

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



Zitting 2007-2008

17 december 2007

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

ACHTSTE VOORTGANGSRAPPORTAGE

November 2007

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;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Jul Van Aperen, 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 Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Hugo Philtjens;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloï Glorieux;

de heer Jan Peumans.

*Zie:***268** (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag 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

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).....	4
II. Presentatie door het Rekenhof	17
III. Bespreking	20
1. Tussenkost van de heer Carl Decaluwe	20
2. Tussenkost van de heer Rudi Daems	21
3. Tussenkost van de heer Jan Penris.....	22
4. Tussenkost van de heer Dirk de Kort	23
5. Tussenkost van de heer Jan Peumans	24
6. Tweede tussenkost van de heer Carl Decaluwe.....	27
7. Antwoorden van de BAM, de leden van de regering en de repliek van de leden	27
Bijlagen: Bijlage 1: Bijkomende antwoorden van BAM op openstaande vragen.....	39
Bijlage 2: Bijkomende antwoorden van het Rekenhof.....	45
Bijlage 3: Bijkomende antwoorden van BAM.....	49

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op dinsdag 13 november 2007 een achtste voortgangsrapportage over de grote infrastructuurprojecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

In een eerste luik presenteerde het managementteam van de BAM zijn voortgangsrapportage. De leden van de commissie kregen vooraf een rapport toegezonden.

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

In een derde deel volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden, de BAM en leden van de regering.

Bijkomende schriftelijke antwoorden van BAM werden op 27 november 2007 bezorgd. Ze zijn terug te vinden als bijlage 1 bij dit verslag.

De beide vaste verslaggevers van de structurele rapportages over de grote infrastructuurprojecten Antwerpen, de heren Jan Peumans en Jan Penris, waren niet (voldoende) tevreden over de kwaliteit van deze verstrekte bijkomende (schriftelijke) antwoorden op de gestelde vragen.

Er werd een oplistijng van niet beantwoorde zaken overgemaakt aan het Rekenhof, BAM en de regering. De bijkomende antwoorden worden opgenomen als bijlagen 2 en 3 bij dit verslag.

I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

De heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM: Het is ons andermaal een genoegen om hier terug te zijn om te rapporteren over de voortgang van de implementatie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

Het past daarbij om nog even aan te duiden dat onze voortgangsrapportages altijd betrekking hebben op een bepaalde periode die beperkt is in de tijd, met

name de periode tussen de zevende voortgangsrapportage en de achtste, zijnde ongeveer vier maanden. U hebt in de schriftelijke rapportage kunnen vaststellen dat er in die vier maanden opnieuw fundamenteel werk is verzet, dat er een goede basis is gelegd in een aantal processen, dat er effectieve stappen zijn gezet in allerlei procedures en dat een aantal werken effectief gestart zijn.

De achtste voortgangsrapportage gaat over de basiskenmerken van het masterplan. Ik wil toch nog even zeggen dat het masterplan meer is dan de Oosterweelverbinding alleen. Het masterplan is een geheel van projecten dat de mobiliteitsproblematiek in de Antwerpse regio benadert om de bereikbaarheid van de stad en de haven te waarborgen, de leefbaarheid te bewaken en de verkeersveiligheid te verhogen. Dat zijn de doelstellingen.

We hebben de opdracht om bij te dragen tot de modal shift: meer vrachtwagens en personenwagens van de weg halen en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. We moeten meer inzetten op de zachte weggebruiker. Het Masterplan Antwerpen is daarin uniek omdat het uitgaat van een multimodale aanpak en inzet op alle vervoersmodi om tot een meer coherente oplossing te komen voor de mobiliteitsproblematiek in de Antwerpse regio. Die uniciteit zal ik bij de aanvang van de achtste voortgangsrapportage – en ook van de negende en de tiende en de twintigste – telkens opnieuw aanhalen omdat het zo belangrijk is om het masterplan in die zin te bekijken.

Over de scopewijzigingen en de stand van zaken kan ik kort zijn: er zijn geen wijzigingen aangebracht tussen juni 2007 en dit moment.

Ik ga verder met de masterplanprojecten. We volgen traditiegetrouw het stramien in onze voortgangsrapportage. Dat is het schriftelijke stramien dat het Rekenhof heeft opgelegd.

