

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



Zitting 2007-2008

25 april 2008

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

NEGENDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Maart 2008

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, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslagen over hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 9: Verslag + Addendum
- Nr. 10: Verslag over gedachtewisseling
- Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 12: Verslag
- Nr. 13: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 14: Verslag
- Nr. 15: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 16: Verslag
- Nr. 17: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 18: Verslag
- Nr. 19: verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).....	4
II. Presentatie door het Rekenhof	17
III. Bespreking	23
1. Tussenkost van de heer Rudi Daems	23
2. Tussenkost van de heer Carl Decaluwe	24
3. Tussenkost van de heer Jan Penris.....	26
4. Motie van orde. Regeling van de werkzaamheden.....	28
5. Tussenkost van de heer Jan Peumans	29
6. Tussenkost van de heer Bart Martens	32
7. Tussenkost van de heer Joris Vandenbroucke.....	33
8. Tussenkost van de heer Dirk de Kort	34
9. Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder	35
10. Motie van orde: uitklaring vergadering met stRaten-generaal en regeling van werkzaamheden	36
11. Antwoorden van minister Dirk Van Mechelen.....	37
12. Antwoorden van het management van BAM	40
13. Antwoorden van het Rekenhof	49
14. Antwoorden van mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen op de openstaande vragen (vervolgssessie 8 april)	51
15. Bespreking: repliek van de leden en antwoorden van de minister en de BAM	51
Bijlagen:	
Bijlage 1: Overzicht van de erelonen van de adviseurs van BAM.....	57
Bijlage 2: Statuscode bij het overzicht investeringskosten	61
Bijlage 3: Projectverloop Brabo	65
Bijlage 4: Antwoorden op de aanbevelingen van het Rekenhof	71
Bijlage 5: Eerste reeks antwoorden van BAM op openstaande vragen - mei 2008.....	77
Bijlage 6: Duidelijkheid over de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal - antwoord Vlaamse Regering juni 2008	89
Bijlage 7: Aanvullende antwoorden van BAM - juli 2008	93
Bijlage 8: Toelichting studieprestaties 2001-2008 - augustus 2008	101
Bijlage 9: Overzicht erelonen deelcontracten van SAM - augustus 2008	133
Bijlage 10: Antwoord van BAM op vraag inzake contracten Deloitte en Stibbe - oktober 2008 ...	137

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op dinsdag 18 maart 2008 en op dinsdag 8 april 2008 een negende voortgangsrapportage over de grote infrastructuurprojecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

De commissie heeft besloten om een vervolgssessie BAM te organiseren op dinsdagnamiddag 8 april omdat minister Kathleen Van Brempt niet meer aanwezig was op de eerste sessie in maart om te antwoorden op de gestelde vragen die tot haar bevoegdheid behoren.

Op dinsdag 18 maart presenteerde het managementteam van de BAM in een eerste luik zijn voortgangsrapportage. De leden van de commissie kregen vooraf een rapport toegezonden.

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

In een derde deel van dezelfde zitting volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden, de BAM en twee leden van de regering (minister Dirk Van Mechelen en minister Hilde Crevits).

Op dinsdag 8 april vond een tweede sessie plaats met minister Van Brempt.

Als bijlage worden een aantal documenten opgenomen: een overzicht van de erelonen van de adviseurs BAM met betrekking tot de Oosterweelverbinding vanaf de oprichting van BAM tot heden, de investeringstabel met een verklarende legende van de afkortingen en een tabel met het procesverloop van Brabo 1.

De overige documenten waar door een aantal parlementsleden naar werd gevraagd (calamiteitenstudie, openstaande afwijkingen BAFO (best and final offer), notificatie EU-tolrichtlijn) werden op vrijdag 11 april bezorgd aan het Rekenhof waar zij ter inzage beschikbaar zijn.

Na maanden heen en weer ge-e-mail vond uiteindelijk op donderdag 8 januari 2009 een onderhoud plaats tussen de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM en de verslaggever Jan Peumans. Het verslag werd uiteindelijk goedgekeurd: het knelpunt betrof bijkomende informatie over de contracten die

BAM met Stibbe en Deloitte heeft. Er is afgesproken dat de leden van de commissie op eigen verzoek de mogelijkheid krijgen om in de kantoren van BAM inzage (geen kopierecht) te hebben in de beide contracten.

I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager BAM brengt de basiskenmerken van het masterplan in herinnering. Toen de regering in 1995 aan de administratie Wegen en Verkeer de opdracht gaf om een oplossing te zoeken voor de verkeersknoop en de verwachte verkeerschaos in de Antwerpse regio, was het duidelijk dat een oplossing de verschillende modi moest combineren. Dergelijke multimodale aanpak vergt investeringen in de wegen, het openbaar vervoer, het vrachtvervoer en aandacht voor de zwakke weggebruiker. De doelstellingen zijn dan ook de betere bereikbaarheid van de stad en de haven, betere leefbaarheid tijdens en na de werken en een verhoogde verkeersveiligheid.

Grote infrastructuurwerken kennen een lang voortraject en vergen heel wat besluitvorming. BAM wordt nog geregeld geconfronteerd met elementen uit het voortraject. BAM houdt eraan bij de voortgangsrapportage daarnaar terug te grijpen. Ze vindt transparantie over de besluitvorming en verduidelijking van de motieven voor de scenario's belangrijk. De aanpak is niet alleen multimodaal, van in het begin was het ook de bedoeling om een 'modal shift' teweeg te brengen.

Er zijn geen scopewijzigingen tussen de achtste en de negende voortgangsrapportage.

Wat de masterplanprojecten betreft, licht de spreker de beslissingen van de raad van bestuur toe. Voor de Oosterweelverbinding is de combinatie Noriant aangesteld als voorkeursbieder. Voorts heeft de raad van bestuur besluiten genomen over de financiering van het masterplan. Voor het openbaarvervoerproject Brabo is een terechtwijzend bericht goedgekeurd. Wat de renovatie van de sluizen betreft, heeft de raad van bestuur overeenkomsten goedgekeurd met betrekking tot de Kattendijksluis en de renovatie van de Van Cauwelaertsluis. Voor de bruggen over het Albertkanaal is er een overeenkomst tussen BAM en nv De Scheepvaart goedgekeurd. Inzake de interne organisatie heeft de raad van bestuur een deelcontract met TV SAM (TV: tijdelijke vereniging) en het budget en personeelskader 2008 goedgekeurd. De

functie van ‘chief operations officer’ (COO) werd open verklaard. De bestekken voor de heraanbesteding van het financiële en het juridische advies zijn eveneens goedgekeurd.

Het Oosterweelproject is een DBfM-project. D staat voor design. De ontwerpverantwoordelijkheid ligt integraal bij de bieder, in dit geval de voorkeursbieder Noriant. BAM noch de overheid nemen risico's terug, de ontwerprisico's liggen bij de bieder. B staat voor build, logischerwijze is de bieder daarvoor verantwoordelijk. De kleine f staat voor de financiering, de bieder prefinanciert 20 percent van de totale kosten, BAM financiert de overige 80 percent. Daarvoor voert de maatschappij een aparte aanbestedingsprocedure. M staat voor maintenance, de bieder staat 35 jaar in voor het onderhoud. Als de bieder in het ontwerp of in de bouw de kwaliteit van zijn product veronachtzaamt, dan draagt hij daar 35 jaar lang zelf de gevolgen van. De levenscyclusmotivering is een belangrijk aspect van de DBfM-constructie.

Het Oosterweelproject is veel meer dan de Oosterweelverbinding. De Oosterweelverbinding slaat op de verbinding tussen (op de rechteroever) het Sportpaleis en de Luchtbal, over de haven en onder de Schelde, en de E34 en de complexen op de linkeroever. Het project slaat ook op de ‘landscape engineering’ op Linkeroever. Linkeroever wordt grondig aangepakt met tal van mitigerende maatregelen, natuurontwikkeling enzovoort. De verbinding blijft verder ondergronds dan enkel de Scheldebreedte, zodat een groene aaneengesloten zone en een buffer kan gecreëerd worden tussen het hoofdwegennet op Linkeroever en de bewoonde en bebouwde zones op Linkeroever, in Zwijndrecht en Burcht.

BAM heeft besloten dezelfde zorgvuldigheid aan de dag te leggen bij het ‘Best and Final Offer’ (BAFO) als bij het onderzoek van het ‘first offer’. Dat heeft meer tijd gekost dan gepland, maar een zorgvuldige analyse was noodzakelijk. Nagaan in hoeverre afgeweken is van de vraagspecificatie, verder uitleg vragen over elke onduidelijkheid zijn grondig gebeurd. Dat lag aan de basis van een technisch en administratief beoordelingsrapport.

Bij de vorige voortgangsrapportage is al gemeld dat BAM het advies van de kwaliteitskamer zou vragen. Op 22 oktober 2007 heeft Noriant zelf alle wijzigingen van het first-offerontwerp toegelicht aan de kwaliteitskamer. Het gaat daarbij onder meer over de suggesties van de kwaliteitskamer na het first offer. De kwaliteitskamer heeft geoordeeld op de criteria in het ontwerphandboek over de contextuele infrastructuur, een leesbaar wegbeeld, performante infrastructuur enzovoort.

tuur, een leesbaar wegbeeld, performante infrastructuur enzovoort.

De conclusie van de kwaliteitskamer luidt als volgt: “Het ontwerp kiest resoluut voor ruimtelijke kwaliteit, een beperkte invulling van het project Oosterweelverbinding als niets meer dan een utilitaire opdracht voor verkeersinfrastructuur is niet alleen vermeden maar zelfs op inspirerende wijze overstegen. Het BAFO-voorstel van Noriant toont overtuigend aan hoe het ontwerp van verkeersinfrastructuur kan sporen met stedenbouwkundige en landschappelijke herstructurering van de omgeving, met hoge kwaliteitsambities voor de aanleg van publieke ruimte en met een architecturale benadering van constructieve vraagstukken. Het streven van Noriant om al die aspecten van ruimtelijke kwaliteit op een geïntegreerde wijze aan te pakken kan als voorbeeld gelden voor Vlaanderen.” De kwaliteitskamer verwacht van BAM dat de hoge kwaliteit van het BAFO ook op het terrein waargemaakt wordt en dat de kwaliteit voldoende bewaakt zal worden bij het verder uitwerken van het ontwerp alsook de bouw van het geheel.

Op 22 december 2007 duidde de raad van bestuur Noriant aan als voorkeursbieder. Daaraan koppelde hij drie voorwaarden.

De offerte bij Noriant dient bij contractsluiting geheel in overeenstemming met de vraagspecificatie en de leidraad te worden gebracht. Een aantal kleine, miniem bevonden afwijkingen vormen helemaal geen hinderpaal voor de verdere onderhandelingen. Deze afwijkingen waren trouwens veel kleiner dan bij first offer. Het is in ieder geval duidelijk dat Noriant zich aan de vraagspecificatie moet houden en de afwijkingen moet wegwerken zelfs zonder enige prijsaanpassing.

Een tweede voorwaarde gaat over de hiërarchie van de vraagspecificatie. Deze primeert steeds op de offerte zelf. Noriant zal altijd, ook over 30 jaar moeten voldoen aan de vraagspecificatie.

Een derde aspect is dat onderhandelingen noodzakelijk zijn om de financiële voorwaarden af te stemmen op de financiële ruimte van BAM.

Momenteel lopen de finale contractbesprekingen. Noriant is volop het stedenbouwkundige aanvraagdossier aan het voorbereiden. Dat zal in augustus klaar zijn en eind augustus ingediend worden. Voorts lopen er onderhandelingen over de contractuele voorwaarden en over de risicoallocatie. Ook gebeuren er nog een aantal optimalisaties. In terechtwij-

zend bericht nummer zeven stond dat na het BAFO de resultaten van twee studies zullen worden geïntegreerd. De ene studie heeft te maken met calamiteiten en veiligheid, de andere met minder hinder, vooral voor het viaductencomplex zuiderknoop op Linkeroever.

De studie calamiteiten is ondertussen afgelopen. BAM heeft de resultaten ervan overlopen met het verkeerscentrum, de federale politie en het agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV). Het onderste deel van de zogenaamde ‘acht van Antwerpen’ wordt gevormd door de ring, die gesloten wordt met de Oosterweelverbinding, het bovenste deel van de acht wordt gevormd door de verbinding via de Liefkenshoektunnel. Samen met het Verkeerscentrum heeft BAM nagegaan wat er met de verkeersdoorstroming gebeurt wanneer er zich op die acht een ongeval voordoet. Er zijn verschillende omleidingsscenario's. Voor elk scenario wordt bestudeerd of de verbindingen voldoende capaciteit hebben en of de aansluitingen tussen de verschillende autostrades op de extra verkeersstromen berekend zijn.

De studie heeft zes maanden geduurd. De evacuatiemogelijkheden van stilstaand verkeer, de manier waarop de doorstroming en de bereikbaarheid gegarandeerd kunnen worden, zijn tot in het detail bestudeerd. Dat heeft geleid tot een aantal voorwaarden. In geval van calamiteiten moet het mogelijk zijn de Kennedytunnel open te stellen voor vrachtverkeer. Het moet mogelijk zijn om de tolinstallaties op een regime van schaduwtoelaten te laten werken. Schaduwtoelaten betekent dat de wagens niet moeten stoppen om te betalen maar dat er een derdebetalersregime in voege treedt zoals het vandaag de dag mogelijk is voor de Liefkenshoektunnel. Dat genereert een grotere doorstroming op de tollanen. De studie leidde tot aanpassingen op een zestal plaatsen, vooral op de aantakkingen van de Oosterweelverbinding op het bestaande hoofdwegennetwerk onder meer de E34 richting kust.

De studie heeft de scope niet gewijzigd. Het gaat om kleinere maar belangrijke aanpassingen die ook positief zijn voor de doorstroming in reguliere situaties. Ze verminderen daarenboven verder het aantal weefbewegingen. Ook in reguliere omstandigheden verhoogt de veiligheid door deze wijzigingen.

De werkgroep bestaande uit AWV, de verkeerspolitie, het Verkeerscentrum en BAM, zal later ook de knoop noord, de verbinding met de A12 en de knoop oost, de verbinding E34, E313, ontwerpen. Het herontwerpen van deze knopen past in de aanleg van de stede-

lijke ringweg en de doorgaande ringweg op de ring rond Antwerpen (tweede fase masterplan).

De resultaten van de eerste studie zijn doorgegeven aan Noriant. BAM verwacht dat het BAFO daaraan aangepast wordt.

De tweede studie is voor een deel afgerond, namelijk het deel dat betrekking heeft op het ontwerp van de Oosterweelverbinding. De studie gaat over de veiligheid. In uitvoering van de Europese richtlijn over tunnelveiligheid heeft BAM ervoor geopteerd om het ontwerp van de Oosterweelverbinding en dan vooral de tunnel en het viaduct voor te leggen aan een aantal werkgroepen. Zij beoordelen of er voldoende veiligheidsmaatregelen genomen zijn in het ontwerp en in welke mate bepaalde aannames gehandhaafd of verlaten moeten worden. Aan de werkgroepen nemen onder meer de stad Antwerpen, het Verkeerscentrum, de provinciale veiligheidsdiensten, de brandweer van Antwerpen, de federale politie, AWV en BAM deel. In de werkgroepen heeft BAM eerst toelichting gegeven bij het arsenaal veiligheidsmaatregelen dat vandaag al in de tunnel gepland is, zowel de constructieve elementen als de elektromechanica. Daarna heeft BAM een aantal voorzieningen ter beoordeling voorgesteld. Uit de werkgroepen is gebleken dat de vluchtstrook in de tunnel, zoals trouwens gebruikelijk is in afgezonken tunnels, weggelaten kan worden. De Europese richtlijn staat dat ook toe. Aan beide zijden van de rijbaan komt er wel een redresseerstrook van ongeveer 1,30 meter.

De brandweer intervenueert het liefst vanuit de ongevalvrije koker. Het ventilatiesysteem is zo georiënteerd dat het de rookgassen bij een ongeval zal wegblazen van de file. Een ongeval kan dus niet vanuit de tegenovergestelde richting benaderd worden, dat is immers tegen de rook in. Met de rijrichting mee tot bij het ongeval proberen te geraken, is gevaarlijk. Het is niet zeker dat de brandweer er geraakt. Bij brand in een tunnel zijn de voertuigen die in de file staan, niet controleerbaar. Er zal paniek zijn, mensen zullen trachten de veiligheidsstrook te gebruiken om naar buiten te rijden. Er is dus geen garantie dat brandweer of snelle interventiediensten op een veilige manier de brand kunnen benaderen via de tunnelkoker waar het ongeval plaatsvond. Het is ‘standing practice’ de brand te lijf te gaan vanuit de ongevalvrije tunnelkoker.

Dergelijk systeem is uitgewerkt. Er zijn ook afspraken over een geleidingssysteem dat duidelijk maakt welke evacuatie-deuren in de ongevalvrije koker veilig zijn en welke versperd worden door brand of rook.

Daarnaast zijn er nog essentiële monitoringelementen aan toegevoegd.

De stuurgroep Tunnelveiligheid coördineert het overleg. Hij adviseert om de 'Files aanpakken door snelle tussenkomst (FAST)' zijn taken uit te breiden, niet alleen voor de Oosterweeltunnel maar ook voor alle andere tunnels en uiteraard op de acht van Antwerpen. Samen met de hulpdiensten denkt BAM dat de uitbreiding van de FAST, de snelle interventiedienst, cruciaal is. Het is belangrijk bij elke calamiteit dat er zeer snel geschoold en professioneel personeel ter plaatse is. De uitbreiding van die dienst is essentieel in het veiligheidsconcept van de Antwerpse regio.

Een tweede aandachtspunt dat de stuurgroep zeer sterk beklemtoont, is de behoefte aan een sterke en performante coördinatie van de hulpdiensten en het Verkeerscentrum. Het Verkeerscentrum regelt het verkeer en moet snel op de hoogte gebracht worden van beginnende calamiteiten. Zo kan het meteen maatregelen nemen. Omgekeerd beschikt het coördinatiecentrum van het Verkeerscentrum over alle beelden. De coördinatie van de interventie zelf moet daar gebeuren maar er moet een goede afstemming zijn met alle diensten. Voorts zijn er een aantal kleinere technische en organisatorische aanpassingen. Ook komen er maatregelen aan de oostelijke zijde van de tunnel ter verhoging van de veiligheid bij in- en uitvoeging van en naar de Oosterweelknoop. De invoegstrook loopt deels in de tunnel door. De tunnelrichtlijn staat dat toe, maar dan zijn er bijkomende maatregelen zoals meer verlichting nodig. Het verschil in verlichting tussen daglicht en tunnellicht wordt uitgesteld tot voorbij het invoegen zelf. Alle veiligheidsvoorzieningen zijn besproken en vertaald in een bouwprogramma met aanpassingen voor het project.

Op het dubbeldeksviaduct blijven de vluchtstroken behouden. Dat heeft te maken met het feit dat de hulpdiensten geen garantie hebben over de windrichting. In een tunnel gaat de ventilatie in een richting. Op het viaduct is er geen parallelle koker waar de hulpdiensten om de zoveel meter kunnen interveniëren. Daarom blijven de vluchtstroken als bereikbaarheidsweg voor de hulpdiensten behouden.

BAM vindt dat er daarnaast ook vluchthavens van voldoende breedte moeten zijn, waar veilig stationeren in geval van pech mogelijk is. Er komen vluchthavens langs het volledige tracé, de Oosterweelknoop en het viaduct. De vluchthavens zullen duidelijk aangegeven worden op basis van richtlijnen die ook in de workshops opgesteld zijn.

De tunnel heeft drie volwaardige rijstroken en langs beide zijden twee redresseerstroken. Het viaduct heeft vier rijstroken en een vluchtstrook met veilige vluchthavens.

De derde studie betreft de minderhinder. BAM heeft twee fasen voor de uitvoering van het masterplan gedefinieerd. De groene Singel, de stedelijke ringweg zuid maken deel uit van de tweede fase. In de eerste fase concentreren de werken zich op het noorden van Antwerpen. Zo zal er eerst een noordelijk tracé van de ring van Antwerpen zijn vooraleer er hinder veroorzaakt wordt door de groene Singel of de zuidelijke stedelijke ring.

Het project begint ter hoogte van de Schijnpoort, maakt daar de aantakking, gaat over de haven, onder de Schelde enzovoort. Van de Schijnpoort tot aan het knooppunt Antwerpen-Oost E34 is een masterplanproject waarvoor nu de details van het ontwerp uitwerkt worden. Het is de bedoeling de aftakking naar het noorden, bijvoorbeeld vanuit de richting van Luik, hindervrij te krijgen op het moment dat de Oosterweelverbinding opengaat. Uit de eerste ontwerpen blijkt dat de noordelijke aantakking op de rechteroever met de ring allicht al aangelegd zal worden voor de Oosterweelverbinding opengaat.

Ook de viaductzuiderknoop op Linkeroever is complex. Daar slaagt BAM er niet in om de aftakking naar het noorden aan te leggen zonder in belangrijke mate hinder te genereren op het zuidelijke tracé. Zelfs met een kleine fasering in terechtwijzend bericht zeven blijkt dat er nog altijd een belangrijk restant hinder voor lange tijd aanwezig blijft op het zuidelijke tracé, op het hoofdwegennet. Tegelijkertijd is de ontsluiting van Linkeroever-Zwijndrecht-Burcht niet optimaal. De ontsluiting verloopt in zes richtingen, van en naar de kust, van en naar Gent, van en naar de Kennedytunnel. Het is de bedoeling om die ontsluiting zo aan te leggen dat er zo weinig mogelijk bijkomende hinder voor de dorpskernen zal ontstaan.

De twee minderhindermaatregelen voor het hoofdwegennet en voor het vrijwaren van Linkeroever en de dorpskernen Zwijndrecht en Burcht tijdens de werken noopten BAM tot het verder uitwerken van de fasering en tot het uitstellen van de bouw van de viaductenknoop tot na het afwerken van de Oosterweelverbinding. Er komt een tweede uitvoeringsfase van het project waardoor, als de Oosterweelverbinding opengaat, de viaductenknoop aangelegd wordt. Dan is er tenminste een alternatief. De vrachtwagens gaan dan meteen naar het noorden. De hinder in de Kennedytunnel kan dan op een andere manier aan-

gepakt worden. Er is dan al veel minder verkeer, en geen vrachtverkeer meer. De hinder rond de Kennedytunnel kan dan gecoördineerd worden met de hinder die er sowieso zal zijn als de stedelijke ringweg zuid aangelegd wordt en er dus ook op de rechteroever aan de wegen naar de Kennedytunnel gewerkt wordt.

Vanuit minderhinderroogpunt bekijkt BAM hoe de fasering doorgetrokken en uitgewerkt kan worden. In een eerste fase wordt de Oosterweelverbinding aangelegd alsook de parallelweg tot aan de Blancefloerlaan. Er komen bijkomende maatregelen om de dorpskernen te ontlasten. De viaductenknoop op de linkeroever wordt pas aangevat als de Oosterweelverbinding open is.

Andere infrastructuurmaatregelen hebben betrekking op de vraag van de kwaliteitskamer om na te gaan in welke mate de hoogspanningsposten in de infrastructuur verwerkt kunnen worden. Ten gevolge daarvan zijn er beperkte aanpassingen aan de uitrit Schijnpoot en aan de zone rond de Hogere Zeevaartschool. Voorts worden de aanstraling, dus verlichting, van het viaduct alsook het Tolplein aangepast. BAM tracht het ruimtebeslag van de Oosterweelverbinding minimaal te houden. Het is verbazingwekkend hoe weinig onteigeningen nodig zijn voor zo'n groot infrastructuurproject alsook hoe weinig er aan natuurgebieden geraakt wordt. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) is redelijk beperkt, het vergt een grote inspanning om een volwaardig tolplein binnen de grenzen van het GRUP te wringen. Daarom waren er aanpassingen nodig. Die zullen verwerkt worden in een nieuw aanbiedingsontwerp.

Tot zover het geheel van studies en de aanpassingen aan de vraagspecificatie. Noriant is bezig de aanpassingen te verwerken en zal de implicaties ervan op de prijs berekenen.

In de raad van bestuur van december werd het principe goedgekeurd om te werken met een precontractuele acceptatie. De ontwerper moet het huidige aanbiedingsontwerp verder detailleren tot een definitief ontwerp op basis waarvan de bouwaanvraag kan worden voorbereid. De bieder loopt niet graag het risico om na contractsluiting teruggefloten te worden door BAM op een aantal ontwerpactiviteiten die hij nu in de precontractuele fase heeft verricht. Daarom vraagt Noriant BAM om het ontwerp nu al te accepteren. BAM verwijst dan naar het bestek waarin een acceptatie- en toetsingsprocedure uitgewerkt is. BAM is bereid die procedure te vervroegen, wat ook een vorm van risicobeheersing voor BAM is. Hoe meer

Noriant zijn ontwerp detailleert voor contractsluiting, in een stevig contractueel kader welteverstaan, hoe meer risico's er ook voor BAM verdwijnen. BAM kan dan beter instaan voor de kwaliteitsbewaking. De risico's die BAM draagt onder meer voor de bereikbaarheid van bedrijven, de exploitatie-eisen van de 'stakeholders', zijn dan ook beter in de hand te houden.

Anderzijds is het ook goed dat in die fase een aantal kritieke ontwerpaspecten voorts uitgeklaard wordt, bijvoorbeeld de stabiliteit van de excentrische pijlers. BAM vindt het een mooi idee maar wil graag overtuigd worden met rekennota's, met stabiliteits- en windbelastingproeven van de standvastigheid van de constructie. Het is dus een win-winsituatie. Enerzijds weet Noriant, de voorkeursbieder, zich gestaafd door een acceptatie van BAM, anderzijds is BAM gesterkt door het ontwerp zelf en vermijdt ze een aantal onzekerheden die anders pas na contractsluiting opgelost zouden worden. Ook in het buitenland worden dergelijke procedures gevolgd voor grote complexe projecten. Momenteel onderhandelt BAM over de voorwaarden van de precontractuele acceptatie.

Het staat vast dat het geen bijkomende taken zijn en dat er geen bijkomende vergoedingen tegenoverstaan. Dit zijn de kosten en de inspanningen die Noriant volgens het DBfM-contract sowieso moet doen. Bepaalde aspecten wordt enkel vervroegd. Het enige wat Noriant vraagt is een vergoeding te krijgen voor die kosten in geval het contract toch nog zou afspringen.

BAM verwacht dat Noriant het bouwaanvraagdossier klaar zal hebben tegen 1 augustus. BAM zal dat accepteren en indienen. Dat zal in de loop van de maand augustus gebeuren. Daarna kan het vergunningstraject starten. Het openbaar onderzoek zou dan in september plaatsvinden, de vergunning kan dan normaal gezien verleend worden in november. Daarna zal BAM 60 dagen 'standstill' in acht nemen alvorens tot contractsluiting over te gaan. In tussentijd zal BAM verzekeringen afgesloten hebben en de financiering rond hebben. Begin 2009 kunnen dan de drie parallelle onderhandelingsprocessen afgesloten worden: de Oosterweelverbinding, de financiering van het masterplan en de verzekering van de Oosterweelverbinding.

De heer *Ivan Costermans*, financieel manager, zegt dat de verzekeringsprocedure volop loopt. BAM heeft als opdrachtgever beslist om het kernprogramma van de verzekeringen zelf aan te besteden en het dus niet over te laten aan de opdrachtnemer.

Er zijn kandidaat-leidende verzekeraars en kandidaat-medeverzekeraars geselecteerd. Uiteraard is het voor de verzekeraars van cruciaal belang om te weten wat en hoe er gebouwd zal worden. BAM moest het BAFO van Noriant en de aanduiding als voorkeursbieder afwachten om de nodige informatie te verstrekken aan de verzekeraars. In de maand januari is er een plenaire toelichtingvergadering gehouden. Komende maanden zijn er nog bilaterale overlegondes gepland met alle kandidaat-verzekeraars. Noriant zal daar nauw bij betrokken worden. Het is de bedoeling dat de kandidaat-verzekeraars eind juni, begin juli 2008 een offerte indienen. Een vervolgtraject tot contractsluiting zal parallel verlopen met de aanbesteding van de Oosterweelverbinding en de aanbesteding van de financiering. Deze drie processen moeten synchroon verlopen.

Voor de financiering onderhandelt BAM nog met twee consortia. Eind 2007 heeft BAM een herwerkt bestek voor de financiering uitgestuurd met uitnodiging tot BAFO. Dit herwerkte bestek omvat vooral bijkomende informatie en essentiële elementen uit het BAFO van Noriant. Het geeft bijkomende richtlijnen over de gewenste financieringsstructuur en -instrumenten. Het bevat ook nadere instructies over het verdere verloop van de procedure. De kredietcrisis woedt nog volop. Dat heeft uiteraard een invloed op de verdere BAM-financiering. Het bestek is ook aangepast om daar maximaal rekening mee te houden. BAM kan daar best op inspelen door zo lang mogelijk een maximale flexibiliteit te behouden doorheen het verdere proces. Zo kan ze optimaal op marktevoluties inspelen.

Deze flexibiliteit is een belangrijk element dat geëvalueerd zal worden in de offertes die op 9 mei verwacht worden. Aan de bidders wordt expliciet gevraagd hoe ze het verdere proces van de financiering zien. BAM zal dan beoordelen welke flexibiliteit ze overhoudt om in te spelen op marktevoluties.

De indiening van het BAFO is voor mei, de aanduiding van de voorkeursbieder voor juni, dan blijven er nog een aantal maanden over voor documentatie zodat de contractsluiting van de drie procedures samen in januari mogelijk is.

De heer *Jan Van Rensbergen* vervolgt met de projecten die in het kader van de Oosterweelverbinding uitgevoerd worden. Het project Middenvijver is een mitigerende maatregel. Het was een opgespoten gebied, na de herinrichting zal er water en groen, natuur en recreatie zijn. De grondwerken zijn sinds november klaar. De waterplas en bijhorende kijk-

heuvels, de vistrappen zijn klaar. De wandelwegen zijn ook klaar, op een klein gedeelte in het noordelijke stuk na. De nieuwe aanplantingen zullen tegen eind maart gebeurd zijn. Samen met de Vlaamse Landmaatschappij, het agentschap Natuur en Bos en BAM wordt gewerkt aan een programma om in mei of in juni het gebied officieel open te stellen voor het publiek.

Ook de Burchtse Weel is een mitigerende maatregel, daar komt een slik- en schorregebied dat onderhevig is aan de getijdenwerking van de Schelde. De dijk komt op Sigmahoogte van 9,25 meter, binnengaats geconstrueerd. Er komen bekkens en een pompgemaal om het gevaar op overstromingen aan de kant van Zwijndrecht te verminderen. De werken daar zijn op 1 december gestart.

Het volgende project is de tijdelijke stelplaats de Vaartkaai. De huidige stelplaats van De Lijn op de Tjalkstraat zal ingenomen worden als werfterrein. Op die plaats komt er trouwens ook een grote pijler. Daarvoor zal onder andere een hoogspanningsmast van Elia verplaatst moeten worden. Het is dus een centraal werfgebied. BAM heeft met De Lijn afgesproken dat er een tijdelijke stelplaats komt op de voormalige Belga-site. Die werken zijn in uitvoering. De werken zijn gestart op 3 december, het einde is gepland vóór de bouwvakantie. Op dat moment zal de huidige stelplaats van De Lijn vrij zijn om als werfterrein gebruikt te worden.

De Schijn wordt onderbroken en het volledige debiet ervan wordt overgepompt in het Lobroekdok. De selectie van de aannemer is al gebeurd, de stedenbouwkundige vergunning kan weldra afgeleverd worden. De overeenkomst tussen BAM, Aquafin, VMM afdeling Water, over het onderhoud en het beheer van het pompgemaal, is inmiddels getekend (VMM: Vlaamse Milieumaatschappij). Voor de grondverwerving van het vizeelgemaal Lobroekdok zijn nog afspraken nodig.

Over de gerechtelijke procedures is er weinig nieuws te melden op het feit na dat twee verworpen schorsingsberoepen samengebracht zijn in een nieuwe procedure voor een geïntegreerde voortzetting. De andere procedures zijn na een positieve uitspraak voor BAM in een schorsingsprocedure overgegaan tot procedures voor nietigverklaring. Er zijn tot op vandaag geen nieuwe evoluties.

Het jaar 2007 was niet het beste jaar voor BAM, niet op het vlak van communicatie noch op vlak van perceptie. BAM had het gevoel in een 'catch-22' te zitten.

Aan de ene kant voert de maatschappij onderhandelingen en is dus gebonden aan de vertrouwelijkheid. Er zijn ook een aantal juridische aspecten, BAM wordt telkenmale in kortgeding voor de Raad van State gedaagd. Dus kan en mag BAM de inhoud van alle dossiers niet prijsgeven. Anderzijds wordt BAM geconfronteerd met gefragmenteerde elementen uit deze dossiers die wel bekend worden en waarvoor BAM wordt aangevallen of beticht. Zo'n situatie maakt een publieke entiteit als BAM zwak. BAM zit immers in een afwachtende verdedigende houding en kan niet kiezen voor een meer assertieve benadering.

Intussen is er een belangrijk keerpunt bereikt. Heel wat van de procedures zijn telkenmale en heel overtuigend in het voordeel van BAM uitgesproken. Het resultaat van de procesaudit van het Rekenhof over de besluitvorming van de Oosterweel is ook belangrijk. Intussen is Noriant aangeduid als voorkeursbieder. Al die elementen maken dat BAM meer proactief, meer gedetailleerd kan en zal communiceren. In 2008 zal BAM het directe contact met de burger opzoeken, bijvoorbeeld met infosessies. Op die infosessies op Linkeroever heeft BAM dit jaar al ongeveer 2000 geïnteresseerde burgers ontvangen. BAM is van plan ook op de rechteroever infosessies te organiseren, onder meer over de Schijn want daarover leeft heel wat ongerustheid. In Merksem en Ekeren kregen ongeveer 29.000 inwoners een bewonersbrief en een uitnodiging voor infosessies.

De informatieverspreiding neemt toe en wordt concreter. Naarmate de werken dichterbij komen, kan BAM concrete informatie geven over alle aspecten van minderhinder. BAM plant twee congressen in juni waarop de minderhinderaanpak heel gedetailleerd toegelicht zal worden. Het eerste congres richt zich tot het bedrijfsleven, het tweede tot alle besturen in de regio.

De website www.antwerpen.be is gerestyled met een veel grotere klemtoon op minderhinder, met meer bereikbaarheidskaarten.

De realisatie van het masterplan zal impact hebben op de doorstroming van het verkeer, niet alleen op het hoofdwegennet maar ook op andere assen. Daaruit ontstaat druk op het onderliggende wegennet, kleinere straten, leefkernen enzovoort. In alle bestekken maakt minderhinder deel uit van de aanpak, vele maatregelen zijn vertaald in de bestekken. De ervaringen met de heraanleg van de ring van Antwerpen vormen de basis van die aanpak. BAM doet dat niet alleen op projectniveau maar ook overkoepelend. Daarvoor werd er een overlegstructuur opgericht. Een stuurgroep impactmanagement beslist over coö-

dinatie, afstemming en keuzes. De stuurgroep baseert zich op de input van verschillende werkgroepen, een werkgroep omleiding en signalisatie, een werkgroep verkeerslichten, een werkgroep uitzonderlijk vervoer, een werkgroep minderhinder water. Er is voortdurend overleg met de verschillende doelgroepen, zowel regionaal (haven, Antwerpen-Noord, Antwerpen-Oost) als thematisch (vrachtvervoer, hulpdiensten, nautische begeleidingscommissie). Ook met de bedrijfswereld wordt geregeld overlegd.

De spreker illustreert met een aantal kaartjes hoe serieus en gedetailleerd het minderhinderaspect aangepakt wordt. Fase per fase wordt nagegaan waar extra verkeersdruk zal zijn, welke verkeersaders afgesloten of belemmerd worden, welke omleidingen er zijn. Zo kunnen de werken fase per fase op elkaar afgestemd worden. BAM betracht voldoende lange periodes, zodat de verplaatsingspatronen voor een bepaalde tijd kunnen aangehouden worden. De kaarten worden doorgestuurd aan het coördinatiepunt Wegenwerken dat van daaruit verder coördineert met andere werken die door AWW of andere partijen gestart worden. Er zijn ook minderhinderbereikbaarheidskaarten, bijvoorbeeld van het Asiadok dat na de start van de werken moeilijker bereikbaar zal zijn. BAM heeft met de bedrijven, de stad, de aannemer en De Lijn een nieuwe primaire ontsluiting van het Asiadok opgesteld alsook een secundaire ontsluiting. Voor elk groot bedrijf, elke straat, elke regio worden bereikbaarheidskaarten opgesteld samen met alle betrokkenen. Er zijn zelfs kaarten tot op het niveau van de kruispunten. Er worden verkeerslichtenregelingen opgesteld, signalisaties en wegmarkeringen aangepast.

BAM heeft een draaiboek minderhinder opgesteld dat gepresenteerd werd op de stuurgroep masterplan. Heel wat maatregelen zijn al vermeld in de bestekken. Voorts zijn er een aantal flankerende overkoepelende maatregelen uitgewerkt. Elke partner evalueert nu of de maatregelen adequaat en voldoende performant zijn en voldoen aan hun visie op het faciliteren van de toegankelijkheid van de haven en de stad en het bevorderen van het openbaar vervoer tijdens de werken.

Voorts zal nagegaan worden welke bijstellingen van de overkoepelende en flankerende maatregelen nodig zijn, tot slot wordt het budget voor de flankerende maatregelen die nog niet in de bestekken staan, berekend. Dit overlegproces is nu bezig.

De Oosterweelverbinding en het volledige masterplan zijn gestart in 1995. Er is sindsdien heel wat besluitvorming gebeurd en er werden reeds heel wat

procedures doorlopen. Af en toe worden een aantal elementen opnieuw in vraag gesteld. BAM wil haar standpunt verduidelijken over kritieken die de laatste maanden in de pers zijn verschenen. De heer Van Rensbergen prijst zich gelukkig een sterk team te hebben. De heer Patrick Debaere was van bij het begin betrokken bij het project. Hij heeft de reacties opgelijst en zal er verslag over uitbrengen.

De heer *Patrick Debaere*, projectmanager, zal zich baseren op de kritieken in de pers, die gaan over gezondheid, duidelijke tracékeuzes maar ook over de alternatieve tracés van de stRaten-generaal.

De kritieken komen van de vzw Ademloos en aanverwante acties.

De eerste kritiek is dat de Oosterweelverbinding niet meer van deze tijd is. Het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) van 1997 legt de grote lijnen van de ruimtelijke toekomst van Vlaanderen vast. Voor Antwerpen zijn er maar twee vastleggingen. De Oosterweelverbinding komt voor in de bindende bepalingen en de A102 Merksem-Wommelgem werd aangeduid als laatste redmiddel wanneer alle andere opties, inclusief rekeningrijden en slimme autosnelwegen, uitgeput waren. In feite bleef dus alleen de Oosterweelverbinding over. Dergelijke verbinding uitwerken vraagt tien tot twaalf jaar. Als die mogelijkheid nu verlaten wordt, laat men het RSV vallen en moet men opnieuw langetermijnvisies uitwerken. Dat betekent eigenlijk dat er geen langetermijnvisie is geweest, want men heeft die eigenlijk nooit gerealiseerd. In het RSV staat dat alle andere trajecten die niet geselecteerd waren, automatisch vervallen, dus blijven alleen de Oosterweelverbinding en de A102 Merksem-Wommelgem over. Zowel aan de zuid- als aan de noordkant van Antwerpen blijven er trouwens geen oplossingen over. De conclusie is dus dat de Oosterweelverbinding niet alleen aan de langetermijnvisie van de Vlaamse Regering beantwoordt, maar bovendien de enige mogelijke oplossing is.

De tweede kritiek luidt dat de Oosterweelverbinding de problemen verplaatst. Zij lost inderdaad niet alles op, erkent de spreker. In de eerste nota over het masterplan, die in 1997 werd geschreven, stond al dat het ging om een prioriteit 'buiten categorie', die niet kon betaald worden binnen de normale begroting, wat niet betekent dat er geen andere uitdagingen zijn waarvoor dat wel kan. Dat betekent wel dat het proces zodanig gestart wordt dat de zaken opgelost worden waar ze moeten opgelost worden en dat er nog

andere noodzakelijke ingrepen zijn. Minister Crevits is op dit ogenblik bijvoorbeeld bezig met de E34, de E313: dat zijn uiteraard zaken die daar moeten op aansluiten. Men kan moeilijk stellen dat met het masterplan alles zal gerealiseerd zijn. Dat kan ook niet, er moeten zeker nog aansluitende werken gebeuren. Maar dat is niet een opdracht van BAM, dat is ook een normale begrotingskwestie. BAM is er zeker van dat het ook in die richting zal gaan.

De derde kritiek is dat de plannen geen rekening houden met de buurt en haar gezondheid, met de gezondheid van de omwonenden. Welnu, de spreker heeft geteld hoeveel bladzijden die met de gezondheid van de mensen te maken hebben, onafhankelijke deskundigen al geschreven hebben in de verschillende MER-procedures (MER: milieueffectrapportage). Hij telde 600 bladzijden over geluid en lucht en 1200 bladzijden over de gezondheid van de mensen. Dan stellen dat BAM daar geen rekening mee houdt of er geen eurocent voor over heeft, is onbegrijpelijk. BAM begrijpt evenmin waar de 56 bijkomende doden vandaan zouden kunnen komen.

In de vierde kritiek heeft men ook heel rap gesteld dat 10 kilometer meer beton ook meer fijn stof en meer verkeer betekent. Nochtans staat in het MER-rapport dat "de resultaten met en zonder Oosterweelverbinding als gelijk dienen beoordeeld te worden". Er is dus geen aantoonbare impact. Men kan met andere woorden niet gaan stellen dat dit zeer ongezond zal zijn voor de omgeving. Als men de spreker zou vragen hoe het kan dat het na de aanleg van nieuwe infrastructuur minder of zeker even goed zou kunnen zijn, kan hij alleen maar antwoorden dat stilstaand verkeer veel erger is dan vlot verkeer. Als de mensen minutenlang voor uw neus stilstaan, is dat iets anders dan vlot voorbijrijden.

