardsesteenweg	2e kwartaal	23.622€
2005	3. Onteigeningen voor OWV	3e kwartaal	3.618€
2005	4. Definitief onteigeningsplan OWV 5. Opnemen nutsleidingen op te onteigenen percelen 6. Start met aankoopcomité Antwerpen	4e kwartaal	25.448€
			233.014€

CLUSTER 1 - Y4 TERUGBETAALBARE KOSTEN

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	Materiële kosten voor dossiersamenstelling GRUP i.v.m. Plenaire Vergadering en Openbaar Onderzoek. Doorfacturatie diverse materiële kosten, oa bijkomende exemplaren voorontwerp GRUP, ontwerp GRUP, extra exempl. OWV bestek	2005	227.660€
			227.660€

CLUSTER 2 - ONDERZOEKEN

- Terreinonderzoek (deelproject 18)

TOTAAL = 1.017.646 €

CLUSTER 2 - ONDERZOEKEN

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	Slibstaalname en analyse waterbodem, milieuhygiënisch onderzoek grachten OWV, hydraulisch morfologisch onderzoek tunnelsleuf, opmeting stelsplaats Deurne, rioolinspectie tramlijn Deurne Wijnegem	1e kwartaal	714.361€
2005	Milieuhygiënisch onderzoek Middenvijver, terreinonderzoek Leien fase2, telling ADR-transport, fietsinfra voor R11: topografie, opmetingen bruggen Singel	2e kwartaal	189.145€
2005	Milieuhygiënisch onderzoek RO, pompproef Burchtse Weel, magnetometrisch onderzoek Schelde, opmeten premetro Teniersplein, verkeerstellingen in haven voor Due Diligence	3e kwartaal	40.354€
2005	Afwateringsstudies RO, Hydraulisch morfologisch onderzoek, Elektrische en klassieke sonderingen OWV LO	4e kwartaal	73.896€
			1.017.646€

CLUSTER 3 - VERKEERSMODELLERING

- Verkeersmodellering (deelproject 5)

TOTAAL = 653.442 €

CLUSTER 3 – VERKEERSMODELLERING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Afwerken MMA2+ voor Plan-MER 2. Aansluiting SRW op OWV te Merksem 3. Verkeersmodel tolberekenign Due Diligence	1e kwartaal	136.674€
2005	4. Verwerken verkeersonderzoeken haven, Schelde kruisend verkeer voor Due Diligence onderzoek tolstrategie 5. Verkeersafwikkeling OWV tollanen 6. MMA2+ netwerkberekeningen Antwerpen Noord	3e kwartaal	328.694€
2005	7. Verkeersmodel MOTO Due Diligence 8. Knooppunt Oosterweel 9. Werkplan voor projectMER 10. Leien fase 2	4e kwartaal	188.074€
			653.442€

CLUSTER 4 - OOSTERWHEELVERBINDING

• Oosterweelverbinding (deelproject 3) & onderzoek bodem (deelproject 3)	18.669.594 €
• Natuur & Habitat (deelproject 3)	184.615 €
• Natuurcompensatie (deelproject 33)	304.780 €
• Stedenbouw voor OWV (deelproject 16)	145.517 €
• Maintenance voor DBfM (deelproject 31)	206.920 €

TOTAAL = 19.511.427 €

CLUSTER 4 - OOSTERWEEELVERBINDING

<i>Jaar</i>	<i>Afgewerkte deliverable</i>	<i>Lopende deliverable</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005 KW1	Referentieontwerp en bestek, fasering werken	Referentieontwerp en bestek, fasering werken	10.767.066€
2005 KW2	Referentieontwerp en bestek, raming	Referentieontwerp en bestek, raming	4.365.063€
2005 KW3	- onderzoek boortunnel op RO - Referentieontwerp RO - Aanvullingen bestek ivm maintenance	Aanpassingen referentieontwerp op LO (tollanen)	2.872.845€
2005 KW4	Afwerken aanbestedings-dossier		664.620€
			18.669.594€

CLUSTER 4 – NATUUR & HABITAT

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatiedatum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Aanpassen studierapporten i.f.v. herwerkte plan-MER en GRUP	1e kwartaal	98.172€
2005	2. Aanvulling natuustudies i.f.v. uitbreiding projectgebied 3. Overleg natuurcompensaties met Vlaamse Administratie, EU	3e kwartaal	33.255€
2005	4. Passende beoordeling OWV	4e kwartaal	53.188€
			184.615€