Staat u me toe om over de beslissingen van de raad van bestuur te zeggen dat ze allemaal verder in de rapportage terugkomen. Elk thema dat tijdens de afgelopen periode door de raad van bestuur werd besproken, komt in onze voortgangsrapportage terug aan bod. Ik ga hier dus sneller over heen.

Het eerste project is de Oosterweelverbinding. In zijn procesaudit heeft het Rekenhof gekeken naar de eerste fase van de onderhandelingsprocedure. De BAFO-fase zelf maakt geen voorwerp uit van deze audit (BAFO: Best and Final Offer). We rapporteren

er in de voortgangsrapportage wel over. De controle erop zal straks ook door het Rekenhof aangegeven worden.

Wat is er gebeurd in de BAFO-fase? Het gaat over een DBfM-concept, BAM sluit een contract af, niet alleen voor een bouwfase van vier jaar, maar meteen ook voor een onderhoudsfase van vijfendertig jaar, zodat de opdrachtnemer die verantwoordelijk is voor de bouw, tegelijkertijd ook de verantwoordelijkheid draagt voor vijfendertig jaar onderhoud. Dat is een bijzonder sterke stimulans, een levenscyclusbenadering, ook in hoofde van de opdrachtnemer, om een kwaliteitssysteem op te zetten dat hem voor vijfendertig jaar de zekerheid biedt dat wat hij gebouwd heeft, onderhoudsvriendelijk is en voldoet aan alle criteria. De levenscyclusbenadering is inherent aan de DBfM-formules en responsabiliseert de opdrachtnemer volledig voor het ontwerp dat hij indient en ten uitvoer voorstelt.

Voor de BAFO-fase zelf volgen we de leidraad van de onderhandelingen, die stelt dat in de BAFO-fase, waar mogelijk, de prijs-kwaliteitverhouding geoptimaliseerd kan worden, en de draagwijdte van de aan te gane verbintenissen en de ter zake geboden waarborgen en sanctiemechanismen kan worden gepreciseerd. De leidraad bepaalt dat de BAM ruimte heeft om optimalisaties uit te voeren en allerlei aspecten en voorwaarden te specificeren en eisen te verduidelijken.

De besprekingen in de BAFO-fase werden aangevat op basis van enerzijds suggesties die de bieder zelf had aangegeven en anderzijds suggesties die de BAM zelf had verzameld en ingebracht in de besprekingen met 'stakeholders'. Daarnaast werd ook rekening gehouden met de actualisering van door verschillende overheden uitgevaardigde richtlijnen en normen, en uiteraard ook met de bepalingen van de kaderovereenkomst die verder vertaald moesten worden. Het geheel van deze elementen kan uiteraard zowel een prijsverhogend als een prijsverlagend effect hebben. Dat zullen we vaststellen bij de analyse van het BAFO zelf.

In de BAFO-fase hebben we verder ook de optimalisatie van de ruimtelijke kwaliteit betracht. Er waren zowel suggesties van Noriant, de opdrachtnemer, als van de Kwaliteitskamer. Het huishoudelijk reglement van de Kwaliteitskamer bepaalt immers dat ze in de BAFO-fase ook suggesties kan doen om de ruimte-

lijke kwaliteit van het voorliggende ontwerp nog verder te verbeteren en te optimaliseren.

Deze suggesties van zowel Noriant als de Kwaliteitskamer hebben betrekking op het ontwerp en op de ontwerp vrijheid. Natuurlijk mag, als er aan het ontwerp veranderd wordt tussen 'first offer' en BAFO, niet getornd worden aan het ambitieniveau kwaliteit-architectuur en aan de essentiële uitgangspunten van de eerste offerte. Om daarop toe te zien, hebben we besloten een aantal workshops op het getouw te zetten waarin een delegatie van de Kwaliteitskamer samen met een delegatie van het ontwerp team en de projectdirecties van Noriant en BAM samen, de suggesties en de voorstellen van Noriant hebben overlopen en besproken. Telkenmale werd een standpunt van de Kwaliteitskamer bepaald. Deze standpunten werden door de voltallige Kwaliteitskamer op het einde van de workshops verwoord en als verslag meegegeven aan Noriant, samen met de vraag er rekening mee te houden en erover te rapporteren wanneer de BAFO werd toegelicht.