De volgende kritiek zegt dat de Oosterweelverbinding een blunder is op het gebied van verkeersveiligheid. De heer Van Rensbergen ging daar al op in: BAM heeft alle aansluitingen niet alleen bekeken in functie van calamiteiten maar ook in functie van normale exploitatie. Een eerste vaststelling is in alle geval dat er geen linkse inritten zijn en ook geen linkse uitritten. Situaties zoals men nu kent vanaf het gebouw van de Gazet van Antwerpen tot aan de Kennedy-tunnel en vanaf Borgerhout naar de E313, zitten niet in het project.

Wel is het zo dat de ring een ronde infrastructuur is. Er sluiten allerlei autosnelwegen op aan. Het is dan

ook maar logisch dat er weefbewegingen gebeuren van mensen die invoegen en samenkomen en waar men verderop terug uitsplitst. Dat is eigen aan een ringstructuur, dat kan niet anders. Wat wel gebeurd is, is dat BAM, zodra de veiligheidsstudie begonnen is en met de gegevens die zij kreeg van BAFO Noriant, alles herbekeken heeft om te zien welke weefbewegingen nu eigenlijk nodig zijn. Belangrijk daarbij is niet welke weefbeweging er is, maar wel hoeveel en welke wagens over welke afstand hoeveel rijstroken moeten kruisen. BAM heeft dat laatste aantal zo klein mogelijk gemaakt zodat de weefbeweging zo vlot mogelijk kan gebeuren. Men kan dus niet stellen dat de Oosterweelverbinding een blunder is op het gebied van verkeersveiligheid.

De volgende kritiek is dat BAM beter zou kiezen voor twee ringwegen. BAM begrijpt deze kritiek helemaal niet. De spreker verwijst naar de eerder getoonde tekening van de acht van Antwerpen. Daarop ziet men een zuidelijke ring die, eens de Oosterweelverbinding geopend is, zal gefocust zijn op personenverkeer, behalve het vrachtverkeer dat nog naar de E19 zuidwaarts moet. De Oosterweelverbinding zelf zal bij voorkeur een doorgangsverbinding zijn en de Liefkenshoek tunnel een havenverbinding. Op dat gebied wordt het verkeer dus al heel duidelijk in drie gesplitst, concludeert de spreker. Bijkomend komt er onderaan een stedelijke ringweg en een doorgaande ringweg, waar nog een keer de verkeersstromen worden gescheiden. Dat laatste gebeurt dus optimaal en maximaal, denkt de spreker. De verkeersstromen worden ook zo goed mogelijk gestuurd eens ze gescheiden zijn.

De volgende reactie die men in de pers kon lezen, was dat BAM niet zou denken aan de geluidsproblematiek in Deurne en Merksem. De spreker stelt dat het project van BAM juist als taak heeft om de bestaande geluidsproblematiek aan te pakken over de hele lijn en ervoor te zorgen dat overal betere en aanvaardbare normen worden gehaald dan op dit ogenblik het geval is. Bovendien krijgt men een garantie van 35 jaar dat die normen zullen gehaald blijven, en dat niet alleen op het werk waar men nu bezig is (vanaf Schijnpoort naar het noorden toe) maar ook later vanaf Schijnpoort naar E313, waarover de studie thans bezig is.

Er werden door BAM al resultaten nagerekend voor het referentieontwerp, met overal geluidswanden of geluidsmuren, zowel op de stedelijke als op de doorgaande ringweg. Daaruit blijkt dat men heel wat

positieve resultaten kan voorleggen. De aannemer is om een resultaatsverbintenis gevraagd. Hij is dus verplicht om minstens hetzelfde resultaat te halen en dat over 35 jaar. De spreker besluit dat overal waar projecten van BAM zullen uitgevoerd zijn op de ring van Antwerpen en in de buurt, de nieuwe toestand veel beter zal zijn dan de huidige en dat ook 35 jaar moet blijven.

Ten slotte las men nog de kritiek dat heel wat wijken zullen kreunen onder de verkeershinder. De spreker herinnert aan de uitleg die de heer Van Rensbergen daar al over gaf. Hij voegt eraan toe dat de ploeg die aanwezig was bij de succesrijke werken aan de ring van Antwerpen, er nog grotendeels is, zelfs zeer veel versterkt is en nog veel gedetailleerder dan vroeger bezig is met minder hinder. Er is dus geen enkele reden om daar heel negatief over te doen. De spreker erkent dat er natuurlijk problemen zullen zijn maar BAM heeft de middelen en de stevige intentie om de hinder tot een minimum te beperken.

Vervolgens gaat hij in op het tracé van stRaten-generaal, dat in het Vlaams Parlement door hen toegelicht werd.

De spreker wil daarbij zeven pijnpunten aanwijzen.

Het eerste is de kritiek dat BAM de MER heeft vervalst. Deze zware beschuldiging is volgens de spreker niet gestoeld op enig feit. BAM heeft de MER-procedures gevolgd zoals dat altijd moet. De bouwheer stelt onafhankelijke experts aan. Hun werk werd door BAM voorgelegd aan de MER-cel voor zij begon en bij het beëindigen van het onderzoek. Die studie is goedgekeurd door de MER-cel en BAM ziet niet in wat zou kunnen vervalst zijn. De procedure werd perfect gevolgd en kreeg het fiat.

De tweede kritiek van de stRaten-generaal is dat BAM het tracé niet zou onderzocht hebben in de MER-procedures. Volgens de spreker werd het zelfs tweemaal onderzocht. Zelfs in de haalbaarheidsstudie van 2000 werd al nagezien wat de mogelijkheden waren in de richting van het genoemde tracé.

Verder beweert de stRaten-generaal dat het BAM-tracé niet zou beantwoorden aan de doelstellingen van het masterplan. De spreker keert die uitspraak om: het is het tracé van de stRaten-generaal dat niet beantwoordt aan die doelstellingen. Het biedt immers geen oplossing voor de oost-westverkeersstromen, die belangrijker zijn dan de noord-zuidverkeersstromen.

Het verkeer dat van Eindhoven, Turnhout of Hasselt komt, moet in het tracé van de stRaten-generaal helemaal via het noorden rijden om dan onder de Schelde door richting Linkeroever te rijden. Er is dus niet alleen een grote omwegfactor maar het verkeer belast bijkomend de woonkernen Merksem-Noord, Ekeren en Luchtbal, wat volgens BAM helemaal niet hoeft.

Omdat men beseft dat dit een probleem is, stelt men voor in de Kennedytunnel tol te heffen op zwaar verkeer. Men stuurt met andere woorden opnieuw bepaalde verkeersstromen naar de Kennedytunnel. Men negeert daarbij het feit dat die tunnel verouderd is, niet geschikt is voor ADR-verkeer (Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route) en nog heel wat opgewaardeerd moet worden. Pas als dat laatste gebeurd is, kan men eraan gaan denken om er opnieuw verkeer door te sturen zoals nu het geval is. Maar, zoals de heer Van Rensbergen al uitlegde, BAM is niet van plan dat te doen zolang de Oosterweelverbinding niet af is. Tol innen op de Kennedytunnel is op dit ogenblik ook niet mogelijk omdat er daarvoor een tolplein moet komen en omdat daarover nog moet gesproken worden met Europa. BAM verwacht een negatief antwoord, maar zelfs als het positief was, moet dus nog een tolplein worden aangelegd, wat pas kan als de Oosterweelverbinding af is.

En zelfs als deze voorwaarden zijn vervuld, zit men nog met het feit dat men het zware verkeer opnieuw over de onveilige zuidelijke ring stuurt, met zijn vele lokale op- en afritten, en met zijn 500 ongevallen per jaar. BAM zegt dat men er pas kan over denken om zwaar verkeer langs daar te sturen als de stedelijke en doorgaande ringweg zijn aangelegd. Ook als al de genoemde argumenten geen hout snijden, blijft de vraag waarom men het zware en vervuilende verkeer over de zuidelijke ring zou sturen, dwars door Borgerhout, onder de kerktoren van Berchem en door Antwerpen-Zuid, als de mogelijkheid bestaat dit verkeer over een nieuwe verbinding te sturen die vanaf het Eilandje praktisch over onbewoond gebied loopt. Zelfs met een maximale invulling van de bewoning op het Eilandje is de lengte over onbewoond gebied veel groter dan wat men met het zuidelijke tracé krijgt.

Daarbij komt nog het probleem dat het ADR-verkeer, als het niet gestuurd wordt, altijd weer door de Kennedytunnel zal rijden. Ook als dat slechts 2% van het verkeer betreft, gaat het omgerekend toch over één lading per minuut die over de Antwerpse kleine

ring rijdt. De spreker concludeert dat het BAM-tracé het best aan de doelstellingen van het masterplan beantwoordt.

Over ontoelaatbare weefbewegingen werd al heel veel gezegd door de heer Van Rensbergen. De spreker voegt er nog aan toe dat BAM geen problemen heeft op de punten 2 en 1, dus met de aansluitingen van de Oosterweelverbinding op de bestaande infrastructuur naar het noorden en het zuiden toe, ter hoogte van de Groenendaallaan en de Schijnpoort. De problemen die werden naar voren geschoven, zijn afgeleid uit de plannen die bij het referentieontwerp zaten, maar die zijn ondertussen aangepast. BAM heeft evenmin problemen ter hoogte van punt 3, de aansluiting van de E34 op de E313 om rechtstreeks op de Oosterweelverbinding te komen. Dat kan zonder meer en is opgenomen in de planning.

Voor de knoop E34-E313 is geen onteigening nodig, noch van woonhuizen in Borgerhout, noch van het Rivierenhof. Integendeel, door een slim ontwerp is er veel minder ruimte nodig dan voor de huidige situatie. Het nieuwe ontwerp vergt veel minder ingrepen. Alleen voor het complex te Deurne is een kleine onteigening nodig, met name van het parkeerterrein tussen de Ten Eekhovenlei en de ring.

Ten slotte beschikt BAM al over ontwerpschetsen voor complex 6 (E19-A12), waaruit blijkt dat er geen enkel probleem is qua weefbeweging. Vervolgens presenteert de spreker ter illustratie nog een paar tekeningen. De eerste toont de mogelijke aansluiting tussen de Schijnpoort en de stedelijke ringweg, waarop men ziet dat de ingreep alleen een klein stuk van het genoemde parkeerterrein meeneemt. De tweede tekening bevat de nieuwe situatie voor het complex E34-E313 in het geel, dat veel minder complex is en veel minder plaats inneemt dan de bestaande situatie, die met kruisjes is weergegeven.

Het volgende punt dat de spreker behandelt (punt 5), is raming en kostprijs. StRaten-generaal stelt dat zijn tracé veel minder duur is dan dat van BAM. De vergelijking is moeilijk volgens hem, omdat het project van BAM volledig en finaal ontworpen is, terwijl dat van StRaten-generaal een ruwe schets is. Toch heeft BAM net als in de eerste voortgangsrapportage een aantal zaken bekeken, die ook al voorwerp uitmaakten van de studie-Horvat van de stad Antwerpen. Daaruit blijkt dat een van de enige mogelijkheden om het project uit te voeren zoals de StRaten-generaal het naar voren schuift, met boortunnels is. Er zijn

minimum vier tunnels nodig met 15 meter doorsnede maar zelfs dan haalt men de veiligheidsnormen van het BAM-project niet. Bovendien is het zo dat daarin nog heel wat andere zaken zitten, wat het moeilijk maakt om te gaan vergelijken. BAM concludeert dat, als alles wordt meegenomen wat BAM nu meeneemt, haar tracé zeker niet duurder is.

Vervolgens toont de spreker een tekening met de twee punten waar zich problemen voordoen met het tracé van stRaten-generaal: de twee grote bochten die moeten genomen worden ter hoogte van de Oosterweelknoop en ter hoogte van de aansluiting op de A12. Men ziet ook de plaats waar twee zeevaarnderdoorgangen moeten gemaakt worden, evenals de aansluiting ter hoogte van het kerkje van Oosterweel (Oosterweelknoop) ter hoogte van de dokken. Het komt er eigenlijk op neer dat de Oosterweelknoop 40 meter diep moeten liggen, wat in- en uitritten van minimaal anderhalve kilometer met zich meebrengt. Daarvoor is echter onvoldoende ruimte, waardoor de knoop onrealiseerbaar is. Komt daarbij dat men nog altijd met vier tunnels naast elkaar zit, waarop men de ganse ADR-transport- en veiligheidsdynamiek moet toepassen die ook door BAM is toegepast. De spreker is zeker dat men daarmee nooit tot gelijkwaardige resultaten kan komen.

StRaten-generaal schermt ook met een betere bereikbaarheid van de haven. BAM stelt daar tegenover dat met haar oplossing de haven beter aansluitbaar is, want in de oplossing van stRaten-generaal zit een onrealiseerbaar Oosterweelknooppunt en bovendien moet het knooppunt A12 ter hoogte van de Noorderlaan gedegradeerd worden om op een deftige manier de aansluiting te kunnen maken met de Oosterweelverbinding.

De heer *Jan Van Rensbergen* kondigt de volgende reeks DBfM-projecten aan. De heer Frank De Schutter zal verslag uitbrengen over de stand van zaken met betrekking tot Brabo.

De heer *Frank De Schutter*, senior projectleider openbaar vervoer, herinnert er bij het begin van zijn uiteenzetting aan dat hij tijdens de vorige voortgangsrapportage de juridische aspecten van de DBfM-contracten voor de tramlijnen heeft toegelicht. Vandaag gaat hij meer praktische informatie geven over de stand van zaken.

Het project Brabo 1 betreft de tramlijnen Deurne-Wijnegem met de stelplaats en Mortsel-Boechout. Op

19 oktober was het bestek goedgekeurd, zowel door de Vlaamse Regering als door de raden van bestuur van BAM en De Lijn. Op 23 oktober hebben de vijf eerder geselecteerde consortia hun bestek afgehaald. Zij hadden tijd tot 20 november om schriftelijk vragen in te dienen en hebben daar ook zeer ruim gebruik van gemaakt. In nauw overleg met De Lijn, AWV, BAM en externe adviseurs zijn op 14 december al die vragen van de bidders schriftelijk beantwoord. Ondertussen hadden zij op 5 en 7 december ook de gelegenheid tot een toelichtingsmoment waarop ze bijkomende informatie konden verkrijgen over het bestek. Daaruit bleek dat sommige punten aanleiding gaven tot meer verduidelijking en die specifieke elementen werden vervolgens opgenomen in het terechtwijzend bericht dat hun op 21 december bezorgd werd.

Op 8 februari 2008, voor 11 uur, hebben drie bidders een offerte ingediend. De drie zijn: DANK (Denys, Aswebo, Kumpen en NIBC Infrastructure Partners), Silvius (Heijmans, Frateur-De Pourcq, Franki Construct en DG Infra+, dat is de rechtsopvolger van Dexia GIMV Infrastructuurfonds) en TRAVANT (MBG, Van Wellen, Fabricom GTI en Engema). Op 31 januari had men van de kandidaten ANTRAM en Sesam een brief gekregen waarin zij zegden dat zij binnen het gegeven tijdsbestek geen voldoende kwalitatieve offerte konden indienen.

Er werd onmiddellijk een conformiteitsonderzoek uitgevoerd en op 27 februari kon men aan alle drie zeggen dat hun offerte formeel regelmatig was en positief beoordeeld werd ten aanzien van de vooropgestelde minimale eisen zoals bepaald in het bestek. Met andere woorden de ontvangen offertes kwamen voor verdere beoordeling in aanmerking en werden toegelaten tot de onderhandelingen. Die zijn thans intensief bezig. Men ziet in de maand maart elke week op woensdag, donderdag en vrijdag een van de drie bidders.

De dag voor deze commissievergadering, maandag 17 maart bepaalde de stuurgroep Brabo 1 tijdens een samenkomst over welke thema's nog kan onderhandeld worden. Daaruit zullen eventueel nog beperkte bestekswijzigingen voortvloeien, die in een terechtwijzend bericht zullen komen. Daarop presenteert de spreker de inmiddels enigszins geactualiseerde planning.

Het is de bedoeling op 18 april het terechtwijzend bericht aan de bidders te zenden en hun uit te nodi-

gen hun BAFO in te dienen tegen 30 mei. In juni kan dit geëvalueerd worden door punten toe te kennen volgens de gunningcriteria uit het bestek. Op die manier komt men tot een voorkeurbieder, met wie na de vakantie de optimaliseringsonderhandelingen worden gestart.

Wat de samenwerkingsovereenkomsten betreft, is het zo dat de moedersamenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en BAM door alle partijen, inclusief alle ministers, ondertekend is. Voor de overeenkomsten met de gemeenten werd op 5 februari een voorstel ter bespreking voorgelegd aan Antwerpen, Wijnegem, Mortsel en Boechout. De overeenkomsten met Aquafin en AWW zijn veruit finaal. Iets dieper zal nog moeten onderhandeld worden met Infrabel, omdat de tramlijn Mortsel-Boechout driemaal de spoorlijn kruist.

Vervolgens bespreekt de heer De Schutter de voorde- ringen in het project Brabo 2. Een globale samenwerkingsovereenkomst wordt zeer intensief voorbereid tussen vier partijen: Vlaamse Gewest, stad Antwerpen, De Lijn en BAM. Wat de Leien betreft, is het voorontwerp reeds in opmaak. Op de Noorderleien wordt het dwarsprofiel van Leien fase 1 doorgetrokken, dat wil zeggen in beide richtingen tweemaal twee rijstroken en ventwegen. Er is nog geen uitsluitel of beslissing aangaande het tracé dat de tramlijn in Ekeren zal volgen, maar het is duidelijk dat dit een belangrijk item zal zijn van de genoemde samenwerkingsovereenkomst.

Een ander belangrijk aspect van Brabo 2 is dat tussen Leien fase 1 en Leien fase 2 Noorderleien het Operaplein ligt, waarvoor in 2004 een oproep plaatsvond. Architect De Solà-Morales werd gekozen op basis van zijn voorlopige conceptvoorstel. De hele geschiedenis staat in het rapport. In overleg met alle partijen is men erin geslaagd de projectdefinitie te actualiseren, zodanig dat er een definitief concept is, dat gedragen wordt door alle actoren en in één geïntegreerd geheel kan ontworpen en uitgevoerd worden. Het is de bedoeling om de Leien één keer open te leggen en bijvoorbeeld ook om met De Lijn de premetrohelling en -tunnel tussen station Opera en Leien fase 1 samen uit te voeren.

De stuurgroep Operaplein is samengekomen op 29 januari en 4 maart. De projectdefinitie van het Operaplein en het contract met De Solà-Morales zijn in een finaal besluitvormingsproces terechtgekomen en klaar voor ondertekening. De spreker merkt daar-

bij wel op dat dit alles past in het kader van Brabo 2, waarin er eerst een overeenkomst moet zijn over alle punten. Hij deelt ook mee dat de projectdefinitie de dag voor de commissievergadering voorlag op de gemeenteraad van Antwerpen. Er werd een motie goedgekeurd, waarvan hij het besluit voorleest: “De gemeenteraad vraagt daarom met aandrang aan de Vlaamse Regering om snel voort te gaan met de heraanleg van de tweede fase van de Leien, met inbegrip van het Operaplein en de Rooseveltplaats. De gemeenteraad onderschrijft de doelstellingen van het Operaplein en de Franklin Rooseveltplaats en wil in eerste instantie zo snel mogelijk een herstart van de plannings- en ontwerpfasen onder leiding van architect Manuel De Solà-Morales.”

De heer De Schutter eindigt zijn betoog met de projectdefinitie. Het betreft een lijvig document. Het is een conceptontwerp voor een pleingebied dat ongeveer wordt begrensd door de Teniersplaats, de Frankrijklei, de Italiëlei, de Kipdorpbuig en de Franklin Rooseveltplaats, inbegrepen de herstructurering van het niveau -1 van het premetrostation Opera, een autotunnel en een parking.

De spreker haalt er enkele belangrijke items uit. Hij noemt als eerste de rijstroken. Wat stond er vroeger in en staat er nu nog in? De opgave is een ontsluitingsweg en geen doorgaand verkeer. Dit kan enerzijds door het lokale verkeer ondergronds te brengen maar anderzijds ook door de capaciteit voor het autoverkeer plaatselijk te reduceren. De ondertunneling staat dus duidelijk in functie van de bovengrondse pleinvorming, waarbij het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd. De reductie van tweemaal twee stroken naar tweemaal één strook vormt hiertoe een sleutel.

Daarnaast zijn er ten opzichte van vorige keer wel aanvullingen bijgekomen. In het kader van de afstemming van de verschillende belangrijke infrastructuurprojecten, waaronder de stedelijke ringweg Noord, de heraanleg van de Scheldekaaien en misschien nog andere projecten, zal als minderhindermaatregel steeds de optie worden opengehouden om te kiezen voor tweemaal twee rijstroken voor doorgaand verkeer in gereduceerde vorm. Met dat laatste bedoelt men een beperkte wegbreedte en verlaagde snelheid. Dat zal ook in de definitieve fase zo blijven. Ook in die fase bestaat de mogelijkheid om altijd in uitzonderlijke omstandigheden, waaronder bijvoorbeeld calamiteiten, de tweemaal een rijstrook te kunnen omvormen naar tweemaal twee in gereduceerde

vorm. Over het Operaplein is natuurlijk in noord-zuidrichting een vrije baan voor openbaar vervoer voorzien.

Wat de Rooseveltplaats betreft, is gebleken dat de volgende jaren een busstation in het stadscentrum nodig blijft. Het genoemde plein is daarvoor de meest aangewezen of zelfs enige locatie. Na de realisatie van het tramproject in het masterplan en het Pegasusplan en na de integratie van een aantal lijnen is een afbouw van 50% ten opzichte van het huidige aantal busbewegingen echter mogelijk. In het conceptontwerp zal rekening moeten worden gehouden met deze gefaseerde afbouw. De ondergrondse parking wordt voorzien voor circa 400 plaatsen.

Het totale taakstellende budget dat aan de ontwerper is meegegeven bedraagt 40 miljoen euro, waarbij men ervan uitgaat dat de stad Antwerpen hier voor 5 miljoen euro in bijdraagt en dat bijkomende middelen gegenereerd worden uit de inkomsten van de parkinguitbating. Aan de ontwerper is duidelijk gesteld dat het een taakstellend budget betreft waaraan hij zich moet houden.

Vervolgens toont de spreker een beeld van het voorlopige concept uit 2004. Hij attendeert nog op de communicatie met als aspecten de vaste communicatieaanpak van BAM, de perscommunicatie, de werfcommunicatoren die er altijd zullen zijn, en de bewonersbrieven. Over de Leien hebben de bewoners een brief gekregen. Er is ook een educatief scholenpakket en er zijn vaste infokanalen. Als BAM begint met de tramlijn Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout zal zij natuurlijk infotentoonstellingen houden voor de bevolking. Er zal ook een adviescel opgericht worden voor de beide tramlijnprojecten.

De heer *Jan Van Rensbergen* deelt mee dat de werken aan de Noorderlaanbrug gestart zijn op 18 februari. Zij zullen twee kalenderjaren duren. De spreker presenteert een paar beelden van de twee bruggen. De ene is een brug voor het openbaar vervoer met een apart fietspad, de andere heeft tweemaal twee rijvakken voor normaal wegverkeer.

Over de doorpersing van leidingen onder het Albertkanaal werd al gerapporteerd. De finalisering van deze werken is aan de gang. Na een wedstrijd met open oproep werd een groep geselecteerd om BAM te helpen met de stedenbouwkundige mesoschaalontwikkelingen en de richting voor het ontwerp brug-

gen Albertkanaal verder vorm te geven. Hij is bezig met zijn studie, die zich in eerste instantie richt op de IJzerlaanbrug.

Voor de spoorbruggen over het Albertkanaal is de overeenkomst tussen BAM en Infrabel in finale opmaak. Er zijn nog een paar juridische elementen die uitgeklaard moeten worden. Voor de Kattendijksluis werd op 22 februari het aanbestedingsdossier gepubliceerd. De aanbestedingsdatum ligt vast. De werken gaan van start eind augustus-september 2008. Het dossier zit mooi op schema. Er zal een rolbrug gebouwd worden. Het historische kader van de Kattendijksluis wordt hersteld.

Het voorontwerp van de IJzerlaanbrug, die een fiets- en voetgangersbrug wordt, is opgestart. Het zal uitgevoerd worden zodra de Noorderlaanbrug klaar is en de IJzerlaanbrug zelf gehinderd wordt door de Lange Wapperbrug die er overheen komt. De gunningsbeslissing voor de Van Cauwelaertsluis is inmiddels genomen. De hoofdwerken gaan van start in april 2008 voor een duur van drie kalenderjaren.

De spreker beklemtoont dat de Noorderlaanbrug een goede vingeroefening voor BAM was en dat voor zowel de overlegstructuren, de aanpak van minder hinder als voor de communicatie. Hij wijst erop dat het een project is dat meer dan bij een sluizencomplex reële hinder veroorzaakt. Volgens de heer Van Rensbergen bewijzen de feiten dat de voorbereidingen goed zijn verlopen. De hinder die door de werken aan de brug wordt veroorzaakt, valt al bij al zeer goed mee. De communicatie was zeer zorgvuldig en performant.

De heer *Ivan Costermans* geeft een kort overzicht van het budget dat door de raad van bestuur van BAM is goedgekeurd voor 2008. Hij noemt eerst de boekhoudkundig te activeren investeringskosten. Enerzijds betreft dat studies. Het budget is ruwweg vergelijkbaar met dat van vorig jaar. De invulling, zeker voor wat betreft de Oosterweelverbinding, spitst zich veeleer toe op begeleiding van werken, bouwdoos en dergelijke. Een meer gedetailleerde tabel over de investeringsprojecten zelf vindt men in het voortgangsrapport. Het bedrag voorzien voor de Oosterweelverbinding is grotendeels terug te brengen tot oteigeningen. Openbaar vervoer betreft een beperkt deel van het project Noorderlaanbrug, dat eigenlijk thuishoort in het project tramlijn Ekeren en dat dus aan die categorie is toegewezen. Het project

Albertkanaal is de Noorderlaanbrug zelf, de sluizen betreffen de werken aan de Van Cauwelaertsluis die eerstdaags van start gaan.

Vervolgens wijst hij op de component financieringskosten. De activering betreft kosten rond de contractsluiting voor de financiering. Toen het budget werd opgesteld was het idee dat dit zou gebeuren in december, maar dat is conform de toegelichte planning verschoven naar januari 2009.

Communicatie heeft twee delen. Voor advies werd een lager bedrag dan vorig jaar begroot, wat de interne versterking van het communicatieteam weerspiegelt. Het tweede onderdeel betreft de uitgaven voor media, websites en dergelijke, en leunt aan bij de doorgedreven communicatie in het algemeen en ook rond de diverse projecten die ondertussen van start zijn gegaan.

Tot slot attendeert de heer Costermans op de belangrijkste erelonen. Voor de permanente omkadering van TV SAM is het bedrag vergelijkbaar met vorig jaar. Daarnaast zijn er nog belangrijke bedragen voor financieel en juridisch advies. Er moet immers nog behoorlijk wat werk verricht worden inzake contractsluiting voor de Oosterweelverbinding, maar ook voor financiering, verzekering en de Braboprojecten.

Hij stipt kort nog enkele variapuntjes aan. De notificatie aan de Europese Commissie voor de 'compliance' met de tolrichtlijn is uitgestuurd. Hetzelfde was al het geval voor de notificatie in verband met de wetgeving overheidsopdrachten. Over dat laatste vond al een eerste, al bij al zeer positief verlopen gesprek plaats met de Commissie. Meer recente verkeerstellingen aan de Kennedytunnel bevestigen in belangrijke mate de oorspronkelijke trafiekaannames van BAM en overtreffen die zelfs.

De heer *Jan Van Rensbergen* behandelt de risicobeheersing. Op dat punt blijken geen wijzigingen te rapporteren. Hij vermeldt alleen de uitbreiding van de eigen communicatiedienst en het betere evenwicht dat werd afgesproken met de dienstverlening van Groep C inzake communicatie. Zelf trok BAM een hoofdmarketing en communicatie aan, vier werfcommunicatoren, een assistent marketing en communicatie en de woordvoerder van BAM. Het eigen communicatieteam van BAM bestaat nu uit zeven personen. De vier werfcommunicatoren zijn uiteraard veelvuldig op het terrein. Zij behandelen elk een aantal werven en zones. Met de dienstverlener werd afgesproken dat

zijn advies zich vooral zal richten op de projectcommunicatie, wat ook hun sterke punt is. Van daaruit zal men aan BAM een basisondersteuning geven en in functie van de pieken in de werkzaamheden bijkomende diensten leveren. Een en ander is uitgeschreven in het rapport.

De heer *Leo Van der Vliet*, manager bestuurlijke zaken, behandelt het onderdeel projectorganisatie. Hij meldt dat er in 6.1 geen wijzigingen zijn. Wat betreft uitbestede opdrachten heeft BAM deelcontract 24 achter de rug. Vrijdag staat deelcontract 25 met TV SAM op de agenda. Voor de vernieuwing van de financiële advies- en juridische dienstverlening werd een bestek gelanceerd.

In verband met de samenwerking met andere partijen en overheden, noemt de spreker de protocollen die in onderhandeling zijn: AWV, Electriciteit en Mechanica Antwerpen (EMA), het Vlaams Verkeerscentrum, nv De Scheepvaart, TPE/TPA (dat is Total Fina), het agentschap Natuur en Bos, en Infra-bel. In feite gaat het daar grotendeels over regelingen voor overmacht en verzekeringen. Inhoudelijk, op hoofdlijnen, zijn deze protocollen in orde en moeten ze alleen nog wat betreft verzekeringen en juridisch technisch gescreend worden.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer *Ignace Desomer*, raadsheer bij het Rekenhof, leidt het negende commentaar van het Rekenhof op de voortgangsrapportage van BAM in. Gelet op het korte tijdsbestek waarin de voortgangsrapportage moet onderzocht worden, garandeert het Rekenhof geen volledigheid over alle aspecten. De spreker herinnert aan het beoordelingskader dat in maart 2005 werd vastgelegd mede op initiatief van de commissievoorzitter en op voorstel van het Rekenhof. De structuur waaraan de rapportering van BAM moet voldoen, wordt bij elke voortgangsrapportage in herinnering gebracht. Het Rekenhof gaat na of de inhoudelijke verantwoording op punt staat, gedocumenteerd is en transparant.

Naast die commentaren heeft het Rekenhof, ook op verzoek van het Vlaams Parlement, eerder al een communicatie- en procesaudit uitgevoerd. Als er verder opmerkingen te formuleren zijn over de geldstromen van het Vlaamse Gewest naar BAM, wordt daarover zo nodig gerapporteerd in de begrotingsonderzoeken van het Rekenhof. Als er opmerkingen zijn

in verband met de financiële controle op de jaarrekeningen wordt daarover gerapporteerd in een brief aan de betrokken ministers en ook in het rekeningenboek van het Rekenhof.

Ten slotte loopt ook nog een horizontaal pps-onderzoek (publiek-private samenwerking) door het Rekenhof, waarin vanzelfsprekend ook BAM aan bod komt. In dat onderzoek wordt een aantal fundamentele vragen gesteld met name of de Vlaamse Regering de principiële keuze voor pps onderbouwd heeft, of de kwaliteit van het voorbereidingswerk up-to-date is en of de kwaliteit van de verantwoording qua informatie aan het Vlaams Parlement op punt staat.

Uit deze verschillende invalshoeken kan het Rekenhof dus controle uitoefenen op BAM. Dat neemt niet weg dat de bewaking van de kosten, de financiering en de risicobeheersing in dit gigantische masterplan de cruciale aandachtspunten zijn in de informatievoorziening van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement. De spreker benadrukt daarbij dat de informatie in de eerste plaats van BAM zelf moet komen.

Hij onderstreept verder dat het van groot belang is voor parlement en regering om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de manier waarop dergelijke grote infrastructuurprojecten met navenante budgetten worden gerund. De financiële implicaties zijn immers groot. Als men de rapporten van het hof over grote infrastructuurprojecten van de laatste jaren samen legt, wordt duidelijk dat de problematiek van een minder zorgvuldige voorbereiding van projecten, van een minder gelukkige planning, van het niet of te laat beschikken over de nodige bouwvergunningen of onteigeningen, telkens opnieuw terugkeert en zeker niet alleen BAM-gerelateerd is.

De spreker zegt dat niet om BAM te verschonen, maar om erop te wijzen dat men ook uit de vorige publicaties van het hof heel wat leerervaring had kunnen putten. Hij noemt de Rekenhofonderzoeken die samen aan het parlement een totaalbeeld geven van de problemen bij het managen van grote projecten. Er is vooreerst het onderzoek over de verrekeningen van meerwerken. Dat heeft uitgewezen dat verrekeningen de kostprijs van een groot infrastructuurwerk gemiddeld met 8,5% opdrijven. Dit houdt meestal verband met een onzorgvuldige voorbereiding van de projecten. Het tweede onderzoek ging over de schadeclaims bij infrastructuurwerken bij de administraties Wegen en Waterwegen. Het wees uit dat een minder goede planning, voorbereiding en risicobeheersing, te late bouwvergunningen of onteigeningen, of onvol-

doende studie van de ondergrond meestal aanleiding geven tot grote schadeclaims. Hij vermeldt die van het Deurganckdok, die 34,9 miljoen euro bedroeg. Er is ook het gezamenlijke verslag van het Rekenhof en de Nederlandse Algemene Rekenkamer in verband met de verdieping van de Westerschelde. Daar werd al preventief gewaarschuwd dat de gevolgen van onvoldoende voorbereiding van de werken een kostenoverschrijding van 30 tot 90 miljoen euro met zich mee zou kunnen brengen. En dan werd nog niet gesproken over de indexatie die meespeelt in de kostengroei zonder dat ook maar iets verkeerd loopt.

De Vlaamse Regering nam zeker al initiatieven om de introductie van risicobeheersing bij grote infrastructuurprojecten te versnellen. In 2005 heeft de Regering, na een vraag van de heer Peumans daarover aan de toenmalige minister van Openbare Werken, een interne werkgroep opgericht die een uitwisseling van leerervaringen zou organiseren. Er zou ook een risicoanalyse komen van bepaalde projecten. De spreker meent te weten dat volgende maand daarover een rapport aan het Vlaams Parlement zal worden voorgelegd.

Net als bij alle vorige commentaren is ook nu de volledigheid van de informatievoorziening van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement een belangrijk 'issue'. Om die zo goed mogelijk te maken formuleerde het hof eerder al 37 aanbevelingen. Zij waren zowel aan de Vlaamse Regering gericht als aan de andere publieke partners en de BAM. Een groot aantal betreft de kwaliteit van de informatie, de kostenbeheersing en de decretale machtiging van de meerjarenverbintenissen.

Naast deze algemene aanbevelingen, werden er ook geformuleerd over meer specifieke aspecten. De spreker noemt als voorbeelden de actualisering van de ramingen en de analyse van de eerste biedingen. Heel wat van de aanbevelingen blijken in uitvoering te zijn. BAM werkt effectief aan risicomangement, planning en informatiekwaliteit. De Vlaamse Regering vraagt en krijgt geleidelijk de nodige decretale machtigingen. Zo waren er al voor de kapitaalbreng van het Vlaamse Gewest in BAM, voor de jaarlijkse werkingstoelage en voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de eerste reeks tramprojecten, maar nog niet in orde is de machtiging voor de verdere aanzuivering van de eventuele schuld van het begrotingsfonds.

De spreker vermeldt dat de tabel met de mate waarin de aanbevelingen werden opgevolgd, geen voorwerp uitmaakte van de tegensprekelijke procedure met

BAM, al werd de maatschappij wel op de hoogte gebracht van de publicatie ervan. Mogelijk zou zij de volgende keer wel voorwerp kunnen uitmaken van een tegensprekelijk debat.

Nog niet in orde is verder het volgende. De Vlaamse Regering moet zo nodig aan het Vlaams Parlement budgettaire machtigingen vragen als de andere subsidieovereenkomsten met agentschappen meerjarenverbintenissen inhouden. Zij moet er ook op toezien dat de risico's die zij met de goedkeuring van de kaderovereenkomst heeft opgenomen, goed worden beheerst. Ze moet toezien op de doelmatigheid van de projectbeheersing bij BAM en de andere publieke partners. De Vlaamse overheid is tenslotte de voogdijoverheid. De bevoegde ministers hebben wel al laten verstaan dat de werking van diverse overlegorganen zal worden geanalyseerd, maar de resultaten daarvan zijn het Rekenhof nog niet bekend.

Verder moet BAM de kostprijsraming voor diverse projecten die met DBFM-constructies worden gerealiseerd, actualiseren opdat ze bij de onderhandelingen met de private partners de geboden prijzen beter zou kunnen beoordelen. Bij de risicoallocatie moet ze rekening houden met de beheersmogelijkheden, de kostprijs ervan en met de grenzen van de beoogde ESR-neutraliteit. Met dat laatste moet blijvend rekening worden gehouden, benadrukt de spreker. Het gebruiken van de 'public sector comparator' en het voeren van degelijke prijsonderhandelingen zijn hierbij cruciale instrumenten. De spreker noteert dat BAM heeft toegezegd het instrument public sector comparator samen met andere technieken toe te passen maar over een actualisering van de kostprijsramingen is het Rekenhof tot nog toe geen informatie bekend.

BAM moet ook analyseren of het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding voldoende rekening hield met alle noodzakelijke randvoorwaarden en met de realiteitszin van de eisen. Ze moet de leereffecten van die analyse aanwenden om de voorbereiding van de andere geplande projecten te optimaliseren. BAM vond deze aanbeveling opbouwend maar de spreker denkt dat de bedoelde analyse nog niet is gebeurd, al heeft de heer Van Rensbergen wel verzekerd dat hij al een aantal leereffecten meeneemt naar de volgende projecten buiten Oosterweel.

Van een aantal specifieke aanbevelingen is de toepassing nog onduidelijk, omdat het Rekenhof daar gewoon te weinig informatie over heeft. Bij de keuze

voor alternatieve financiering of pps-constructies, zoals voor de eerste reeks tramprojecten van het masterplan, moet de Vlaamse Regering de meerwaarde van die keuze aantonen. Ook de haalbaarheid van de alternatieve financiering en de geschiktheid van de DBFM-formule moeten worden onderzocht. De Vlaamse Regering verwees in haar reactie naar de argumentatie bij de principebeslissing betreffende de oprichting van Lijninvest, maar in die documenten vond het Rekenhof geen duidelijk aantonen van meerwaarde.

BAM moet zich ook voldoende wapenen om de kostprijs van de Oosterweelverbinding in de verdere gunningsprocedure maximaal te beheersen en zo het project succesvol te kunnen realiseren. Het Rekenhof heeft begrepen dat BAM daarover intensief onderhandelt met de overblijvende bieder maar over de resultaten daarvan is het hof niets bekend.

Vervolgens geeft de heer Desomer toelichting bij de recente ontwikkelingen. Het hof houdt in zijn rapport rekening met de beslissingen van de raad van bestuur van BAM en van de Vlaamse Regering tot 29 februari 2008. Over het algemeen heeft de Vlaamse Regering sinds de vorige rapportage de overeenkomsten voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis en voor de bruggen over het Albertkanaal goedgekeurd. De raad van bestuur van BAM heeft op 21 december 2007 de voorkeurbieder voor de Oosterweelverbinding aangewezen. In januari 2008 hebben ze ook hun interne begroting goedgekeurd. Verder blijft het referentiekader voor de realisatie van het masterplan ongewijzigd.

Wat betreft het aspect reikwijdte van het masterplan, staat de heer Desomer stil bij de Oosterweelverbinding. BAM heeft de gewenste aanpassingen die in de finale onderhandelingen met de voorkeurbieder moeten worden vastgelegd, opgelijst in een zogenaamd bouwprogramma. Ze vloeien voort uit studies die in het najaar 2007 werden uitgevoerd in verband met veiligheid, calamiteiten en minder hinder. In deze context herinnert de spreker aan de aanbeveling van het Rekenhof bij de achtste voortgangsrapportage, waarin het nut van een kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding werd benadrukt. De spreker heeft begrepen dat dit nog niet is gebeurd, het is eigenlijk ook nog niet toegezegd.

Wat de algemene planning betreft, werden geen formele wijzigingen aangebracht. Die voor de Oosterweelverbinding is wel opgeschoven in die zin dat de

sluiting van het contract nu voorzien is voor januari 2009. Het uitstel bleek noodzakelijk na een meer gedetailleerde analyse van onder meer het vergunningentraject. Dat was volgens het Rekenhof tot 2007 vrij algemeen en eerder optimistisch geschat. Zo werd voor het verkrijgen van de bouwvergunning oorspronkelijk alleen rekening gehouden met de procedurele minimumtermijnen. Het Rekenhof wijst al van in het begin op de noodzaak van waakzaamheid ter zake, gezien de mogelijke grote financiële implicaties.

Daarbij komt nog dat de voorkeurbieder om alle voorstellen uit het bouwprogramma in een finaal ontwerp te kunnen opnemen en te verwerken, nog extra tijd zal nodig hebben. In functie van dat concrete ontwerp moet de planning van een aantal deelprojecten ook worden aangepast. Het gaat hier over de inrichting van de stelplaats in de Tjalkstraat en het bouwdok voor de tunnelelementen. Hiervoor moeten een aantal protocols tussen de verschillende publieke instanties worden goedgekeurd voor de definitieve contractsluiting. Het is vanzelfsprekend zo dat iedere betrokken partner hierin zijn eigen verantwoordelijkheid draagt.