CLUSTER 4 – NATUURCOMPENSATIE

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatiedatum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	•Ontwerp Burchtse Weel, Het Rot •Ontheffingsdossier	4e kwartaal	304.780€
			304.780€

CLUSTER 4 – STEDENBOUW EN ARCHITECTUUR VOOR OWV

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatiedatum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	Onderzoek stedenbouwkundige inpassing SRW, OWV, TME, station Luchtbal, Leien, Eilandje i.s.m. Stad Antwerpen	2e & 3e kwartaal	124.570€
2005	•Herlocalisatie onderzoek HZS •Overleg Tramlijn Ekeren	4e kwartaal	20.947 €
			145.517€

CLUSTER 4 – MAINTENANCE VOOR DBMf

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatiedatum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005		4e kwartaal	206.920€
			206.920€

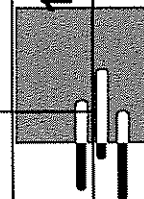
CLUSTER 5 - TRAM

• Tramlĳn Boechout (deelproject 6)	294.177€
• Station Luchtbal / tramlĳn Ekeren (deelproject 7)	16.590€
• Leien fase 2 (deelproject 8)	34.151€
• Stelplaats Deurne (deelproject 25)	607.974€
• Tramlĳn Wĳnegem (deelproject 22)	709.978€
• Brug Franklin Rooseveltplaats (deelproject 8)	5.449€

TOTAAL = 1.668.319 €

CLUSTER 5 - TRAM

<i>Jaar</i>	<i>Afgewerkte deliverable</i>	<i>Lopende deliverable</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005 KW1	Voorontwerp tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1 Ontwerpplannen en bestek tramlijn Mortsel-Boechout fase 2		484.141€
2005 KW2	Ontwerpplannen en bestek tramlijn Mortsel-Boechout fase 2 Ontwerp Stelplaats Deurne	Dossier vergunnings-aanvraag tramlijn Mortsel-Boechout fase 2 & tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1	643.154€
2005 KW3	Voorstudie tramlijn Ekeren (Groenendaal) Voorstudie Leien fase 2 Voorontwerp BFR : Operaplaats Ontwerp tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1	GRUP Stelplaats Deurne Onderzoek stabiliteit spoorbruggen NMBS voor tramlijn Mortsel-Boechout fase 2 Ontwerp BFR : Operaplaats Ontwerp tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1, aanpassing Conceptkeuze Leien fase 2, tramlijn Ekeren	537.936 €
2005 KW4	Leien F2 Stelplaats Deurne	Concept Noorderplaats Aanpassing ontwerp	3.068 €
			1.668.319 €



beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

CLUSTER 6 - SINGEL

- Singel (deelproject 14)

TOTAAL = 1.526.103 €

CLUSTER 6 - SINGEL

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Conceptstudie SRW Noord	2e & 3e kwartaal	347.011€
	2. Programma van eisen, deel Noord		
2005	3. Voorontwerp	4e kwartaal	1.179.092€
			1.526.103€

CLUSTER 7- WATER

- Bruggen Albertkanaal (deelproject 11)
- Royerssluis (deelproject 12)

TOTAAL = 83.120 €

CLUSTER 7 - WATER: ALBERTKANAAL

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Noorderlaanbrug: voorstudie 2. Royerssluis: streefbeeld 3. Opstart Voorontwerp Theunisbrug	3e kwartaal	83.120€
			83.120€

CLUSTER 8 - VEILIGHEID

- Veiligheidscoördinatie (deelproject 20)
- Risico-analyses (deelproject 29)
- Risico-management (deelproject 32)

TOTAAL = 267.118€

CLUSTER 8 - VEILIGHEID

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie- datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Opstellen veiligheids- en gezondheidsplan OWV	1e kwartaal	107.144€
	2. Overleg met hulpdiensten, politie		
2005	3. Aanpassingen veiligheidsplan OWV	2e kwartaal	143.266€
2005	4. Aanpassing RVR i.f.v. GRUP	3e kwartaal	7.791€
2005	5. Risico-management ADR verbod KT	4e kwartaal	8.917€
			267.118€

CLUSTER 9 – KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER & ZWAKKE WEGGEBRUIKERS

- Knelpunten Openbaar Vervoer (deelproject 4)
- Fietsinfrastructuur (deelproject 26)

TOTAAL = 31.111 €

CLUSTER 9 – KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER & ZWAKKE WEGGEBRUIKERS

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Realisatie-datum</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2005	1. Mechelsesteenweg N1 aanpassen 2. Voorstudie herinrichting BFR : Operaplaats / Gemeentestraat	1e kwartaal	31.111€
			31.111€