Op 22 oktober – u hebt dit ook kunnen lezen in het voortgangsverslag – heeft de voltallige Kwaliteitskamer een presentatie gekregen van Noriant, die aangaf in welke mate het ontwerp veranderd werd tussen 'first offer' en BAFO, en in welke mate rekening werd gehouden met de standpunten van de Kwaliteitskamer als resultaat van de workshops. Deze formule heeft bijgedragen tot een verfijning en verbetering van het ontwerp en tot de waarborgen dat, wat er ook zou gebeuren, er geen afbreuk zou gedaan worden aan het ambitieniveau.

Ik kan een aantal voorbeelden geven van suggesties van de Kwaliteitskamer. Een voorbeeld was de voet van de pyloon. U herinnert u zich de pyloon: excentrisch één pijler. De voet was echter redelijk robuust getekend. Zo werd gevraagd of de ontwerpers erin zouden slagen om de voet slanker te maken en er een duidelijker accent in te leggen. Een ander voorbeeld was de suggestie om voor de tunnelmond op Linkeroever het aardse karakter, het aardse register van een van de twee ontwerp lijnen van Noriant, te verbeteren. Ook het toplein is een voorbeeld. Daarover hadden de Kwaliteitskamer en de ontwerpers van Noriant zelf opmerkingen. Het toplein moet voldoen aan zodanig veel eisen dat het heel moeilijk is om ze te bundelen in een architecturaal kwaliteitsvol project. De Kwaliteitskamer kon dus suggesties geven met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit. In

de procedure werd daar met de workshops gevolg aan gegeven. Ook in de beoordeling wordt nu bekeken in welke mate Noriant deze resultaten heeft bereikt.

Vervolgens zijn er de terechtwijzende berichten zes en zeven. We hebben wijzigingen aangebracht, verdeeld over zeven hoofdthema's. Het eerste bevat een aantal wijzigingen aan de leidraad bij het bestek. Daarbij wordt de procedure voor de verdere onderhandelingen aangescherpt. Dit gebeurt met het oog op een optimaal onderhandelingsresultaat in de finale contractbesprekingen.

Het tweede thema in terechtwijzend bericht zeven betreft de wijzigingen aan de algemene contractvoorwaarden in het bestek. Deze contractuele bepalingen moeten het kader vormen van het uiteindelijke DBfM-contract. Enkele wijzigingen werden doorgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de risicoallocatie die werd afgestemd op de bepalingen van de kaderovereenkomst. U weet dat we uitvoerig hebben gerapporteerd dat wij een risicoallocatietabel hebben ontwikkeld die de basis vormde van de bepalingen inzake de risico's onvoorziene omstandigheden, overmacht, onverzekerbaarheid, zoals opgenomen in de kaderovereenkomst. Aan de andere kant heeft de risicoallocatietabel ons ertoe gebracht om ook een gezamenlijk verzekeringsprogramma uit te werken: OCIP of 'Owner Controlled Insurance Policy'. We hebben dus serieus gewerkt aan de verbetering van de risicoallocatie en aan de afstemming ervan op alle andere procedures en overeenkomsten die ondertussen werden afgerond.

Dan is er de interferentie van werken door derden met de Oosterweelverbinding, en het hinderen van het onderliggende wegennet. Bij de first offer was dit uitgewerkt, maar niet op een SMART-wijze, waarbij SMART staat voor specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden. We hebben al die bepalingen verder uitgeklaard met onze stakeholders, onze partners. We zijn erin geslaagd al deze bepalingen veel scherper op te nemen in de contractbepalingen. Daardoor is de opdrachthouder meer dan vroeger gebonden aan een bepaald minderhinderstramien. Om de impact van de werken op de verbinding E17-Kennedytunnel, de zuiderknoop op Linkeroever, te beperken, hebben we een wijziging doorgevoerd. We hebben de uitvoeringsperiode op de zuiderknoop beperkt tot drie jaar. Het eerste jaar van het begin van de werken moet de opdrachthouder er van af blijven. Ik kom daar straks even op terug. Dat is een probleem dat nog moet uitgewerkt worden. We zijn

ter zake nog verder studiewerk aan het verrichten. In terechtwijzend bericht zeven is opgenomen dat de opdrachthouder binnen de contractuele vier jaar drie jaar de tijd heeft om dat viaductenknooppunt op Linkeroever aan te pakken. Er is een resterend element, namelijk de verdere aansluiting op de Kennedytunnel, die hij moet doen in de eerstvolgende verkeersluwe zomerperiode nadat de Oosterweelverbinding is geopend.