In functie van de te verwachten verkeershinder tijdens de werken, heeft BAM ook beslist tot een aangepaste fasering voor de aanleg van de zuidelijke verkeerswisselaar op de Linkeroever. De BAM wil zodoende latere problemen vermijden met verkeershinder. Het Rekenhof heeft vanzelfsprekend niets aan te merken over de opportuniteit daarvan, maar denkt toch dat men er misschien wel wat eerder had kunnen aan werken. De veiligheid, de noodzaak van vergunningen en de coördinatie met andere overheden zijn toch al vrij lang bekend.

Wat de andere projecten betreft, heeft het Rekenhof tijdens zijn controle vastgesteld dat de werken in het gebied Burchtse Weel kort na de start reeds zijn geschorst. Op vraag van de aannemer wordt een aantal onduidelijkheden uit het ontwerp bijkomend onderzocht door de diensten van het Vlaamse Gewest. Hopelijk wordt dit snel opgeklaard, zegt de spreker.

De werken aan de tijdelijke stelplaats voor De Lijn en de werken aan de Noorderlaanbrug zijn in uitvoering. De werken aan de Schijn en aan de Van Cauwelaertsluis kunnen starten na ondertekening van de nodige overeenkomsten. De spreker heeft tijdens

de toelichting van BAM kunnen vaststellen dat dit ondertussen is gebeurd.

De heer Desomer wijst ook op een tabel in de schriftelijke commentaar met een stand van zaken over de uitvoering van de diverse projecten. Ter vervollediging van de vergelijking werd er de planning van juni 2005 aan toegevoegd. Het is duidelijk, merkt de spreker op, dat de werken die in de tweede helft van 2007 hadden moeten starten, in vertraging zijn.

Wat de kostprijs betreft, heeft BAM in zijn negende voortgangsrapportage een overzicht opgenomen van de geraamde en de gerealiseerde investeringskosten van de verschillende projecten van het masterplan. Daarmee komt BAM tegemoet aan eerdere aanbevelingen van het Rekenhof. Het stelt vast dat de geraamde kosten nauwelijks zijn gewijzigd tegenover de vorige rapportage. In de BAM-tabel moet de raming van de eerste reeks tramprojecten wel nog worden aangepast aan de DBFM-formule, wat zal zorgen voor een correctie naar boven toe.

De plafonnering op 1,8 miljard euro voor de realisatie van de Oosterweelverbinding is bepaald volgens een prijspeil van januari 2006 en slaat niet op de financiering, noch op de onderhoudskosten. Zij houdt ook geen rekening met de indexering. BAM heeft eind 2007 het BAFO van de voorkeurbieder beoordeeld. Volgens de bestekvoorwaarden moet de prijsevolutie tot de oplevering in de biedprijs van de bouwgroep inbegrepen zijn.

De heer Desomer presenteert vervolgens een vereenvoudigde vergelijking tussen het plafond en de BAFO-prijs. In het plafond van de Vlaamse Regering zitten de drie groene blokjes: design and build plus de kosten voor het procesbeheer door Noriant en de risico's die het als bidder op zich neemt. Niet in het plafond zitten de indexering van de bouwkosten vanaf 2006 tot en met de voorlopige oplevering, de prefinanciering door de bidder (hij moet immers geld lenen voor de kleine f, dus 20% van de bouwkosten), de onderhoudskosten (die betaald worden met de beschikbaarheidsvergoedingen gedurende 35 jaar), en de lening die BAM zal aangaan om 80% van de bouwkosten te betalen en de andere projecten van het masterplan te financieren (de inkomsten uit de tolheffing komen vanzelfsprekend pas later). Het Rekenhof wil met dit overzicht een duidelijk beeld geven van wat iedereen te wachten staat met de uit-

eindelijke prijs, die heel wat hoger is dan het plafond van de Vlaamse Regering. De spreker benadrukt wel dat dit oorspronkelijk ook zo was voorzien.

Om haar onderhandelingspositie niet in gevaar te brengen, wil BAM de geboden prijzen voorlopig vertrouwelijk behandelen. Daarom staat in punt 2.4 van de commentaar van het Rekenhof dat het niet nagegaan heeft wat het resultaat is van de beoordeling van het BAFO. BAM zou in elk geval, onder meer in uitvoering van een aanbeveling van het Rekenhof een public sector comparator hebben uitgewerkt. Ze heeft nieuwe ramingen gemaakt voor de verschillende samenstellende delen van de kostprijs. Het Rekenhof weet niet of daarbij een volwaardige vergelijking is gemaakt met de geraamde kostprijs van een publieke variant waarbij dan ontwerp, bouw en financiering, onderhoud, project- en risicobeheersing door de overheid zelf in eigen beheer of via een klassieke aanbesteding zouden worden uitgevoerd. In elk geval denkt het Rekenhof dat de onderhandelingen die BAM nu voert een grote uitdaging vormen maar ook een gelegenheid om haar meerwaarde en die van de gekozen werkwijze te bewijzen.

Het Rekenhof heeft al meegedeeld dat de Vlaamse Regering het investeringsbedrag van de alternatief te financieren tramprojecten uit de eerste fase wil laten bepalen in functie van het budget voor de jaarlijks te betalen beschikbaarheidvergoedingen. De spreker wijst erop dat daarbij nog altijd ramingen worden aangehouden van juli 2005.

Wat de financiering betreft, zal BAM de investering van de Van Cauwelaertsluis en de Noorderlaanbrug financieren met eigen middelen uit de kapitaalbreng van het Vlaamse Gewest. Voor het deel renovatie van de sluis dat buiten het masterplan valt, heeft de Vlaamse Regering in de aangepaste begroting een extra krediet gevraagd aan het Vlaams Parlement. De begrotingsaanpassing is al door het Rekenhof onderzocht.

Zoals aangegeven in de achtste voortgangsrapportage van november 2007, zijn er twee bankconsortia overgebleven na de eerste fase van de aanbestedingsprocedure voor de financiering van het masterplan. BAM heeft enkele besteksbepalingen gewijzigd zodat ze ook prijzen kan vragen voor variante financieringsformules om zo rekening te kunnen houden met de evoluties in de internationale markten.

BAM heeft in december 2007 de financiële haalbaarheid van haar aandeel in het Masterplan Antwerpen

opnieuw geanalyseerd. Daarbij is rekening gehouden met onder meer de BAFO-prijs voor de Oosterweelverbinding, de eerste offertes van de bankconsortia en de recente ontwikkelingen in de financiële markten. Het Rekenhof neemt er akte van dat volgens het management van BAM de realisatie van de vooropgestelde infrastructuurprojecten nog altijd haalbaar blijven. Een inschatting van de kostprijs van de financiering zou veel moeilijker zijn; het Rekenhof heeft dus geen weet van cijfers over de geraamde grootte van de financieringskost.

Voor de risicobeheersing wijst het Rekenhof erop dat BAM de bevestiging van de ESR-neutraliteit voor de sluizen en de bruggen over het Albertkanaal niet heeft afgewacht (ESR: Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen). Volgens BAM zouden de vooruitzichten echter goed zijn. Het gevolg van een eventueel negatief advies van het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) zou zijn dat de schuld van ongeveer 250 miljoen euro binnen de consolidatiekring van het Vlaamse Gewest valt.

Uit diverse initiatieven die BAM onderneemt blijkt dat ze alert blijft voor de belangrijke risico's en de evoluties ervan volgt. Ze tracht bijvoorbeeld de impact van de infrastructuurwerken op het verkeer te analyseren en de invloeden van de evoluties op internationale financiële markten te volgen. Het Rekenhof vraagt of de impact van de infrastructuurwerken op het verkeer ook niet eerder in te schatten was. Het lag als het ware voor de hand dat op bepaalde punten een verkeersinfarct zou ontstaan; misschien konden bepaalde aspecten van bij de opmaak van het initiële bestek worden aangepakt. De spreker denkt aan het schrappen van de pechstroken in de tunnel of aan de veiligheidsstudies.

Zoals al bij de vorige voortgangsrapportages werd meegedeeld, probeert BAM de risico's van de individuele infrastructuurprojecten te beheersen door ze te alloceren bij de opdrachtnemer of bij de andere publieke partners of door een verzekeringsprogramma aan te gaan. BAM heeft in ieder geval bevestigd dat de risico's niet meer zullen worden verschoven. Het Rekenhof neemt daar akte van.

De negende voortgangsrapportage bevat weinig gestructureerde informatie over het risicomanagement van BAM in het algemeen. Tijdens de mondelinge tegensprekelijke procedure van het rapport is daarom ook met de heer Van Rensbergen overeengekomen dat BAM voortaan bij het hoofdstuk risicobeheersing een overzicht zal geven van de risico's

die nu her en der in de tekst voorkomen. De spreker denkt aan het vergunningentrajec, de ondertekening van de nodige protocollen, die beide risico's vormen op vertragingen en meerkosten.

BAM gaat in de rapportage wel in op de toekomstige relatie met de externe communicatieadviseur waarbij Groep C alleen nog zal instaan voor de projectcommunicatie terwijl over de afhankelijkheid van de andere externe adviseurs of over de overige risico's van BAM eigenlijk in de voortgangsrapportage geen nieuwe informatie is vermeld. Dat zal bij de volgende rapportage dus anders moeten zijn.

De audit van het voorgenomen contractmanagement dat in de achtste voortgangsrapportage werd aangekondigd, zou midden 2008 door een onafhankelijke instantie worden goedgekeurd. Dat betekent dat de resultaten ervan pas in de elfde voortgangsrapportage zullen staan. Over het risicomanagement van de andere publieke partners van het Masterplan Antwerpen, is vrijwel geen informatie bekend. Het Rekenhof benadrukt dat die partners hun verantwoordelijkheid ter zake moeten nemen.

In verband met de projectorganisatie staat in het rapport dat naast de statutaire bestuursorganen binnen BAM al enige tijd diverse overlegorganen op ambtelijk niveau bestaan om de realisatie van het masterplan te begeleiden. De werking van die overlegorganen moet nog geëvalueerd worden. De Vlaamse Regering zou dat gedaan hebben of is er mee bezig.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft BAM al een groot aantal protocollen afgesloten met verschillende betrokken overheden. Over een aantal andere protocollen wordt nog altijd onderhandeld. Daardoor is er nog altijd onzekerheid over bepaalde realisatievoorwaarden zoals de continuïteit van de scheepvaart en het spoorverkeer tijdens de bouwfase. Het is andermaal zo dat de partners elk een eigen verantwoordelijkheid dragen.

Het is al vaak gezegd dat voor de meerjarenverbintenissen die het Vlaamse Gewest aangaat de Vlaamse Regering een voorafgaande budgettaire machtiging nodig heeft van de decreetgever. Er zijn al heel wat budgettaire machtigingen verleend. De Vlaamse Regering moet er nog krijgen voor het begrotingsfonds. Zoals aangegeven in het controleverslag meent het Rekenhof dat de decretale bepalingen betref-

fende dat begrotingsfonds best zouden worden aangepast in functie van de subsidieovereenkomsten met agentschap nv De Scheepvaart en het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen. Ook voor een eventuele gedeeltelijke gewestwaarborg voor de eerste reeks tramprojecten moet er zonnig een machtiging gevraagd worden aan het Vlaams Parlement.

Het Rekenhof concludeert dat de informatie die BAM geeft in de negende voortgangsrapportage onderbouwd is en aansluit bij de beslissingen van de Vlaamse Regering en de raad van bestuur van BAM. De negende voortgangsrapportage is ook gestructureerd en ingevuld volgens de vooropgestelde informatie-elementen die in maart 2005 werden vastgelegd. Diverse bestekken worden in de loop van de aanbestedingsprocedure aangepast onder meer op basis van een aantal recente studies en nieuwe inzichten. De aanpassingen van bestekseisen zijn wellicht noodzakelijk, maar sommige aanpassingen hadden allicht eerder kunnen gebeuren. Het Rekenhof zegt niet dat ze te laat zijn, maar wel laat. Andere aanpassingen, onder meer eisen van andere overheden bijvoorbeeld in verband met de Schijn, waren misschien niet te voorzien.

De vierde conclusie is dat de uitvoering van de Oosterweelverbinding opnieuw een half jaar is uitgesteld. De oorspronkelijke timing van het masterplan en de inschatting van de voorbereidingstijd van verschillende projecten is achteraf gezien te optimistisch geweest. BAM heeft een totaal kostprijsoverzicht van investeringskosten van infrastructuurprojecten van het masterplan aan haar negende rapportage toegevoegd. Dat had het Rekenhof immers gevraagd. De geplafonneerde ramingen voor de investeringskosten voor de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen worden gehandhaafd. Nieuwe ramingen van onder meer de Oosterweelverbinding en de resultaten van de public sector comparator heeft BAM wegens de lopende onderhandelingsprocedure niet bekendgemaakt. Ook de kostprijs van de financiering is nog niet duidelijk.

BAM doet dus inspanningen om interne en externe risico's te beheersen in functie van de omvang en de complexiteit van de infrastructuurprojecten van het masterplan. Over de risicobeheersing door andere publieke partners is wel erg weinig informatie beschikbaar. Elke partner heeft zoals gezegd zijn eigen verantwoordelijkheid. De decretale bepalingen voor het begrotingsfonds zijn niet aangepast zoals

nodig is voor de subsidieovereenkomsten. Ook voor de eventuele toepassing van de geplande gewestwaarborg bij de eerste reeks tramprojecten is een decretale machtiging nodig.

Het Rekenhof beveelt dan ook aan dat BAM erover waakt dat alle bouw-, milieu- en verkeerstechnische studies tijdig worden uitgevoerd zodat alle noodzakelijke eisen in de initiële bestekken kunnen worden opgenomen en aanpassingen tijdens de onderhandelingsprocedure of tijdens de bouwphase kunnen worden vermeden. BAM moet ook nagaan of de planning voor de voorbereiding en de uitvoering van de diverse projecten van het masterplan nog realistisch is. Alle betrokken publieke partners zouden ook een realistische inschatting moeten maken van de kosten van de financiering en de risicobeheersing, zeker voor de projecten die via een DBFM-formule zullen worden gerealiseerd.

De voortgangsrapportages zouden meer gestructureerde informatie moeten geven over de beheersing van de risico's, niet alleen door BAM maar ook door de andere overheidspartners. De Vlaamse Regering moet aan het Vlaams Parlement machtigingen vragen voor de meerjarenverbintenissen in het begrotingsfonds en voor een eventuele gedeeltelijke gewestwaarborg voor de DBFM-overeenkomsten voor die tramprojecten.

III. BESPREKING

1. Tussenkost van de heer Rudi Daems

Voor de heer *Rudi Daems* zou een kortere toelichting door BAM beter geweest zijn, dan was er meer ruimte voor debat. Een aantal parlementsleden hebben de gelegenheid gehad dossiers in te kijken die aan de basis lagen van de procesaudit van het Rekenhof. Een van de aspecten die daaruit naar voren kwam, is de procedurekwestie rond de kwaliteitskamer. Uit de verslagen van de raad van bestuur van BAM, de notulen van de kwaliteitskamer als de adviezen van het advocatenbureau Stibbe leidt het lid af dat de reglementswijziging van de kwaliteitskamer de verdere besluitvorming bepaald heeft. Het beruchte artikel 5, 2°, werd aangepast zodat enkel regelmatige offertes aan de kwaliteitskamer werden voorgelegd. Gouverneur Paulus (die de kwaliteitskamer voorziet) pakt daar zelf fier mee uit als zijn realisatie. De reden van die wijziging is nog altijd niet duidelijk. Was de bedoeling alleen maar de kwaliteitskamer werk te

besparen om bepaalde offertes die toch niet in aanmerking komen, niet te hoeven beoordelen?

Het merkwaardige is dat de derde offerte met name deze van de THV Antwerpse Bouwwerken toch aan de kwaliteitskamer is voorgelegd hoewel al melding gemaakt werd dat de offerte sowieso onregelmatig was. Is het dus een schoneschijnoperatie? Kan BAM daar meer uitleg over geven? In een verslag van de kwaliteitskamer is zelfs de passage gewist die zegt waarom de Antwerpse Bouwwerken niet gehandhaafd zijn als derde partij in de gunningprocedure.

In de informatie die het lid kreeg van het Rekenhof vindt hij een ruimer onderliggend document van TV SAM. Over dat document zegt het Rekenhof dat het overbodig was in de procedure. De heer Daems denkt daar anders over. In de analyse van de kwaliteitskamer zijn er enkel vijf velletjes papier van THV LORO die de negen criteria overlopen. In de audit is nochtans gezegd dat er een ruimer onderliggend document is. De kwaliteitskamer beslist uiteindelijk dat de offerte van de bouwgroep LORO niet voldoet. Vanuit architecturale overwegingen kan de spreker dat zelfs begrijpen, maar dat de kamer oordeelt dat de tekortkomingen dermate fundamenteel zijn dat ze niet remedieerbaar zijn in het kader van de lopende procedure, gaat een brug te ver.

De heer Daems betreurt de gang van zaken. De stRaten-generaal probeert al anderhalf jaar lang op grondige wijze werk te maken van een alternatief. Hij klopt al anderhalf jaar lang aan bij de bevoegde minister, bij BAM, zelfs bij het parlement. De heer Daems heeft een paar voortgangsrapportages geleden voorgesteld om het tegensprekelijke debat te organiseren. Heeft de heer Patrick Debaere of de stRaten-generaal gelijk? Of ligt de waarheid in het midden? Vorige week woensdag heeft de heer Daems een zeer degelijke uiteenzetting van de mensen van de stRaten-generaal gehoord, hij krijgt nu op een draffje te horen dat de kritiek op niets slaat. Dat is onvoldoende. De heer Daems pleit nogmaals voor een grondige onafhankelijke analyse. Pas nadat een organisatie zich tot het parlement wendt, is BAM geneigd om te reageren op de kritiek. De correcte democratische procedures volstaan blijkbaar niet. De spreker betreurt dat. Misschien moeten de parlementsleden voortaan ook een week op voorhand een persconferentie organiseren om effect te ressorteren.

Zoals gezegd is het niveau van de weerlegging op een aantal punten heel beperkt. De onafhankelijke deskundige zegt dat de milieuresultaten eenzelfde

aantoonbare impact hebben. De heer Debaere zegt dan dat de inwoners van Berchem of Borgerhout een beetje meer gevrijwaard zullen blijven van fijn stof, maar dat er anderzijds een enorme ‘bottleneck’ komt ter hoogte van Deurne en ter hoogte van Merksem. Wat is de fijnstofuitstoot op die plaatsen? Dit is slechts één onduidelijkheid. De heer Daems vindt dat het wellesnietesspelletje moet stoppen.

Het is merkwaardig dat het argument dat al jaren gebruikt wordt om de Kennedytunnel uit te sluiten voor vrachtwagens namelijk dat het niet mag door de Europese tolrichtlijn, niet echt weerlegd is. De heer Daems heeft een paar dagen geleden bij het management van BAM de notificatie aan Europa opgevraagd. De spreker hoort immers stevig onderbouwde alternatieve argumenten tegen die redenering, de Europese tolrichtlijn zou het eventueel wel toestaan. Is het nu tegen de Europese tolrichtlijn of niet?

De heer Daems verwacht dat 2008 een minstens even moeilijk jaar zal worden op vlak van communicatie. Zelfs VOKA klaagt over de communicatie. De vzw Ademloos kaart een aantal fundamentele problemen aan, alsook de stRaten-generaal, de inwoners van Deurne enzovoort. De spreker denkt dat er momenteel een groter draagvlak- en communicatieprobleem is dan vorig jaar.

Vlaanderen overtreedt momenteel de Europese wetgeving op het vlak van fijn stof. In de volgende jaren zal Vlaanderen een zware inspanning moeten leveren om binnen de wettelijke limieten van fijn stof te geraken. Ongeacht het scenario dat de MER-rapportage kiest, met of zonder Oosterweelverbinding, zal er geen fundamenteel verschil zijn. Antwerpen is een duidelijke hotspotzone. Hoe zal ervoor gezorgd worden dat de fijnstofuitstoot daalt en dat de Europese wetten en doelstellingen ter zake gehaald worden?

Wat is de reden waarom bepaalde aanbevelingen van het Rekenhof nog niet gevolgd zijn? De kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek is er een van. Dat zou in voorbereiding zijn. Hetzelfde geldt voor de decretale machtiging. De regering heeft al heel wat decretale machtigingen in orde gebracht, maar een belangrijk mankement is de decretale machtiging van de tramprojecten. Hoe ver staat het daarmee?

In het vorige verslag kondigde het Rekenhof aan dat het een analyse zou maken van de terechtwijzende berichten zes en zeven. Is die analyse gebeurd?

Is het juridisch mogelijk dat mevrouw Wivina Demeester, lid is van de raad van bestuur van BAM en tegelijkertijd ook van de raad van bestuur van een van de financiële consortia die nog steeds in de running is? Destijds is gezegd dat het volstaat dat mevrouw Demeester de vergadering verlaat als dat punt behandeld wordt. De heer Daems vraagt om dat na te kijken, hij vermoedt dat er wel degelijk een probleem is zeker nu er maar twee consortia overblijven.

2. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer *Carl Decaluwe* betreurt dat de voortgangsrapportage gebruikt wordt om andere problemen te behandelen. Voor CD&V is de discussie over de tracés van de stRaten-generaal voorbij. Het tracé ligt vast, de Vlaamse Regering heeft erover beslist. Het klopt allicht dat er te weinig tegensprekelijk debat over is geweest, maar het is voorbij. Het is belangrijk om het contract zo snel mogelijk te sluiten en de werken te starten, niet alleen voor de Antwerpse regio maar voor heel Vlaanderen. Nu beslissen om 800.000 euro weg te gooien en opnieuw te beginnen, zou getuigen van onbehoorlijk bestuur.

De vertragingen zijn de grootste zorg van het lid. Minister Van Brempt kondigde in de pers aan dat Brabo zou starten na het bouwverlof, maar ondertussen is dat uitgesteld. Keer op keer wordt het tijdsbestek onderschat. Dat is een cruciaal element van de risicoanalyse. In combinatie met de kredietcrisis zouden de vertragingen de achilleshiel kunnen worden van het masterplan.

Hij wil ook graag duidelijkheid van zowel de regering, het Rekenhof als BAM over het probleem van de prijschap. In de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 en 2 maart 2007 was er voor het eerst sprake van een prijschap. De beslissing over de prijschap staat niet formeel in de notulen van de Vlaamse Regering. De spreker zou graag weten waar het bedrag, de 1,85 miljard euro, precies staat. Volgens sommigen zou het deel uitmaken van de goedgekeurde kaderovereenkomst van het Vlaamse Gewest met BAM. Dat klopt niet, tenzij het bedrag in een bijlage staat. Waar staat de beslissing over de prijschap, in een beslissing van de Vlaamse Regering of in een overeenkomst tussen Vlaamse Gewest en BAM?

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding is de bovengrens 1,85 miljard euro en de geraamde financieringskost zou maximaal 147 miljoen euro extra

bedragen. In de 1,85 miljard euro is rekening gehouden met prijsstijgingen van de grondstoffen, met de sanering van de vervuilde gronden, met onteigeningen, met de realisaties van de stedelijke ringweg Noord en de afwijkingspercentages van 10 percent.

In de stukken van de Vlaamse Regering zelf, maar niet in de beslissing, staat dat het maximale budget vastgelegd is op 1,85 miljard euro. Dat zou het realisatiebedrag exclusief de financieringskost zijn. Het Rekenhof zegt over het zesde voortgangsrapport: “De Vlaamse Regering heeft de investeerderskosten van de Oosterweelverbinding geplafonneerd op 1,85 miljard euro.” In welke regeringsbeslissing staat dat? In de nota van de Vlaamse Regering staat niets over een eventuele indexatie en/of aanpassingsformule. Het Rekenhof spreekt altijd over actuele prijzen van 1 januari 2006. Dat wordt verschillende keren bevestigd in antwoorden op actuele vragen van de heer Daems. Dat zijn uitspraken van het Rekenhof van maart 2007

In november 2007 zegt het Rekenhof opnieuw dat de Vlaamse Regering de ontwerp- en bouwkosten van de Oosterweelverbinding geplafonneerd heeft op 1,85 miljard euro. Die plafonnering is bepaald op een prijspeil van januari 2006. Het prijspeil van het BAFO is van oktober 2007 en geldt acht maand, dus tot juni 2008. De contractsluiting is ondertussen uitgesteld tot 2009. Op welke manier zal de cap dichtgereden worden? Het gaat immers over enorme bedragen.

De eerste opmerking van raadsheer Desomer gaat over het plafond van 1,85 miljard euro op het niveau van 2007. Het Rekenhof waarschuwt dat het prijspeil van januari 2006 dateert. De kredietcrisis is daarbij een nieuwe evolutie. Het verhaal over de kostprijs blijft etherisch, de nettowaarde bestaat maar is niet uit te drukken in een cijfer. Dat begrijpt de heer Decaluwe niet. Uiteraard is de netto contante waarde afhankelijk van de rente maar er spelen toch nog andere factoren. Als de rente 4,5 percent is, wat is dan de cap? Een cap die niet in één cijfer uit te drukken is, is moeilijk hanteerbaar als toetssteen. Bij de 1,85 miljard euro wordt ook vermeld dat die kostprijs te verhogen is met de prijsontwikkeling. Wat houdt die prijsontwikkeling precies in, voor het Rekenhof, de Vlaamse Regering en BAM?

In het rapport zegt het Rekenhof dat de realisatieprijs van het BAFO de prijsevolutie van het BAFO bevat tot bij de oplevering in 2013 en blijft volgens de bestekvoorwaarden uit het terechtwijzend bericht

zeven tot juni 2008 ongewijzigd. Nadien is het onderhevig aan een prijssherzieningsformule. Over welke formule gaat het? Hoe wordt daarover onderhandeld? Wat is de invloed op de cap?

Kan een contractant door hogere onderhoudskosten een lagere realisatieprijs compenseren? Kan dat ervoor zorgen dat de grens van 1,85 miljard euro toch gehaald wordt? Onderhoudskosten kunnen immers nadien verrekend worden. Het contract zal niet langer in juni 2008 maar ten vroegste in januari 2009 afgesloten worden. Klopt de redenering over het terechtwijzend bericht zeven dan nog?

Op bladzijde 5 van het rapport merkt het Rekenhof op dat de beperkte aanpassingen van de pechstroken niet meer via terechtwijzende berichten doorgevoerd worden. Kan BAM daar duidelijkheid overscheppen? Kan BAM duidelijkheid creëren over de kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek van de Oosterweelverbinding?

De Vlaamse Regering zal blijkbaar een bouwvergunning afleveren binnen de drie maanden. Die termijn is weinig realistisch. Als de minister dat kan, zal de heer Decaluwe hem een fles champagne geven. Bouwaanvragen voor particulieren, voor sociale woningen duren immers minstens negen maanden. Verder uitstel zal impact hebben op de financiering, de tolheffing, de verkeerstromen enzovoort.

De planning van de overige projecten zou niet formeel aangepast zijn. Is dat volgens BAM realistisch? Schuift de maatschappij op die manier de problemen niet voor zich uit? Het is beter nu al de correcte termijnen te hanteren en de risico's juist in te schatten.

Het Rekenhof concludeert dat er bij de uitvoering van een werk beperkte onvolkomenheden aan de voorbereidingen vastgesteld zijn. Over welk werk gaat het? Aanbeveling zes luidt: “Hoewel de financiële haalbaarheid van de infrastructuurprojecten van BAM opnieuw is geëvalueerd, blijft de geraamde kostprijs van de financiering in de voortgangsrapportage onduidelijk.” Dat is nochtans een cruciaal element. De overblijvende kandidaten voor de financiering zijn Citigroup alsook de zakenbank Golden Sachs en Dexia. Allen staan onder zeer grote druk door de kredietcrisis. Wat is de relatie daarvan met de zesde aanbeveling?

De bevindingen van het Rekenhof over de kwaliteitskamer ontgoochelen de heer Decaluwe. BAM heeft het parlement wijsgemaakt dat behalve de vijf pagi-

na's er een langere motivatie is. Dat zou blijken uit de notulen van de raad van bestuur en onderliggende documenten. Dat blijkt dus niet te kloppen. Er zijn evenmin notulen van werkbezoeken aan de maquettes. De blanco passage waar ook de heer Daems naar verwees, verontrust de spreker. Hij pleit voor helderheid.

Op bladzijde 10 van het rapport van BAM worden de kwaliteiten van het Noriant-ontwerp bezongen, dan volgt er verrassend: "Er wordt nadrukkelijk op gerekend dat deze ambitie die tijdens de offertefase van de Oosterweelverbinding bijzonder gewaardeerd werd door Noriant ook tijdens de uitvoering even hoog in het vaandel gedragen wordt en in de gebouwde werkelijkheid waargemaakt wordt. Hiervoor zal BAM de nodige maatregelen nemen." Die passage duidt volgens de heer Decaluwe op zware twijfels.

Aan welke index of aanpassingsformule zal de financiering onderhevig zijn? Hebben de Vlaamse Regering en BAM daarover afspraken gemaakt en wat zijn die afspraken? De crisis in de Amerikaanse hypotheekmarkt heeft de internationale kredietmarkten zwaar verstoord. Bij een financiering onder de vorm van bankleningen heeft de crisis mogelijk ook een impact op het verloop van het syndicatieproces. Kan een gewestwaarborg een gedeeltelijke oplossing voor meer stabiliteit zijn? Ieder percentpuntje dat gewonnen wordt op de aanpassingsformule, vormt immers een aanzienlijke besparing.

De notificatie aan de Europese Commissie aangaande de naleving van de voorzieningen en de EU-tolrichtlijn werd bezorgd, staat in het rapport. Op het vlak van de ESR-neutraliteit is er niets gewijzigd sinds de achtste voortgangsrapportage. Waarom duurt het zolang? Heeft men zicht op de timing?

Volgens het Rekenhof heeft BAM onlangs de ruling over de tolrichtlijn formeel aangevraagd. Wanneer heeft BAM de aanvraag gedaan? Wanneer verwacht ze een antwoord? Wanneer zal er duidelijkheid zijn over de ESR-neutraliteit van de andere onderdelen van het Masterplan Antwerpen?

3. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* merkt op dat de communicatie de achilleshiel van het BAM-verhaal blijft. De heer John Stoop, voorzitter van de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland, een zeer minzaam

en diplomatisch man, doet in het laatste nummer van het tijdschrift van de kamer een aantal passende uitspraken over het communicatiebeleid van BAM. Hij vraagt zich af of er een tweede oerknal voor de regio op komst is, namelijk de 'big BAM'. BAM heeft volgens de heer Stoop nu al een slechte beurt gemaakt op het onderdeel communicatie. Al in augustus vroeg VOKA-Kamer van Koophandel dringend een minderhinderplan. Ook toen drukte de organisatie zijn bezorgdheid uit over het gebrek aan informatie. Zes maanden later is er amper iets veranderd. Na maandenlang aandringen bij BAM en de bevoegde ministers om een bereikbaarheidsmanager aan te werven, komt er toch een aan boord. Bovendien wordt er begin april een mobiliteitscongres georganiseerd in Metropolis waarop het bedrijfsleven zal worden geïnformeerd. Uiteraard zullen de leden van de Kamer van Koophandel daaraan gretig deelnemen. In juni komt er zelfs een congres voor de gewone man. Als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven is het scepticisme van de heer Stoop niet onmiddellijk verdwenen, als hij tot bij de voorgedijminister moet lobbyen alvorens BAM een bereikbaarheidsmanager wou aanwerven. Bovendien komt de man of vrouw in het oog van een orkaan van werken terecht. Aan de vooravond van de start van het masterplan aan zo'n job beginnen, zal op zijn zwakst gezegd niet eenvoudig zijn. De heer Stoop zegt geen tegenstander te zijn van het BAM-verhaal. Toch had hij wat meer professionalisme van BAM verwacht zeker bij de communicatietaken. De heer Stoop haalt vervolgens een aantal sprekende voorbeelden aan. Op een infotentoonstelling eind januari kwamen de inwoners van Linkeroever en Zwijndrecht te weten dat de Charles De Costerlaan, rechtstreekse verbinding tussen de E34 en de Waaslandtunnel, definitief zal worden geknipt en autovrij wordt. De Waaslandtunnel wordt een tunnel voor de lokale bevolking. Informeren is een ding, maar een draagvlak ervoor is een ander aspect. De heer Stoop slaat volgens de heer Penris de nagel op de kop.

Eind januari kondigde BAM aan dat de voorbereidingswerken aan de Noorderlaanbrug definitief zouden starten op 25 februari. In hetzelfde persbericht wordt gemeld dat de werken in totaal twee jaar zullen duren en dat de weggebruikers twee weken voor de start uitgebreid zullen worden geïnformeerd over de minderhindermaatregelen. De heer Stoop herhaalt dat informeren een aspect is maar nog geen draagvlak creëert.

Tot die conclusies komen niet alleen het bedrijfsleven en de heer Stoop maar ook de gewone man in de

straat. De heer Penris heeft al gewezen op de ongerustheid van de bewoners van Merksem die klaagden en klagen over een gebrek aan informatie. Tot vlak voor de werken aan de Noorderlaanbrug wist een aantal mensen niet dat daardoor bus 123 zou moeten worden omgeleid. De gebrekkige communicatie heeft ook de inwoners van Deurne in rep en roer gebracht. Misschien zijn ze wel opgehitst door de extreem linkerzijde in Deurne, maar dat zou niet mogelijk geweest zijn als BAM duidelijk gecommuniceerd zou hebben. De heer Debaere zegt dat de ongerustheid over het opritten- en afrittencomplex niet nodig is, maar die zou er niet geweest zijn als BAM daarover duidelijk bericht had. Het duidelijke beeld van vandaag had twee jaar geleden al verspreid moeten zijn.

Een aantal personen op Linkeroever hebben hun zorg geuit over de fijnstofuitstoot. De heer Debaere ontkent wederom dat er gegronde redenen voor zijn en verwijst daarvoor naar de MER-studies. Dat kan dan wel kloppen maar de mensen op Linkeroever zijn pas ongerust geworden omdat ze die informatie, die BAM duidelijk wel heeft, niet hebben gekregen. Die ongerustheid had kunnen worden vermeden als BAM op een efficiënte manier had gecommuniceerd. Dat zou het draagvlak voor het project trouwens ten goede komen.

BAM wendt heel wat informatiekkanalen aan. Krijgen de veelbeluisterde vrije radio's in het Antwerpse de informatie van BAM? Niet iedereen raadpleegt internet. De mooie brochures van BAM worden blijkbaar niet algemeen verspreid. Als inwoner van Merksem heeft de heer Penris alleen een zwart-wit uitnodiging gehad voor een boottocht op het Albertkanaal. Het lid betreurt dat de vele middelen voor communicatie niet efficiënt worden benut. Hij staat daarin niet alleen, het bedrijfsleven en de gewone man delen die mening. Dat communicatieprobleem moet dringend weggewerkt worden.

Gisteren heeft de Antwerpse gemeenteraad het dossier over de Leien niet goedgekeurd. Er is wel melding gemaakt van de resolutie van mevrouw De Ridder waarin gevraagd wordt de tweede fase van de Leienwerken zo snel mogelijk te beëindigen. Ook Unizo-Antwerpen vraagt dat trouwens, als ook elke Antwerpenaar. Het dossier tweede fase Leien is politiek nog niet in staat van wijze. Dat is de reden waarom het gisteren niet goedgekeurd is in de gemeenteraad. De verschillende politieke families op het Vlaamse maar ook op het Antwerpse niveau zijn het nog niet eens over de structurele maatregelen die

voor dit dossier nodig zijn. Het gaat dan over het al dan niet verkeersluw maken van de Leien zelf, maar ook over het statuut van het busstation aan de Franklin Rooseveltplaats, van bepaalde tramlijnen, vooral de tramlijn naar Ekeren. Daarover bestaat geen politieke eensgezindheid. Zal die tramlijn door het centrum van Ekeren mogen gaan of niet? Alles hangt samen en is politiek nog niet in staat van wijze omdat de politieke families van de Vlaamse en de Antwerpse meerderheid het nog niet eens zijn.

De burger heeft recht op duidelijkheid en snelle en accurate beslissingen. De heer Penris hoopt dan ook dat de meerderheidspartijen het snel eens worden. Elk uitstel kan immers negatieve gevolgen hebben.

Een aantal mensen onderneemt de laatste maanden lovenswaardige pogingen om alternatieven voor te stellen. De heer Penris vindt het de moeite die alternatieven te onderzoeken. Hij waarschuwt echter voor een radenrepubliek, een nevendemocratie. Op alle niveaus telt dit land verkozen instellingen, op Europees, federaal, Vlaams, stedelijk en districtsniveau. De spreker zou niet graag hebben dat beslissingen buiten de verkozen organen genomen of afgedwongen worden. Daarom heeft de heer Penris gezegd dat de stRaten-generaal nog geen gesprekspartner zijn. Hij kan dat worden als hij bijvoorbeeld 15.000 handtekeningen verzamelt. Dan bewijst hij dat hij een begin van democratisch draagvlak heeft. De stRaten-generaal heeft niet voor die optie gekozen. Dat is de reden dat het parlement het debat niet moet aangaan. De heer Penris betreurt dat de heer Debaere zich heeft laten verleiden door een debat gevoerd in de pers en toevallig ook in deze lokalen, maar buiten de structuren van het parlement. Het parlement moet het debat sturen, BAM moet reageren op de kritieken en opmerkingen van de parlementsleden.

Dat belet niet dat het alternatief het onderzoeken waard is, maar dan moeten alle alternatieven onderzocht worden. De havengemeenschap heeft een klein jaar geleden gesuggereerd om de versnelde en verbeterde aansluiting E17-Liefkenshoektunnel als alternatief in ogenschouw te nemen. Als BAM het alternatief van de stRaten-generaal weerlegt, zou Vlaams Belang ook graag dat alternatief weerlegd of bevestigd willen zien.

Dat neemt niet weg dat andere mensen, die bekommerd zijn om de fijnstofproblematiek, misschien toch een punt hebben. Aangezien de minister ook bevoegd is voor Leefmilieu zal zij alleszins vandaag de argu-

menten kunnen aanreiken om hun ongerustheid weg te nemen.

Veiligheid is voor de heer Penris een zeer belangrijk onderdeel van het hele verhaal. Hij heeft daar al bij vorige voortgangsrapportages op gewezen, al was het maar omdat de niet weerhouden concurrenten aan zijn fractie vergelijkende veiligheidsstudies met betrekking tot de brandveiligheid hebben overgeemaakt. Men zegt nu dat een brandveiligheidsstudie met betrekking tot de huidige weerhouden variant is uitgevoerd. Het lid vraagt of hij die veiligheidsstudie kan inzien, of hij die eventueel kan bekomen en het recht heeft haar te laten besnuffelen door mensen die ter zake meer deskundig zijn. Verder informeert hij of niet alleen het brandveiligheidsaspect is onderzocht maar of eventueel ook rekening wordt gehouden met instortingscalamiteiten. De vraag is immers hoe men met een instortingsdrama denkt te kunnen omgaan in een constructie als deze. Wat dat betreft zijn er al een aantal dingen gebeurd in de VS die ons misschien tot lering zouden kunnen strekken, merkt hij op.

Het Rekenhof heeft een zeer terechte en pertinente opmerking geformuleerd bij het verhaal van de trams, waar de bevoegde minister maar moet op antwoorden. Wat is de meerwaarde van de gekozen DBfM-formule? Ook het blad Trends maakte vorige week een aantal opmerkingen met betrekking tot dit dossier. De heer Blockmans doet uitschijnen dat dit project bijzonder snel is gegund. Zo snel dat sommige gerespecteerde kandidaat-aannemers verstek hebben laten gaan. Zij deelden mee dat zij, binnen de te korte tijdspanne die hun was toegekend om voorstellen te doen, dit in eer en geweten niet konden. Het lid vraagt hoe de minister met die aantijgingen van Trends, die wellicht niet zomaar uit de lucht komen gevallen, om gaat? Wat is haar antwoord?

Tot slot vraagt de heer Penris aan de minister van Financiën hoe het staat met de decretale machtiging voor de meerjarenverbintenissen. Ook wat dat betreft, is er immers nog niet echt vooruitgang geboekt, schijnt het.

4. Motie van orde. Regeling van de werkzaamheden

De heer *Carl Decaluwe* betreurt dat minister Van Brempt de vergadering verlaten heeft en gewoon weggelopen is. Ook hij had nog vragen klaar voor haar in de tweede ronde.

De *voorzitter* wijst op de collegialiteit van de regering. De ministers kunnen in naam van en voor rekening van de regering antwoorden.

De heer *Carl Decaluwe* blijft erbij dat deze handelwijze weinig beleefd en respectvol voor het parlement is. Er werden pertinente vragen gesteld over het aspect openbaar vervoer en over De Lijn.

De *voorzitter* deelt mee dat de minister beloofde alle vragen schriftelijk te beantwoorden. Binnen vier maanden, vermoedt de heer *Carl Decaluwe*.

Dit doet de heer *Jan Peumans* eraan denken dat men nog altijd wacht op de schriftelijke antwoorden over de gedachtewisseling over de studiebureaus, die voor gisteren beloofd waren. Als verslaggever wijst hij verder op het grote aantal mails en herinneringen dat telkens moet gestuurd worden vooraleer men het verslag definitief kan vrijgeven. Sommige ministers, zoals minister Van Mechelen, komen hun beloftes zeer goed na, maar er zijn andere. Het lid begint dat stilaan moe te worden.

De *voorzitter* verzekert het lid dat minister Crevits net zich geëngageerd heeft dat de beloofde informatie over de studiebureaus vandaag nog zal bezorgd worden aan het parlement.

Minister *Dirk Van Mechelen* vindt het vanzelfsprekend dat de aanwezige ministers zullen antwoorden voor zover mogelijk. Het is vervolgens aan de commissie om de lacunes vast te stellen en die zal men dan voorleggen aan collega Van Brempt. Hij zal er persoonlijk op toezien dat ze snel beantwoord worden.

De heer *Jan Penris* merkt op dat men die vragen natuurlijk ook kan stellen in een andere vorm, bij wijze van interpellatie, maar hij is bang dat het Uitgebreid Bureau dit verzoek zal voegen bij de voortgangsrapportage van de BAM, waarvoor die natuurlijk ook voor een stuk dient. Hij gelooft dat minister Van Mechelen zijn best zal doen om een poging van antwoord te formuleren maar hij weet eveneens dat de minister in dit dossier zijn nek niet zal willen uitsteken. Daarom had hij graag de bevoegde minister, mevrouw Van Brempt willen vatten. Haar vertrek is niet echt beleefd tegenover deze commissie.

De heer *Ludwig Caluwé* wijst op de afspraak om alle vragen en interpellaties die te maken hebben met deze

problematiek, hier samen te brengen, maar indien de bevoegde minister afwezig is en evenmin tijdig schriftelijk antwoordt, dan moet dat in het Bureau herbekeken worden.

5. Tussenkost van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* bedankt het Rekenhof en BAM voor hun verslagen. Hij merkt op dat de verslagen van de raden van bestuur, die men – na twee jaar wachten – van het Rekenhof ontving, een belangrijke aanvulling vormen bij de uitgebreide rapportage. Ze hebben weliswaar een zekere mate van onleesbaarheid en zullen aanleiding geven tot de nodige bijkomende vragen. Zo vindt het lid het de moeite om te lezen wat in het jaar 2001 onder leiding van de heer Desmyter, secretaris-generaal van de administratie, over dit project op papier is gezet. Hij geeft één voorbeeld: voor de Scheldeovergang ging men met vier tunnels rekening houden, namelijk de brug van Temse, de Kennedytunnel, de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding. Een aantal uitgangspunten werd dus volledig herschreven. Het zal zeer boeiend zijn voor historici om daarvan de geschiedenis te schrijven, verwacht de heer Peumans.

De heer Debaere zegt over de heer Horvat dat de tunnel niet is aangelegd op een ogenblik dat de kosten voor de Oosterweelverbinding nog begroot werden op 500 miljoen euro. Professor Horvat had immers in opdracht van de stad Antwerpen berekend dat de tunnel 700 miljoen euro zou kosten. Maar achteraf bleek dat het viaduct juist veel duurder is geworden dan de tunnel.

Vervolgens attendeert de heer Peumans op de zeer interessante mails die hij krijgt van de stRaten-generaal en op de uiteenzetting die zij gaven over hun alternatieven vorige week woensdag 12 maart. Het lid kondigt aan dat hij later zal terugkomen op het beroemde verhaal van het alternatieve onderzoek, want hij tilt heel zwaar aan de manier waarop in deze commissie sommige dingen zijn voorgesteld. Hij verwacht straks uitsluitsel daarover. Verder zal hij ook nog terugkomen op de communicatie.

De vragen die de collega's al stelden, waren duidelijk, maar het lid wil er toch nog een paar aan toevoegen. Op pagina 8 van het BAM-rapport is sprake van een heraanbesteding van de bestekken voor financieel en juridisch advies. Klopt dat? Waarom gebeurt dat wel voor het financiële en juridische en niet voor al wat met communicatie te maken heeft?

Op pagina 9 gaat het over het BAFO-onderzoek. Wie zijn de externe adviseurs met wie BAM de nodige afspraken heeft gemaakt? Is het deontologisch correct dat dit dezelfde zijn die eerder een aantal voorontwerpen maakten?

Op pagina 10 staat dat de raad van bestuur in december 2007 de voorkeurbieder heeft aangewezen. Het lid citeert: "(...) de offerte van de tijdelijke handelsvennootschap Noriant bij contractsluiting geheel in overeenstemming met de vraagspecificatie en de leidraad dient te zijn gebracht, derwijze dat de openstaande afwijkingen geheel en zonder prijsverhogingen zijn weggewerkt." Welke zijn die openstaande afwijkingen? En hoe zit het met de beschikbaarheidsvergoeding? Over welke sommen spreekt men eigenlijk? Boze tongen beweren dat Noriant allerlei dingen zal moeten wringen om onder de vastgestelde cap van 1,8 miljard euro te blijven. Waar zit de beschikbaarheidsvergoeding in relatie tot de kostprijs van het project?

Op pagina 11 spreekt BAM over de stedenbouwkundige en milieuvergunningen, die worden opgemaakt door Noriant. In het rapport staat: "Uit deze vergunningen kunnen bijkomende eisen voortvloeien die eventueel moeten verwerkt worden in het uiteindelijke contract." Welke zijn die bijkomende eisen? Welk risico loopt men in deze? De commentaar van het Rekenhof is op dit punt verhelderend.

Hij wijst ook op de derde aanbeveling in de commentaar van het Rekenhof, dat wijst op het belang van de DBfM-formules. Kan men dat aantonen? Het PPS-kenniscentrum heeft indertijd een globale studie gemaakt over de voordelen van het privéverhaal. Wat is nu het belang van de DBfM-formule? Misschien was het hele verhaal goedkoper geweest op de klassieke wijze, suggereert het lid. En hoe zit het uiteindelijk met de beroemde public sector comparator (PSC), wat toch een heel goede suggestie van het Rekenhof was?

Het lid vestigt de aandacht op de zinsnede "de onderhandelingen over de prijs teneinde hem marktconform te krijgen en/of binnen het beschikbare budget". Wat betekent dat in gewone mensentaal? Dat de prijs die Noriant heeft ingediend, veel hoger is? Hoe beoordeelt men de marktconformiteit? Wat betekent "verdere optimalisatie van de algemene contractvoorwaarden en de vraagspecificatie. De optimalisaties kunnen de prijs via onderhandelingen tot een beter aanvaardbaar niveau brengen. De bieder deed bij zijn offerte ter zake al suggesties."? Het lid verwacht de nodige uitleg. In dit verband is de opmerking rele-

vant die het Rekenhof maakt op pagina 6 van zijn commentaar over “het nut van een kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek van de Oosterweelverbinding”. Hoe zit dat nu in feite, vraagt de heer Peumans.

Vervolgens gaat hij in op de studie over de calamiteiten. Het lid vond het verhaal van de StRaten-generaal goed onderbouwd en wijst op de slechte ervaringen in dit land met invoegstroken op autosnelwegen. Op de E313 kent de heer Peumans er een die niet langer is dan 20 tot 30 meter. StRaten-generaal heeft dus een punt. Wie van de E313 komt, zal toch op een of andere manier op het viaduct moeten kunnen raken. StRaten-generaal gewaagt van linker op- en afritten, onveilige en inefficiënte weefzones. Men kan zich niet met een jantje-van-leiden afmaken van hun hoogkwalitatieve demonstratie. Het volstaat niet om mooie foto's te presenteren met groengebieden of filmpjes met twee of drie auto's. Men wekt daarmee bij de burger een indruk die niet overeenstemt met de realiteit.

Vervolgens behandelt de spreker het alternatieve onderzoek binnen het kader van de MER. Het decreet stipuleert in artikel 4.3.6, §2: “De erkende MER-coördinator en de erkende MER-deskundigen mogen geen belang hebben bij het voorgenomen project of het alternatieve, noch betrokken worden bij de latere uitvoering van het project. Ze voeren hun opdracht volledig onafhankelijk uit.” Het lid vindt dat hij onheus behandeld is op dit punt. Zijn vragen ter zake zijn pas na een jaar beantwoord. Klopt het dat mevrouw Nicole Van Doninck de coördinator was die vanuit TV SAM alle alternatieven moest beoordelen? Het lid wil een duidelijk antwoord.

Op de pagina's 5 en 6 van het verslag van het Rekenhof, over de zogenaamde reikwijdte van het project, worden een aantal wijzigingen vermeld van de studies omtrent veiligheid en in verband met calamiteiten en minder hinder. Wat dat laatste betreft, vindt het lid de aanpak op de R1 zeer goed, meer bepaald de communicatie en de begeleiding. Hoe dan ook moet hij belangrijke wijzigingen vaststellen. Hij roept de geschiedenis van BAM in herinnering. Het motief van de regering voor de privé-aanpak was dat alles sneller, professioneler en zelfs 60% goedkoper zou zijn. De heer Peumans vraagt wat het referentiekader is voor de beoordeling van dit project. De suggestie van een PSC door het Rekenhof was zeer goed en geïnspireerd door het buitenland.

De heer Peumans wil graag de totale uitgaven voor erelonen tot op heden kennen en niet alleen de erelonen die voor 2008 begroot zijn. Wat is tot nu toe aan studiebureaus uitgegeven voor juridische en financiële adviezen, uitsluitend voor het project van de Oosterweelverbinding? Het lid vermoedt dat de kassa momenteel op 80 miljoen euro staat en tegen het einde van het project zal dat wel 100 tot 120 miljoen euro zijn. Het komt erop aan dat bedrag te vergelijken met wat in het contract staat dat indertijd werd opgesteld.

Het lid concludeert voorts dat de planning steeds meer met grote achterstand verloopt. Hoe valt dat te verklaren? Wat is de rol en de functie van de studie-bureaus zelf in deze? Werden targets vooropgesteld, die, als ze niet worden gehaald, strafpunten opleveren? Hoe komt het dat een aantal projecten naar de Griekse kalenden verwezen wordt? Het lid beseft dat de Oosterweelverbinding het koninginnenstuk is, maar hij heeft de indruk dat een aantal andere projecten naar het achterplan wordt geduwd.

Het ontwerp moet voortdurend bijgeschaafd worden op basis van elementen die men blijkbaar eerder niet kende, maar de studiebureaus hadden die toch moeten kennen op basis van hun geroemde internationale ervaring? Een bureau als Arcadis Geda heeft toch 10.000 werknemers en is wereldwijd actief. Bovendien zit de raad van bestuur vol topambtenaren, van wie vier ingenieurs. Welke rol speelt die raad van bestuur? Moet hij zich beperken tot goedkeuren en verder geen opmerkingen maken? Hij rekent erop een verklaring te vinden in de verslagen van de vergaderingen, al worden daarin de sprekers niet met naam genoemd.

Het Rekenhof merkt terecht op dat “het management geen risico's wil lopen op onregelmatigheden of onvolkomenheden, ook al heeft dat negatieve gevolgen voor de realisatietermijn en de kostprijs.” Waar ligt hier de verantwoordelijkheid van de studie-bureaus? De motivering van de inschakeling van de privé was toch juist om tot betere en snellere resultaten te komen? Het lid stelt een aantal stomiteiten vast die men perfect op voorhand had kunnen voorzien.

De audit zal uitgeschreven worden met het oog op “de kwaliteit en de markconformiteit van de projecten contractbeheersing alsook de inzet van adviseurs.” Daarop ging de heer Decaluwe al in.

Het is goed dat een overzichtstabel is gemaakt, bijna volgens het stramien van her Rekenhof. Maar het lid vraagt wel om een legende met de verklaring van de gehanteerde afkortingen.

De kosten van de Oosterweelverbinding hebben vier onderdelen: ontwerp, bouw, financiering en onderhoud. Bij het ene is een cap, bij het andere niet. Hoe verhouden zij zich tot elkaar? Hetzelfde geldt voor de tramprojecten.

Hoe zit het met de tolheffing en Europa, informeert het lid vervolgens. Hij heeft begrepen dat de notificatie is ingediend. Hij wijst er nogmaals op dat zij eigenlijk moet gezien worden binnen de vier Schelde-overgangen die voorzien zijn.

De heer Peumans sluit af met communicatieverhaal. Hij kreeg in antwoord op een schriftelijke vraag, waarvoor hij minister Van Mechelen dankt, een papierberg met alle activiteiten die groep C in ruil voor 900.000 euro uitvoerde sinds januari 2005. Hij geeft als voorbeeld juli-september 2007, dat 42 bladzijden beslaat. In december 2006 blijkt dat er meer dan 3 miljoen bezoekers zijn geweest sinds de start van de website in maart 2004. In september 2006 waren er al 2.663.900. In oktober-december komen er 132.000 bezoekers bij. Hoe komt men dan plots aan meer dan 3 miljoen? Dat die som niet klopt, vindt het lid geen detail.

In het verslag over januari-maart 2006 staat: “Daarnaast werd ook een nieuwe inhoudelijke benadering uitgewerkt waarbij www.antwerpen.be de nieuwe mobiliteitssite in Vlaanderen moet worden.” Het lid erkent dat de site heel leuk in elkaar zit maar als men informatie wil op het niveau van Merksem vindt men geen detailinformatie. Alles is zeer algemeen. Hij vervolgt zijn citaat uit het genoemde verslag: “De persaanpak resulteert in positieve berichtgeving.” In hetzelfde verslag staat: “De communicatie maakt maandelijks een evaluatierapport van deze corporate website.” Met die laatste bedoelt men de website van BAM nv. Het lid vraagt zich af waarom men dat maandelijks moet doen en waarvoor dat dient. Hij gaat verder: “Elke maand worden twee evaluatierapporten intern verspreid. Het aantal bezoekers wordt vergeleken met de twee voorgaande maanden.” Het lid vermoedt dat men wel heel deskundig moet zijn om een dergelijke berekening te maken. Hij citeert verder: “De communicatiecel checkt elke week of het ATV-journaal effectief op de website beschikbaar is.”

Ook dat moet een moeilijke oefening zijn, merkt hij op.

Vervolgens bespreekt hij de vragen op info@antwerpen.be. Er is sprake van 386.000 vragen op jaarbasis. Het lijkt het lid nochtans logisch dat de werfcommunicator en niet groep C concrete vragen moet beantwoorden. Verder zorgt groep C nog voor een dagelijkse persscreening. Ook dat moet heel moeilijk zijn als men over zoekmachines beschikt. Het lid onderstreept dat deze belangrijke opdracht door groep C wordt uitgevoerd in het kader van zijn opdracht van 900.000 euro.

De Vlaamse Infolijn en de opvolging 1700 – het beantwoorden van externe vragen – is nu eindelijk via deelcontract 22 in september 2007 overgeheveld naar de werfcommunicatoren. Dat had al veel eerder gekund, meent het lid. Wanneer hevelt men eindelijk alle andere taken over, vraagt het lid en herinnert daarbij aan de belofte op pagina 61 van de achtste voortgangsrapportage om daar uitgebreid op in te gaan. Waarom worden met andere woorden in het kader van deelcontract 22 bepaalde taken overgeheveld en andere niet?

Hij geeft een willekeurig voorbeeld van de perswerking, uit de periode juli-september 2007. In die periode werden zeven persberichten uitgestuurd. De gemeente van de heer Peumans stuurt er elke week tien. De teneurthermometer wordt een belangrijke analysetool genoemd “om de teneur in de pers op continue basis te meten”. Men concludeert dat de teneur in de pers zeer positief is. De heer Peumans heeft daar vragen bij. Hij citeert opnieuw uit het verslag januari-maart 2006: “Persaanpak resulteert in positieve berichtgeving.”

De heer Peumans heeft tot zijn grote vreugde vastgesteld dat het bedrag van 900.000 euro inmiddels is afgekald tot 600.000 euro. De voorgaande jaren is heel veel geld uitgegeven aan communicatie maar dat blijkt niet te lukken. Hij blijft erbij dat de BAM alle communicatiecampagnes perfect zelf kan uitvoeren. Wanneer worden eindelijk alle taken uitgevoerd door de mensen van BAM? Als dat niet gebeurt, wanneer komt er dan eindelijk een aanbesteding voor de overblijvende taken? Het lid verwijst naar een antwoord door minister Van Mechelen op een schriftelijke vraag van hemzelf van 31 januari 2008. Daarin staat dat de website, die globale informatie bevat en mag gezien worden, beheerd wordt door These Days. Hij

verwijst voorts naar het rechtstreekse contract tussen BAM en ATV. Een uitzending kost 6700 euro. Het lid vraagt waarom ook groep C zich daar nog eens moet mee bemoeien.

Er is een mediapartnership. In 2005 werd daarvoor 473.000 euro uitgegeven, in 2006 was dat 164.000 euro en in 2007 niks, antwoordt minister Van Mechelen op de genoemde schriftelijke vraag. Het lid vraagt zich af welke rol Slangen in dat verhaal nog moet spelen. Waarom moet hij nog advies geven? Het lid heeft vragen bij de meerwaarde daarvan. Hij ziet niet in waarom dat contract niet zou kunnen worden beëindigd. Hopelijk zal het dan veel beter gaan. De heer Peumans wijst op de voortdurende kritiek van Voka, Unizo en de heer Penris, die in Merksem woont. Het lid concludeert dat de uitgave van miljoenen euro aan communicatie niet tot een maatschappelijk draagvlak leidde.

6. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* wil even inzoomen op het zogenaamde alternatievenonderzoek. Aan het adres van de heer Penris merkt hij op dat men de mensen van stRaten-generaal niet kan verwijten dat ze niet verkozen zijn in het Vlaams Parlement. Men kan evenmin BAM verwijten dat de media al dan niet op het alternatief en de voor- en nadelen van het alternatief ten aanzien van het BAM-tracé reageren. Men kan wel betreuren dat het aanreiken van de gegevens over de alternatieven niet is gebeurd in de kennisgevingsprocedure rond de plan-MER. Daaruit kunnen lessen getrokken worden voor de kennisgevingsprocedure rond toekomstige plan-MER's, concludeert het lid. Hij pleit voor het actief betrekken van de levende krachten in de samenleving. Hij geeft de lopende procedure voor het plan-MER Albertkanaal als voorbeeld.

De spreker heeft evenzeer begrip voor de argumenten van het beleid en van BAM. Zij zeggen dat de evaluatie op een bepaald moment is gebeurd. Na filtering kwam men op een variant die als meest gewenst alternatief overbleef en daarmee is men verder gegaan. Daarmee is een project-MER op het getouw gezet met het oog op de verbetering van de modaliteiten van die variant zodat de impact op omgeving en milieu tot een minimum beperkt kon worden.

Toch kan de kritiek van de stRaten-generaal niet zomaar afgedaan worden met enkele powerpointpa-

gina's. Het lid is er trouwens van overtuigd dat BAM meer in haar mouw heeft zitten dan zij vandaag heeft getoond. Toch heeft BAM nog geen aanschouwelijke presentatie gegeven die vergelijkbaar is met de zeer aanschouwelijke kritiek op de website van de stRaten-generaal. Het gaat daarbij om onder meer de trafiekstromen en het invoegen. Het lid zou dit graag in detail uitgeklaard zien. BAM moet dat minstens even aanschouwelijk kunnen, in dit parlement of daarbuiten. Hij maakt zich ongerust over de verkeersveiligheid van de constructie, die toch decennia lang moet kunnen standhouden. Ook op dat punt is een goede beslissing nodig, zelfs als men vasthoudt aan het bestaande voorkeustracé.

Het lid pleit ervoor om elk argument geargumenteed te beantwoorden, wat vroeger niet altijd is gebeurd. Hij geeft als voorbeeld de tolheffing in de Kennedy-tunnel, waarvoor eerst Europa als tegenargument werd aangevoerd, maar dat blijkt te zijn vervallen. Daarom komt men nu met een nieuw argument voor de afwijzing op de proppen, met name de onmogelijke aanleg van een tolplein. De heer Martens wil graag meer duidelijkheid.

In dat verband vraagt hij of het in het kader van de gemeenschappelijke invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer, niet mogelijk is om met dezelfde moderne techniek (elektronisch en satellietgestuurd) een extra bedrag te vragen voor de Scheldeovergang, welke verbinding men ook kiest? Op die manier is geen aanleg van een ruimteconsumerend tolplein nodig.

De heer Martens steunt de vraag van de heer Daems om het probleem van het fijn stof op het niveau van de hele regio te bekijken. Het is te gemakkelijk om te verwijzen naar 600.000 bladzijden studies, die geen significant effect op de concentraties aantonen. De Europese doelstellingen op het vlak van luchtkwaliteit vereisen immers geen gelijke concentraties maar wel een serieuze daling. Er is dus een serieuze sanering nodig op het vlak van de uitstoot van fijn stof. Dat zal niet alleen, maar toch ook van het verkeer moeten komen.

De fractie van de heer Martens verwacht van de minister een saneringsplan voor de hotspot Antwerpse havenregio, om de concentraties verder te reduceren met brongerichte maatregelen en met bestrijdingsmaatregelen bij de op- en overslag van droge bulk. In elk geval zal meer nodig zijn dan de maatregelen die momenteel al zijn geïnventariseerd in

het plan om op termijn de Europese doelstellingen te kunnen bereiken. De heer Martens zou het gesuggerede actieplan graag naast de verwachte ontwikkelingen inzake verkeer in het kader van het masterplan leggen. Het komt erop aan ook de Antwerpse bevolking een gezonde luchtkwaliteit in het vooruitzicht te kunnen stellen.

7. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke

De heer *Joris Vandenbroucke* dankt de sprekers voor hun presentaties. Hij begint met te verwijzen naar een passage uit de voortgangsrapportage over het ambitieniveau van Noriant inzake ruimtelijke kwaliteit. Hij citeert: “Er wordt nadrukkelijk op gerekend dat deze ambitie door de THV Noriant ook tijdens de uitvoering even hoog in het vaandel gevoerd wordt en in de gebouwde werkelijkheid waargemaakt wordt.” Net als collega Decaluwe interpreteert de heer Vandenbroucke deze zin als een aanwijzing dat Noriant dat niveau niet zou halen. Bestaan dergelijke aanwijzingen? Welke maatregelen zullen worden genomen om ervoor te zorgen dat het ambitieniveau toch wordt waargemaakt? Dat is ongelooflijk belangrijk, vooral gezien juist daar het uitsluitingsmechanisme in werking trad ten aanzien van LORO.

Vervolgens gaat het lid in op een passage op pagina 11 over de onderhandelingen over de prijs teneinde hem marktconform te krijgen en/of binnen het beschikbare budget. Men spreekt over “verdere optimalisatie van de algemene contractvoorwaarden en de vraagspecificatie. De optimalisaties kunnen de prijs via onderhandelingen tot een beter aanvaardbaar niveau brengen.” Wat bedoelt men met marktconformiteit van prijzen en een beter aanvaardbaar niveau? Gaat dit over de cap van 1,85 miljard euro?

In tegenstelling tot de heer Decaluwe twijfelt hij wel niet aan het bestaan van die cap. Precies het BAFO van Noriant ten bedrage van 2,2 miljard euro en de berichtgeving daarover heeft minister Anciaux er immers toe genoopt een brief te schrijven naar de minister-president en enkele collega's, waarin hij zegt: “Gelet op het standpunt van de regering met betrekking tot het plafond van 1,85 miljard euro acht ik het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering dringend een standpunt inneemt betreffende de consequenties van het overschrijden van dit plafond en de houding die we als Vlaamse Regering ter zake zullen aannemen.” Het lid citeert verder: “Men tracht bedragen te verschuiven maar deze mogelijke verschuivingen doen

niets af van het feit dat een en ander toch zal moeten betaald worden.”

Ze recent stuurde de minister-president een antwoord, waarin hij minister Anciaux probeert gerust te stellen. De minister-president schrijft: “Bij de beoordeling van het BAFO van Noriant en de aanstelling van Noriant als preferred bidder, werd nagegaan of dat BAFO in voldoende mate perspectief biedt voor een contractsluiting binnen het door de Vlaamse Regering gestelde plafond van 1,85 miljard euro.” De minister-president zegt ook heel expliciet: “Er worden geen bedragen verschoven”. Hij merkt wel op dat men er rekening mee moet houden dat de cap van 1,85 miljard euro gebaseerd is op het prijspeil van januari 2006 en dat de offerte van Noriant van oktober 2007 dateert. Het nominale verschil van de bedragen is puur daardoor te verklaren.

De heer Vandenbroucke heeft het nominale verschil berekend op 18,9%. Wat zal dan een aanvaardbaar niveau zijn in januari 2009, wanneer men de contractsluiting voorziet? Als er dan nog een keer 18% bijkomt, komt men inderdaad tot een bedrag tussen 2,6 en 2,7 miljard euro, waarvan in de wandelgangen gefluisterd wordt dat het de uiteindelijke waarde van het contract zou zijn. Het lid vraagt aan BAM en de Vlaamse Regering of dat een aanvaardbaar niveau is.

Op pagina 13 wordt verwezen naar een aantal aanpassingen in de tunnel, meer bepaald de vluchtstrook. Men schrijft: “De vluchtstrook in de afgezonden tunnel kan weggelaten worden. Aan beide zijden van de rijbaan wordt een redresseerstrook van 1,30 meter voorzien.” Men verwijst daarbij expliciet naar de EU-richtlijn. De heer Vandenbroucke citeert die richtlijn: “Nieuwe tunnels zonder vluchtstrook worden ten behoeve van tunnelgebruikers voorzien van al dan niet verhoogde voetpaden, waarvan in geval van pech of ongevallen gebruik kan worden gemaakt. Deze bepaling is niet van toepassing wanneer dit wegens de constructiekenmerken onmogelijk of buitensporig duur zou zijn.” Nu, in de tunnel worden geen voetpaden voorzien en er zijn ook geen vluchtstroken meer.

Het lid is gaan opzoeken wat redresseerstroken precies zijn. Hij leest voor: “Een redresseerstrook is een verharde strook die aanwezig kan zijn langs de buitenste rijstrook van een rijbaan en als doel heeft om uit de koers geraakte voertuigen op te vangen en terug op koers te brengen. Op autosnelwegen is direct naast de redresseerstrook de vangrail gelegen. Bij

tunnels is dat uiteraard een muur.” In de oren van het lid klinkt dat niet bepaald als een veilige haven voor voetgangers die met pech geconfronteerd worden. Kan een redresseerstrook volgens de tunnelrichtlijn geïnterpreteerd worden als een vorm van voetpad bij afwezigheid van een vluchtstrook?

Verder heeft de heer Vandenbroucke over de precontractuele acceptatie op pagina 14. Men stelt dat Noriant een vergoeding vraagt voor inspanningen in de precontractuele fase bij het afspringen van de onderhandelingen. Heeft men een idee hoe hoog die vergoeding zou moeten zijn? Dat bepaalt immers voor een stuk mee de onderhandelingsruimte.

Tot slot verwijst het lid naar een aantal zaken dat het Rekenhof heeft gespecificeerd. Het hof komt opnieuw terug op de kwaliteitsevaluatie van het initiele bestek en herhaalt zijn aanbeveling. Wat is BAM van plan daarmee te doen? Het Rekenhof verwijst ook op pagina 12-13 naar de zogenaamde public sector comparator die BAM zou hebben uitgevoerd. Maar voor het hof is niet duidelijk of daarbij ook een volwaardige vergelijking is gemaakt met de geraamde kostprijs van een publieke variant waarbij ontwerp, bouw, financiering, onderhoud, project- en risicobeheersing door de overheid zelf in eigen beheer of via aparte klassieke aanbestedingen zouden worden uitgevoerd. Kan BAM meer duidelijkheid brengen over de precieze scope van de PSC?

8. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* had zich voorbereid op de negende voortgangsrapportage van BAM en niet op een persconferentie van BAM ten behoeve van de stRaten-generaal. Het lid vindt dat de commissie die techniek in besloten vergadering moet bespreken. Als dat zo doorgaat, is er geen respect meer voor het werk van het parlement.

Het lid heeft tijdens zijn voorbereiding het oor te luisteren gelegd op het terrein en maakte een aantal infoavonden mee. Verder heeft hij zich gebaseerd op de stukken die de commissie dankzij het Rekenhof kon inkijken en op de rapporten van BAM en het Rekenhof. Samen vormen zij de twee onderdelen van zijn betoog. De heer de Kort vraagt aan de voorzitter of men voortaan de vragen niet beter vooraf aan BAM en Rekenhof zou overmaken, wat de efficiëntie van de commissievergaderingen volgens hem ten goede zou komen.

De eerste groep vragen waarmee hij geconfronteerd werd op het terrein, gaan over de bereikbaarheid van de bedrijven in de kanaalzone Merksem-Haven-Stad. Hij schrok ervan hoeveel bedrijven nog actief zijn aan het Albertkanaal: meer dan 400 met ruim 4000 werknemers. Zij zijn ongerust over de manier waarop het vrachtverkeer langs het Albertkanaal zal worden omgeleid. En wie gaat dat effectief uitvoeren en dus de kosten van die weg ten laste nemen, De Schepvaart of BAM?

Alle vrachtwagens ten noorden van het Albertkanaal moeten het kanaal over ter hoogte van het Schijnpoortcomplex voor de Oosterweelverbinding. De Bisschoppenhoflaan zal een cruciale rol spelen in die afwikkeling van het vrachtverkeer in Merksem en Deurne, en dat terwijl zij nu al een heel belangrijke verkeersader is. Dat dit vrachtverkeer erbij komt, is een bron van zorgen.

Een tweede groep van vragen betreft de aandacht voor lokale opportuniteiten bij de werken rond de bruggen. De werkzaamheden voor de verhoging van de bruggen worden lokaal immers niet alleen als een bedreiging gezien, maar ook als opportuniteiten. Het lid heeft dat zeer duidelijk kunnen merken in het district Merksem. De vraag is of aan de Kop van Merksem, waar heel wat ruimte vrijkomt bij de aanleg van de IJzerenlaanbrug, plaats zal zijn voor groenaanleg of een andere zinvolle invulling. Een tweede punt is het kruispunt voor het Sportpaleis, waarover het lid vraagt of daar geen overzichtelijker en compacter verkeersplein kan worden van gemaakt. Een en ander komt er volgens het lid op neer dat men niet alleen aandacht moet schenken aan de leefbaarheid op de bruggen zelf maar ook voor de omgeving en de aansluitingen.

Een derde groep van vragen heeft de communicatie naar alle betrokkenen als thema. De heer de Kort merkt ten opzichte van vroeger een duidelijke vooruitgang. De districten signaleren dat zij veel meer worden betrokken bij de overlegvergaderingen dan vroeger. Dat is positief. Wel blijft de communicatie te fragmentarisch, men krijgt geen globale visie mee. En net dat laatste is nodig voor een maatschappelijk draagvlak.

Het vierde punt dat lokaal sterk leeft, is de bereikbaarheid van stadskern, districten en randgemeenten. De mensen discussiëren daar meer over dan over het tracé. Zeker de middenstad wil weten wat de impact zal zijn van werken en omleidingen.

Vervolgens gaat de heer de Kort in op de timing van de werken voor de Oosterweelverbinding. Als de start vertraging oploopt, zullen daar allicht gegronde redenen voor zijn. Hij verwachtte daar vandaag meer toelichting over. Waarschijnlijk zoekt men naar een betere stedenbouwkundige inpassing, vermoedt het lid, of naar een betere oplossing voor de verkeersafwikkeling. Maar hij hoorde nog niets over de financiële weerslag van de vertraging. Wat is de budgettaire impact van een latere tolheffing? Wie draagt de verantwoordelijkheid? En hoe worden de risico's beperkt die worden meegebracht doordat men voor onder meer bouwvergunningen afhankelijk is van andere publieke partners? Zijn daarover afspraken met de Vlaamse Gemeenschap, met de mensen van de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (Arohm)? Wordt er extra ondersteuning gegeven op dat vlak?

Wat is de stand van zaken in het bouwaanvraagdossier? Noriant zal wel een aantal zaken optimaliseren in zijn definitieve ontwerp, dat weet men. Men merkt ook dat de kwaliteitskamer zich daar positief over heeft uitgelaten. Maar de vraag is of de definitieve beoordeling van BAFO door de kamer aan de commissie kan overgemaakt worden. Zijn alle facetten en onderdelen van de bouwaanvraag gedragen door de kwaliteitskamer en de ontwerpers? Op welke manier zullen zij verder betrokken worden in het overleg tussen BAM en Noriant wat het kwaliteitsaspect betreft? Op welke aspecten zijn ze betrokken? Betreft het alleen de budgetten of ook de timing, de ecologie en het geluid?

Wat het veiligheidsaspect van het definitieve ontwerp betreft, zou de kwaliteitskamer volgens de geruchten niet zo tevreden zijn met de voor de vangrails voorgestelde materialen op het dubbeldekviaduct. Men heeft immers alleen metalen veiligheidsstootbanden toegelaten, terwijl in de ontwerpbepalingen van Architectuur en Stedenbouw eerder werd geopteerd voor zoveel mogelijk ononderbroken veiligheidsstootbanden waarbij verschillend materiaalgebruik werd toegelaten. Er is dus een serieuze afwijking op dat vlak. Is er in de brandstudie aandacht gegaan naar het plaatsen van hydranten? Dat is blijkbaar overal een probleem op de autosnelwegen, merkt het lid op.

Hoever staat het met het ontwerp van de aansluiting en de op- en afritten? Het lid heeft de indruk dat de ontwerpen voor de aansluitingen tussen de linker- en de rechteroever, en voor de op- en de afritten knoop Zuid-Kennedytunnel nog altijd niet definitief zijn

gerealiseerd om verkeerstechnische redenen. Het gevaar bestaat dat Noriant de oplossingen voor een aantal knelpunten niet verder zal (kunnen) uitwerken vanwege de grote financiële consequenties. Wanneer worden de ontwerpen voor de aansluitingen eindelijk gefinaliseerd? Wordt voor een aantal van die ontwerpen de financiële strategie gevolgd om ze later uit te voeren, met de implicatie dat ze dan ook duurder zullen uitvallen?

In verband met het risicobeheer wijst de heer de Kort op de opmerking van het Rekenhof dat daarover op dit moment weinig gestructureerde informatie wordt overgemaakt.

Volgens de huidige budgettaire context zit de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal slechts gedeeltelijk vervat in het BAM-budget. Voor het overige moet zij gebeuren in het kader van de reguliere begroting, wat betekent dat zij met de huidige middelen pas allemaal klaar zullen zijn tegen 2030. Nogtans moeten zij voor het Deurganckdok al tegen 2016 verhoogd zijn. Worden er bijkomende financiële middelen in het vooruitzicht gesteld? Zo ja, wie zal die extra middelen geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening nemen?

Ook over het verleggen van het Schijn bestaat een grote ongerustheid, met name in de districten Merksem en Ekeren. De bewoners zijn immers bij zware regenval al een paar keer geconfronteerd met wateroverlast. Wordt aandacht gegeven aan hun zorgen daaromtrent?

Tot slot is het lid geïnteresseerd om de motivering te vernemen van de meerwaarde die de DBfM-formule biedt aan de tramlijnprojecten.

9. Tussenkomen van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* gaat eerst in op de vertraging. Veertien van de vijftientig projecten van het masterplan liepen al vertraging op. Blijkbaar werd de voorbereidingstijd niet correct of al te optimistisch geschat. Nu wordt ook de Oosterweelverbinding met ruim een half jaar uitgesteld naar het eerste kwartaal van 2009. Het Rekenhof juicht niet en vraagt integendeel of de nieuwe termijnen die men vooropstelt, deze keer wel realistisch zijn. Het lid sluit zich aan bij die vraag.

Mevrouw De Ridder dankt BAM voor haar weerlegging van de argumenten van de stRaten-generaal. Na

een lang traject werd een definitieve keuze gemaakt en men moet verder op dat spoor. Het kan ook niet dat een belangengroepering zich onder het mom van een Groen!-persconferentie in een commissiezaal nestelt. (*Opmerkingen van verschillende leden*) Er werd ook verkeerde informatie over verspreid in de pers, die liet uitschijnen dat het over een commissieactiviteit ging.

Over het Operaplein werd gisteren niet gestemd in de Antwerpse gemeenteraad. Het punt werd verdaagd omdat het een geheel vormt met andere dossiers. Tegelijk met de verdaging van het contract met Morales werd wel het signaal gegeven dat men geen vertraging wenst en aandringt bij de Vlaamse Regering op een snelle afronding van de procedure. Een en ander heeft niets te maken met de inhoud van de plannen. Voor Open Vld is belangrijk dat de optie tweemaal twee wordt opengehouden, minstens tot aan de volledige realisatie van de extra capaciteit. Zij denkt aan de stedelijke ringweg in samenhang met de groene Singel. Daarna zal de situatie geëvalueerd worden.

Hoewel al veel is gebeurd ten opzichte van de eerste voortgangsrapportage, is nog niet op alle aanbevelingen van het Rekenhof ingegaan. Het lid denkt onder meer aan het punt van de risicobeheersing bij de andere publieke partners waar nog redelijk weinig informatie over voorhanden is. Daarnaast is nog niet duidelijk wanneer de decretale machtiging voor de meerjarenverbintenissen er komt. Wanneer zal BAM tegemoet komen aan de genoemde aanbevelingen?

Als laatste punt vermeldt het lid de precontractuele fase. Zij begrijpt dat dit een manier is om de risico's beter in de hand te houden, maar anderzijds is de vraag of Noriant daardoor niet minder bereid tot onderhandelen zal worden. Het lid vraagt uitsluitel. Ook wil zij weten over welk bedrag het juist gaat. Is daarover al beslist?

10. Motie van orde: uitklaring vergadering met stRaten-generaal en regeling van werkzaamheden

De heer *Rudi Daems* verklaart formeel dat er nooit sprake is geweest van een commissievergadering met de stRaten-generaal. Het lid is van mening dat men moet luisteren naar iedereen die iets te vertellen heeft. De stRaten-generaal heeft zinnige verhalen gebracht. Zijn fractie vraagt al anderhalf jaar dat het alternatieve onderzoek grondig zou bekeken worden. Hij

hoorde vandaag van verschillende collega's dat ook zij daar oren naar hebben. De vraag is vorige week gesteld aan alle fracties en na overleg is daarover eensgezindheid bereikt.

Mevrouw *Annick De Ridder* ontkent dat er een akkoord was tussen alle meerderheidspartijen. Zij heeft er geen probleem mee dat belangenverenigingen hun verhaal brengen maar niet als dit vals wordt voorgesteld als een Groen!-persconferentie. Het akkoord van Open Vld ontkent zij formeel.

De heer *Carl Decaluwe* erkent dat het Oosterweel-project belangrijk is en vindt dat het moet doorgaan. Maar hij betreurt enerzijds dat de sp.a-minister wegloopt terwijl anderzijds een sp.a-commissielid scherpe vragen stelt. Hij vindt dat een gemakkelijke houding. Zo stelt men iedereen tevreden. Het lid vraagt of de Antwerpse sp.a dit dossier nu wil of niet. Ook het feit dat spirit de briefwisseling tussen leden van de Vlaamse Regering hier zomaar verspreidt en aan de pers bezorgt, vindt het lid politiek not done. Daarmee wil men het dossier onderuithalen. CD&V wil dat niet, ook al stelt de fractie kritische vragen.

De heer *Jan Peumans* treedt de heer Daems bij. Het was nooit de intentie om de vergadering waar mevrouw De Ridder naar verwijst als een officiële commissievergadering voor te stellen. Dan zou die trouwens in de wekelijkse commissieagenda hebben gestaan. Men heeft een uitnodiging verspreid die het heeft over een "analytische infosessie over de Oosterweelverbinding aan de hand van een powerpointpresentatie". Het lid vindt de reactie van mevrouw De Ridder vanuit liberaal oogpunt merkwaardig. Het Vlaams Parlement is een open huis. De eerste berichten lieten trouwens uitschijnen dat alle fracties zouden aanwezig zijn. Pas later heeft de regering gebeld met het vriendelijke verzoek daar weg te blijven maar daar is de heer Peumans niet op ingegaan. Hij zag niet in waarom hij dat zou doen. Het lid besluit dat de uitnodiging duidelijk en niet dubbelzinnig was.

De heer *Jan Penris* stelt dat Groen! tot drie keer toe gevraagd heeft om de stRaten-generaal te horen en dat deze commissie telkens geweigerd heeft. Zij wil immers geen radenrepubliek. Als de betrokkenen gelegitimeerd worden door het vereiste aantal handtekeningen zou de commissie hen met alle plezier horen maar voor de rest staat het elk parlementslid vrij zich te documenteren op de manier die hij of zij wil. Blijkbaar is over het statuut van die vergadering van vorige week verkeerde informatie gegeven, mis-

schien door de pers, misschien door de betrokkenen. Het lid merkt op dat ook de heer Debaere van BAM denkt dat het ging om een officiële commissievergadering. Volgens de heer Penris moet dat volstaan om het incident te sluiten.

De heer Jan Penris stelt nogmaals vast dat minister Kathleen Van Brempt niet meer aanwezig is. Er zijn een aantal vragen aan haar gesteld, hij weet dat men in het verleden soms werkte met schriftelijke antwoorden die bij het verslag werden gevoegd. Beide verslaggevers hebben slechte ervaringen met het opvragen van deze schriftelijke antwoorden. Hij stelt voor om mevrouw Kathleen Van Brempt in een vervolgsessie uit te nodigen om te antwoorden op de gestelde vragen zodat de procedure van de schriftelijke antwoorden overbodig zijn.

Ook de andere verslaggever, de heer *Jan Peumans* sluit zich aan bij het voorstel van de heer Jan Penris. Men slaagt er nooit in om binnen de afgesproken termijnen de antwoorden in te dienen.

De commissie beslist om een vervolgsessie BAM te organiseren op dinsdagnamiddag 8 april omdat minister Kathleen Van Brempt niet meer aanwezig was om uitvoerig en mondeling te antwoorden op de gestelde vragen die tot haar bevoegdheid behoren.

11. Antwoorden van minister Dirk Van Mechelen

Minister *Dirk Van Mechelen* verklaart dat de Vlaamse Regering het Masterplan Antwerpen onverkort wil uitvoeren. Hij is verheugd dat nogal wat parlementsleden bereid zijn de gevolgen van de tracékeuze te nemen voor wat ze zijn en ervoor kiezen om dat tracé in optimale omstandigheden te realiseren. Vervolgens getuigt hij dat de Vlaamse Regering vorige vrijdagochtend 14 maart, tijdens een vrij uitgebreid gesprek met de voorzitter van de raad van bestuur van BAM, het management en de twee regeringscommissarissen, op heel wat vragen een antwoord kreeg van BAM.

Toch heeft de regering uitdrukkelijk haar bezorgdheid geuit over een aantal zaken die op dit ogenblik plaatsvinden. Zij zijn dikwijls een gevolg van heikracht maar hebben wel verstrekkende gevolgen. De minister stelt vast dat hard wordt gewerkt en dat afspraken worden gemaakt, maar dat toch steeds weer sprake is van onverwachte vertragingen. De meest recente betreft de start van de werken, die moest gebeuren in de loop van maart 2009. Om een

dergelijke datum te halen, moet men terugrekenen en dat omzetten in afspraken.