Die bepalingen beperken de opdrachthouder en genereren toch nog altijd een drietal jaar hinder op de zuiderknoop op Linkeroever. Ik kom daar straks op terug. Dat is echter een voorbeeld van contractbepalingen die minderhindermaatregelen aanscherpen en die we nu in ons bestek hebben opgenomen.

Voort hebben we ook ingezoomd op de fase na het afsluiten van het contract. U kunt begrijpen dat, vanaf het ogenblik dat een contract is afgesloten, het niet zo is dat de werken de dag erop kunnen beginnen. Dat is zo bij elke aanbesteding en geldt zeker voor dergelijke grote werken, met vijf werven die tegelijkertijd worden opgestart. Er moet een mobilisatieperiode in acht worden genomen. Er moeten voorbereidingen worden getroffen. We hebben de opdrachtnemer drie maanden de tijd gegeven om zich voor te bereiden, om met het inrichten van de werven te kunnen beginnen zonder dat de werken daadwerkelijk en officieel van start gaan. Daarnaast hebben we onszelf ook tot drie maanden de tijd gegeven om in te schatten in welke mate de BAM zelf klaar is met onteigeningen, met het verleggen van nutsleidingen en dergelijke, om ervoor te zorgen dat het terrein voldoende bouwrijp is om het begin van de werken toe te laten. We hebben ons dus toegespitst op die fase om een veel fijnere regeling uit te werken, die tegemoet komt aan onze zorg dat de onteigeningsprocedures en het verleggen van die nutsleidingen tijdig klaar zijn en de opdrachtnemer de kans geeft zich te mobiliseren. Er is dus sprake van een periode van drie tot zes maanden als gevolg hiervan.

Een derde thema betreft wijzigingen inzake de projectbeheersing. Daar gaat het over projectbeheersingsmechanismen waarover de BAM als opdrachtgever beschikt en moet kunnen beschikken om het project gedurende de ontwerp-, de bouw- en de onderhouds- en gebruiksfase te sturen. Dan gaat het bijvoorbeeld over acceptatieprocedures. Het gaat bijvoorbeeld ook over de strafpuntenregeling, die is aangescherpt en verbeterd. Zo zijn er een aantal onredelijke eisen weggewerkt. Ook is het terugverdieneffect mee in

overweging genomen. Dat terugverdieneffect is een belangrijk gegeven. Strafpunten zijn voor ons geen doel op zich. We willen niet rijk worden door strafpunten te geven. Het doel van de strafpunten is de opdrachtnemer te motiveren zich te conformeren aan een aantal principes en uitgangspunten van het bestek. Als hij die kan terugverdienen door meer te gaan doen dan werd gevraagd, dan worden we er allemaal beter van.

Een vierde thema betreft wijzigingen ten aanzien van de financiële delen van het bestek. Dat heeft in essentie te maken met een grotere detaillering van de prijs met het oog op een betere prijsbeheersing. Dat staat trouwens in een advies van het Rekenhof, dat we rigoureus hebben doorgetrokken naar alle elementen inzake procesbeheersing van het hele contract. Ook bij de BAFO-uitvraag hebben we ervoor gezorgd dat we veel meer details hebben, zodat we de marktconformiteit van de prijszetting veel beter kunnen nagaan.

Onze eerste vraagspecificatie bij de first offer bevatte nog een aantal onduidelijkheden over 'lane rental'. U weet dat als een rijvak een tijd wordt bezet in het kader van onderhoud, de partij in kwestie huur moet betalen voor dat rijvak, dus lane rental. De bepalingen met betrekking tot die lane rental waren blijkbaar onduidelijk. Ik heb hier vorig jaar al gewag van gemaakt, dat er bij de first offers sprake was van een vork van lane rental, met een verschil van factor 1 tot factor 30. Dat gaf al aan dat de diverse bieders moeilijkheden hadden met de bepalingen die we hadden opgenomen, vooral dan als het ging over de vraag wat er moest gebeuren bij ongevallen. De opdrachtnemer heeft dan immers helemaal geen controle over de onbeschikbaarheid van de weg, terwijl hij natuurlijk wel lane rental moet betalen aan de BAM. We hebben hier het voorbije halfjaar ettelijke studies rond verricht en verbeteringen aangebracht zodat er geen interpretatieverschillen meer kunnen zijn. Nu is duidelijk wat we bedoelen en hoe de lane rental moet worden geprijsd.

Het vijfde thema betreft technische optimalisaties bij het ontwerp en de uitvoering. Dat heeft vooral te maken met ontwerpuitgangspunten, normen, richtlijnen die in ontwikkeling of ondertussen gepubliceerd zijn en die konden worden verbeterd of verfijnd. Een klassiek voorbeeld betreft de kwaliteit van beton. We moesten ons behelpen met een definitie over scheur van beton, de fijne haarscheurtjes die een maat zijn van de kwaliteit van beton. Ondertussen zijn er nor-

men beschikbaar voor tunnelementen. Het is veel eenvoudiger voor ons vanuit een DBfM-optiek, om een norm op te leggen en aan Noriant de opdracht te geven te bewijzen dat hij voldoet aan die norm bij ontwerp en uitvoering dan dat wij zelf voorwaarden moeten specificeren die maar een klein deeltje vormen van de kwaliteitsbepaling van beton. Dat is een typisch voorbeeld van waar we ons hebben kunnen verlaten op een nieuwe norm die veel beter is en de duurzaamheid van beton beter in kaart brengt dan wanneer we zelf een aantal elementen zouden moeten opleggen.

FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost) en de gladheidsbestrijding hebben we ook uit het contract gehaald omdat we met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) hebben afgesproken dat deze diensten geharmoniseerd moeten verlopen over de hele ring rond Antwerpen. Het kan niet dat er een tweede FAST zou zijn die door Noriant zou gestuurd worden voor het noordelijke deel van de ring en dat het zuidelijke gedeelte zou worden aangestuurd door de AWV. FAST moet snel gaan en moet gecoördineerd verlopen. Het is beter dat die diensten afgenomen worden door de BAM, vanuit een aanbesteding door de AWV en vanuit een gecoördineerde optiek. Dit zijn voorbeelden van bepalingen die wij in ons terechtwijzend bericht zeven hebben aangepast.

Een zesde thema omvat de actualisatie van de input van stakeholders, nutsmaatschappijen en lopende en afgeronde procedures. De timing met betrekking tot de verplaatsing van nutsleidingen kan nu meer verfijnd worden doorgegeven. Dat is logisch omdat we meer vat hebben gekregen op de procedures. De sleuteldata van interfererende projecten, zoals de verwerving van de gronden, zijn allemaal meegegeven. Tevens zijn er wijzigingen meegegeven, die het resultaat zijn van de GBC-PAC-procedure (Gemeentelijke Begeleidingscommissie-Provinciale Auditcommissie), met name op Linkeroever aan het aansluitingscomplex aan de Pastoor Coplaan, de Blancefloerlaan en de parallelweg. Die had in ons eerste ontwerp een gelijkgrondse kruising met de Blancefloerlaan, en nu hebben we tot een ongelijkgrondse kruising besloten. Daardoor moeten aftakkingen van de Blancefloerlaan met de parallelweg ontwikkeld worden. Een definitieve oplossing voor de Schijnproblematiek is meegegeven in ons terechtwijzend bericht zeven.

Voorts zijn er een aantal verduidelijkingen en redactionele correcties gebeurd die de interpretatiewijze van het bestek moesten verduidelijken en verbeteren.

Het terechtwijzend bericht zeven was het laatste terechtwijzend bericht dat we wilden en konden maken voor de uitnodiging tot indiening van het BAFO. Het is het resultaat van ongeveer een half jaar besprekingen voeren en wikken en wegen op welke wijze we de vraagspecificatie zouden aanpassen. We zijn erin geslaagd een vraagspecificatie op punt te stellen die kwaliteitsvol is, zuiver in zijn eisen en voorwaarden, waardoor een goede mate van transparantie is bereikt en die ons voldoende instrumenten geeft om in een verdere fase de instrumenten te hebben om beheerscontrole uit te werken.

Terechtwijzende berichten zes en zeven zijn onderworpen aan een grondig juridisch advies. De voorwerpen van alle bepalingen die erin staan, mogen niet substantieel de uitgangspunten wijzigen. Het gelijkheidsbeginsel moet te allen tijde gerespecteerd worden. Wijzigingen mogen geen effect hebben op eerdere besluitvorming en ze moeten behoorlijk gemotiveerd worden. Dat is allemaal uitvoerig ter harte genomen. Getuige daarvan de adviezen die we hebben ingewonnen.