De minister ontmoette de heer Van Rensbergen, algemeen manager BAM, daarover op 23 december 2007 en op 14 januari 2008. Op 29 januari vond een uitgebreide werkvergadering plaats met het management van BAM, de betrokken bureaus en de top van de Vlaamse administratie Ruimtelijke Ordening, zowel vanuit Brussel als vanuit Antwerpen (onder leiding van de minister). Er werden duidelijke afspraken gemaakt, onder meer dat de bouwaanvraag zou ingediend worden op 1 mei 2008. Daarmee werd zowel de stedelijke als de gewestelijke administratie geconfronteerd met een bouwaanvraag die voor een groot stuk in een vakantieperiode terechtkomt, wat een vrij gevoelige periode is. Daarnaast vroeg dit nogal wat afspraken over een correcte procedure voor het openbaar onderzoek én heel wat inspanningen om in delicate maanden qua personeelsbezetting alle ingediende bezwaarschriften af te werken.

De minister is nu vrijdag 14 maart in kennis gesteld dat deze timing niet kan gehaald worden en vermoedelijk zal opschuiven naar 1 september 2008, waardoor naar zijn mening de timing van het afleveren van de bouwvergunning en de mogelijke procedureslag die daarop volgt, de startdatum van 1 maart 2009 ernstig in het gedrang kunnen brengen. Betrokkenen kunnen immers binnen de 60 dagen een klacht indienen bij de Raad van State. De minister is er redelijk voor beducht dat toch wel iemand dat ook werkelijk zal doen.

Vrijdag 14 maart is ook besproken of men één stedenbouwkundige vergunning zou aanvragen voor het ganse project. De minister heeft gevraagd dat te herevalueren. Wat vanuit de kant van de financiers een billijke eis blijkt (men wil immers zekerheid over de totaliteit), houdt stedenbouwkundig nogal wat risico's in. Men kan compartimentering voorzien als mogelijkheid om alvast een deel van de werken te starten. Daarom werd zowel aan de raad van bestuur als aan het management gevraagd om voor- en nadelen van beide te onderzoeken.

Mocht blijken dat de timing uiteindelijk moet worden verlaat, dan heeft dit ongetwijfeld gevolgen voor de financiering van het volledige plan. In het financieringsvehikel hangt immers alles aan elkaar. Een van de essentialia van de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 was dat uit de onder-

handelingen over de kaderovereenkomst duidelijk bleek dat men met het beschikbare kapitaal uiteindelijk niet tot een solvabiliteitsratio kwam die voldoende is om op de kapitaalmarkt geld te ontfemen voor de financiering van het volledige masterplan, zij het dat de beslissing was om dat plan in twee fasen te financieren enerzijds, anderzijds om een aantal openbaarvervoerprojecten eruit te lichten en via Lijninvest alternatief te gaan financieren.

De overwegingen die gemaakt zijn bij de cap van 1,85 miljard euro, die het gevolg was van heel wat onderhandelingen tussen de betrokken ministers enerzijds, en de voorzitter en de leden van de raad van bestuur en management van BAM anderzijds, waren erop gericht een evenwicht te vinden op basis van dewelke de financieringsmachine ‘on the long run’ duurzaam kon functioneren. Elke dag vertraging heeft natuurlijk plus- of mineffecten op de hele financieringsoperatie.

Maar om die precies te kunnen berekenen, moet men volgens de minister een stap verder zijn in de procedure en exact weten of de bouwaanvraag binnenkomt, wat de behandelingstermijnen zijn, wat de mogelijke startdatum is, en wat dat betekent voor de eerste tolheffing die men kan innen. Vervolgens kan men die gegevens invoeren in het mechanisme. De minister wijst er in dit verband op dat men zich tegen een aantal financiële risico's heeft ingedekt bij de start van de procedure.

In de regeringsbeslissing van 16 februari 2007 werd ook een kapitaalsverhoging doorgevoerd van circa 129 miljoen euro met onder meer de middelen die vrijgekomen waren door de verdere beursgang van GIMV-aandelen. Het kapitaal is daarmee gekomen op 822,2 miljoen euro, die ten laatste in 2011 zal volstort worden. Men zit daar al vrij ver mee, merkt de minister op. Dat wil zeggen dat BAM over een eigen vermogen beschikt, enerzijds onderschreven maar anderzijds volstort, wat haar vandaag een vrij sterke financiële positie geeft.

Vrijdag 14 maart werden ook duidelijke vragen gesteld over wat al dan niet geïndexeerd moet worden ten opzichte van het prijzenpeil van januari 2006, in welke mate dat moet gebeuren, met welke duur en met welke gevolgen. Het management krijgt van de minister de tijd om die vrij omslachtige oefening te maken, met het oog op nieuwe financieel analytische tabellen die toelaten om opnieuw het financiële model an sich te laten draaien en te kijken of

de financiering van het totale masterplan wel of niet gegarandeerd is.

De minister wijst de heer Decaluwe op twee belangrijke passages in de regeringsbeslissing van 16 februari 2007. De eerste is de libellering op pagina 15: “Het financiële model moet evenwel rekening houden met een hoger budget voor de Oosterweelverbinding gelet op de actualisatie van de raming van de realisatieprijs en de onnauwkeurigheid van 20% op deze raming. Het maximale budget voor de realisatie van het Oosterweelproject, exclusief financieringskosten, wordt vastgelegd op 1.850.000.000 euro. De totale biedprijs is de netto constante waarde.”

De andere betreft het voorstel van beslissing, waarin staat dat de regering akte neemt van de timing en dergelijke, waarna men zegt: “Het bijgevoegde ontwerp van kaderovereenkomst goedkeuren. Indien zou blijken dat uit de onderhandelingen met de financiers van BAM en de DBfM-corporation aanpassingen zich opdringen, worden deze ter goedkeuring voorgesteld aan de Vlaamse Regering.” De minister parafraseert: als blijkt dat we daar nu van afwijken, zal er een voorstel moeten komen bij de Vlaamse Regering, en zullen wij met kennis van zaken en in eer en geweten beslissen wat uiteindelijk gaat gebeuren.

De minister heeft begrip voor de moeilijkheden die gepaard gaan met het indienen van een bouwaanvraag die zich uitstrekt over een dergelijk traject. Hij is zich beter dan wie ook bewust van de kwetsbaarheid voor procedures bij de Raad van State, die er ongetwijfeld gaan komen. Waar zich eventueel nog planologische procedures en moeilijkheden kunnen voordoen die vandaag niet gedekt zijn door het GRUP Oosterweelverbinding en die met betrekking tot een eventuele bouwaanvraag ofwel planologische inspanningen vergen ofwel een bijstelling van de bouwaanvraag, heeft de minister samen met de heer Van Rensbergen exact opgelijst in december en januari.

Hoewel de regering dit zo snel als mogelijk wil doen, krijgt BAM nu van de minister de tijd om de vragen van vrijdag 14 maart snel en volledig te beantwoorden, inclusief de vraag die de regering gesteld heeft over potentiële schadeclaims. Hij wijst erop dat er werken in uitvoering zijn op het terrein, zoals de aanleg van de middenvijver. Op dit ogenblik wordt er geen btw betaald op deze werken. Als men op een dag vaststelt dat er geen tolheffingen binnenkomen, zal er natuurlijk onmiddellijk een schadeclaim komen

vanwege de btw-administratie met betrekking tot niet gestorte btw-rechten. De btw wordt immers op het einde altijd door iemand betaald, in dit geval degene die de tolprijs betaalt.

Vrijdagnamiddag 14 maart werden de ambtenaren van Ruimtelijke Ordening verwittigd dat er een oponthoud komt. In januari werd ook duidelijk afgesproken dat een soort tabel tot stand wordt gebracht waarbij de kruisverbanden die bestaan tussen nogal wat bouwaanvragen, in kaart worden gebracht. De minister geeft een voorbeeld. Uiteindelijk moet men de Noorderlaanbrug nu afbreken voor de Oosterweelverbinding om dan de IJzerlaanbrug te kunnen afbreken. Dat hangt allemaal aan elkaar. Voor Ruimtelijke Ordening is het essentieel om te weten welke bouwvergunning moet afgeleverd worden en welke bouwaanvraag mobiliteitsaspecten heeft inzake bijvoorbeeld bereikbaarheid, waarbij men het één moet doen voor het ander om de boel niet te doen stilvallen.

Vervolgens behandelt hij het protocol met betrekking tot het verleggen van de Schijn. In samenspraak met BAM werd er uiteindelijk voor geopteerd om de Schijn te verleggen ingevolge het feit dat anders de pijlers op de kokers van de Schijn zouden komen, wat eigenlijk een onaanvaardbaar risico zou inhouden naar calamiteiten toe. Het finale gevolg is dat de volledige projectontwikkeling, die klaar was gemaakt om uiteindelijk twee pompstations te bouwen (een dat zou overstorten in het Delwaidedok en het andere dat zou overstorten in het Churchilldok om uiteindelijk de wateroverlast van heel de regio district Ekeren, Mariaburg, Vriesdonk, Kappellen, Stabroek, Hoevenen op te lossen), in de ijskast is gezet. Men is nu immers bezig met het doorknippen van de Schijn. Dat is natuurlijk onaanvaardbaar voor de andere kwetsbare gebieden die op 13, 14 en 15 september 1998 van een zekere overlast hebben moeten genieten. Vandaar dat in een aantal bouwvergunningen garanties worden geëist dat de totaliteit van het project wordt aangepakt, net zoals in de bouwvergunning voor de hogesnelheidslijn naar Ekeren harde randvoorwaarden zijn opgelegd bijvoorbeeld inzake architectuur. De minister verwijst naar de bruggen aan het Sint-Michielscollege.

Wat het verleggen van de tramlijn betreft, staat de volledige Vlaamse Regering achter Brabo 1 en 2. Afspraken zijn afspraken en zij moeten nageleefd worden. De minister kent de moeilijkheden van Brabo 1 maar hij kent ook de maatschappelijke gevoeligheid

in Mortsel. Hij stelt vast dat bepaalde gemeentebesturen nu garanties vragen voor zij een bouwvergunning afleveren. Dat lijkt hem terecht. Voor Brabo 1 is die discussie vandaag bezig. Het gaat onder meer over de omleidingweg die moet gerealiseerd worden om toch een stuk mobiliteit te garanderen.

Wat Brabo 2 betreft, gaat het natuurlijk over een project dat vertrekt aan het Operaplein met heel de discussie over de ondertunneling van het plein zelf, tweemaal twee, tweemaal een, tweemaal een plus één calamiteiten, tweemaal een plus een gedurende de periode dat de stedelijke ringweg niet af is. De minister heeft begrepen dat daarover een akkoord tot stand is gekomen mede inzonderheid omwille van veiligheid.

Belangrijk is dat men met betrekking tot het doortrekken van de tramlijn weet wat men nu gaat beslissen en dat met niet binnen een jaar of anderhalf jaar geconfronteerd wordt met een bouwvergunningsprocedure met openbaar onderzoek en een nieuwe volksofstand. Daarom heeft de minister nadrukkelijk in de regering gezegd naar aanleiding van de goedkeuring van Brabo 2 dat vooraleer men zou starten en vooraleer de aanvraag zou binnenkomen, dat er op regeringsniveau consensus moet zijn over de tracés.

Iedereen heeft de plan-MER kunnen inkijken met betrekking tot het doortrekken van de tram door Ekeren, met de nodige varianten maar zonder dat de raad van bestuur van BAM gemachtigd is om keuzes te maken. De minister is van mening dat die beslissing op regeringsniveau moet genomen worden. Daarom is vorige week vrijdag ook afgesproken dat de regering onmiddellijk na het paasreces daarover samenkomt en met kennis van zaken een beslissing dienaangaande neemt. De minister ziet niet zozeer een probleem voor de tramlijn tot Ekeren. De vraag gaat alleen over de tram door Ekeren richting Leuvenberg, waarbij ook de maatschappelijke context moet afgewogen worden. De politieke discussie – geen dispuut, onderstreept hij – moet met kennis van zaken worden gevoerd en liefst met harde cijfers met betrekking tot de maatschappelijke relevantie van een aantal investeringen.

Met betrekking tot de communicatie en het onderzoek van wat de stRaten-generaal gedaan heeft, speelt de minister het woord door aan het management.

De heer *Carl Decaluwe* leest in de brief van minister Anciaux aan de minister-president dat Noriant

2,2 miljard euro bedraagt, terwijl de cap 1,85 miljard euro bedraagt op basis van prijzen uit januari 2006.

Minister *Dirk Van Mechelen* verschaft duidelijkheid. Tot op vandaag is er tussen de regering en het management van BAM nooit gepraat over het bedrag van aanbestedingen of onderhandelingen.

De heer *Carl Decaluwe* heeft begrepen dat men tot september wil wachten om een indexformule toe te passen. Hij wil weten hoe transparant zal gecontroleerd worden dat Noriant wel degelijk onder de cap blijft. Die vraag is cruciaal. Zonder antwoord vanwege BAM of Rekenhof zullen de discussies daarover blijven duren. Verder is duidelijk dat hoe langer alles duurt, hoe duurder het ook wordt.

Minister *Dirk Van Mechelen* deelt die zorg. De vragen zijn gesteld en de minister is van plan een beroep te doen op de Inspectie van Financiën om hem daarin bij te staan. Het parlement kan voor de controle wellicht gebruik maken van de expertise van het Rekenhof. Ook hij is voorstander van transparantie. Op een bepaald ogenblik zal men 'go' moeten geven, natuurlijk binnen de capaciteit van het huidige financiële model. Essentieel is daarbij de waarschijnlijkheidsgraad van het aantrekken van het verkeer, de fameuze probability 50 of 90. Hij herinnert eraan dat de kaderovereenkomst uitgaat van de meest conservatieve inschatting, zijnde P90, terwijl hij hoort dat de financiële instellingen eerder geneigd zijn om daar op te schuiven naar een iets meer risicovolle inschatting van de verkeerstrafieken, dus een grotere garantie dat ze zich gaan ontwikkelen. Dat is dan weer goed nieuws voor het financiële model, merkt de minister op. Het model bevat heel veel parameters. Op een goede dag zal men eens de teller moeten stilleggen, opnieuw alles in kaart brengen, het model doen draaien en kijken of men het masterplan zoals het is afgesproken in de regering op 16 februari 2007, rond krijgt, en zo ja, onder welke voorwaarden en met welke harde randvoorwaarden.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat al wat de minister zegt, drie jaar geleden al voorspeld werd op grond van het rapport-Duijvestein, dat het lid nog steeds aan iedereen kan aanbevelen. Verder benadrukt hij dat het bod van 2,2 miljard euro door Noriant wel degelijk is meegedeeld en in de pers is verschenen. Het komt niet zomaar uit de lucht gevallen. Hij verwacht dat de geschiedenis hem gelijk zal geven: het bedrag van Noriant is veel te hoog om binnen de cap te blijven. Tot slot is het logisch dat het uitstel alles

duurder zal maken. Hij durft te wedden dat zelfs de vooropgestelde datum in 2009 niet zal gehaald worden. De risico's die te maken hebben met administratieve handelingen als bouw- en milieuvergunningen, moet men inschatten. Men moet geen data aankondigen waarvan men van tevoren weet dat men ze niet kan hardmaken.

Minister *Dirk Van Mechelen* stelt vast dat het tot op vandaag onmogelijk is om de bouwaanvraag in te dienen. Hij kan zich niet voorstellen dat men dergelijk werk gunt voordat men een duurzame bouwvergunning heeft en dus alle procedures bij de Raad van State zijn afgelopen. Hij waarschuwde daar al vele keren voor. Hij wijst erop dat het Vlaamse Gewest volledig op timing zit wat betreft het spoorproject Liefkenshoektunnel. Het GRUP Oosterweelverbinding is al lang goedgekeurd en heeft de proef bij de Raad van State overleefd. De teller voor het afleveren van de bouwvergunning start echter pas bij de indiening.

12. Antwoorden van het management van BAM

De heer *Ivan Costermans* geeft een stand van zaken met betrekking tot de tolnotificatie. Het document werd deze week ingediend bij de Europese Commissie. Het heffen van tol aan de Kennedytunnel wordt in principe toegestaan door de Europese richtlijn. Een belangrijk element daarbij is evenwel de verplichte verhouding tussen de tolmassa (toltarieven maal volume) en de onderliggende kostprijs van de infrastructuur inclusief financiering, rendement op eigen vermogen enzovoort. Voor de Oosterweelverbinding is dat aangetoond in het genoemde document. Voor de Kennedytunnel zou dat betekenen dat men alleen de onderhoudskosten in rekening mag brengen, gezien de tunnel al volledig is afgeschreven, wat de toltarieven zeer beperkt zou maken. Daarnaast zijn er nog de praktische bezwaren rond de inplanting van een tolplein.

In principe volgt binnen enkele weken een bespreking met de Europese Commissie. Als zij bijkomende vragen stelt, zal BAM bijkomende informatie leveren. Vervolgens is het wachten op een formeel antwoord van de Europese Commissie, wat volgens de spreker vermoedelijk enkele maanden zal duren, al wil hij daar geen harde uitspraken over doen.

De heer *Leo Van der Vliet* brengt in herinnering dat het technische deelrapport luchtkwaliteit niet alleen fijn stof maar ook de waarden voor NOx en

CO₂ bekeek. In samenwerking met VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) werd een model opgemaakt. Het rapport toont dat de waarden op een aantal plaatsen verbeteren en op andere een stukje sterker kunnen zijn. Dat heeft te maken met de plaatsen waar files staan. Maar aangezien de filegevoeligheid vermindert, zal de luchtkwaliteit globaal een positievere balans vertonen voor de waarden NO_x en CO₂.

De MER concludeert duidelijk dat er op het punt van fijn stof geen verbetering is maar ook geen verslechtering. In het rapport staat ook dat flankerende maatregelen niet kunnen genomen worden in het kader van het project Oosterweelverbinding maar dat zij in het globale beleid thuishoren.

De spreker wijst erop dat de stRaten-generaal verschillende alternatieven naar voren heeft geschoven, met name een ten tijde van de haalbaarheidsstudie, een bij de plan-MER en een bij de project-MER. De heer Van der Vliet merkt op dat het openbaar onderzoek voor het GRUP, dat liep van 21 oktober tot 19 december 2005, en de ter inzagelegging van de project-MER, die voor de stad Antwerpen liep van 23 november tot 23 december, gedeeltelijk overlapt. In het kader van de GRUP-procedure diende de stRaten-generaal een bezwaarschrift in, dat werd behandeld door de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening maar ook door de MER-cel, hoewel dat laatste niet formeel nodig was. In het bezwaarschrift werd verwezen naar het alternatief op de website van stRaten-generaal.

In eerste instantie is dit derde alternatief tijdens de interne beoordeling getest op zijn technische haalbaarheid. Bepaalde aspecten bleken niet haalbaar, in het bijzonder het tracé op het maaiveld wat betreft de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen. Verder is het tracé van de stRaten-generaal afgecheckt in de veiligheidsrapportering. De spreker concludeert dat de deskundigen hun werk gedaan hebben. Tijdens de hele procedure hebben zij in eer en geweten de verschillende elementen van het alternatief afgetoetst.

Wat de onafhankelijkheid van de MER-deskundigen betreft, verklaart de heer Van der Vliet dat de genoemde dame in kwestie werknemer was van Resource Analysis, een onderdeel van een van de samenstellende componenten van SAM. Als deskundige kan zij uiteraard niet bij de latere uitvoering betrokken zijn. Hij kan niet persoonlijk inschatten waar zij persoonlijk belang zou hebben. Hij wijst er nog op dat de conclusies van de MER door de 20

deskundigen, van wie zij de coördinator was, samen zijn getrokken. Hij ziet niet waarom het onderzoek niet onafhankelijk en degelijk zou gebeurd zijn.

De heer *Jan Van Rensbergen* vindt het feit dat BAM al 28 van de 37 aanbevelingen van het Rekenhof heeft uitgevoerd of in uitvoering heeft, een mooi rapport. Twee andere zijn niet meer van toepassing. Drie zijn onduidelijk volgens het Rekenhof, waar het gaat over onderhandelingsmaterie als prijscomponenten. BAM belooft duidelijkheid te verschaffen. Vier zijn nog niet in orde. BAM zal er in de mate van het mogelijke gevolg aan geven.

De heer *Carl Decaluwe* vindt dat de heer Van Rensbergen te vlug over aanbeveling 3 heengaait en informeert naar de rol van de kwaliteitskamer bij het definitieve ontwerp.

De heer *Jan Van Rensbergen* wijst op een misverstand. Het gaat over de kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek, dat werd opgesteld in 2004. De evaluatie moet uitmaken of men toen niet meer had kunnen weten over de latere aanpassingen en moet op die manier een leereffect genereren inzake correcte inschatting van planningsrisico's.

De heer *Jan Peumans* attendeert op het startorganogram van het hele project. Daar zijn externe experts bij, bijvoorbeeld inzake veiligheid en stabiliteit. Die hadden al in 2004 moeten weten wat men nu in 2007 of in 2008 weet. Een van hen is een Noors bedrijf dat risicoanalyse doet op het gebied van veiligheid. Daarnaast was er Probabilitas voor de risicoanalyse op het gebied van stabiliteit. Het lid snapt niet dat men zoveel jaren later het hele verhaal blijkbaar opnieuw moet bekijken omdat er een aantal nieuwe elementen gekomen is. Zij werden destijds voorgesteld als gerenommeerde bureaus die dat allemaal kenden.

De heer *Fernand Desmyter* kent geen enkel project van die omvang waarin men tijdens de voorbereiding geen wijzigingen moet aanbrengen aan het bestek. Dat geldt zowel voor de eigen administratie als voor de studiebureaus. Contacten met het buitenland, waar men ervaring heeft met dergelijke complexe projecten, bevestigen dat. Hij acht het de plicht van BAM en de studiebureaus als zij opmerkzaam worden gemaakt op punten die nog onduidelijk waren, of als er voorstellen komen tot verbetering, dat zij daar terdege rekening mee houden. Hij gewaagt van voortschrijdend inzicht. Hij brengt in herinnering dat het gaat om het meest complexe en omvangrijke project dat ooit in België werd voorbereid.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat ook hier wel degelijk ervaringen zijn met omvangrijke projecten uit het verleden, zoals de Liefkenshoek-tunnel of de haven van Zeebrugge. Hij blijft erbij dat men eerder een aantal logische dingen had moeten weten die nu pas naar boven komen en moeten onderzocht worden. Zij zorgen ervoor dat het concept een andere invulling krijgt en dat heel waarschijnlijk de kostprijs van het verhaal nog duurder gaat worden.

De heer *Fernand Desmyter* voegt er nog aan toe dat op het ogenblik dat het bestek werd opgemaakt en uitgestuurd naar de aangemelde kandidaten, er verschillende vergaderingen zijn geweest tussen hen en BAM en haar consultants, zodat zij in de gelegenheid waren om vragen te stellen over de interpretatie van het bestek. Ook bij het neerleggen van de eerste offerte werden verschillende opmerkingen gemaakt met inbegrip van voorstellen tot aanpassing. Het is logisch dat men, als daar positieve zaken in staan, dat hier ook meedeelt. Het is toch de bedoeling een goed en kwaliteitsvol project te realiseren.

De heer *Jan Peumans* informeert naar internationale referenties om dit project te kunnen beoordelen. Waarmee kunnen de studiebureaus hun ervaring in het buitenland demonstreren?

De heer *Fernand Desmyter* herinnert eraan dat de belangenvermenging de vorige keer al uitgebreid aan bod is geweest. Het gaat om de rol van mevrouw Wivina Demeester als bestuurder bij Dexia en bij BAM. Hij verklaart dat hij bij het begin van elke raad van bestuur vraagt wie er belangen heeft die strijdig zijn met punten die op de agenda staan. Het is dan aan de betrokken bestuurders om al dan niet mee te delen of dat het geval is. Hij heeft meegemaakt dat telkens als in het financieringsdossier het consortium waarvan Dexia deel uitmaakt, aan bod komt, mevrouw Demeester niet deelneemt aan de beraadslaging en de beslissing. BAM heeft voorafgaandelijk daarover juridisch advies ingewonnen, dat hiermee wordt gehonoreerd.

De heer *Ivan Costermans* vindt de kredietcrisis een zeer belangrijk gegeven. Zij startte in de VS, waar hele pakketten hypotheekleningen niet zozeer gebaseerd waren op de terugbetalingcapaciteit van de ontleners als wel op de waarde van de onderliggende panden. Het ging om kredieten die jaarlijks werden aangepast aan rentestijgingen. Men heeft vastgesteld dat een heel aantal ontleners zijn kredieten niet kon

terugbetalen, wat heeft geleid tot massale verkoop en uitwinning van panden. Dat heeft de waarde van het vastgoed onderuitgehaald en heeft geleid tot een heel aantal waardeverminderingen.

Omdat die hypotheekleningen niet zoals vroeger op de balansen van de Amerikaanse banken stonden, maar herverpakt waren als wereldwijd verspreide obligaties, is ook de impact wereldwijd. Omdat de banksector zelf niet goed weet waar de obligaties zitten en de waardeverminderingen zich dus zullen voordoen, is het vertrouwen tussen de banken op dit moment helemaal zoek.

Ook niet onbelangrijk is dat specifieke spelers, met name de monolines of kredietverzekeraars zoals Ambac, MBIA, FSA en FGIC, ook specifieke effecten ondervinden. Vroeger hielden zij zich bezig met het verzekeren van de uitgifte van obligaties door lokale Amerikaanse overheden, maar een aantal liet zich, op zoek naar extra business, ook in met het verzekeren van herverpakte obligaties met als onderliggend actief diezelfde hypotheekleningen. Zij hebben moeten tussenkomen bij bepaalde obligaties die verliezen hebben geleden. Door het uitbetalen van die claims is hun kapitaal geraakt.

Gevolg is dat van de zes tot zeven spelers van een half jaar tot een jaar geleden er nog maar een tweetal overblijft dat valabel in die markt kan optreden. Aangezien in functie van bepaalde financieringsmechanismen waarnaar BAM keek, zulke monolines ook een rol speelden, moet de maatschappij nu goed nadenken of dat nog altijd een goed spoor is.

De heer *Costermans* benadrukt dat er nog niet onmiddellijk reden is tot paniek. Het is niet zo dat de financiering niet meer haalbaar is. Er bestaat nog steeds vraag naar investeringen in kwaliteitsvolle activa vanwege investeerders. Bepaalde types obligaties worden wel niet meer verhandeld bij gebrek aan liquiditeit, maar het is niet duidelijk of dat ook geldt voor de markt van Europese projectfinanciering. De spreker is er wel van overtuigd dat nog altijd investeerders kunnen gevonden worden om te participeren in de financiering van BAM. Maar dat zal dan wel aan een gecorrigeerde kostprijs zijn. De internationale bankwereld schat de risico's ondertussen anders in en hangt een ander prijskaartje aan kredietrisico.

Er is ook een belangrijke impact op het verdere procesverloop van de financiering. Waar vroeger een

zeer beperkt aantal banken het risico van de financiering op zich zou nemen om dan zelf op zoek te gaan naar derde bankiers om in een syndicaat het volledige bedrag bijeen te sprokkelen, is er nu niet meer voldoende vertrouwen.

In het bestek voor de financiering werden een aantal beperkte wijzigingen doorgevoerd in de procedure, zodat BAM maximaal en zo lang mogelijk flexibel kan inspelen op de verdere evoluties in de kredietcrisis, die nog volop woedt.

De kostprijs van de financiering zal niet zo laag zijn als men kon afleiden uit de eerste offertes. Maar in het financiële model dat BAM hanteert voor het bewaken van het financiële evenwicht, heeft de maatschappij altijd de conservatieve inschatting van kredietmarges gebruikt. Zij heeft zich nooit laten verleiden om de agressieve lagere prijszettingen uit de eerste offertes zomaar over te nemen. De huidige kredietcrisis toont aan dat dit een juiste keuze is geweest.

Het is aartsmoeilijk om op dit moment de reële kostprijs van de financiering en de marges in te schatten. De heer Costermans is er nog altijd van overtuigd dat BAM de financiering tot een goed einde kan brengen.

Het is logisch dat er een prijssherzieningsformule is voor als er binnen de acht maanden na het BAFO geen contract gesloten is. Een bidder kan geen bod doen voor onbepaalde termijn. Noriant heeft een voorstel van formule ingediend. Bij een DBfM-formule is het gebruikelijk dat de bidder een voorstel doet. BAM hoeft dat niet zo maar te aanvaarden. Vermits het onmogelijk is om na te gaan wat de exacte invloed van een termijnoverschrijding op de prijs van Noriant zal zijn, en vermits er zo vlak voor de contractsluiting onvoldoende tijd zal zijn om die berekening te doen, is een prijssherzieningsformule nodig.

De heer *Joris Vandenbroucke* vraagt in welke grootteorde BAM denkt dat de prijs zal stijgen.

De heer *Ivan Costermans* herhaalt dat er onderhandeld wordt over een prijssherzieningsformule en niet over een bedrag. Die formule moet het mogelijk maken om op een correcte manier de prijs aan te passen over een bepaalde periode die momenteel niet bekend is.

Als dusdanig verwondert het de heer *Carl Decaluwe* dat de prijssherzieningsformule nog niet bekend is, normaal staat dat toch in het bestek.

De heer *Ivan Costermans* bevestigt dat dit allicht het geval zou zijn in een klassieke aanbestedingsformule.

De heer *Carl Decaluwe* vindt het vreemd dat er eerst wordt onderhandeld over de prijs en pas later over de herzieningsformule.

De heer *Ivan Costermans* zegt dat het een andere vorm van prijsherziening is dan de klassieke.

De heer *Carl Decaluwe* blijft het merkwaardig vinden dat de bidder een voorstel van formule indient, waarmee BAM niet akkoord gaat en waarover dan opnieuw onderhandeld moet worden. Hoe kan beoordeeld worden of het definitieve voorstel, na hernegotiatie en de toepassing van de formule, onder de cap blijft? Dat zal voor enorm veel discussie zorgen in het parlement wegens het totale gebrek aan transparantie. In Domus Flandria stond de prijssherzieningsformule bijvoorbeeld in de bestekken.

De heer *Ivan Costermans* legt uit dat men bij de klassieke prijssherzieningsformule in een klassieke aanbestedingsvorm maandelijks een herziening zal toepassen op de vorderingstaten. In het geval van de DBfM-aanbesteding voor de Oosterweelverbinding moet de bidder een prijs bepalen die vastligt gedurende de volledige bouwfase. Pas als de voorziene termijn tussen indiening van de BAFO en contractsluiting overschreden is, wordt de vaste prijs licht aangepast om opnieuw een vaste prijs te zijn voor de volledige bouwperiode. Om de vaste prijs te geven, heeft de bidder zich ingedekt. Hij heeft bijvoorbeeld bepaalde afspraken gemaakt met zijn staalleveranciers. Daarom dat een klassieke prijssherzieningsformule niet zo maar kan worden toegepast. De bidder moet een herzieningsformule voorstellen die rekening houdt met die indekkingsstrategie. BAM heeft daar als opdrachtgever niet het beste zicht op, maar moet de formule wel beoordelen. Zo mag de herziening niet leiden tot een aanzienlijke volatiliteit van de prijs. De prijssherzieningsformule zal vlak voor de contractsluiting worden toegepast. De bankiers zullen geen grote prijsstijgingen of -dalingen gedurende de laatste weken toestaan. Dat is niet financierbaar. De formule moet ook daarop getoetst worden.

Een volgend verschil met de klassieke herzieningsformules betreft het feit dat DBfM-contracten meer omvatten dan louter de bouwkost. De prijs moet ook in het financiële model doorgerekend worden en zal onder meer leiden tot herijkte mijlpaalvergoedingen en beschikbaarheidsvergoedingen.

De heer *Joris Vandenbroucke* vraagt wat volatiliteit juist betekent. Wat zijn de grenzen in percenten ten opzichte van de cap van de Vlaamse Regering?

De heer *Ivan Costermans* kan geen percenten geven. Er wordt onderhandeld over de principes van een formule, niet over bedragen. Stel dat het contract een week te laat gesloten wordt, en net die week stijgen de prijzen van het staal enorm. Dan is het niet financieerbaar om die prijzen volledig door te rekenen in de contractprijs. Daarom wordt er gezocht naar een formule die BAM maar ook Noriant beschermt tegen te plotse prijsschommelingen.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of het niet mogelijk is om een benchmarking te doen met andere grote projecten.

De heer *Ivan Costermans* zegt dat BAM inderdaad referenties aan het toetsen is om na te gaan hoe daar best mee om te gaan.

De heer *Jan Van Rensbergen* verklaart dat de periode van de terechtwijzende berichten achter de rug is. De onderhandelingen zijn hun laatste fase ingegaan. De terechtwijzende berichten waren bedoeld om de vraagspecificatie verder aan te passen. Na BAFO en na de aanduiding van de voorkeursbieder is het niet meer gebruikelijk om met terechtwijzende berichten te werken, maar met contractaanpassingen. De aanpassingen geven dus aanleiding tot contractwijzigingen. BAM zal die wijzigingen op even rigoureuze manier opleggen als met een terechtwijzend bericht.

Noriant heeft een BAFO gegeven, daarin staat veel meer informatie over de prijs zowel voor de bouw als het onderhoud. Daardoor kan BAM eventuele manoeuvres van de bieder, bijvoorbeeld verschuivingen van bouwen naar onderhoud, detecteren.

De kwaliteitsbewaking architectuur is ook een zorg van BAM. Het kwaliteitshandboek heeft van bij het begin de lat hoog gelegd op stedenbouwkundig en architecturaal vlak. Noriant heeft die eisen gevolgd. De kwaliteitskamer was betrokken bij die fase, heeft adviezen, suggesties en oordelen gegeven. Dan stopt de rol van de kwaliteitskamer, maar niet van Noriant. Het verdere ontwerp moet gedetailleerd worden, achteraf moet het ook uitgevoerd worden. De vrees leeft dat de kwaliteit zou verwateren bij de verdere detail-

lering en uitvoering. Er zijn verschillende niveaus van kwaliteitsbewaking.

In een DBfM-contract is Noriant er in eerste instantie zelf toe gehouden een kwaliteitsbewakingssysteem uit te werken en voor te leggen aan BAM. Die kan het al dan niet accepteren of bijsturen. Het is een element van responsabilisering om de kwaliteit, inclusief de architecturale kwaliteit te bewaken. Noriant heeft daar al voorstellen over gedaan. BAM en TV SAM volgen ook zelf de kwaliteit van de verdere detaillering.

BAM is ook ingegaan op een suggestie van de kwaliteitskamer om met de Vlaamse en de stadsbouwmeester, BAM, de ontwerpers van Noriant en de projectdirectie van beide zijden een soort commissie te vormen om de knelpunten in de kwaliteitsbewaking uit te klaren. Er zijn al workshops gehouden over de problemen rond de Hogere Zeevaartschool, over het Tolplein.

De heer *Patrick Debaere* legt de beperkte onvolkomenheid bij de uitvoering van de Burchtse Weel uit. Het werk is gestart op 3 december 2007, het terrein werd bouwklaar gemaakt en de aanwezige opstallen werden afgebroken. Rond 10 december werden de werken geschorst omdat de damplanken nog niet geleverd waren. Op dit ogenblik is de levering van staalproducten moeilijk. De leveringstermijn van de stalen damplanken liep op tot zes maand. Dat was een gevolg van de marktsituatie en had niet te maken met een fout van de aannemer. Het werk is geschorst tot de damplanken er zijn. Ze zijn besteld begin februari. Het is een geval van overmacht.

De heer *Jan Peumans* vraagt of het klopt dat Noriant niet in staat is om een eventueel te lage offerteprijs te verrekenen door de beschikbaarheidsvergoeding te verhogen.

De heer *Jan Van Rensbergen* repliceert dat dit niet klopt. Als de bieder een poging zou ondernemen om bepaalde investeringskosten te verschuiven naar het onderhoud, merkt BAM dat meteen. Hij heeft immers alle deelprijzen ingediend. Aan die details kan niet worden gesleuteld tenzij op een heel transparante wijze.

De werken aan de Noorderlaanbrug en de Van Cauwelaertsluis zijn gestart zonder ESR-advies. Dat

betekent niet dat alle bruggen van het Albertkanaal uitgevoerd zullen worden zonder ESR-advies. De Noorderlaanbrug en de Van Cauwelaertsluis zijn gekoppeld aan de uitvoering van de Oosterweelverbinding. Die werken moesten dringend aangevat worden. Voor de Oosterweelverbinding is de ESR-neutraliteit trouwens bevestigd.

De heer *Ivan Costermans* beaamt dat er momenteel nog geen uitspraak is over de ESR-neutraliteit van de overige projecten. Dat is besproken met het INR die de vraag doorgespeeld heeft aan Eurostat. BAM heeft de nodige documenten ter beschikking gesteld en wacht op het antwoord van Eurostat. BAM kan geen termijn opgeven binnen dewelke Eurostat een antwoord zal geven. Op basis van een zorgvuldige risico-inschatting is inderdaad besloten om de werken aan beide projecten te starten. Voor de Van Cauwelaertsluis is het argument dat het havenbedrijf buiten de consolidatiekring van de overheid zit. De betalingsverplichtingen die ten gevolge van de concessieovereenkomst tussen BAM en het havenbedrijf ontstaan, dienen om die redenen niet geconsolideerd te worden. De Noorderlaanbrug en ook de IJzerlaanbrug zijn noodzakelijk voor de Oosterweelverbinding. Zelfs al komt de langetermijnverbintenis met De Scheepvaart en de exploitatie van die brug in samenwerking met die nv er niet, kunnen die projecten perfect via BAM ESR-neutraal geboekt worden.

De heer *Jan Van Rensbergen* ontkent dat het masterplan een oerknal zal betekenen. Hij heeft met voorbeelden aangetoond hoe ernstig en weloverwogen BAM het minderhinderverhaal neemt. Zo heeft hij duidelijk trachten te maken tot in welke mate van detail een en ander voorbereid wordt. Hij heeft ook gewezen op de overlegstructuur met Unizo, VOKA, Alfaport, de christelijke Werkgeversorganisatie (VKW) enzovoort waarin ook de minderhinderaanpak wordt voorbereid.

Op de congressen in juni, het ene voor de besturen, het andere voor het bedrijfsleven, zal BAM met meer details kunnen berichten over de uitvoeringswijze van Noriant. Voor dergelijk evenementen volstaat het immers niet een algemene visie te geven, Het moet mogelijk zijn om tot op straatniveau gedetailleerde informatie te geven. Dat vergt een grondige voorbereidingstijd alsook kennis van de uitvoeringsmethode en de planning in het dossier van Noriant zelf. Daarvoor moest gewacht worden op het BAFO. De opmerking dat de totaalvisie dringend moet worden bekendgemaakt, is dus terecht. Dat zal in juni gebeuren.

De mensen willen snel ingelicht worden, maar vergeten het ook snel. Voor de efficiëntie van de minderhindercommunicatie is het beter de concrete informatie over omleidingen vlak voor het begin van de werken bekend te maken en geen jaar op voorhand bijvoorbeeld. Een jaar op voorhand is het goed de totale visie en de grote structuren bekend te maken, maar naarmate de werken dichterbij komen, wordt de minderhindercommunicatie altijd concreter. Dat was trouwens ook zo met de Noorderlaanbrug gebeurd. Naarmate de werken naderden, is fijner ingezoomd op de reële hinder en de maatregelen daartegen. De werken aan de Noorderlaanbrug verlopen tot op heden goed. De hinder wordt goed opgevangen en de communicatie is voorbeeldig verlopen. De ongerustheid van het bedrijfsleven is BAM bekend. Het is trouwens betrokken bij de overlegstructuren, maar de spreker kan de ongerustheid goed begrijpen en neemt er akte van.

Volgens de heer *Patrick Debaere* is de veiligheid de rode draad die doorheen alle besprekingen loopt. In het bestek staan al heel wat infrastructurele aspecten. In het tunnelontwerp zitten een aantal eisen voor het geval er ontploffingen zouden gebeuren of dat er instortingsgevaar zou zijn. Voor het viaductproject van Noriant moet er ook een studie gebeuren over 'collateral damage'. Het mag immers niet zo zijn dat de volledige brug in elkaar stuikt als er een stuk wegvalt. De EU-richtlijn voor de tunnelveiligheid legde nog een aantal bijkomende eisen op.

De redresseerstrook kan dienen als voetpad, maar BAM is ervan overtuigd dat het niet de beste oplossing is, daarom heeft ze bijkomende maatregelen genomen om de mensen te kunnen evacueren in geval van calamiteiten. Van zodra er een voertuig stilvalt, wordt de rijstrook afgesloten en licht er een rood kruis op de signaalborden op. Op dat ogenblik komt er een volledige rijstrook vrij. De pijlen van de nooddeuren lichten op zodat de mensen via die deuren in de juiste richting kunnen evacueren. BAM heeft zelfs verregaandere veiligheidsmaatregelen genomen dan nodig zijn volgens de EU-richtlijn.

De heer *Joris Vandenbroucke* geeft een voorbeeld. Hij heeft pech met zijn wagen en tracht zo dicht mogelijk bij de tunnelwand op de redresseerstroken te parkeren. Wordt dan ook de rijstrook die hij verlaten heeft, geblokkeerd door het signaal met het rode kruis?

De heer *Patrick Debaere* bevestigt dat. Er zijn immers sensoren die weten dat de auto de weg verlaten heeft. Die sensoren zorgen onmiddellijk voor een rood

kruis, ofwel zijn er mensen die het moeten opmerken en op de juiste manier moeten reageren. Dat systeem werkt trouwens al in de tunnel van Cointe. Als er iemand stilstaat op de lange parkeerhavens, gaat er onmiddellijk een licht branden bij de personen in de cabine. Die weten dan wat er moet gebeuren. Op dat gebied is de veiligheid dus voldoende gegarandeerd. Alle hulpdiensten hebben de discussies daarover bijgewoond, er zijn een zestal workshops geweest. Samen met opereren vanuit de andere tunnelkoker is dat de beste mogelijkheid om efficiënt hulp te bieden. Nu moeten de noodsituaties volledig uitgewerkt worden, vertrekkende van de geplande infrastructuur.