Er was een beetje commotie in bepaalde media over vermeende bepalingen. Het is een complex dossier dat snel verkeerd te begrijpen is. We hebben meteen een persconferentie georganiseerd om die bepalingen recht te zetten en één voor een alles wat in de betrokken artikels stond, recht te zetten en te verduidelijken. We hebben op vraag van deze commissie het volledige terechtwijzend bericht zeven ter beschikking gesteld. Het zijn twee dikke fardes, met vier dozen vol plannen. De techniciteit is in grote mate aanwezig, waardoor we te allen tijde hebben gesteld dat, indien deze commissie daar verdere uitleg over wenst, we steeds bereid zijn die te geven. We zijn tevens bereid onze experts ter beschikking te stellen om voor elke komma of elk onderdeel van de terechtwijzende berichten zes en zeven, tekst en uitleg te geven. Er zijn ongeveer 800 bepalingen in de hele vraagspecificatie. Het is een grondig werk geweest en we zijn blij dat we het hebben gedaan. Het heeft veel opgebracht qua verduidelijking en verbetering. We zijn goed gewapend voor de volgende fase.

Ik kom op de volgende fase. Noriant was uitgenodigd om op 1 oktober zijn BAFO in te dienen. Dat is ook gebeurd. We hebben exact dezelfde procedures gevolgd als bij de indiening van de first offer. Even formeel zijn we op dit ogenblik nog bezig de offerte te onderzoeken.

Voor het onderzoek zelf gaan we, net zoals bij de first offer, na of de BAFO voldoet aan het geheel van

de eisen in de vraagspecificatie. De vraagspecificatie primeert te allen tijde boven de BAFO of de offertes van de bidders. De bidder moet zich hiermee conformeren.

Ik wil nog even wat meer uitleg over de vastgestelde of vaststelbare afwijkingen in de BAFO geven. Zoals reeds gezegd, hebben we 82 dozen ontvangen. Het is onmogelijk die hoeveelheid op een halve dag te analyseren. Dit bijzonder omvangrijk werk behelst het bestuderen van een hele reeks details.

Aangezien de BAM niet elke komma in de BAFO kan analyseren, hebben we een selectie van de 700 meest primaire eisen en belangrijkste voorwaarden in de vraagspecificatie gemaakt. Hier hebben we ongeveer 1200 zorgvuldig uitgekozen controles aan gekoppeld. We baseren ons hierop om te staven of de BAFO aan de uitgangspunten beantwoordt en als conform kan worden beoordeeld.

Dit betekent niet dat de BAFO in zijn volledigheid is geaccepteerd. Zoals ik in onze schriftelijke rapportage heb verduidelijkt, is het ontwerp nog verre van volledig. Het moet, bijvoorbeeld op basis van in de stedenbouwkundige vergunning gestelde eisen, nog worden vervolledigd voor de engineering kan aanvangen.

Het is logisch dat we niet op alle eisen meteen een controle kunnen uitvoeren. We beschikken immers nog niet over alle ontwerpelementen. Ten eerste, het ontwerp van de bidder is nog verre van volledig. Het was in deze fase niet gevraagd om al gedetailleerde plannen voor te leggen. Ten tweede, bepaalde eisen betreffen de kritieke performantie tijdens de beschikbaarheidsfase. Die eisen gaan uiteraard enkel op tijdens de gebruiksfase en zullen enkel dan kunnen worden gecontroleerd. Ten derde, bepaalde details zijn tijdens de beoordeling van de BAFO niet aan de orde. Lapidair gesteld, gaat het hier bijvoorbeeld om zaken als de kleur van de klinken. Deze detail-eisen zullen tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp worden afgetoetst. Dit maakt deel uit van de acceptatieprocedure die de BAM en zijn adviseurs organiseren. We zullen steeds op de conformiteit met de vraagspecificatie blijven toezien. Ten vierde, sommige eisen betreffende de toepassing van normen en richtlijnen voor materialen, werkmethodes en dergelijke maken deel uit van de kwaliteitsbewaking tijdens de uitvoering van het project.