De heer *Jan Peumans* vraagt of, als het GRUP en dus de mogelijke breedte anders geweest was, er een echte pechstrook mogelijk was. Nu moeten de ontwerpers rekening houden met de maten van het GRUP. De EU-richtlijn is inderdaad vorig jaar door het parlement decretaal verankerd, maar de richtlijn is al een paar jaar oud. Toen moesten de studiebureaus met internationale contacten toch al weten dat er een EU-richtlijn was. Die richtlijn had er misschien voor kunnen zorgen dat het GRUP anders ingericht zou zijn geweest. Ook vanuit veiligheidsoogpunt had dat mogelijke consequenties, misschien was er dan helemaal geen dubbeldeksviaduct nodig geweest en was het voldoende een enkeldeks te bouwen. Dat zou dan misschien technisch niet haalbaar zijn, maar dat heeft de spreker ook over de tunnel van Horvat gehoord. De heer *Jan Peumans* merkt dat de heer *Van Rensbergen* overtuigend neen knikt, dan zal dat wel zo zijn.

De heer *Jan Van Rensbergen* beaamt dat het GRUP het raamwerk is, het dubbeldeksviaduct moet aan de voorwaarden ervan beantwoorden. De juridische dienstverlening wordt heraanbesteed omdat de twee driejarige raamcontracten aflopen. De bestekken zijn ondertussen goedgekeurd. De communicatie wordt niet heraanbesteed omdat die past in het raamcontract van TV SAM waarvan de duurtijd nog niet overschreden is.

De externe adviseurs op pagina 9 zijn TV SAM voor het technische gedeelte en Deloitte en Stibbe voor het administratieve en juridische deel. Dat staat trouwens verder op de pagina vermeld. De heer *Van Rensbergen* zal een lijst van de openstaande afwijkingen aan deze commissie bezorgen. Zo zal ook duidelijker worden op welke wijze de evaluatie gebeurd is en hoe met de inschaling van de afwijkingen rekening gehouden is. De evaluatie is gelijkaardig aan die bij first offer. Het aantal openstaande afwijkingen is beduidend lager.

De heer *Leo Van der Vliet* zegt dat de bouwvergunning uiteraard een aantal lasten en voorwaarden kan opleggen die gekoppeld zijn aan de uitvoering. Normalerweise heeft dat in vele gevallen te maken met de vertaling van de milderende maatregelen van de project-MER naar de bouwvergunning. De voorwaarden en lasten van de bouwvergunning zullen in het contract met Noriant verankerd worden.

Voor de marktconformiteit, de onderhandelingen en de referenties verwijst de heer *Jan Van Rensbergen* naar de public sector comparator. BAM vraagt veel details om vergelijkingen met andere projecten mogelijk te maken.

De heer *Ivan Costermans* zegt dat de public sector comparator aangekondigd was als een van de hulpmiddelen om de offerteprijs te beoordelen. Het kenniscentrum pps alsook het Nederlandse kenniscentrum zijn betrokken in het uitwerken van de methodologie. De oefening is nog niet volledig afgelopen. Het is immers de bedoeling om de PSC te berekenen op het moment dat het contract zal worden gesloten. Onder andere met behulp van de public sector comparator zal dan nagegaan worden of de bieding de toets kan doorstaan. De public sector comparator is een raming waarbij wordt nagegaan wat de kostprijs van datzelfde project zou zijn als de overheid zelf op de klassieke manier het project zou uitvoeren. Eenvoudig uitgedrukt komt dat neer op het knippen van het project in afzonderlijke aanbestedingen voor de bouw, voor het onderhoud en voor de financiering. Dat houdt uiteraard een ietwat andere risicoallocatie in.

De methodologie is besproken met het kenniscentrum. BAM heeft over de resultaten ervan niet publiekelijk gerapporteerd. De public sector comparator zal opnieuw gebruikt worden bij de beoordeling van de uiteindelijke prijs bij contractsluiting. Midden in die procedure wenst BAM de gegevens erover niet vrij te geven.

De heer *Jan Peumans* herhaalt de vraag hoe BAM beoordeelt dat een en ander marktconform verloopt. Welk referentiekader gebruikt BAM daarvoor? Het kenniscentrum heeft dat ooit bestudeerd en daaruit geconcludeerd dat de DBfM-formule 6 percent bespaart ten opzichte van de klassieke overheids-werkwijze.

De heer *Ivan Costermans* legt uit dat nu de public sector comparator (PSC) gebruikt wordt, voorheen werd de public private comparator (PPC) toegepast. De PPC helpt om bij de start van de procedure na

te gaan of een pps-aanbesteding de beste formule is. De PSC gaat in een latere fase een specifieke bieding beoordelen en de kostprijs van dat project ramen alsof de overheid het op haar eigen manier zou uitvoeren.

De ramingsmethode is dezelfde als de werkwijze die gebruikt wordt om in detail na te gaan of de deelelementen in de offerte van Noriant een correcte prijs hebben. Een kostprijsanalyse team gaat per onderdeel na of de prijs marktconform is.

De heer *Jan Van Rensbergen* engageert zich om volgende gegevens schriftelijk te bezorgen: de evolutie van de erelonen voor de Oosterweelverbinding in plaats van de totale evolutie en een legende bij de financieringstabel.

BAM heeft al uitgelegd dat het de eigen interne communicatiewerking versterkt heeft en de rol van Groep C beperkt heeft tot zijn specialiteit, namelijk projectcommunicatie.

De heer *Nick Orbaen*, woordvoerder BAM Hoofd Pers & PR, bevestigt formeel dat de contractonderhandelingen met ATV over het mobiliteitsjournaal rechtstreeks met BAM gevoerd worden en dat er geen betrokkenheid is van Groep C. Groep C is wel betrokken bij de inhoudsbepaling en de scripts, dus bij de inhoud van de mobiliteitsjournaals.

De positieve berichtgeving in december 2006 was gebaseerd op het BAFO van Noriant. BAM heeft dan vier grote vergaderingen ('events') georganiseerd, voor de ministers, voor het parlement, voor de stad Antwerpen en voor de pers.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar een antwoord van minister Van Mechelen dat BAM per journaal aan ATV 6700 euro betaalt. Na anderhalf jaar zagen, heeft het lid een antwoord van Groep C gekregen. Dat het van die organisatie komt, leidt het lid uit het lettertype af. In de brief staat: "Werkwijze: De communicatiecel, in overleg met het hoofd marketing en communicatie en de woordvoerder, bepalen de onderwerpen van de journaals. Ze werken hierbij proactief met een themalijst die steeds een aantal maanden vooruitkijkt. Voor elk journaal schrijft de communicatiegroep een script. De communicatiecel overlegt met ATV om de praktische organisatie te bespreken. De communicatiecel neemt contact op met de personen die in aanmerking komen voor een interview." De communicatiegroep is trouwens Groep C.

BAM betaalt dus Groep C maar ook 6700 euro aan ATV. Wat is de rol van Groep C?

De heer *Nick Orbaen* antwoordt dat hij net hetzelfde zegt.

De heer *Peumans* repliceert dat hij de manier van antwoorden van de heer Orbaen beu is. Eigenlijk maakt hij de heer Peumans uit voor een leugenaar. Het is duidelijk dat er twee maal poen geschept wordt, een keer via ATV dat 6700 euro per journaal krijgt, een tweede keer via Groep C. Er is een duidelijke betrokkenheid van Groep C.

De *voorzitter* denkt dat er een misverstand heerst, de heer Orbaen heeft bijna hetzelfde gezegd als de heer Peumans, dan wel in omgekeerde volgorde. Hij denkt dat de heer Peumans kwaad is op iemand die zijn best gedaan heeft.

De heer *Jan Peumans* heeft dat helemaal anders begrepen. Hij wil voorts nog weten waarom Groep C betrokken moet worden als ATV al 6700 euro per aflevering krijgt. Ook op andere vragen daarover heeft hij geen antwoord gekregen, dat zal dan wel weer schriftelijk gebeuren.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of Groep C betaald wordt om mee te werken aan dergelijk mobiliteitsprogramma.

De heer *Nick Orbaen* verklaart dat Groep C de inhoud van alle communicatieacties mee bekijkt, zowel van persberichten als van de mobiliteitsjournaals. Dat staat volledig gescheiden van de onderhandelingen die volgens de goedgekeurde nota van de raad van bestuur en het BAM-management met het ATV-management worden besproken. Het gaat dan over de diensten voor de investeringen in het mobiliteitsmanagement.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of de opmaak van het script in het contract met Groep C staat. Of krijgt Groep C apart middelen om mee te werken aan het script?

De heer *Nick Orbaen* legt uit dat het contract van Groep C een aantal uren op maand- of projectbasis vastlegt om de inhoud van het mobiliteitsjournaal af te stemmen op alle andere communicatieacties.

De heer *Jan Peumans* leest zijn schriftelijke vraag voor: "Hoeveel rekt Groep C aan per mobiliteitsjournaal? Wat is de totale kostprijs van zo'n mobiliteitsjournaal?" Het antwoord luidt: "Het is niet Groep C die de mobiliteitsjournaals factureert. BAM heeft daarvoor een rechtstreeks contract op jaarbasis met ATV. Een journaal, zendtijd en produc-

tie, kostte in 2007 6700 euro.” Het lid acht dat bedrag voldoende om zelf het script te schrijven in samenwerking met het afdelingshoofd marketing en communicatie. Groep C levert geen enkele meerwaarde. Dat is een element dat uit het volgende contract gekieperd kan worden. Screenen of iets op de website verschijnt, is zonder twijfel een vermoeiende bezigheid.

De heer *Jan Van Rensbergen* hoopt dat het duidelijk is dat het over twee aparte zaken gaat. Groep C heeft niets te maken met de contractuele relatie tussen BAM en ATV. Voor de inhoud van het journaal doet BAM natuurlijk een beroep op haar dienstverleners.

De heer *Jan Penris* vraagt of er ook informatieacties via de regionale en vrije radio's gevoerd worden. Zo neen, waarom niet, zo ja, op welke basis?

De heer *Nick Orbaen* vindt dat een goed idee. Momenteel werkt BAM intensief samen met O radio en met Radio 2. Hij zal het voorstel noteren en ervoor zorgen dat er ook afspraken komen met andere lokale radio's.

De heer *Jan Van Rensbergen* zegt dat de precontractuele fase geen bijkomende kost inhoudt, er is wel een vergoeding als het contract afspringt. Die vergoeding is aan voorwaarden gekoppeld. Er wordt momenteel over onderhandeld.

Wat betreft de bereikbaarheid van de bedrijven rond het Alberkanaal, kan de heer *Leo Van der Vliet* alleen maar de cijfers van de heer de Kort over de werkgelegenheid beamen. De twee bedrijven die gebruik maken van de spoorwegontsluiting, zijn gecontacteerd en samen met hen is gezocht naar alternatieven. BAM zal uiteraard de kosten voor de omleiding dragen. De hoofdlijnen van de fases zijn ondertussen bekend. Onbekende factoren zijn alle tijdelijke installaties. BAM kan het minderhinderhandboek nu opstellen.

Voor de Bisschoppenhoflaan, de omgeving van het Sportpaleis, worden de minderhindermaatregelen momenteel gemodelleerd. Er komt ook een verkeersmodel om in te spelen op verschuivingen of bottlenecks.

Voor de bouw van de bruggen is er dus een eerste open oproep gebeurd. Uit de eerste voorontwerpen blijkt dat er voor de brug aan het Sportpaleis, de nieuwe fietsbrug, wel degelijk rekening gehouden wordt met de ruimtelijke ordening en groenaanleg. Daarover worden ook afspraken gemaakt.

De heer *Jan Van Rensbergen* verwijst naar de vraag of er van de aanleg van de bruggen over het Albertkanaal gebruikgemaakt wordt om een en ander in een ruimer kader te plaatsen. In het voortgangsrapport staat dat BAM, dit keer met de stad Antwerpen het initiatief heeft genomen om na een open oproep uapS (urbanisme architecture proje(c)ts S) te selecteren als stedenbouwkundig architectenbureau om de relatie tussen de twee oevers mee vorm te geven, alsook de omgeving onmiddellijk rond de brug te betrekken in de visie. De brug is immers meer dan een technische utilitaire verbinding tussen twee oevers, maar moet bijdragen tot de lokale ontwikkeling. Geregeld vinden er workshops met BAM, de stad Antwerpen, uapS, nv De Scheepvaart plaats. Voorts zijn er coördinatiemomenten met de vertegenwoordigers van de rechtstreeks betrokken partijen, de districten, De Lijn, AWW, Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen, de gemeente Schoten enzovoort. De resultaten van de open oproep worden voor de zomer verwacht. Over de studie zelf zal ook worden gerapporteerd maar de eerste resultaten zijn al overgemaakt aan de ontwerpers van de IJzerlaanbrug.

Volgens de heer *Leo Van der Vliet* is de hoofddoelstelling van minderhinder op een alternatieve manier de bereikbaarheid van woonkernen en districten blijven garanderen.

De heer *Patrick Debaere* zegt dat de veiligheidseisen en de continuïteit oorspronkelijk vastgelegd waren. Het first offer van de aannemer sprak over betonnen vangrails. Voor de tweede offerte heeft BAM bij terechtwijzend bericht de mogelijkheid geboden om eventueel metalen vangrails toe te staan met dezelfde veiligheidsgaranties en continuïteit. BAM wou eigenlijk een goedkopere oplossing. Bij de voorstellen en het BAFO is gebleken dat metalen vangrails niet even veilig zijn, daarom is BAM teruggekeerd tot de betonnen vangrails.

De heer *Jan Van Rensbergen* voegt daaraan toe dat betonnen vangrails de voorkeur van de kwaliteitskamer genieten. Ook in Ekeren zelf zijn er infosessies gehouden, onder meer over de Schijn.

Voor de ESR-neutraliteit van Brabo 1 verwijst minister *Dirk Van Mechelen* naar een brief van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) van 7 maart 2008. Het INR schrijft: “Zoals gemeld werd in het INR-advies van 25 september 2007 en bevestigd in dat van 4 januari 2008 wordt het project Brabo 1 op basis van de thans beschikbare informatie door het INR-rapport beschouwd als een operationele

lease.” INR maakt opmerkingen over twee garanties. De eerste is zonder voorwerp, voor de tweede zijn vijf scenario's geopperd. Die scenario's worden toegelicht en er wordt aan toegevoegd dat als de scenario's gevolgd worden, de initiële ESR-neutraliteit behouden blijft. Tot slot zegt Lambert Verjus, voorzitter van de INR: “Mag ik u vragen te gelegener tijd en ten einde een definitief standpunt te kunnen innemen, de specifieke modaliteiten van de weerhouden voortzettingsgaranties aan het INR te bezorgen evenals de oprichtingsakte van het special-purposevehikel en een nieuwe versie van de statuten DBfM en andere contracten mochten hieraan ondertussen belangrijke wijzigingen zijn of in de toekomst worden aangebracht.” Tot op dit moment is Brabo 1 dus volgens het INR ESR-neutraal. Het is een operationele lease waarbij de risico's en de kosten van de activa worden gedragen door de leasegever.

Nogal wat kandidaten hebben laten weten dat de termijn voor de DBfM te kort was, meldt de minister. De kandidaten hebben dan een beperkt uitstel gekregen waarna de aanbesteding heeft plaatsgevonden, heeft dezelfde minister begrepen. De heer *Frank De Schutter* bevestigt dat er in september vijf kandidaten geselecteerd waren, van die vijf kandidaten hebben er drie een offerte ingediend die formeel regelmatig was en alle kwaliteitseisen voldeed. Twee kandidaten hebben inderdaad laten weten dat ze onvoldoende tijd hadden. De termijn is verlengd van december tot 8 februari.

De heer *Jan Penris* vraagt hoe ver het staat met de achtergebleven decretale machtiging (de aanbeveling van het Rekenhof).

Minister *Dirk Van Mechelen* heeft met de commissie Financiën en Begroting afgesproken om van zo gauw de aanbeveling en de technische informatie er zijn, de decretale machtiging onmiddellijk voor te leggen aan het parlement. Dat zal allicht pas in het najaar het geval zijn.

De heer *Rudi Daems* had graag de notificatie aan de Europese Commissie over de Europese toelichting en de veiligheids- en calamiteitenstudies doorgenomen. Kunnen die zaken aan het parlement bezorgd worden? De vragen over de kwaliteitskamer en het juridische advies van het advocatenbureau Stibbe zijn niet beantwoord. Ook de vraag van de heer Peumans over het crisiscommunicatieplan is niet beantwoord.

Hetzelfde lid heeft een pertinente vraag voor de minister van Leefmilieu. De antwoorden van de heer

Van der Vliet over het alternatievenonderzoek zijn niet nieuw. Het artikel in de *Gazet Van Antwerpen* van Kurt Tuerlinckx en het antwoord van de heer Debaere bevatten wel nieuwe elementen die niet in het alternatievenonderzoek, in de plan-MER of in de MER-procedure staan. Komt er nog een grondige analyse van het alternatieve tracé? BAM is dat niet van plan, maar wat denkt minister Crevits daarover?

Minister *Hilde Crevits* wijst erop dat de plan-MER afgewerkt is maar dat de project-MER wel degelijk rekening gehouden heeft met het alternatieve tracés. De Raad van State zegt dat er maar één alternatief tracé is uitgesloten en dat is niet zonder reden gebeurd. Daarna is er een bepaald tracé gekozen. Voor de regering is die keuze definitief.

De heer *Rudi Daems* repliceerde dat hij de parlementsleden van sp.a en spirit daarnet iets anders hoorde verkondigen.

13. Antwoorden van het Rekenhof

De heer *Ignace Desomer* beaamt dat het huishoudelijke reglement van de kwaliteitskamer op het laatste nippertje is goedgekeurd. Procedureel is dat echter correct verlopen. Het Rekenhof heeft dat wel onderzocht in het kader van de procesaudit, maar verder werd er niets gevraagd van het Rekenhof. Daarom heeft het daarover ook niets meer gezegd. Als besluit van de procesaudit is het Rekenhof van oordeel dat, gelet op de louter adviserende rol van de kwaliteitskamer, de gang van de zaken de regelmatigheid van de besluitvorming niet in gevaar heeft gebracht.

Het Rekenhof heeft geen uitspraken gedaan over de vijf velletjes papier met het onderliggend document van TV SAM en over het feit of de tekortkomingen van LORO niet remedieerbaar waren. Dat was niet gevraagd, maar het Rekenhof beschikt bovendien ook niet over voldoende technische knowhow. Het is beter dat het Rekenhof als technisch niet-gekwalificeerde instantie daarover geen uitspraak doet. De beoordelingsvrijheid van de kwaliteitskamer was ingebakken in de procedure. De procedure is wel degelijk nageleefd.

Het Rekenhof heeft terechtwijzend bericht zeven niet geanalyseerd, zes was een zeer kort bericht. Het hof was wel van oordeel dat de wijzigingen in bericht zeven deels hadden kunnen worden vermeden door een betere voorbereiding van het initiële bestek. In de achtste voortgangsrapportage heeft het

Rekenhof gewezen op de onvolkomenheden van het initiële bestek. Het kantoor Stibbe heeft advies uitgebracht over de rechtmatigheid ervan. Dat is de reden waarom het Rekenhof er niet verder op ingegaan is. Het is niet zo dat het Rekenhof absoluut gerustgesteld is als Stibbe een advies uitbrengt, maar de kans is groot dat, na raadpleging van zijn auditteam, het Rekenhof geen ander advies over de rechtmatigheid zou hebben uitgebracht.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of het normaal is dat nadat de raad van bestuur van BAM een beslissing genomen heeft, BAM aan Stibbe vraagt om die beslissing nadien juridisch te staven.

De heer *Ignace Desomer* denkt dat het kantoor Stibbe of BAM beter deze vraag beantwoorden. Het is in elke geval zo dat het Rekenhof eerst een rapport onderbouwt alvorens het uit te brengen.

De heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van BAM zegt dat bepaalde beslissingen genomen worden na Stibbe geraadpleegd te hebben. De vertegenwoordigers van Stibbe komen dat advies dan toelichten. BAM vraagt dan uitdrukkelijk een geschreven en ondertekend document dat bij de beslissing gevoegd wordt. Dat verandert niets aan wat de consultants verkondigen in de raad van bestuur.

De heer *Carl Decaluwe* vermoedt dat de notulen dan fout zijn. Ze zijn natuurlijk zeer beknopt. Hij vindt dit wel een zeer eigenaardige manier van notuleren.

De heer *Ignace Desomer* denkt dat de indexatie deel uitmaakt van de BAFO-prijs maar niet van het plafond van de regering. Wat de cap betreft, is het de keuze van de regering geweest om alleen de B en de D van DBfM te plafonneren. Dat resulteert automatisch in twee cijfers. Daarenboven is de kost van de financierbaarheid moeilijk in te schatten. De prijsontwikkeling is gebonden aan de staalprijs, dat maakt onderdeel van het BAFO en, als het Rekenhof BAM goed heeft begrepen, ook in het plafond van de regering?

De heer *Jan Van Rensbergen* ontkent dat. Hij verwijst naar het schema van het Rekenhof dat perfect weergeeft wat er in de cap zit en wat er bovenop komt.

De heer *Ignace Desomer* kan niet veel zeggen over de prijssherzieningsformule. Hij heeft als auditeur de uit-

breidingswerken van Zeebrugge begeleid. Het Rekenhof heeft daar veel opmerkingen over moeten maken en er veel op beknibbeld. Daar kan misschien naar worden teruggegrepen. Het is heel belangrijk hoe een prijssherzieningsformule opgemaakt wordt. Dat vergt een grondige voorbereiding.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de heer Desomer bevestigt wat hij daarnet tegen de heer Desmyter zei. Het lid is altijd een trouwe lezer geweest van de boeken van het Rekenhof. Daaruit blijkt dat de opmerkingen van de jaren tachtig nog altijd gemaakt worden. Het zou goede lectuur zijn voor topambtenaren. Dat zou dure juristen en consultants overbodig maken.

De heer *Ignace Desomer* herinnert eraan dat het Rekenhof de verslagen van de raad van bestuur van BAM, waarop de heer Peumans twee jaar wachtte, niet eerder kon geven omdat dat afhing van een beslissing van het Uitgebreid Bureau van het parlement.

De inleiding van de heer Desomer was bedoeld om erop te wijzen dat het afleveren van de bouwvergunning en de impact daarvan op het budget een steeds weerkerend probleem is bij grote infrastructuurwerken. Dezelfde spreker is blij dat de minister beslist heeft om kruisverbanden te leggen tussen de bouw-aanvragen. Dat komt perfect tegemoet aan de wensen van het Rekenhof.

De heer *Jo Vermeulen* verklaart dat sp.a zich aansluit bij het standpunt van de regering. Er zijn echter nog enkele knelpunten. Het is de taak van alle parlementsleden om daarover vragen te stellen en opmerkingen te geven en bekommernissen te uiten.

De heer *Rudi Daems* vindt dat een voorbeeld van warm en koud blazen tegelijkertijd.

De heer *Jan Peumans* vraagt als verslaggever zoals gebruikelijk dat geantwoord wordt op de verschillende aanbevelingen van het Rekenhof. Bovendien wenst hij duidelijkheid over de timing: tegen wanneer mogen alle (beloofde) schriftelijke antwoorden verwacht worden.

De voorzitter stelt voor om dinsdag 8 april 2008 zoals afgesproken de antwoorden van minister Van Brempt te beluisteren.

14. Antwoorden van mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen op de openstaande vragen (vervolgssessie 8 april)

Minister Kathleen Van Brempt is van oordeel dat er uit de vorige vergadering van de negende rapportage nog twee openstaande vragen zijn.

De eerste vraagstelling uitgaande van de heren Penris en de Kort heeft betrekking op de meerwaarde van de DBFM-formule voor de tramprojecten.

Deze regering heeft een investeringsbeleid uitgewerkt. De DBFM-aanpak maakt het mogelijk investeringen sneller uit te voeren zonder aan schuldopbouw te doen. Dit geldt voor alle domeinen waar met DBFM wordt gewerkt om nieuwe infrastructuur te bouwen (scholen, toerisme, sport enzovoort)

De minister stelt dat het bekend is dat de projecten van de eerste fase van het masterplan uit de financiering gelicht zijn om via een andere formule gefinancierd te worden.

De meerwaarde van deze formule bestaat er in dat deze projecten nu moeten uitgevoerd worden gezien de dringendheid van de mobiliteitsproblematiek. Gezien die dringendheid om antwoorden te bieden op de mobiliteitsproblematiek biedt deze formule een hoog maatschappelijk rendement.

Het is ook belangrijk om een levenscyclusbenadering te hanteren: gezien de uitvoerder verantwoordelijk is voor het onderhoud gedurende een lange termijn wordt hij geresponsabiliseerd tot een duurzame uitvoering.

Een tweede vraag (van de heer Decaluwe) ging over de procedure en de opmerking in verband met de vertragingen van de projecten.

De bestekken voor klassieke aanbesteding van de tramlijnen waren reeds in december 2006 volledig klaar. Gezien de beslissing van 16 februari 2007 om deze projecten via DBFM uit te voeren was er tijd nodig om de bestekken om te vormen tot DBFM-bestekken. Gezien de tijdsdruk om de planning niet verder te laten uitlopen dan strikt noodzakelijk werd dit op zeer korte termijn gerealiseerd (zie schema procesverloop).

De minister laat het projectverloop van Brabo bezorgen aan de commissie en opnemen als bijlage bij het verslag. Zij overloopt het projectverloop en de belangrijkste stappen daarin. De minister onder-

streept dat ondertussen uitsluitend positieve adviezen zowel van het INR, het Kenniscentrum pps en de btw-administratie werden ontvangen. Deze formule is dus positief onthaald.

Er is snel maar ook niet té snel gewerkt: op twee momenten is beslist om de aannemers meer tijd te geven. Er is constant getracht een goed evenwicht te bewaren tussen een goede vooruitgang en een kwalitatieve werking.

Er is gezocht naar het optimale evenwicht in het spanningsveld tussen enerzijds niet verder uitlopen van de planning en anderzijds voldoende tijd geven aan de aannemers om een kwalitatieve offerte in te dienen.

Niettegenstaande de snelheid van de procedure heeft BAM drie offertes ontvangen die volledig en conform zijn en worden toegelaten tot de BAFO-fase.

De minister wijst erop dat het de eerste keer is dat BAM, De Lijn en AWW dit soort procedure doorlopen: het is dus een leerproces

15. Bespreking: repliek van de leden en antwoorden van de minister en BAM

De heer *Jan Penris* stelt dat zijn vraagstelling te maken had met de zeer terechte en pertinente opmerking van het Rekenhof over de meerwaarde van de gekozen DBfM-formule.

Hij hoopt dat de minister deze argumenten ook aan het Rekenhof bezorgd heeft?

Ook het blad Trends maakte vorige week een aantal opmerkingen met betrekking tot dit dossier. De heer Brockmans doet uitschijnen dat dit project bijzonder snel is gegund. Zo snel dat sommige gerespecteerde kandidaat-aannemers verstek hebben laten gaan. Zij deelden mee dat zij, binnen de te korte tijdsperiode die hun was toegekend om voorstellen te doen, dit in eer en geweten niet konden. Het lid vraagt hoe de minister met die aantijgingen van Trends, die wellicht niet zomaar uit de lucht komen gevallen, omgaat? Wat is haar antwoord?

Hij onthoudt uit het antwoord van de minister dat men voor een DBfM-formule kiest omdat men dan snel iets kan realiseren en dat heeft dan een maatschappelijke meerwaarde.

Het tweede argument is sterker: in de levenscyclusbenadering wordt de uitvoerder verantwoordelijk

gemaakt voor het hele project. Een DBfM-formule is voor dat onderdeel dus mogelijk verdedigbaar, op voorwaarde dat ook het Rekenhof dit goedkeurt.

Wat de snelheid van de gunningprocedure betreft, heeft het lid alleen vertolkt wat in de pers leeft. Trends haalde in een artikel van de heer Brockmans een belangrijke speler aan, die verklaarde dat niemand binnen het korte tijdsbestek alle risico's ernstig kon inschatten. De kmo's vreesden dan weer dat zij uit de boot zouden vallen. De minister antwoordt dat zij wel snel moest reageren, maar het lid stelt vast dat zij dat in andere dossiers, zoals dat van de camera's, minder snel doet. De heer Penris verklaart dat hij geen specialist is maar slechts de zorgen overmaakt die de vakpers bezighouden. Hij belooft het antwoord van de minister te zullen evalueren.

Voor een technisch antwoord over de snelheid van de procedure verwijst minister *Kathleen Van Brempt* naar BAM. Zij herinnert er wel aan dat op twee momenten meer tijd is gegeven voor het indienen van de dossiers. Uiteindelijk zijn drie, volgens specialisten heel ernstig opgestelde dossiers binnengekomen.

Op de vraag van de heer Penris hoeveel tijd ze uiteindelijk hebben gehad, antwoordt de heer *Frank De Schutter* (BAM) dat zij het bestek hebben afgehaald op 23 oktober en hun offertes hebben ingediend op 8 februari. Dat laatste moest aanvankelijk tegen 17 december en daarna tegen 18 januari ingediend worden.

Minister *Kathleen Van Brempt* benadrukt dat beide dossiers voor haar even belangrijk zijn, BAM en de camera's. Maar de procedures zijn niet vergelijkbaar, want een ervan is geen DBfM maar een Europese aanbesteding.

De heer *Jan Peumans* attendeert op het Verslag van de Vlaamse Regering 9 november 2007, over de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen (*Parl. St. Vl. Parl. 2007-08*, nr. 52). Daarin zit een keurig uitgewerkte fiche – waarvan het stramien in overleg met het Rekenhof is opgesteld – over de tramverlengingen. Het is de bedoeling dat de regering om de zes maanden rapporteert. De projectfiche is opgesteld op 22 juni 2007. Het lid vraagt of het parlement snel een actualisering kan krijgen.

Hij is met name geïnteresseerd in de effectieve kostprijs van de drie projecten: Antwerpen (verlenging naar Wommelgem), het Pegasusplan in Gent (uit-

breiding Zwijnaarde-Dorp) en de eerste as (Hasselt-Maastricht) van het Spartacusplan. Op dat laatste is met de Franse slag een bedrag van 55 miljoen euro geplakt. In Nederland is men nog van alles aan het onderzoeken, er zou 30 miljoen euro worden uitgetrokken maar er is er nog geen enkele financiële verbintenis. Het lid wil weten of er een plafond is voor de beschikbaarheidsvergoedingen in al deze projecten.

Bij het genoemde stuk zat een overzicht van de financiering. Bij het rollend materieel is sprake van operationele leasing of pps, waarvoor de beschikbaarheidsvergoeding 16 miljoen euro bedraagt. Bij de stelplaatsen is sprake van onroerende leasing, waarvoor de maximale beschikbaarheidsvergoeding 12 miljoen euro per jaar is. Voor de tramverlengingen wordt een investeringsbedrag van 148 miljoen euro genoemd en een beschikbaarheidsvergoeding van 15 miljoen euro op kruissnelheid. Als men alle vergoedingen optelt, komt men aan een bedrag van afgerond 45 miljoen euro. Het lid vraagt of dit het plafond is dan wel of men daarvan kan afwijken als mocht blijken dat de projecten duurder uitvallen dan vooropgesteld?

Doordat het koninginnenstuk van het masterplan – de Oosterweelverbinding – veel duurder uitvalt dan oorspronkelijk voorgesteld, werden een heleboel tramprojecten naar de achtergrond geduwd, stelt het lid tot zijn spijt vast. Hij informeert naar de actuele prijzen van 2008, want in de rapporten wordt nog steeds gewerkt met prijzen van 2005. Als voorbeeld verwijst hij naar de uiteenlopende bedragen die worden genoemd voor het Spartacusplan in Limburg. Het lijkt hem moeilijk om op die manier te plannen, zeker niet als de beschikbaarheidsvergoedingen geplafonneerd zijn.

Tot slot verzoekt hij om een vergelijking met de kostprijs volgens een normale procedure voor overheidsinvesteringen.

De heer *Carl Decaluwe* komt terug op zijn eerdere vragen over het opschuiven van Brabo. Gecombineerd met de risicoanalyse en de kredietcrisis zouden de vertragingen wel eens de achilleshiel kunnen vormen van het masterplan. Wat is de visie van de minister?

Vervolgens gaat hij in op fase 2 van de tramlijn Deurne-Wijnegem. Hoewel dit behoort tot de eerste fase van de openbaarvervoerprojecten, maakt het

geen deel meer uit van het project Brabo 1. Blijkbaar wordt de stabiliteit van de bestaande brug onderzocht om te zien of zij bijkomende trambelasting aankan. In overleg met de actoren en vooral nv De Scheepvaart wordt onderzocht welke alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt, mede rekening houdend met het feit dat deze brug op termijn zou moeten verhoogd worden tot 9,10 meter vrije doorvaarthoogte. Het lid wil weten of de beperkingen van het traject in Wijnegem juist beslist zijn of altijd zo zijn geweest. Wist men bij de vernieuwing van de brug in Wijnegem, anderhalf jaar geleden, nog niet van de gewenste verhoging?

Tot slot vraagt hij of de ruling in verband met de btw er al is.

Minister *Kathleen Van Brempt* heeft de actuele prijzen van 2008 niet bij. De effectieve kosten voor Brabo 1 zullen straks bekend zijn en dan zal men ze kunnen vergelijken met de eerdere ramingen. Zij wijst erop dat bij de tramprojecten tot nu toe de aanpassingen van de budgetten altijd zeer bescheiden zijn gebleven.

De minister bevestigt dat de beschikbaarheidsvergoedingen een soort plafond vormen, zowel in de masterplanprojecten als bij de drie genoemde klassieke pps-projecten van De Lijn. Zij voegt er wel aan toe dat het om een politieke afspraak gaat. Als straks blijkt dat er budgettaire problemen zijn, zal de regering dit opnieuw moeten bespreken. Maar er is wel afgesproken voor de eerst fase van het masterplan dat alle projecten binnen de beschikbaarheidsvergoedingen moeten worden gerealiseerd. Zowel de minister zelf als De Lijn en BAM werken binnen die logica.

Wat de verschuiving van de tramprojecten betreft, wijst ze erop dat net door ze uit de financiering via de Oosterweelverbinding te halen, vermeden is dat ze het kind van de rekening werden toen de financiering moeilijk dreigde te worden. Dat betekent dat de tramverlengingen van de eerste fase wel degelijk zullen gerealiseerd worden, weliswaar binnen de beperking van de beschikbaarheidsvergoeding.

Minister Van Brempt herinnert aan het overzicht dat zij gaf van het proces van het afgelopen jaar. Zij heeft er samen met de mensen van BAM, De Lijn en AWW druk achter gezet om dat heel snel te doen, maar erkent dat de deadline toch wat is opgeschoven. Als men echter ziet wat er allemaal is gebeurd, dan mag toch van spoed gesproken worden, meent zij.

Ook over de risico's verwacht de minister uitsluitel wanneer de kosten van Brabo 1 bekend zijn. Zij merkt op dat Brabo 1 gaat tot en met het begin van Wijnegem. De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager BAM, vult aan dat het oorspronkelijk de bedoeling was om ook het tweede gedeelte van Deurne-Wijnegem in Brabo 1 mee te nemen, maar in de voorbereidende studies bleek snel dat de brug waar de tram over zou moeten, de bijkomende belasting niet aankan. Bovendien is het een brug die later verhoogd zou moeten worden door De Scheepvaart. Het gaat om een kokerbrug die gekromd is en bij de constructie al extra versterkingen kreeg. De spreker concludeert dat ofwel de brug vernieuwd wordt ofwel op een andere plaats een brugverbinding voor de tram wordt gerealiseerd. Die besluitvorming kon echter niet meer gebeuren binnen het tijdsbestek van de lopende onderhandelingsprocedure voor Brabo 1.

De heer *Rudi Daems* heeft dezelfde vraag als de heer Peumans over het opnieuw opschuiven in de tijd van een aantal openbaarvervoerprojecten. Hij is minder optimistisch dan de minister over de realisering ervan, zeker wat fase 2 betreft. De deling van het hele BAM-project in twee verhoogt het risico op verdaging en op de verhoging van de kosten voor de overheid en dus de belastingbetaler, ook al zal dit niet meer binnen deze regeerperiode of zelfs de volgende plaatsvinden.

Het lid hoorde op een vergadering over het sluipverkeer in de zuidrand van Antwerpen dat de tweede fase van het doortrekken van de tramverbinding naar Boechout opnieuw vertraging oploopt. Klopt dat en waaraan is dat te wijten?

BAM gaf in de vorige voortgangsrapportage een commentaar op het alternatieve tracé van vzw stRaten-generaal. De analyse was uitgebreid maar ging op een aantal punten kort door de bocht in haar interpretatie van de voorstellen van de stRaten-generaal. Wat vindt de minister over het hele alternatievendebat, dat in Antwerpen nog volop woedt?

Tot slot herinnert het lid aan zijn verzoek om inzage in de calamiteitenstudie met de verschillende weefzones en hun knelpunten, evenals de notificatie die door de raad van bestuur van BAM is overgemaakt aan de Europese Commissie in verband met de tolrichtlijn. Tot nu toe kreeg hij die inzage niet en herhaalt daarom zijn verzoek. De voorzitter wijst hem erop dat zijn verzoek wel degelijk aan BAM is gemeld, maar dat vanuit BAM inderdaad nog geen signaal daaromtrent werd ontvangen.

De heer *Jan Van Rensbergen* heeft een lijstje van documenten die BAM gaat overhandigen. Hij herinnert eraan dat men daarvoor tijd had gekregen tot 11 april. Hij noemt het overzicht van de erelonen voor de studiebureaus, de legende bij de investeringstabel, de notificatie aan de Europese Commissie met betrekking tot de toepassing van de EU-tolrichtlijn, een overzicht van de openstaande afwijkingen bij BAFO, en de calamiteitenstudie. De spreker bevestigt dat de genoemde documenten onderweg zijn. Ze zullen ook naar het Rekenhof gestuurd worden binnen de gestelde termijn.

Minister *Kathleen Van Brempt* gaat eerst in op de laatste vraag van de heer Daems. De laatste discussies met de stad Antwerpen zijn nog bezig. Zij wil niet naar hen de zwartepiet doorschuiven, maar zij benadrukt wel dat ze over alles nog wil discussiëren zij het binnen de context van de bouwvergunning en de tracés. Zij wil niet vanaf nul herbeginnen. De minister wijst erop dat ook de verlenging van de tram naar Boechout voor Mortsels erg belangrijk is. Men heeft de miserie van de eerste fase moeten ondergaan, maar die wordt pas weggenomen als ook de tweede fase wordt uitgevoerd. Pas dan is er immers een mobiliteitsoplossing en een alternatief voor de automobilisten, want tot nu toe werd alleen een bestaande tramlijn heraangelegd en verbeterd. Er zijn dus nog een aantal knelpunten, maar de minister wil ze snel oplossen. De gesprekken tussen BAM, De Lijn en de stad zijn bezig. De enige mogelijke vertraging zit daar, concludeert ze. Ze benadrukt dat ze de openbaarvervoerprojecten echt in de praktijk wil realiseren.

De minister erkent dat de tweede fase voor de volgende regering is, maar ze kondigt alvast aan er hard voor te zullen vechten dat zij onverkort wordt uitgevoerd. Maar de realisatie van de eerste fase heeft ze naar eigen zeggen in handen. Zij beschikt immers over de middelen, men is bezig met de tracés en straks gaat de spade in de grond. De minister is daar trots op.

Wat de alternatieven betreft, wijst minister Van Brempt op haar persoonlijke nauwe betrokkenheid als inwoner van Deurne. Ook de stad Antwerpen vroeg bij het begin om een tweede opinie over het tracé en het tunnelalternatief. De Vlaamse Regering heeft de tijd genomen voor dat bijkomende onderzoek, maar op een gegeven moment moet men concluderen dat het onderzoek is gebeurd en dat de

MER's zijn opgestart. Dan moet men verder. Dat moment om door te zetten, is thans gekomen.

De heer *Jan Penris* stelt in het overzicht dat de minister bezorgde, vast dat de stuurgroep Brabo 1 op 14 april terechtwijzend bericht nummer 2 gaat goedkeuren en dat vier dagen later naar de drie overgebleven bidders gaat sturen. Het lid wil weten wat de aard en de draagwijdte ervan is. Waarom is het nodig en over welke orde van grootte gaat het?

De heer *Frank De Schutter* antwoordt dat dit terechtwijzend bericht onder meer financieel-juridische zaken zal omvatten. In de maand maart is verschillende keren onderhandeld met de aannemers met het oog op de overbrugging van de verschillen. De consortia vragen ook om op bepaalde punten risico's te wijzigen. Hij geeft als voorbeeld de formules van prijsherziening. De stuurgroep besliste half maart over welke punten hij nog wou praten en het bestek herzien. Het zijn die punten die in het terechtwijzend bericht zullen terechtkomen. Daarnaast zijn er technische zaken en aanvullingen. Zo is nu bekend welk het bodemsaneringsplan zal zijn voor de stelplaats.

De heer *Jan Penris* wil accepteren dat de technische ingrepen kleine technische details zijn, maar is wel achterdochtig over het financiële. Hij gaat ervan uit dat dit terechtwijzend bericht snel bij het Rekenhof zal komen en dat de commissie het zal kunnen bekijken. Ondertussen stelt hij wel al vast dat de groepen die in de vakpers meedeelden dat de tijd te kort was om alle juridische en financiële risico's in te schatten, gelijk krijgen. De overblijvers deden een goede gok want met het tweede terechtwijzend bericht kunnen zij alsnog voorwaarden afdwingen die voor hen misschien voordelig zijn, en lacunes invullen. Hij betreurt dat hij als parlementslid in het duister blijft tasten, ook al respecteert hij het geheim van de beraadslaging van het betreffende orgaan. Dat is geen goede manier van werken.