De mogelijkheid bestaat nog steeds dat we op basis van deze beoordeling kunnen besluiten dat de BAFO niet aan de vraagspecificatie voldoet en dat we de

niet-conformiteit zouden moeten uitspreken. Dit is het voorwerp van het huidig onderzoek. In dat geval moeten we motiveren dat de gevonden afwijkingen substantieel zijn en niet verder kunnen worden gereduceerd. De aanduiding van een voorkeursbieder houdt niet in dat we de vastgestelde of vaststelbare afwijkingen accepteren. We hebben een aantal instrumenten in het leven geroepen om tijdens de verdere ontwerpfase, de bouwfase, de engineeringfase en de gebruiksfase op de naleving van de vraagspecificatie toe te zien. Hierover mag geen twijfel bestaan. Er is uiteraard ook blijvend toezicht op de conformiteit. We hebben ook meer inzicht in de prijsopbouw van de BAFO en kunnen deze oefening rigoreus uitvoeren.

De voorkeursbieder zal op basis van twee elementen worden geselecteerd. Het eerste element is de lopende beoordeling van de naleving van de vraagspecificatie. De administratieve, financiële en technische elementen van het dossier komen hierbij aan bod. De Kwaliteitskamer zal tevens een advies over het ambitieniveau inzake architectuur en stedenbouw leveren. Het tweede element is de evaluatie van de drie gunningscriteria. Zelfs indien we slechts over één bieder beschikken, mogen we die criteria niet naast ons neerleggen. Het eerste gunningscriterium is procesbeheersing. De vraag is of de offerte voldoende aandacht aan procesbeheersing en aan kwaliteitsbewaking schenkt om aan te nemen dat ze van voldoende realiteitszin getuigt. In dat geval kunnen de BAM en de bieder contractonderhandelingen over kwaliteitsborging en -beheersing voeren. Het tweede gunningscriterium is de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit. De vraag is of de offerte in voldoende mate aan dit criterium voldoet om te kunnen besluiten dat verdere onderhandelingen tot een overeenstemming over het behoud van de architecturale kwaliteit tijdens de verdere detaillering en de bouw zullen leiden. Het derde gunningscriterium is de prijs. De vraag is of de prijs in de offerte marktconform is of voldoende basis voor verdere onderhandelingen over een marktconforme prijssetting biedt.

De evaluatie is momenteel aan de gang en maakt deel uit van de selectie van de voorkeursbieder. We plannen die selectie nog voor dit jaar. We werken volop door. De raad van bestuur van de BAM zal in november of december 2007 vergaderen om deze selectie voort te zetten en eventueel af te ronden.

Voor we een contract afsluiten, willen we de resultaten van twee lopende studies verwerken. De eerste studie betreft garanties voor de bereikbaarheid en de

verkeersveiligheid tijdens de gefaseerde uitvoering van de werken op Linkeroever. We zijn vooral bekommerd om de zuiderknoop, het viaductenknooppunt op Linkeroever. In terechtwijzend bericht zeven hebben we de hinder op de zuiderknoop al van vier jaar tot drie jaar teruggebracht. We hebben het Masterplan Antwerpen in twee fases onderverdeeld. Tijdens de eerste fase worden de werken op het noordelijk gedeelte van de ring rond Antwerpen geconcentreerd. Het gaat hier in het bijzonder om de Oosterweelverbinding en de Lange Wapperbrug. Op het scherm geeft de gele lijn aan wat de hinderzones zijn. De cirkels duiden de impact op het hoofdwegennet aan. Ter hoogte van het viaduct van Merksem verwachten we uiteraard hinder tijdens de eerste fase. Dat zal ook het geval zijn ter hoogte van Linkeroever, waar de tunnel uitmondt, en bij de aansluiting met de E34.

In de eerste fase trachten we de werken te concentreren in het noorden van Antwerpen. Op basis van de fasering op hoofdlijnen heeft de Vlaamse Regering op 16 februari 2007 beslist om een deeltje van de groene Singel, namelijk de stedelijke ringweg noord – tweede fase, ook al naar voor te schuiven en dat deel uit te voeren nog voor Oosterweelverbinding open gaat. Het gaat om de aansluiting van de stedelijke ringweg met de E34 op de rechteroever, ter hoogte van het viaduct van Merksem, het Sportpaleis en zo verder door.