Hetzelfde lid herinnert eraan dat er ook al bedenkingen waren bij de terechtwijzende berichten in het hoofdverhaal van BAM. Het parlement kende niet altijd de inhoud en sommigen kregen de indruk dat sommige deelnemers hiermee bevoordeeld werden in de concurrentiestrijd. De heer Penris is bang dat dit zich hier herhaalt.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat de berichten zeer technische en juridische aspecten

betreffen. Zij is er, net als vroeger, van overtuigd dat dit volledig conform de regels gebeurt. Niemand hoeft zich benadeeld te voelen.

De heer *Jan Peumans* vraagt naar het risicomanagement. Dat blijft allemaal een beetje wazig. De Antwerpse tram zal wel vertrokken zijn, maar hoe staat het met het Spartacusplan? Het lid hoorde dat men een maatschappelijke kosten-batenanalyse komt. Uit nota's van de stad Maastricht blijkt dat daar nog alle mogelijke formules moeten onderzocht worden, met duidelijke consequenties voor de financiering.

Hij herinnert eraan dat de tunnelvariant des tijds niet is afgewezen om technische redenen maar omdat hij duurder was dan de Oosterweelverbinding volgens het studiewerk van de Amsterdamse professor Horvat. De Oosterweelverbinding werd toen echter nog begroot op 500 miljoen euro. Dit roept bij het lid de vraag op naar het risicomanagement bij de tramverlenging.

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat BAM voor de masterplanprojecten de werken organiseert en coördineert. De maatschappij staat ook in voor al het beheer van dergelijke risico's. Hij wijst erop dat veel geleerd werd uit de voortrajecten. De enige reden waarom men zo snel bij al die mensen erin geslaagd is om klassieke bestekken om te vormen tot DBfM's is het hergebruik van al die kennis. Dat risicobeheer door BAM wordt ook meegenomen in de voortgangsrapportage, merkt hij nog op. Men heeft ook rekening gehouden met de opmerking van het Rekenhof dat BAM veel risico's meenam in de beschrijving van de voortgang van de projecten zelf (bijvoorbeeld het behalen van een ESR-advies) en niet in het door het hof voorziene hoofdstuk over risicobeheer. Voor de duidelijkheid zal daarom in de volgende rapportages meer apart uitgelegd worden hoe de risico's bij de uitvoering van dergelijke projecten beheersbaar gemaakt worden.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PENRIS

Marc VAN DEN ABELEN

Jan PEUMANS

BIJLAGE 1:

Overzicht van de erelonen van de adviseurs van BAM

Overzicht erelonen vanaf oprichting BAM tot en met december 2007

Erelonen juridisch advies:

Juridisch adviseur BAM:	5.138.717,72
Juridisch adviseur EIB:	146.889,39
	5.285.607,11

Erelonen financieel adviseur: **5.073.070,58**

Erelonen studie bureau mbt OWV-project:

Studies ingebracht door Vlaams Gewest:	8.060.000,00
Studies in opdracht van BAM:	57.032.746,76
	65.092.746,76

TOTAAL: **75.451.424,45 euro**

BIJLAGE 2:

Statuscode bij het overzicht investeringskosten

Statuscodes bij Overzicht investeringskosten Masterplan

Statuscodes

V - Beslissing Vlaamse Regering

R - Raming

O - Lopende onderhandelingen/aanbestedingsprocedure

C - Contract

F - Afgewerkt

BIJLAGE 3:

Projectverloop Brabo

Projectverloop Brabo I
Stand van zaken 04.04.2008

December 2006	* De bestekken TDW, TMB en stelplaats zijn klaar voor klassieke gunningsprocedure * De stedenbouwkundige vergunningen TDW en TMB waren reeds aangevraagd
16.02.2007	Beslissing Vlaamse Regering tot alternatieve financiering (PPS), en goedkeuring Afsprakennota De Lijn / AWV / BAM
21.03.2007	Stuurgroep Brabo I
{29.03.2007	<i>Stedenbouwkundige vergunning TDW toegekend}</i>
03.05.2007	Workshop ter voorbereiding bestek: installatie werkgroepen, afbakening van hun opdrachten, inventaris thema's
16.05.2007	Stuurgroep Brabo I
05.06.2007	Stuurgroep Brabo I (o.a. goedkeuring DBFM-formule)
18.06.2007	Stuurgroep Brabo I
21.06.2007	Stuurgroep Brabo I (o.a. goedkeuring selectiedossier en structuurnota)
20.07.2007	Vlaamse Regering keurt selectiedossier en structuurnota Brabo I goed (was ook al goedgekeurd door Raden van Bestuur BAM en De Lijn)
26.07.2007	Aankondigingsbericht voor opvraging kandidaturen gepubliceerd (Bulletin der aanbestedingen en Europees Publicatieblad)
{06.08.2007	<i>Stedenbouwkundige vergunning TMB toegekend}</i>
14.08.2007	Uiterste datum voor indiening vragen door geïnteresseerde firma's
24.08.2007	Toelichtingsvergadering aan geïnteresseerde firma's (algemene toelichting project Brabo I, en beantwoording schriftelijk ontvangen vragen)
27.08.2007	Positief advies Kenniscentrum PPS voor erkenning project Brabo I als PPS-project
29.08.2007	Stuurgroep Brabo I
07.09.2007	Zes kandidaturen ontvangen van geïnteresseerde consortia
12.09.2007	Stuurgroep Brabo I
25.09.2007	Positief advies INR ontvangen (ESR-neutraliteit)

26.09.2007	Stuurgroep Brabo I (o.a. principiële goedkeuring biedingsleidraad)
05.10.2007	Vijf van de zes kandidaturen weerhouden; melding niet-selectie aan 1 kandidaat (Strukton – Fortis)
16.10.2007	Melding selectie aan 5 kandidaten (Antram, Dank, Sesam, Silvijs, Travant)
19.10.2007	* Goedkeuring bestek door Vlaamse Regering (was ook al goedgekeurd door Raden van Bestuur De Lijn en BAM) * Goedkeuring moedersamenwerkingsovereenkomst Vlaams Gewest / De Lijn / BAM door Vlaamse Regering
22.10.2007	Uitnodiging aan de 5 geselecteerde kandidaten tot indiening offerte tegen 17.12.2007
23.10.2007	De vijf geselecteerde kandidaten halen het bestek op
14.11.2007	Stuurgroep Brabo I (o.a. uitstel indieningsdatum tot 18.01.2008)
15.11.2007	Melding verdaging indieningsdatum tot 18.01.2008 aan de kandidaten
20.11.2007	Termijn voor kandidaten om schriftelijke vragen te stellen verstrijkt; meer dan 500 vragen ontvangen
23.11.2007	Uitnodiging aan de 5 kandidaten voor hun individueel toelichtingsmoment
27.11.2007	Stuurgroep Brabo I
05 en 07.12.2007	Individuele toelichtingsmomenten voor elk der 5 kandidaten
11.12.2007	Stuurgroep Brabo I (o.a. bekrachtiging ontwerp antwoorden op door de kandidaten gestelde vragen, uitstel indieningsdatum tot 08.02.2008)
13.12.2007	Melding verdaging indieningsdatum tot 08.02.2008 aan de kandidaten
14.12.2007	Schriftelijke beantwoording alle vragen (> 500) aan kandidaten
21.12.2007	Terechtwijzend Bericht nr. 1 wordt aan kandidaten overgemaakt
28.12.2007	Verzending rulingaanvraag deel niet-tram aan FOD Financiën
14.01.2008	Bevestiging positief advies ESR-neutraliteit door INR
17.01.2008	Stuurgroep Brabo I (o.a. vastlegging confidentiële behandeling offerten tot BAFO)

31.01.2008	Twee kandidaten (Antram en Sesam) melden binnen het gegeven tijdsbestek geen voldoende kwalitatieve offerte te kunnen indienen
05.02.2008	Verzending ontwerp samenwerkingsovereenkomsten aan de 4 bij Brabo I betrokken gemeenten: Antwerpen, Wijnegem, Mortsel, Boechout
08.02.2008	Indiening drie offerten, en verzending uitnodiging aan bidders tot toelichting van hun offerte
20.02.2008	De 3 bidders lichten hun offerte toe
26.02.2008	Stuurgroep Brabo I (o.a. bekrachtiging conformiteit biedingen)
27.02.2008	Melding aan de 3 bidders dat hun offerte formeel regelmatig is en positief beoordeeld is ten aanzien van de minimale bestekseisen; uitnodiging tot onderhandelingsmomenten in maart 2008
Maart 2008	Elke woensdag, donderdag en vrijdag onderhandeling met telkens één bidder
17.03.2008	Stuurgroep Brabo I (o.a. vastlegging onderhandelingspunten)
18.03.2008	Positief advies van FOD Financiën m.b.t. rulingaanvraag deel tram

Verdere planning

* Finalisering van de ondertussen ook voorbereide samenwerkingsovereenkomsten met de Antwerpse Waterwerken, Aquafin, Infrabel

14.04.2008	Stuurgroep Brabo I (o.a. goedkeuring Terechtwijzend Bericht nr.2)
18.04.2008	Verzending Terechtwijzend Bericht nr. 2 aan de 3 bidders
06.06.2008	Indiening BAFO
Begin juli 2008	Aanduiding voorkeursbieder
28.07.2008	Start optimaliseringsonderhandelingen met voorkeursbieder
Einde augustus 2008	Formuleren toewijzingsvoorstel ter goedkeuring aan Raden van Bestuur De Lijn en BAM en aan Vlaamse Regering

BIJLAGE 4:

Antwoorden op de aanbevelingen van het Rekenhof

Aanbevelingen Rekenhof n.a.v. de negende voortgangsrapportage

1. De BAM moet erover waken dat alle bouw-, milieu- en verkeerstechnische studies tijdig worden uitgevoerd, zodat alle noodzakelijke eisen in de initiële bestekken kunnen worden opgenomen en aanpassingen tijdens de onderhandelingsprocedure of tijdens de bouwfase kunnen worden vermeden. Vroeger heeft het Rekenhof al aanbevolen de kwaliteit van het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding te evalueren.

Het uitvoeren van de nodige voorbereidende studies voor het opstellen van de bestekken geschiedt steeds in een op dat ogenblik geldend referentiekader van reglementering, normen en standaarden. Voor complexe projecten met belangrijke en meervoudige impact dienen tevens randvoorwaarden opgesteld en afgesproken te worden met diverse partners en belanghebbenden en dit in een voor deze partijen op dat ogenblik geldend beleidskader. Een kwaliteitsvol bestek ontwikkelen vergt in deze context de nodige voorbereidingstijd. Hiermee moet in de planning rekening gehouden worden.

Zowel het vermelde referentiekader als het beleidskader zijn echter in evolutie. Vooral in processen waarbij de periode tussen aanvang studies tot contractsluiting aanzienlijk is, moeten deze evoluties maximaal meegenomen worden. In dit verband is herhaaldelijk gewezen op het ‘voortschrijdend inzicht’.

Teneinde tot leereffecten te komen, heeft BAM zich geëngageerd om een dergelijke evaluatie uit te voeren.

2. De BAM moet nagaan of de planning voor de voorbereiding en uitvoering van de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen nog realistisch is. Als een nieuwe planning noodzakelijk is, moet de BAM zowel rekening houden met de samenhang van de diverse projecten, de voorbereidingstijd voor afspraken met alle publieke partners, het vergunningentraject en de mobiliteitseffecten tijdens de werken, als met de financiële haalbaarheid.

Uit de diverse ervaringen met doorlooptijden van projecten kan BAM betere inschattingen maken van voorbereidings- en uitvoeringstermijnen. Bij het opmaken van de planning houdt BAM inderdaad rekening met de samenhang van de verschillende projecten en betracht BAM tot afstemming te komen met andere werken in de regio vanuit een integraal minder hinder perspectief. BAM heeft hiervoor de nodige overlegstructuren ontwikkeld.

De planning en de voortgang van elk van de deelprojecten is niet alleen afhankelijk van de conditionering, de coördinatie met andere werken en de mobiliteitseffecten, maar tevens van soms moeilijk in te schatten factoren met betrekking tot het project zelf. Duurtijd van onderhandelen in het kader van DBFM-overeenkomsten, het komen tot afspraken met publieke of private partijen, vertraging door juridische

stappen in de onderhandelingsprocedure kunnen onverwachte en/of moeilijk op voorhand in te schatten effecten hebben op de planning.

Bijsturen van plannings is dan onontbeerlijk en meer intensief naarmate deze planning op een meer gedetailleerd niveau wordt ontwikkeld. BAM heeft in het kader van het Raamcontract met TV SAM voorzien in een versterkte ondersteuning op het vlak van planning. Hierbij wordt een gedetailleerde en steeds actueel gehouden basisplanning gehanteerd met verschillende lagen van rapportering, zodat zowel individuele knelpunten tijdig geïdentificeerd kunnen worden, als de effecten op hoofdlijnen regelmatig geactualiseerd en gerapporteerd worden.

3. Om de financiële haalbaarheid van de diverse projecten en de marktconformiteit van de offertes zo goed mogelijk te kunnen beoordelen, alsook om de parlementaire commissie een volkomen inzicht te kunnen bieden in de totale kostprijs van het Masterplan Antwerpen, zouden alle betrokken publieke partners ook een realistische inschatting moeten maken van de kosten van de financiering en de risicobeheersing, zeker voor de projecten die via een DBFM-formule worden gerealiseerd. Vroeger heeft het Rekenhof al gewezen op het belang de meerwaarde van DBFM-formules aan te tonen en een Public Sector Comparator uit te voeren.

De kostprijs van de risico-allocatie wordt meegenomen in de ramingen en het financieel model van BAM. Dit betreft enerzijds de kosten voor risico's opdrachtnemer die binnen het bedrag van de cap begrepen dienen te zijn, en anderzijds de kostprijs voor het verzekeringsprogramma dat BAM zelf aanbesteedt en waarvoor ramingen werden opgesteld die in het financiële model van BAM zijn opgenomen.

Gezien de aard van de kosten is het inzake financieringskosten niet zinvol om deze uit te drukken in een absolute waarde. De financieringskost dient immers eerder uitgedrukt te worden in percentages en marges. BAM heeft deze financieringskost reeds in belangrijke mate vastgelegd door de renteswaps ter indekking van het renterisico. Daarnaast hanteert BAM in haar financieel model zoals reeds gesteld conservatieve inschattingen voor wat betreft de overige componenten van de financieringskost (kredietmarges, commitment fees, arrangement fees,...).

BAM heeft als onderdeel van de beoordeling van de BAFO een Public Sector Comparator uitgewerkt, en zal deze oefening te gepasten tijde hernemen, onder andere bij contractsluiting.

4. De voortgangsrapportages zouden ook meer gestructureerde informatie moeten geven over de beheersing van de risico's, niet alleen door BAM, maar ook bij de andere betrokken partners binnen de Vlaamse Overheid. De bevoegde ministers moeten toezien op een gecoördineerde en kwaliteitsvolle informatievoorziening.

BAM zal vanaf de volgende voortgangsrapportage bij het hoofdstuk risicobeheersing een overzicht geven van de risico's die nu her en der in de tekst per project worden besproken zodat duidelijker wordt welke risico's zich mogelijk kunnen voordoen en welke maatregelen genomen worden om deze zo maximaal mogelijk te beheersen.

5. De Vlaamse Regering moet aan het Vlaams Parlement machtigingen vragen voor de meerjarenverbintenissen in het begrotingsfonds en voor het toekennen van een eventuele gedeeltelijke gewestwaarborg voor DBFM-overeenkomsten voor de tramprojecten.

Minister Dirk Van Mechelen heeft met de commissie Financiën en Begroting afgesproken om van zo gauw de aanbeveling en de technische informatie er zijn, de decretale machtiging onmiddellijk voor te leggen aan het parlement. Dat zal allicht pas in het najaar het geval zijn.

BIJLAGE 5:

Eerste reeks antwoorden van BAM op openstaande vragen - mei 2008

BAM 9^{DE} VOORTGANGSRAPPORTAGE OPLIJSTING OPENSTAANDE VRAGEN

1. VRAGEN VAN RUDI DAEMS

Reglementswijziging kwaliteitskamer

Was de bedoeling alleen maar de kwaliteitskamer werk te besparen om bepaalde offertes die toch niet in aanmerking komen, niet te hoeven beoordelen?

Het ging vooral om het idee dat het weinig zinnig was een project voor te leggen aan de Kwaliteitskamer dat om andere redenen dan de kwaliteit wat betreft Architectuur en Stedenbouw, niet kon weerhouden worden.

Eén en ander moet ook gezien worden in het licht van de onderhandelingsleidraad en de selectieprocedure en het toenmalige juridisch gebeuren.

Dat er toch een voorlegging kwam, stelt echter ook geen problemen. Het liet de Kwaliteitskamer toe, om een breder zicht te krijgen op de inspanningen die de bidders terzake hadden gedaan en het liet ook toe om de inspanningen van Noriant te wegen ten opzichte van deze van het niet weerhouden project .

Europese tolrichtlijn

Het is merkwaardig dat het argument dat al jaren gebruikt wordt om de Kennedytunnel uit te sluiten voor vrachtwagens namelijk dat het niet mag door de Europese tolrichtlijn, niet echt weerlegd is. De heer Daems heeft een paar dagen geleden bij het management van BAM de notificatie aan Europa opgevraagd. De spreker hoort immers stevig onderbouwde alternatieve argumenten tegen die redenering, de Europese tolrichtlijn zou het eventueel wel toestaan. Is het nu tegen de Europese tolrichtlijn of niet?

De Europese tolrichtlijn stelt dat er een directe relatie moet zijn tussen de tolinkomsten en de kosten aan de onderliggende infrastructuur. De richtlijn verschaft geen precieze verduidelijking van wat onderliggende infrastructuur is. Wel gaat de richtlijn ervan uit dat het een duidelijk afgebakend gebied is dat bij voorkeur aan begin en einde tolinstallaties heeft, te vergelijken met tolinfrastructuur (wegen, tunnels) in het buitenland. BAM diende overigens te verantwoorden waarom slechts één tolinstallatie werd voorzien, wat op zich dus al een afwijking inhoudt. Het relateren van tolinning op de Kennedytunnel aan de investeringskosten van de Oosterweelverbinding lijkt evenwel verregaand, vermits de Kennedytunnel niet als onderliggende infrastructuur beschouwd kan worden.

2. VRAGEN VAN CARL DECALUWE

Duidelijkheid over prijschap

Hij wil ook graag duidelijkheid van zowel de regering, het Rekenhof als BAM over het probleem van de prijschap. In de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 en 2 maart 2007 was er voor het eerst sprake van een prijschap. De beslissing over de prijschap staat niet formeel in de notulen van de Vlaamse Regering. De spreker zou graag weten waar het bedrag, de 1,85 miljard euro, precies staat. Volgens sommigen zou het deel uitmaken van de goedgekeurde kaderovereenkomst van het Vlaams Gewest met BAM. Dat klopt niet, tenzij het bedrag in een bijlage staat. Waar staat de beslissing over de prijschap, in een beslissing van

de Vlaamse Regering of in een overeenkomst tussen Vlaams Gewest en BAM?

De prijschap is opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering die aan de basis lag voor de beslissing van 2 maart 2007.

Duidelijkheid over kwaliteitsevaluatie

Op bladzijde 5 van het rapport merkt het Rekenhof op dat de beperkte aanpassingen van de pechstroken niet meer via terechtwijzende berichten doorgevoerd worden. Kan BAM daar duidelijkheid over scheppen? Kan BAM duidelijkheid creëren over de kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek van de Oosterweelverbinding?

Het eerste gedeelte van de vraag handelt over de gebruikte terminologie in de onderhandelingsprocedure. De term ‘terechtwijsend bericht’ is van toepassing voor alle wijzigingen aan de Vraagspecificatie voor BAFO. Het Terechtwijsend Bericht 07 was de laatste wijziging en legt hierdoor formeel de Vraagspecificatie vast. Hiertegenover stelt Noriant dan haar BAFO, eveneens een contractueel gedefinieerd document. De onderhandelingsleidraad laat toe om na BAFO nog optimalisaties of aanpassingen aan te brengen, echter dient hiervoor de term ‘terechtwijsend bericht’ te worden vermeden. De aanpassingen worden als technische bijlage opgenomen in het contract, alsmede de implicaties van deze aanpassingen op de BAFO.

Wat betreft de kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek, is het zo dat een adequate beoordeling van het bestek maar kan op het ogenblik dat men ontwerpen ziet die op basis van dat bestek zijn opgemaakt.

BAM heeft er destijds toe besloten om een gedegen referentie-ontwerp te maken. Dit was aangewezen in een dergelijke complexe omgeving. Hieruit zijn honderden relevante eisen voortgevloeid, die in het bestek zijn opgenomen. Dat er na indiening van de offertes nog een aantal verbeteringen mogelijk zijn, is de evidentie zelf. Had BAM dit referentie-ontwerp niet gemaakt, dan zou BAM nu niet alleen moeten werken aan het beperkt aantal resterende problemen, maar ook aan alle andere problemen die in de opmaak van het referentie-ontwerp aan bod zijn gekomen. Men kan dus stellen dat het initiële bestek goed was en het een geslaagde inspanning was om latere problemen te vermijden.

BAM heeft zich voorgenomen om een evaluatie te maken van de voorbereiding en het verloop van het aanbestedingsproces teneinde leereffecten te genereren voor soortgelijke projecten. De opzet van deze evaluatie is in voorbereiding.

Duidelijkheid over kwaliteitskamer

De bevindingen van het Rekenhof over de kwaliteitskamer ontgoochelen de heer Decaluwe. BAM heeft het parlement wijsgemaakt dat behalve de vijf pagina's er een langere motivatie is. Dat zou blijken uit de notulen van de raad van bestuur en onderliggende documenten. Dat blijkt dus niet te kloppen. Er zijn evenmin notulen van werkbezoeken aan de maquettes. De blanco passage waar ook de heer Daems naar verwees, verontrust de spreker. Hij pleit voor helderheid.

BAM heeft alle onderliggende documenten overgemaakt aan het Rekenhof in het kader van de audit over de Besluitvorming Oosterweelverbinding. Deze stukken zijn daar ter inzage.

Duidelijkheid over de indexering

Aan welke index of aanpassingsformule zal de financiering onderhevig zijn? Hebben de Vlaamse Regering en BAM daarover afspraken gemaakt en wat zijn die afspraken? De crisis in de Amerikaanse hypotheekmarkt heeft de internationale kredietmarkten zwaar verstoord. Bij een financiering onder de vorm van bankleningen heeft de crisis mogelijk ook een impact op het verloop van het syndicatieproces. Kan een gewestwaarborg een gedeeltelijke oplossing voor meer stabiliteit zijn? Ieder percentpuntje dat gewonnen wordt op de aanpassingsformule, vormt immers een aanzienlijke besparing.

De vraag is tweeledig: enerzijds de prijsherzieningsformule van toepassing indien contractsluiting later dan 8 maanden na de indieningsdatum van de BAFO plaatsvindt, en anderzijds de kredietcrisis.

Noriant heeft als onderdeel van zijn BAFO een voorstel voor een prijsherziening ingediend. Dit voorstel is nu het voorwerp van verdere onderhandelingen tussen BAM en Noriant. Er werden hieromtrent geen afspraken tussen de Vlaamse Regering en BAM gemaakt.

Wat betreft de kredietcrisis acht BAM het vooralsnog niet opportuun om, naast de reeds gekende garantiestellingen van het Vlaams Gewest op de zogenaamde tranches B en C van de financiering, in het kader van de kredietcrisis bijkomende waarborgen van het Vlaams Gewest te vragen.

3. VRAGEN VAN JAN PENRIS

Quid brandveiligheidstudie?

Veiligheid is voor de heer Penris een zeer belangrijk onderdeel van het hele verhaal. Hij heeft daar al bij vorige voortgangsrapportages op gewezen, al was het maar omdat de niet weerhouden concurrenten aan zijn fractie vergelijkende veiligheidsstudies met betrekking tot de brandveiligheid hebben overgemaakt. Men zegt nu dat een brandveiligheidsstudie met betrekking tot de huidige weerhouden variant is uitgevoerd. Het lid vraagt of hij die veiligheidsstudie kan inzien, of hij die eventueel kan bekomen en het recht heeft haar te laten besnuffelen door mensen die ter zake meer deskundig zijn. Verder informeert hij of niet alleen het brandveiligheidsaspect is onderzocht maar of eventueel ook rekening wordt gehouden met instortingscalamiteiten. De vraag is immers hoe men met een instortingsdrama denkt te kunnen omgaan in een constructie als deze. Wat dat betreft zijn er al een aantal dingen gebeurd in de VS die ons misschien tot lering zouden kunnen strekken, merkt hij op.

Zowel voor de tunnel als voor de tuibrug zijn, naast de ontwerpbelastingen volgens de Eurocodes, ook nog uitzonderlijke belastingen opgelegd. Voor de tunnel zijn dat o.a. brand, ontploffing, impact van een vallend anker, impact van een zinkend schip. Voor de brug zijn dat eveneens brand, impact van een vliegtuig; tevens is bepaald dat het ontwerp van de tuibrug zodanig moet zijn dat bij het instorten van één deel van de brug de rest niet mag meegesleurd worden (progressive collapse).

Tijdens de gebruiksfase worden, net zoals alle andere kunstwerken in Vlaanderen, alle kunstwerken van de Oosterweelverbinding om de 3 jaar geïnspecteerd. De “Richtlijnen voor het beheer van de kunstwerken” (dienstorder LI93/50 van 1 juli 1993) worden integraal gevolgd.

Duidelijkheid trams

Het Rekenhof heeft een zeer terechte en pertinente opmerking geformuleerd bij het verhaal van de trams, waar de bevoegde minister maar moet op antwoorden. Wat is de meerwaarde van de gekozen DBfM-formule? Ook het blad Trends maakte vorige week een aantal opmerkingen met betrekking tot dit dossier. De heer Blockmans doet uitschijnen dat dit project bijzonder snel is gegund. Zo snel dat sommige gerespecteerde kandidaat-aannemers verstek hebben laten gaan. Zij deelden mee dat zij, binnen de te korte tijdspanne die hun was toegekend om voorstellen te doen, dit in eer en geweten niet konden. Het lid vraagt hoe de minister met die aantijgingen van Trends, die wellicht niet zomaar uit de lucht komen gevallen, om? Wat is haar antwoord?

Vraag werd door de minister beantwoord tijdens de vervolgssessie op 8 april '08.

4. VRAGEN VAN JAN PEUMANS**Duidelijkheid over externe adviseurs**

Op pagina 9 gaat het over het BAFO-onderzoek. Wie zijn de externe adviseurs met wie BAM de nodige afspraken heeft gemaakt? Is het deontologisch correct dat dit dezelfde zijn die eerder een aantal voorontwerpen maakten?

De externe adviseurs waar hier naar verwezen wordt zijn resp. TVSAM voor het technisch gedeelte en Deloitte en Stibbe voor het administratief-financieel gedeelte. Zij hebben in opdracht van BAM het bestek opgesteld en beschikken dus over de expertise en kennis om de BAFO te beoordelen.

TVSAM heeft in het kader van de Oosterweelverbinding geen voorontwerpen gemaakt. De spreker verwijst hier vermoedelijk naar het referentieontwerp wat als functie had:

- identificatie en specificatie van conditionerende randvoorwaarden en omgevingsfactoren
- de basis vormen voor het opzetten van het programma van eisen (PvE) binnen de opmaak van het DBFM-bestek
- instrument ter voorbereiding van en/of als voorwerp voor het doorlopen van procedures en vergunningen (GRUP, Project-MER, onteigeningen, verplaatsing nutsleidingen,...)
- als instrument ter toetsing van haalbaarheid en vergunbaarheid.

Er kan dan ook geen sprake zijn van een deontologisch probleem.

Duidelijkheid over beschikbaarheidsvergoeding

Op pagina 10 staat dat de raad van bestuur in december 2007 de voorkeurbieder heeft aangewezen. Het lid citeert: “(...) de offerte van de tijdelijke handelsvennootschap Noriant bij contractsluiting geheel in overeenstemming met de vraagspecificatie en de leidraad dient te zijn gebracht, derwijze dat de openstaande afwijkingen geheel en zonder prijsverhogingen zijn weggewerkt.” Welke zijn die openstaande afwijkingen? En hoe zit het met de beschikbaarheidsvergoeding? Over welke sommen spreekt men eigenlijk? Boze tongen beweren dat Noriant allerlei dingen zal moeten wringen om onder de vastgestelde cap van 1,8 miljard euro te blijven. Waar zit de beschikbaarheidsvergoeding in relatie tot de kostprijs van het project?

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat uit meerdere componenten: (1) de onderhoudscomponent, inclusief een provisie voor lane rental, (2) 20 procent van de

Realisatiekost die gespreid in de tijd gedurende de 35 jaar durende onderhoudsperiode wordt betaald, en (3) de daaraan verbonden financieringskosten in hoofde van de opdrachtnemer.

Duidelijkheid over kwaliteitsevaluatie

Het lid vestigt de aandacht op de zinsnede “de onderhandelingen over de prijs teneinde hem marktconform te krijgen en/of binnen het beschikbare budget.” Wat betekent dat in gewone mensentaal? Dat de prijs die Noriant heeft ingediend, veel hoger is? Hoe beoordeelt men de marktconformiteit? Wat betekent “verdere optimalisatie van de algemene contractvoorwaarden en de vraagspecificatie. De optimalisaties kunnen de prijs via onderhandelingen tot een beter aanvaardbaar niveau brengen. De bieder deed bij zijn offerte ter zake al suggesties.”? Het lid verwacht de nodige uitleg. In dit verband is de opmerking relevant die het Rekenhof maakt op pagina 6 van zijn commentaar over “het nut van een kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek van de Oosterweelverbinding”. Hoe zit dat nu in feite, vraagt de heer Peumans.

(zie ook de vraag van Carl Decaluwe)

[Zie antwoord op vraag van Decaluwe ivm de kwaliteit van de studiebureaus.](#)

Duidelijkheid over de rol van de studiebureaus

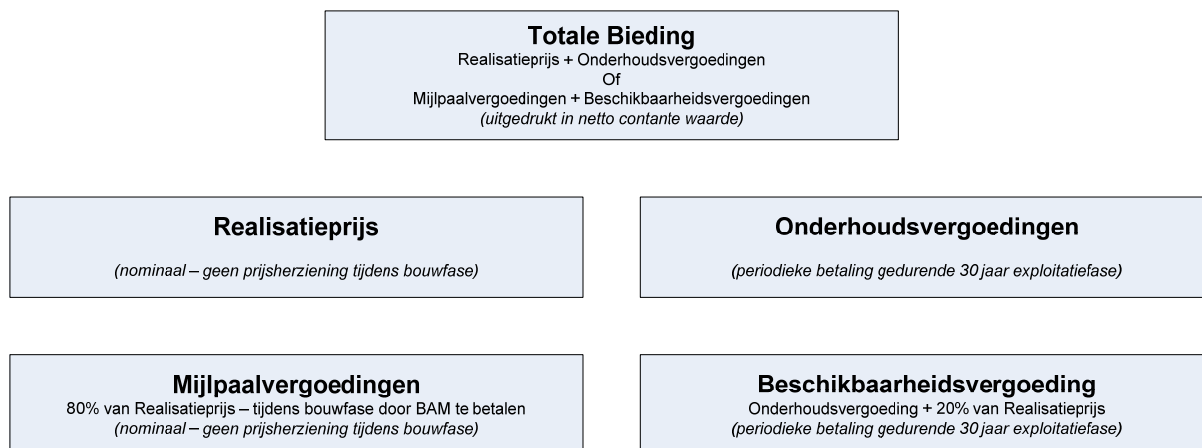
Het lid concludeert voorts dat de planning steeds meer met grote achterstand verloopt. Hoe valt dat te verklaren? Wat is de rol en de functie van de studiebureaus zelf in deze? Werden targets vooropgesteld, die, als ze niet worden gehaald, strafpunten opleveren? Hoe komt het dat een aantal projecten naar de Griekse kalenden verwezen wordt? Het lid beseft dat de Oosterweelverbinding het koninginnenstuk is, maar hij heeft de indruk dat een aantal andere projecten naar het achterplan wordt geduwd.

Het ontwerp moet voortdurende bijgeschaafd worden op basis van elementen die men blijkbaar eerder niet kende, maar de studiebureaus hadden die toch moeten kennen op basis van hun geroemde internationale ervaring? Een bureau als Arcadis Geda heeft toch 10.000 werknemers en is wereldwijd actief. Bovendien zit de raad van bestuur vol topambtenaren, van wie vier ingenieurs. Welke rol speelt die raad van bestuur? Moet hij zich beperken tot goedkeuren en verder geen opmerkingen maken? Hij rekent erop een verklaring te vinden in de verslagen van de vergaderingen, al worden daarin de sprekers niet met naam genoemd.

[Zie antwoord op vraag van Decaluwe ivm de kwaliteit van de studiebureaus.](#)

Duidelijkheid over de kosten oosterweelverbinding

De kosten van de Oosterweelverbinding hebben vier onderdelen: ontwerp, bouw, financiering en onderhoud. Bij het ene is een cap, bij het andere niet. Hoe verhouden zij zich tot elkaar? Hetzelfde geldt voor de tramprojecten.



De totale biedprijs is de netto contante waarde van alle betalingen die BAM zal doen aan DBfM Co, en valt uiteen in de Realisatieprijs (totale kostprijs van de bouwfase) en periodieke Onderhoudsvergoedingen. 80% van de Realisatieprijs wordt door BAM betaald in de vorm van Mijlpaalvergoedingen. De resterende 20% van de Realisatieprijs wordt door DBfM Co gefinancierd en wordt dan door BAM periodiek terugbetaald via de Beschikbaarheidsvergoedingen, die dus naast de Onderhoudsvergoedingen ook nog een uitgesteld deel van de Realisatieprijs omvatten.

De realisatieprijs zelf omvat naast zuivere bouwkosten ook kosten voor oa projectbeheersing, ontwerpkosten en financieringskosten tijdens de bouwfase (“interest during construction”, waaronder ook de kosten voor de contragarantie).

Tramprojecten: De offerten moeten volgens de biedingsleidraad opgesplitst worden in beschikbaarheidsvergoedingen enerzijds voor tramlijn Deurne - Wijnegem (inclusief tramstelplaats) en anderzijds voor tramlijn Mortsel - Boechout. Deze beide vergoedingen dienen op hun beurt nog eens opgesplitst in het deel tram en het deel niet-tram. Bij de drie ontvangen ‘eerste offerten’ werden in de verhouding tussen deze componenten verschillen opgemerkt. Gezien de lopende onderhandelingsprocedure kan hierover nu geen informatie worden medegedeeld uit respect voor het gelijkheidsbeginsel tussen de inschrijvers.

Duidelijkheid over de communicatie

De Vlaamse Infolijn en de opvolging 1700 – het beantwoorden van externe vragen – is nu eindelijk via deelcontract 22 in september 2007 overgeheveld naar de werfcommunicatoren. Dat had al veel eerder gekund, meent het lid. Wanneer hevelt men eindelijk alle andere taken over, vraagt het lid en herinnert daarbij aan de belofte op pagina 61 van de achtste voortgangsrapportage om daar uitgebreid op in te gaan. Waarom worden met andere woorden in het kader van deelcontract 22 bepaalde taken overgeheveld en andere niet?

Specifiek mbt marketing en communicatie heeft BAM maatregelen getroffen om een goed evenwicht te vinden tussen uitbesteden en zelf doen en een betere efficiëntie te bewerkstelligen. BAM heeft in 2007 en 2008 haar marketing- en communicatiedienst uitgebreid. Het communicatieteam zal in totaliteit zeven personen omvatten (hoofd marketing en communicatie, de woordvoerder, assistent en vier werfcommunicatoren), en instaan voor de organisatie en coördinatie van zowel de algemene als de projectgebonden communicatie van het Masterplan en BAM.

Dit zal uiteraard zijn weerslag hebben op het volume externe dienstverlening. In de tweede helft van 2007 werd het volume externe dienstverlening afgestemd op het versterkte interne team en werden de besprekingen met de externe dienstverlener Groep C gestart over een nieuwe aanpak, die nu worden toegepast. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen projectcommunicatie en corporate communicatie (draagvlakverhogend en/of positionerend). De samenwerking met Groep C zal zich concentreren op projectcommunicatie. Er wordt gestreefd naar een basisdienstverlening vanuit de competentie “projectcommunicatie” en een geïntegreerde werking met het communicatieteam van BAM onder aansturing van het hoofd Marketing en Communicatie. Conform de bepalingen van het raamcontract met TV SAM kan in functie van de noden en de draagkracht van het communicatieteam deze basisondersteuning aangevuld worden met specifieke opdrachten.

Deze maatregelen passen in de vernieuwde organisatiestructuur van BAM, waarbij de projecten vanuit een integrale benadering op projectniveau gecoördineerd worden. Dit beoogt een betere afstemming en coördinatie van de werkzaamheden zo dicht mogelijk bij de realiteit, wat voor de uitvoering van infrastructuurprojecten cruciaal is. De interne versterking van BAM met werfcommunicatoren op de projecten en de versterking van de horizontale coördinatie passen in dit kader. De dienstverlening van Groep C kan hierdoor beter worden afgebakend en in lijn worden gebracht met diens specifieke expertise betreffende projectcommunicatie. Groep C kan bovendien flexibel inspelen op tijdelijke behoeften wanneer projecten gedurende korte tot zeer korte periodes extra mensen vergen of veel werk toevallig samen valt, wat niet kan met vast personeel.

5. VRAGEN VAN DIRK DEKORT

Quid veiligheidsaspect

Wat het veiligheidsaspect van het definitieve ontwerp betreft, zou de kwaliteitskamer volgens de geruchten niet zo tevreden zijn met de voor de vangrails voorgestelde materialen op het dubbeldekviaduct. Men heeft immers alleen metalen veiligheidsstootbanden toegelaten, terwijl in de ontwerpbepalingen van Architectuur en Stedenbouw eerder werd geopteerd voor zoveel mogelijk ononderbroken veiligheidsstootbanden waarbij verschillend materiaalgebruik werd toegelaten. Er is dus een serieuze afwijking op dat vlak. Is er in de brandstudie aandacht gegaan naar het plaatsen van hydranten? Dat is blijkbaar overal een probleem op de autosnelwegen, merkt het lid op.

(zie ook vraag Jan Penris)

Voor de veiligheidsstootbanden legt het bestek geen materiaalkeuze op; zowel staal als beton zijn mogelijk. Het bestek legt enkel de technische eisen op waaraan de stootbanden moeten voldoen. Tevens heeft de kwaliteitskamer aangegeven dat moet gestreefd worden naar een homogeen wegbeeld.

In zijn definitief aanbiedingsontwerp stelt Noriant betonnen vangrails voor op het dubbeldeksviaduct.

Zowel voor de tunnel als voor de tuibrug is, in samenspraak met de brandweer, voorzien in de plaatsing van de nodige hydranten.

Duidelijkheid aansluiting op- en afritten

Hoever staat het met het ontwerp van de aansluiting en de op- en afritten? Het lid heeft de indruk dat de ontwerpen voor de aansluitingen tussen de linker- en de rechteroever, en voor de op- en de afritten knoop Zuid-Kennedytunnel nog altijd niet definitief zijn gerealiseerd om verkeerstechnische redenen. Het gevaar bestaat dat Noriant de oplossingen voor een aantal knelpunten niet verder zal (kunnen) uitwerken vanwege de grote financiële consequenties. Wanneer worden de ontwerpen voor de aansluitingen eindelijk gefinaliseerd? Wordt voor een aantal van die ontwerpen de financiële strategie gevolgd om ze later uit te voeren, met de implicatie dat ze dan ook duurder zullen uitvallen?

Er is geen enkele onduidelijkheid meer over de manier van aansluiten van de nieuwe wegenis aan de bestaande autosnelwegen noch van de aansluitingen van de nieuwe autosnelwegen aan de lokale wegen. Het ontwerp van Linkeroever zuid staat ook volledig vast. Op basis daarvan wordt nu een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning opgemaakt.

Alleen voor linkeroever zuid zijn de laatste gesprekken bezig om in het kader van een aanvaardbare hinder op hoofdwegen en lokale wegen de juiste fasering te kiezen. Uiteraard is er steeds een overweging te maken tussen de kostprijs van een maatregel en de verwachte effecten.

Uiteraard komt er maar een definitieve beslissing over alle onderwerpen bij het sluiten van het DBfM-contract.

Duidelijkheid verhoging bruggen Albertkanaal

Volgens de huidige budgettaire context zit de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal slechts gedeeltelijk vervat in het BAM-budget. Voor het overige moet zij gebeuren in het kader van de reguliere begroting, wat betekent dat zij met de huidige middelen pas allemaal klaar zullen zijn tegen 2030. Nochtans moeten zij voor het Deurganckdok al tegen 2016 verhoogd zijn. Worden er bijkomende financiële middelen in het vooruitzicht gesteld? Zo ja, wie zal die extra middelen geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening nemen?

Dit is een vraag voor de terzake bevoegde minister(s) en de NV De Scheepvaart.

6. ANTWOORDEN VAN BAM**Er zijn onduidelijkheden over volgende verstrekte antwoorden**

De heer *Jan Van Rensbergen* vindt het feit dat BAM al 28 van de 37 aanbevelingen van het Rekenhof heeft uitgevoerd of in uitvoering heeft, een mooi rapport. Twee andere zijn niet meer van toepassing. Drie zijn onduidelijk volgens het Rekenhof, waar het gaat over onderhandelingsmaterie als prijscomponenten. BAM belooft duidelijkheid te verschaffen. Vier zijn nog niet in orde. BAM zal er in de mate van het mogelijke gevolg aan geven.

Verslaggever vraagt naar die duidelijkheid ?

BAM kan op dit ogenblik nog geen informatie geven over prijscomponenten zolang de onderhandelingen nog lopende zijn. Op het ogenblik dat het contract wordt afgesloten zal hierover duidelijkheid worden gegeven.

2- De heer *Jan Peumans* informeert naar internationale referenties om dit project te kunnen beoordelen. Waarmee kunnen de studiebureaus hun ervaring in het buitenland demonstreren?

TVSAM werd destijds als opdrachthouder geselecteerd mede op basis van haar internationale expertise die werd gemotiveerd (o.a. aan de hand van referenties) in haar offerte. Aan TVSAM werd gevraagd om deze referenties te actualiseren met recente projecten in binnen- en buitenland. Deze informatie zal aan de commissieleden worden overgemaakt.

3- De heer *Carl Decaluwe* vraagt of het niet mogelijk is om een benchmarking te doen met andere grote projecten.

BAM doet waar nodig en relevant aan benchmarking. Met Denemarken (verbinding met Zweden) en vooral met Nederland (o.a. Kenniscentrum PPS NL en Rijkswaterstaat) zijn er al workshops en wederzijdse bezoeken geweest). Nederlandse projecten als de HSL en de 2° Coentunnel zijn daarbij besproken. Het valt daarbij op dat in die projecten analoge problemen en daarmee gepaard gaande vertragingen aan bod komen, ook al zijn de te volgen procedures van land tot land verschillend.

In de teams van SAM zitten trouwens personen die actief zijn geweest of nog zijn in dergelijke buitenlandse projecten en er wordt ook van de mogelijkheid gebruik gemaakt om beroep te doen op collega's van SAM in het buitenland.

4.- De externe adviseurs op pagina 9 zijn TV SAM voor het technische gedeelte en Deloitte en Stibbe voor het administratieve en juridische deel. Dat staat trouwens verder op de pagina vermeld. De heer Van Rensbergen zal een lijst van de openstaande afwijkingen aan deze commissie bezorgen. Zo zal ook duidelijker worden op welke wijze de evaluatie gebeurd is en hoe met de inschaling van de afwijkingen rekening gehouden is. De evaluatie is gelijkaardig aan die bij first offer. Het aantal openstaande afwijkingen is beduidend lager.

Is deze lijst bezorgd ?

Deze lijst is bezorgd aan het Rekenhof (per brief dd. 14 april t.a.v. Dhr Vanstapel).

5.- beloofde documenten

De heer *Jan Van Rensbergen* heeft een lijstje van documenten die BAM gaat overhandigen. Hij herinnert eraan dat men daarvoor tijd had gekregen tot 11 april. Hij noemt het overzicht van de erelonen voor de studiebureaus, de legende bij de investeringstabel, de notificatie aan de Europese Commissie met betrekking tot de toepassing van de EU-tolrichtlijn, een overzicht van de openstaande afwijkingen bij BAFO, en de calamiteitenstudie. De spreker bevestigt dat de genoemde documenten onderweg zijn. Ze zullen ook naar het Rekenhof gestuurd worden binnen de gestelde termijn.

De commissie heeft tot op heden, niet de notificatie, noch een overzicht van de openstaande afwijkingen noch de calamiteitenstudie ontvangen.

Deze documenten zijn zoals afgesproken bezorgd aan het Rekenhof.(per brief dd. 14 april t.a.v. Dhr Vanstapel).

BIJLAGE 6:

Duidelijkheid over de verhoging van de bruggen van het Albertkanaal -
antwoord Vlaamse Regering juni 2008

Duidelijkheid verhoging bruggen Albertkanaal

Volgens de huidige budgettaire context zit de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal slechts gedeeltelijk vervat in het BAM-budget. Voor het overige moet zij gebeuren in het kader van de reguliere begroting, wat betekent dat zij met de huidige middelen pas allemaal klaar zullen zijn tegen 2030. Nochtans moeten zij voor het Deurganckdok al tegen 2016 verhoogd zijn. Worden er bijkomende financiële middelen in het vooruitzicht gesteld? Zo ja, wie zal die extra middelen geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening nemen?

Antwoord

Het Masterplan Antwerpen voorziet in de herbouw en financiering van zeven bruggen tussen Wijnegem en Antwerpen.

Op het Albertkanaal tussen Wijnegem en Kanne zijn nog 42 bruggen waarvan de doorvaarhoogte lager is dan 9,10 m. Vijftien van deze bruggen kunnen worden ‘opgekrikt’ voor de andere is herbouw de enige technische oplossing.

Het is inderdaad zo dat bij behoud van de thans beschikbare reguliere investeringsmiddelen de aanpassing en herbouw van de 42 bruggen niet haalbaar is binnen een periode van ca. 10 jaar. nv De Scheepvaart onderzoekt momenteel de technische en financiële haalbaarheid van het globale project. Eens deze studie is afgerond, verwacht ik een voorstel hieromtrent van de nv De Scheepvaart.

BIJLAGE 7:

Aanvullende antwoorden van BAM - juli 2008

Bijkomende informatie m.b.t. de negende voortgangsrapportage (cfr. mail dd. 07/07/08)

1. Duidelijkheid over kwaliteitskamer

De bevindingen van het Rekenhof over de kwaliteitskamer ontgoochelen de heer Decaluwe. BAM heeft het parlement wijsgemaakt dat behalve de vijf pagina's er een langere motivatie is. Dat zou blijken uit de notulen van de raad van bestuur en onderliggende documenten. Dat blijkt dus niet te kloppen. Er zijn evenmin notulen van werkbezoeken aan de maquettes. De blanco passage waar ook de heer Daems naar verwees, verontrust de spreker. Hij pleit voor helderheid.

Antwoord: BAM heeft alle onderliggende documenten overgemaakt aan het Rekenhof in het kader van de audit over de Besluitvorming Oosterweelverbinding. Deze stukken zijn daar ter inzage.

De verslaggevers stellen dat dit geen antwoord is op de vraag van de heer Decaluwe.

[BAM verwijst hier naar het finale rapport van het Rekenhof m.b.t. de besluitvorming Oosterweel dd. oktober 2007 en meer bepaald naar de hoofdstukken m.b.t. de Kwaliteitskamer en haar besluitvormingsproces \(p. 31-37 en p. 43-49\).](#)

2. Duidelijkheid over externe adviseurs

Op pagina 9 gaat het over het BAFO-onderzoek. Wie zijn de externe adviseurs met wie BAM de nodige afspraken heeft gemaakt? Is het deontologisch correct dat dit dezelfde zijn die eerder een aantal voorontwerpen maakten?

Antwoord: De externe adviseurs waar hier naar verwezen wordt zijn resp. TVSAM voor het technisch gedeelte en Deloitte en Stibbe voor het administratief-financieel gedeelte. Zij hebben in opdracht van BAM het bestek opgesteld en beschikken dus over de expertise en kennis om de BAFO te beoordelen. TVSAM heeft in het kader van de Oosterweelverbinding geen voorontwerpen gemaakt. De spreker verwijst hier vermoedelijk naar het referentieontwerp wat als functie had:

De verslaggevers wensen te vernemen wie dat referentieontwerp gemaakt heeft.

[Dit was een opdracht voor TV SAM in het kader van de opmaak van het bestek voor de Oosterweelverbinding.](#)

3. Duidelijkheid over beschikbaarheidsvergoeding

Het antwoord van BAM luidde: De beschikbaarheidsvergoeding bestaat uit meerdere componenten: (1) de onderhoudscomponent, inclusief een provisie voor lane rental, (2)

20 procent van de Realisatiekost die gespreid in de tijd gedurende de 35 jaar durende onderhoudsperiode wordt betaald, en (3) de daaraan verbonden financieringskosten in hoofde van de opdrachtnemer.

De verslaggevers vinden dit geen inhoudelijk antwoord: dit is louter een definitie van het begrip

Bij het nazicht van de BAFO-offerte van Noriant zijn een beperkt aantal “openstaande afwijkingen” vastgesteld. Die lijst is opgenomen in de documenten die aan het Rekenhof werden overhandigd. Die afwijkingen zijn volgens BAM niet van die aard dat ze een aanstelling tot voorkeursbieder kunnen tegenhouden. Ervaring leert dat bij een bespreking tussen bieder en bouwheer over deze afwijkingen een aantal vaststellingen wegvallen wegen misverstanden en verkeerde interpretaties. Een deel echter blijft stand houden en dient uiteraard rechtgezet door de bieder bij de uiteindelijke contractsluiting. Het is ook logisch dat die rechtzetting gebeurt zonder prijsaanpassing.

BAM waakt erover dat het drukken van de realisatieprijs niet leidt tot het verschuiven van kosten naar de onderhoudsfase en dus een verhoging van de beschikbaarheidsvergoeding. BAM verwijst naar de lopende onderhandelingen met Noriant en wenst in het licht daarvan het bedrag van de in de BAFO opgegeven beschikbaarheidsvergoeding voorlopig niet publiek te maken.

4. Duidelijkheid over kwaliteitsevaluatie

Bam verwijst naar antwoorden op vraag van de heer Decaluwe m.b.t. kwaliteit studie bureaus

De verslaggevers vinden dit een ondermaats antwoord

Het eerste gedeelte van de vraag handelt over de gebruikte terminologie in de onderhandelingsprocedure. De term ‘terechtwijzend bericht’ is van toepassing voor alle wijzigingen aan de Vraagspecificatie tot het moment van BAFO. Het Terechtwijzend Bericht 07 was de laatste wijziging voor BAFO en daardoor legde men formeel de Vraagspecificatie vast. Hiertegenover stelt Noriant dan haar BAFO, eveneens een contractueel gedefinieerd document. De onderhandelingsleidraad laat toe om na BAFO nog optimalisaties of aanpassingen aan te brengen. Het is echter aangewezen hiervoor de term ‘terechtwijzend bericht’ niet meer te gebruiken. Het enige contractueel document dat nadien nog gemaakt wordt is het eigenlijke contract en dit bij de definitieve contractsluiting. De aanpassingen na BAFO kunnen bijvoorbeeld als technische bijlagen opgenomen worden in dat definitieve contract.

Tweede gedeelte van de vraag

Wat betreft de kwaliteitsevaluatie van het initiële bestek, is het zo dat een eerste moment van adequate beoordeling van het bestek maar kan op het ogenblik dat men ontwerpen ziet die op basis van dat bestek zijn opgemaakt.

Ook tijdens de uitvoering (en de exploitatieperiode !) kunnen echter nog problemen aan bod komen die te wijten zijn aan de inhoud van het bestek.

Dat eerste moment is er intussen geweest. We kunnen dus reeds een eerste beoordeling maken.

BAM heeft er destijds toe besloten om een gedegen en zeer gedetailleerd referentie-ontwerp te maken. Men had immers ook kunnen kiezen voor een veel eenvoudiger Vraagspecificatie, maar dan moest men alle problemen nadien oplossen.

De gekozen werkwijze was aangewezen in een dergelijke complexe omgeving. Hieruit zijn honderden relevante eisen voortgevloeid, die in het bestek zijn opgenomen.

De acties die tot nu toe zijn ondernomen om het bestek aan te passen na First Offer, zijn vooral terug te brengen tot :

- o Wijzigende wetgeving (bijvoorbeeld EU-tunnelrichtlijn)
- o Alternatieve (meestal goedkopere) uitvoering mits behoud van kwaliteit
- o Onderhandelingen : het is de essentie zelf van een onderhandeling dat er zaken ter discussie komen waar men prijs en kwaliteit ten opzichte van elkaar afweegt en van inventiviteit van de inschrijvende aannemers gebruik maakt om het project beter te maken. Het is aan BAM om te oordelen of zij ingaat op die voorstellen.
- o Onduidelijke of niet realiseerbare eisen : de bestekseisen kunnen soms onvoldoende specifiek of bij uitwerking zelfs tegenstrijdig blijken. Tevens kan blijken dat sommige elementen te vooruitstrevend waren en niet – of nog niet – technisch realiseerbaar zijn of geen optimale verhouding prijs/kwaliteit bezitten. Deze aspecten manifesteren zich pas bij het ontwikkelen van de offerte en het uitwerken van het ontwerp. BAM moet hierop de bestekseisen verbeteren en telkens de beste oplossing kiezen.
- o Nieuwe eisen van stakeholders : de invloed van de werken op het werkgebied van de stakeholders is in de meeste gevallen maar duidelijk zichtbaar als er concrete voorstellen zijn van de bidders.

Het is dus zeker niet zo dat alle tot op heden uitgevoerde wijzigingen “fouten” zouden zijn van BAM of van de adviseurs van BAM. BAM kan nu reeds stellen dat het werk in het kader van de opmaak van de besteksdocumenten, inbegrepen het referentie-ontwerp, van de externe adviseurs kwaliteitsvol was en essentieel vanwege de hoge complexiteit van het project.

Het is wel zo dat tijdens een dergelijke lange en vooral voor Vlaanderen zeer innovatieve procedure in een dergelijk complex werk inzichten veranderd zijn, ervaring is opgedaan en regelgeving is geëvolueerd. Het is steeds beter mee te evolueren voor contractsluiting dan achteraf onvolkomenheden te moeten wegwerken.

5. Duidelijkheid over de communicatie

Bam heeft geantwoord :

Specifiek mbt marketing en communicatie heeft BAM maatregelen getroffen om een goed evenwicht te vinden tussen uitbesteden en zelf doen en een betere efficiëntie te bewerkstelligen. BAM heeft in 2007 en 2008 haar marketing- en communicatiedienst uitgebreid. Het communicatieteam zal in totaliteit zeven personen omvatten (hoofd marketing en communicatie, de woordvoerder, assistent en vier werfcommunicatoren), en instaan voor de organisatie en coördinatie van zowel de algemene als de projectgebonden communicatie van het Masterplan en BAM.

De verslaggevers vragen wat dit 'goed evenwicht' inhoudt en welke nota's ten grondslag liggen

Gezien de toenemende diversiteit aan communicatietaken, de nood aan een overkoepelende aansturing en coördinatie van de interne en externe dienstverlening van de communicatie- en minder hindertaken, de horizontale afstemming van communicatietaken voor de verschillende projecten van het Masterplan en de nood aan kapitalisatie van kennis op vlak van communicatie, werd de Dienst Marketing en Communicatie in 2007 gereorganiseerd en de interne werking versterkt.

De personeelsstaf bij BAM voor communicatie bestaat uit een Hoofd Marketing en Communicatie, de verantwoordelijke Pers en PR, een communicatie assistent en vier werfcommunicatoren. De werfcommunicatoren zijn hoofdzakelijk maar niet exclusief inzetbaar op 1 project, maar door onderlinge uitwisseling van informatie en poolwerking kunnen zij als back-up functioneren of extra inzet leveren bij een ander project daar waar nodig.

De start van de uitvoeringsfase van de Masterplan projecten leidt tot een toename aan ondersteunende uitvoerende taken (zoals presentaties, opmaak documenten, coördinatie van inkomende vragen via de Antwerpen site, ondersteuning bij events, direct marketing acties...). Deze taken werden vroeger uitbesteed, maar worden nu grotendeels overgenomen door de personeelsstaf van BAM.

Wat betreft de externe dienstverlening door Groep C, deze samenwerking concentreert zich hoofdzakelijk op de projectcommunicatie en volgt de levensfase van het project (voorbereiding, ontwerp, uitvoering). BAM wenst het evenwicht 'intern/extern' en de efficiëntie in de organisatie te verbeteren, wat invloed heeft op het volume externe dienstverlening. Er wordt gestreefd naar een stabiele basisdienstverlening van twee experts inzake "projectcommunicatie" met operationele ondersteuning.

Naast de basisondersteuning zal BAM bij piekbelasting bijkomende inzet kunnen opvragen. Bijvoorbeeld voor de operationele dienstverlening tijdens de infotentoonstelling in het FelixArchief.

Gezien de nood aan versterking van het draagvlak en de toename aan minder-hinder communicatie met de start van de werken, moeten er nieuwe en extra communicatiedragers aangewend worden. Het betreft: reclame, grafisch werk en events. Gezien de omvang en nood aan professionaliteit in deze taken wordt hiervoor een aanbesteding voorbereid.

Openstaande zaken

1) De heer *Jan Peumans* informeert naar internationale referenties om dit project te kunnen beoordelen. Waarmee kunnen de studiebureaus hun ervaring in het buitenland demonstreren?

Antwoord: TVSAM werd destijds als opdrachthouder geselecteerd mede op basis van haar internationale expertise die werd gemotiveerd (o.a. aan de hand van referenties) in haar offerte. Aan TVSAM werd gevraagd om deze referenties te actualiseren met recente projecten in binnen- en buitenland. Deze informatie zal aan de commissieleden worden overgemaakt.

De verslaggevers stellen vast dat dit NIET gebeurd is

Actuele referenties van de drie studiebureaus die samen TV SAM vormen, worden als aparte bijlage aan de Commissie bezorgd (per post).

2) De heer Van Rensbergen had beloofd dat hij een lijst van de openstaande afwijkingen aan deze commissie zal bezorgen.

Hij stelt nu dat die lijst aan het Rekenhof is bezorgd.

De verslaggevers zijn hiermee niet akkoord en wensen dat die lijst aan het verslag wordt toegevoegd zoals trouwens beloofd door de CEO

BAM heeft tijdens de voortgangsrapportage al eerder toegelicht dat documenten die voorwerp uitmaken van de controles van het Rekenhof, maar in het kader van de procedures bij BAM als vertrouwelijk behandeld worden, ter inzage gesteld worden volgens de vigerende afspraken tussen het Vlaams parlement en het Rekenhof. Dit geldt ondermeer voor de lijst van openstaande afwijkingen. BAM wil met deze wijze haar doelstelling tot maximale transparantie aan de leden van het Vlaams parlement nakomen, zonder evenwel afbreuk te doen aan de vertrouwelijkheid van documenten in lopende onderhandelingsprocedures.

3) Beloofde documenten

De verslaggevers stellen vast dat het beloofde gedetailleerde overzicht van de erelonen voor de studiebureaus niet bezorgd werd aan de commissie

Overzicht erelonen adviseurs sinds de oprichting van BAM tem december 2007

Alle bedragen in duizenden EUR

Erelonen juridisch advies (Stibbe - Herbert Smith - EIB):

2004:	305
2005:	1.488
2006:	1.569
2007:	1.924
	5.286

Erelonen financieel advies (Deloitte):

2004:	1.197
2005:	951
2006:	1.048
2007:	1.876
	5.073

Erelonen communicatie advies (Groep C):

2004:	859
2005:	1.010
2006:	864
2007:	889
	3.621

Erelonen studiebureau (TV SAM - excl inbreng in natura):

Oosterweelverbinding:	52.872
Singel:	4.980
Tramlijn Sint-Bernardsesteenweg:	339
Tramlijn Mortsel-Boechout:	817
Tramlijn Ekeren:	691
Tramlijn Deurne-Wijnegem:	2.025
Stelplaats Deurne:	711
Tramlijn Wommelgem:	152
Leien (inclusief Operaplein):	874
Fietspaden:	24
Algemene studies OV:	157
Noorderlaanbrug:	1.728
Spoorbruggen:	3
Yzerlaan fietsbrug:	126
Theunisbrug:	319
Albertkanaal Algemeen:	88
Royerssluis:	75
Permanente omkadering:	5.065
Juridisch advies:	166
Communicatie:	422
	71.634

BIJLAGE 8:

Toelichting studieprestaties 2001-2008 - augustus 2008

Toelichting studieprestaties 2001 – 2008 (30-06-2008)

Deeloverzicht van studiekosten (TV SAM) voor de lopende periode
2008 (01-01-08 t.e.m. 30-06-08) – excl. BTW

CLUSTER	TOTAALBEDRAG
1. ONDERSTEUNING	1.350.056 €
2. ONDERZOEKEN	171.767 €
3. VERKEERSMODELLERING	70.263 €
4. OWW	1.692.966 €
5. TRAM	522.036 €
6. SINGEL (SRW Noord)	530.483 €
7. WATER	220.350 €
8. VEILIGHEID	0 €
9. KOV – ZW	22.079 €
GEFACTUREERD 2008	4.580.000 €

Totaaloverzicht van studiekosten (TV SAM) voor de periode
2001-2008 (30-06-08) – excl. BTW

CLUSTER	2001-31/12/07	1/1/08 – 30/6/08	TOTAAL 2001-2008
1. ONDERSTEUNING	21.902.198 €	1.350.056 €	23.252.254 €
2. ONDERZOEKEN	4.652.472 €	171.767 €	4.824.239 €
3. VERKEERSMODELLERING	4.114.013 €	70.263 €	4.184.275 €
4. OWV	51.092.610 €	1.692.966 €	52.785.577 €
5. TRAM	7.593.247 €	522.036 €	8.115.282 €
6. SINGEL (SRW Noord)	4.482.806 €	530.483 €	5.013.288 €
7. WATER	3.020.140 €	220.350 €	3.240.491 €
8. VEILIGHEID	1.966.015 €	0 €	1.966.015 €
9. KOV - ZW	874.703 €	22.079 €	896.782 €
TOTAAL GEFACTUREERD	99.698.203€	4.580.000 €	104.278.203 €

CLUSTER 1 – ONDERSTEUNING (1/1/08 – 30/6/08)

• Permanente omkadering & IT-prestaties (deelproject 1)	659.551 €
• Plan MER (deelproject 2)	0 €
• Juridisch advies (deelproject 17)	0 €
• Communicatie (deelproject 10)	436.750 €
• Financiering (deelproject 9)	0 €
• Onteigening (deelproject 28)	203.978 €
• Y4-Terugbetaalbare kosten	49.777 €

TOTAAL = 1.350.056 €

CLUSTER 1 - PERMANENTE OMKADERING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	Projectdirectie, huisvesting, projectbeheer, IT-netwerk, boekhouding, administratie	1 ^e kwartaal	322.899 €
2008	Projectdirectie, huisvesting, projectbeheer, IT-netwerk, boekhouding, administratie	2 ^e kwartaal	336.652 €
			659.551 €

CLUSTER 1 – PLAN MER

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008		1 ^e kwartaal	0 €
		2 ^e kwartaal	0 €
		0 €	

CLUSTER 1 – JURIDISCH ADVIES

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008		1 ^e kwartaal	0 €
		2 ^e kwartaal	0 €
		0 €	

CLUSTER 1 - COMMUNICATIE

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	• Deelname en projectoverleg voor actieve MP projecten en uitwerken actieplanning • Update www.antwerpen.be • Communicatie rond Noorderlaanbrug, OWV en park Linkeroever, Brabo, • Organisatie congres Masterplan Antwerpen	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	203.830 € 232.920 €
			436.750 €

CLUSTER 1 - ONTEIGENING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	• Aanpassingen retrocessie plannen OWV van BAM – Vlaams Gewest en opmaak detailplans • Afbraak gebouwen: bestek en aanbesteding • Coördinatie onteigeningsplannen met verplaatsingen nutsleidingen, actualisatie onteigeningsplannen	1 ^e kwartaal	138.560 €
		2 ^e kwartaal	65.418 €
			203.978 €

CLUSTER 1 - Y4 TERUGBETAALBARE KOSTEN

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	Doorfacturatie diverse materiële kosten, oa reproductie en aanlevering diverse plannen OWV, dossier verzekering OWV, impactmanagement, convenanten en tunnelveiligheid en aanlevering diverse plannen en nota's Noorderlaanbrug, Tramlijn Mortsel-Boechout, Brabo 1, onteigeningen, Dascottelei, Streefbeeld Groenendaallaan en Stelplaats	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	34.487 € 15.290 €
			49.777 €

CLUSTER 2 – ONDERZOEKEN (1/1/08 – 30/6/08)

- Terreinonderzoek (deelproject 18)

TOTAAL = 171.767€

CLUSTER 2 - ONDERZOEKEN

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	• Milieuhyg. onderzoek Leien F2, Fietsbrug Yzerlaan, Burchtse Weel, OWV Risico-zones • Geotechnisch onderzoek Tramlijn Borsbeek-Wommelgem/Dascottelei, SRW Noord deel B • Lobrekdok: beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject • OWV Geotechnisch onderzoek St-Annabos, Noordkasteelvijvers en Hydrogeologie • Onteigeningen: Asbestonderzoek af te breken gebouwen, milieuhygiënisch onderzoek	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	128.262 € 43.505 €
			171.767 €

- Verkeersmodellering (deelproject 5)

TOTAAL = 70.263 €

CLUSTER 3 – VERKEERSMODELLERING

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	1. Uitwerken en kalibreren update DMKA model bestaande toestand	1 ^e kwartaal	61.317 €
	2. Berekeningen : Schijnpoot aansluiting SRWN B1, Streefbeeld Groenendaallaan, Noorderlaan	2 ^e kwartaal	8.946 €
	3. Berekeningen MOTO en verstrekken van gegeven t.b.v. financiering		
			70.263 €

CLUSTER 4 – OOSTERWHEELVERBINDING (1/1/08 – 30/6/08)

• Oosterweelverbinding (deelproject 3)	1.456.991 €
• Natuur & Habitat (deelproject 3)	0 €
• Natuurcompensaties	157.568 €
• Stedenbouw voor OWV (deelproject 16)	78.407 €
• Maintenance voor DBfM (deelproject 31)	0 €

TOTAAL = 1.692.966 €

CLUSTER 4 - OOSTERWHEELVERBINDING

<i>Jaar</i>	<i>Afgewerkte deliverable</i>	<i>Fakturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	• Assistentie BAM bij aanbesteding • Prestaties rond Tunnelveiligheid, OWV Calamiteiten, risico-analyses, coördinatie nutsleidingen, Impactmanagement, herlocalisatie stelplaats De Lijn, slibvang Lobroekdok	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	392.831 € 1.064.160 €
			1.456.991 €

CLUSTER 4 – NATUUR & HABITAT

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008		1 ^e kwartaal	0 €
		2 ^e kwartaal	0 €
		0 €	

CLUSTER 4 – NATUURCOMPENSATIES

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	1. Natuurmonitoring Linkeroever (UA)	1 ^e kwartaal	155.323 €
	2. Natuurcompensatie Burchtse Weel en het Rot - saldo	2 ^e kwartaal	2.245 €
			157.568 €

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	• Vooronderzoek Groene Singel • P&R Oostelijke corridor • Bruggen Albertkanaal • Streefbeeld N129 • Vooronderzoek knoop E19-A12 Noord • SRW Noord	1 ^e kwartaal	34.883 €
		2 ^e kwartaal	43.524 €
		78.407 €	

CLUSTER 5 – TRAM (1/1/08 – 30/6/08)

• Tramlĳn Boechout (deelproject 6)	154.318 €
• Station Luchtbal / tramlĳn Ekeren (deelproject 7)	41.170 €
• Leien fase 2 (deelproject 8)	43.511 €
• Stelplaats Deurne (deelproject 25)	0 €
• Tramlĳn Wĳnegem - Brabo 1 (deelproject 22)	255.122 €
• Tramlĳn Wommelgem (Dascottelei) (deelproject 24)	27.915 €

TOTAAL = 522.036€

CLUSTER 5 - TRAM

<i>Jaar</i>	<i>Afgewerkte deliverable</i>	<i>Fakturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	- Leien Fase 2: Voorontwerp & concept, technisch ontwerp Operaplein – tractiestation Noorderplaats, projectMER, pre-metro complex Teniersplaats - Tramlijn Deurne-Wijnegem: tracé-onderzoek - Brabo 1 : DBFM-bestek, overleg en vragenronde, bijstand nutsleidingen en rioleringen, terechtwijzend bericht, beoordeling 1^e offerte - Tramlijn Ekeren: projectMER	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	127.838 € 394.197 €
			522.036 €

CLUSTER 6 – SINGEL (1/1/08 – 30/6/08)

- Singel (deelproject 14)

TOTAAL = 530.483 €

CLUSTER 6 - SINGEL

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	SRW Noord fase 2 deel B: coördinatie, onderzoek, besprekingen, ontwerp	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	530.483 € 0 €
			530.483 €

CLUSTER 7- WATER (1/1/08 – 30/6/08)

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

TOTAAL = 220.350 €

CLUSTER 7 - WATER: ALBERTKANAAL

Jaar	Deliverable	Facturatie- periode	Gefactureerde studiekost
2008	1. Yzerlaanbrug: prestaties rond nutsleidingen, Open Oproep : voorbereiding vergaderingen, opvolging, Technisch ondersteuning Waps	1 ^e kwartaal 2 ^e kwartaal	131.708 € 88.642 €
	2. Doorpersing Albertkanaal: definitief ontwerp, bouwaanvraagdossier t.e.m. aanbestedings- verslag en begeleiding uitvoering		
			220.350 €

CLUSTER 8 – VEILIGHEID (1/1/08 – 30/6/08)

- Veiligheidscoördinatie (deelproject 20)
- Risicoanalyses (deelproject 29)
- Risicomanagement (deelproject 32)

TOTAAL = 0 €

CLUSTER 8 – VEILIGHEID

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008			0 €
			0 €

CLUSTER 9 – KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER & ZWAKKE
WEGGEBRUIKERS (1/1/08 – 30/6/08)

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

TOTAAL = 22.079 €

CLUSTER 9 – KNELPUNTEN OPENBAAR VERVOER & ZWAKKE WEGGEBRUIKERS (1/1/08 – 30/6/08)

<i>Jaar</i>	<i>Deliverable</i>	<i>Facturatie- periode</i>	<i>Gefactureerde studiekost</i>
2008	• Overzicht prioritaire fietsroutes	1 ^e kwartaal	11.768 €
	• Aanpassing plan fietsroute Boomsesteenweg	2 ^e kwartaal	10.311 €
	• Fietsroute Haven en Burcht-Beatrijslaan: startnota's en werkgroepen		
			22.079 €

BIJLAGE 9:

Overzicht erelonen deelcontracten van SAM - augustus 2008

Deelproject	Voorname prestaties	Raming investering	Totaal treinen voorzien										Reeds voorzien erdalen (1 t/m 25)										Erdalen descontract 26										Gecumuleerd totaal erdalen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
			Y1		Y2		Y3		Y4		Y5		Y6		Y7		Y8		Y9		Y10		Y11		Y12		Y13		Y14		Y15		Y16		Y17		Y18		Y19		Y20		Y21		Y22		Y23		Y24		Y25		Y26		Y27		Y28		Y29		Y30		Y31		Y32		Y33		Y34		Y35		Y36		Y37		Y38		Y39		Y40		Y41		Y42		Y43		Y44		Y45		Y46		Y47		Y48		Y49		Y50		Y51		Y52		Y53		Y54		Y55		Y56		Y57		Y58		Y59		Y60		Y61		Y62		Y63		Y64		Y65		Y66		Y67		Y68		Y69		Y70		Y71		Y72		Y73		Y74		Y75		Y76		Y77		Y78		Y79		Y80		Y81		Y82		Y83		Y84		Y85		Y86		Y87		Y88		Y89		Y90		Y91		Y92		Y93		Y94		Y95		Y96		Y97		Y98		Y99		Y100		Y101		Y102		Y103		Y104		Y105		Y106		Y107		Y108		Y109		Y110		Y111		Y112		Y113		Y114		Y115		Y116		Y117		Y118		Y119		Y120		Y121		Y122		Y123		Y124		Y125		Y126		Y127		Y128		Y129		Y130		Y131		Y132		Y133		Y134		Y135		Y136		Y137		Y138		Y139		Y140		Y141		Y142		Y143		Y144		Y145		Y146		Y147		Y148		Y149		Y150		Y151		Y152		Y153		Y154		Y155		Y156		Y157		Y158		Y159		Y160		Y161		Y162		Y163		Y164		Y165		Y166		Y167		Y168		Y169		Y170		Y171		Y172		Y173		Y174		Y175		Y176		Y177		Y178		Y179		Y180		Y181		Y182		Y183		Y184		Y185		Y186		Y187		Y188		Y189		Y190		Y191		Y192		Y193		Y194		Y195		Y196		Y197		Y198		Y199		Y200		Y201		Y202		Y203		Y204		Y205		Y206		Y207		Y208		Y209		Y210		Y211		Y212		Y213		Y214		Y215		Y216		Y217		Y218		Y219		Y220		Y221		Y222		Y223		Y224		Y225		Y226		Y227		Y228		Y229		Y230		Y231		Y232		Y233		Y234		Y235		Y236		Y237		Y238		Y239		Y240		Y241		Y242		Y243		Y244		Y245		Y246		Y247		Y248		Y249		Y250		Y251		Y252		Y253		Y254		Y255		Y256		Y257		Y258		Y259		Y260		Y261		Y262		Y263		Y264		Y265		Y266		Y267		Y268		Y269		Y270		Y271		Y272		Y273		Y274		Y275		Y276		Y277		Y278		Y279		Y280		Y281		Y282		Y283		Y284		Y285		Y286		Y287		Y288		Y289		Y290		Y291		Y292		Y293		Y294		Y295		Y296		Y297		Y298		Y299		Y300		Y301		Y302		Y303		Y304		Y305		Y306		Y307		Y308		Y309		Y310		Y311		Y312		Y313		Y314		Y315		Y316		Y317		Y318		Y319		Y320		Y321		Y322		Y323		Y324		Y325		Y326		Y327		Y328		Y329		Y330		Y331		Y332		Y333		Y334		Y335		Y336		Y337		Y338		Y339		Y340		Y341		Y342		Y343		Y344		Y345		Y346		Y347		Y348		Y349		Y350		Y351		Y352		Y353		Y354		Y355		Y356		Y357		Y358		Y359		Y360		Y361		Y362		Y363		Y364		Y365		Y366		Y367		Y368		Y369		Y370		Y371		Y372		Y373		Y374		Y375		Y376		Y377		Y378		Y379		Y380		Y381		Y382		Y383		Y384		Y385		Y386		Y387		Y388		Y389		Y390		Y391		Y392		Y393		Y394		Y395		Y396		Y397		Y398		Y399		Y400		Y401		Y402		Y403		Y404		Y405		Y406		Y407		Y408		Y409		Y410		Y411		Y412		Y413		Y414		Y415		Y416		Y417		Y418		Y419		Y420		Y421		Y422		Y423		Y424		Y425		Y426		Y427		Y428		Y429		Y430		Y431		Y432		Y433		Y434		Y435		Y436		Y437		Y438		Y439		Y440		Y441		Y442		Y443		Y444		Y445		Y446		Y447		Y448		Y449		Y450		Y451		Y452		Y453		Y454		Y455		Y456		Y457		Y458		Y459		Y460		Y461		Y462		Y463		Y464		Y465		Y466		Y467		Y468		Y469		Y470		Y471		Y472		Y473		Y474		Y475		Y476		Y477		Y478		Y479		Y480		Y481		Y482		Y483		Y484		Y485		Y486		Y487		Y488		Y489		Y490		Y491		Y492		Y493		Y494		Y495		Y496		Y497		Y498		Y499		Y500		Y501		Y502		Y503		Y504		Y505		Y506		Y507		Y508		Y509		Y510		Y511		Y512		Y513		Y514		Y515		Y516		Y517		Y518		Y519		Y520		Y521		Y522		Y523		Y524		Y525		Y526		Y527		Y528		Y529		Y530		Y531		Y532		Y533		Y534		Y535		Y536		Y537		Y538		Y539		Y540		Y541		Y542		Y543		Y544		Y545		Y546		Y547		Y548		Y549		Y550		Y551		Y552		Y553		Y554		Y555		Y556		Y557		Y558		Y559		Y560		Y561		Y562		Y563		Y564		Y565		Y566		Y567		Y568		Y569		Y570		Y571		Y572		Y573		Y574		Y575		Y576		Y577		Y578		Y579		Y580		Y581		Y582		Y583		Y584		Y585		Y586		Y587		Y588		Y589		Y590		Y591		Y592		Y593		Y594		Y595		Y596		Y597		Y598		Y599		Y600		Y601		Y602		Y603		Y604		Y605		Y606		Y607		Y608		Y609		Y610		Y611		Y612		Y613		Y614		Y615		Y616		Y617		Y618		Y619		Y620		Y621		Y622		Y623		Y624		Y625		Y626		Y627		Y628		Y629		Y630		Y631		Y632		Y633		Y634		Y635		Y636		Y637		Y638		Y639		Y640		Y641		Y642		Y643		Y644		Y645		Y646		Y647		Y648		Y649		Y650		Y651		Y652		Y653		Y654		Y655		Y656		Y657		Y658		Y659		Y660		Y661		Y662		Y663		Y664		Y665		Y666		Y667		Y668		Y669		Y670		Y671		Y672		Y673		Y674		Y675		Y676		Y677		Y678		Y679		Y680		Y681		Y682		Y683		Y684		Y685		Y686		Y687		Y688		Y689		Y690		Y691		Y692		Y693		Y694		Y695		Y696		Y697		Y698		Y699		Y700		Y701		Y702		Y703		Y704		Y705		Y706		Y707		Y708		Y709		Y710		Y711		Y712		Y713		Y714		Y715		Y716		Y717		Y718		Y719		Y720		Y721		Y722		Y723		Y724		Y725		Y726		Y727		Y728		Y729		Y730		Y731		Y732		Y733		Y734		Y735		Y736		Y737		Y738		Y739		Y740		Y741		Y742		Y743		Y744		Y745		Y746		Y747		Y748		Y749		Y750		Y751		Y752		Y753		Y754		Y755		Y756		Y757		Y758		Y759		Y760		Y761		Y762		Y763		Y764		Y765		Y766		Y767		Y768		Y769		Y770		Y771		Y772		Y773		Y774		Y775		Y776		Y777		Y778		Y779		Y780		Y781		Y782		Y783		Y784		Y785		Y786		Y787		Y788		Y789		Y790		Y791		Y792		Y793		Y794		Y795		Y796		Y797		Y798		Y799		Y800		Y801		Y802		Y803		Y804		Y805		Y806		Y807		Y808		Y809		Y810		Y811		Y812		Y813		Y814		Y815		Y816		Y817		Y818		Y819		Y820		Y821		Y822		Y823		Y824		Y825		Y826		Y827		Y828		Y829		Y830		Y831		Y832		Y833		Y834		Y835		Y836		Y837		Y838		Y839		Y840		Y841		Y842		Y843		Y844		Y845		Y846		Y847		Y848		Y849		Y850		Y851		Y852		Y853		Y854		Y855		Y856		Y857		Y858		Y859		Y860		Y861		Y862		Y863		Y864		Y865		Y866		Y867		Y868		Y869		Y870		Y871		Y872		Y873		Y874		Y875		Y876		Y877		Y878		Y879		Y880		Y881		Y882		Y883		Y884		Y885		Y886		Y887		Y888		Y889		Y890		Y891		Y892		Y893		Y894		Y895		Y896		Y897		Y898		Y899		Y900		Y901		Y902		Y903		Y904		Y905		Y906		Y907		Y908		Y909		Y910		Y911		Y912		Y913		Y914		Y915		Y916		Y917		Y918		Y919		Y920		Y921		Y922		Y923		Y924		Y925		Y926		Y927		Y928		Y929		Y930		Y931		Y932		Y933		Y934		Y935		Y936		Y937		Y938		Y939		Y940		Y941		Y942		Y943		Y944		Y945		Y946		Y947		Y948		Y949		Y950		Y951		Y952		Y953		Y954		Y955		Y956		Y957		Y958		Y959		Y960		Y961		Y962		Y963		Y964		Y965		Y966		Y967		Y968		Y969		Y970		Y971		Y972		Y973		Y974		Y975		Y976		Y977		Y978		Y979		Y980		Y981		Y982		Y983		Y984		Y985		Y986		Y987		Y988		Y989		Y990		Y991		Y992		Y993		Y994		Y995		Y996		Y997		Y998		Y999		Y1000	
			%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%</																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						

Deelproject	Voorzeker prestaties	Raming investering	Vergoedingen volgens contract in € (incl. BTW & invoering)																												
			Totaal erlenion voorzien				Reeds voorzien erlenion (t m 25)								Erlon desloner 26								Oecumulerl totol erlenion								
			Y1		Y2		Y1		Y2		Y3		Y4		Y1		Y2		Y3		Y4		Y1		Y2		Y3		Y4		
			%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	%	Beterng	
33. Rllo-erlenionerent					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
33. Nllumenerlont					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
34. Asslertlrl Burchlss Wlrl					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
34. Asslertlrl Burchlss Wlrl					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
35. Mlslumenerlont					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
35. Mlslumenerlont					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
36. Prlkerstrltergl					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
36. Prlkerstrltergl					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
37. Nllumenerlont - nllmderng					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
37. Nllumenerlont - nllmderng					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
38. Trlterlslonl tllmperlcten Mlslerpln					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
38. Trlterlslonl tllmperlcten Mlslerpln					0		0	0,00	0		0	0,00	0		0		0		0		0		0		0		0		0,00	0,00	
TOTOL					65.333.004		32.325.547		22.846.890		38.277.552		47.692.732		22.846.890		38.277.552		47.692.732		22.846.890		38.277.552		47.692.732		22.846.890		40.041.976,18	873.450,96	0,00

Ind. 2% BTW

Incl. 21% BTW

BIJLAGE 10:

Antwoord van BAM op vraag inzake contracten Deloitte en Stibbe - oktober 2008

Bijgaande ons antwoord op de vraag naar inzage in de contractuele documenten met de adviseurs van BAM:

ANTWOORD BAM OP VRAAG INZAGE CONTRACTEN

Met Stibbe en Deloitte onderhoudt BAM een rechtstreekse contractuele relatie. Met Groep C heeft BAM geen rechtstreekse contractuele relatie. Groep C levert haar dienstverlening aan BAM via onderaanneming in het kader van de kaderovereenkomst (en deelcontracten) tussen BAM en TV SAM.

BAM en haar adviseurs beschouwen de contracten die zij hebben gesloten in beginsel als vertrouwelijk, zeker de daarin vervatte prijsinformatie. Dergelijke prijsinformatie dient beschouwd te worden als commerciële informatie welke in beginsel niet kan worden vrijgegeven op risico van het schaden van de economische belangen van onze adviseurs.

Gegeven de specifieke context vroegen wij onze adviseurs niettemin of zij bereid waren in te stemmen met de openbaarmaking van de informatie vervat in de gesloten overeenkomsten. Onze adviseurs hebben hiermee ingestemd.

Omwille van het reeds genoemde vertrouwelijke en commerciële karakter van de gevraagde documenten, kunnen wij geen afschrift verlenen van de beschikbare documenten, maar zijn wij wel bereid -met respect voor de vertrouwelijkheid- er inzage in te verlenen.