De volgende slide geeft de situatie weer op de rechteroever. Als we in de tweede fase gebruik kunnen maken van de Lange Wapper en de Oosterweelverbinding, dan is er een alternatief. De ring is dan rond gemaakt. Op dat moment zullen we de werken aanvatten op de groene Singel, leggen we de stedelijke ringweg zuid aan en zullen we ook van de huidige Singel een groene stadsboulevard maken. Het verkeer zal dan belemmerd worden op het zuidelijk gedeelte van de ring rond Antwerpen. We willen het noordelijk tracé op dat moment zo belemmeringsvrij mogelijk maken. Daarom hebben we dat gedeelte op de rechteroever aan knoop E34 tot aan de aansluiting met het viaduct ter hoogte van het Sportpaleis naar voren geschoven. Dat laat toe om in een tweede fase van het masterplan te zorgen voor een onbelemmerd tracé ten noorden van Antwerpen. Die beslissing is genomen en ook gemotiveerd ter gelegenheid van de goedkeuring van onze kaderovereenkomst en de planning van de werken die toen werd ingediend.

Momenteel zijn we volop bezig aan het voorontwerp van die aansluiting. Dat zal dan deel uitmaken van een apart project dat apart aanbesteed wordt.

Wat de rechteroever betreft, zijn we eruit. We slagen erin om de knoop aan te sluiten en te zorgen voor de aftakkingen naar het noorden, zonder dat dit een hypotheek legt op het zuidelijke werk dat gebeurt in de tweede fase.

We zijn die oefening nog volop aan het maken voor de zuiderknoop op Linkeroever. Daar gaat het niet alleen om de heraanleg van het knooppunt, maar ook, en in belangrijke mate, om een ruimtebesparing. De knoop zelf zal worden samengeballd tot een veel slanker knooppunt, waardoor nieuwe ruimte ontstaat voor groengebied en voor ontwikkelingszones.

Daardoor ligt bijna elke tak van de huidige knoop in de weg. We kunnen niet de helft van het knooppunt aanleggen om het noordelijk tracé belemmeringsvrij te maken zonder dat dit meteen ook leidt tot een belemmering op het zuidelijk tracé. We hebben een oplossing trachten te vinden. Gedurende drie jaar blijft die hinder op het hoofdwegenet echter bestaan. We slagen er niet in om die twee circuits van elkaar te scheiden.

De studie loopt om te vermijden dat er in de eerste fase hinder ontstaat op het zuidelijk tracé. In de periode 2008-2012 zullen ook nog andere belangrijke werken op het hoofdwegenet in Vlaanderen plaatsvinden. We kunnen daar moeilijk nog verdere belemmeringen van de doorstroming aan toevoegen. We hopen de studie dit jaar nog af te ronden, zodat we kunnen bepalen in welke mate de vraagspecificatie of het bestek nog moeten worden aangepast.

Ik wens te beklemtonen dat het hier gaat om het hoofdwegenet. Het onderliggend net wordt hierbij niet geschaad, wel integendeel. Ook daar gaan we na in welke mate de dorpskernen van Burcht, Zwijndrecht en Linkeroever ontsloten kunnen worden bij elke stap die we zetten bij de werken aan de Oosterweelverbinding. We hebben daarover al gesprekken gevoerd met doelgroepen. De zaak is bijna maand na maand uitgewerkt om aan te duiden hoe de ontsluiting gebeurt bij elke stap van de uitvoering van het project.

De eerste studie gaat in essentie over ‘minder hinder’. We trachten het masterplan in twee fases te scheiden en de werken in het noordelijk gedeelte in de eerste fase te concentreren. Als er een onbelemmerd alternatief in het noordelijk gedeelte is, wordt het zuidelijk gedeelte in de tweede fase aangepakt. De Vlaamse Regering heeft ons gevraagd een studie uit te voeren.

We zitten nu in de eindfase en hopen de studie op het einde van dit jaar af te ronden.

Een tweede studie heeft betrekking op de veiligheid. We willen allemaal dat wat we bouwen ook voldoet aan de strengste veiligheidseisen. Het gaat dan niet alleen over de brandveiligheid van de infrastructuur. Die voldoet aan die eisen. Het gaat ook over de wijze waarop die infrastructuur moet worden ingezet, de manier waarop de verkeersbegeleiding gebeurt, de monitoring plaatsvindt, de coördinatie en interventie van hulpdiensten zal gebeuren, de wijze waarop bij verkeerscalamiteiten de verkeersafwikkeling moet gebeuren. Het gaat tevens over verkeersdoorstroming en de evacuatie van gestrande voertuigen.

Er is een nieuwe Europese tunnelrichtlijn uitgevaardigd. Het gaat om een integraal veiligheidssysteem, dat zowel de harde als de zachte infrastructuur betreft, het geheel van procedures, protocollen, afspraken en coördinatiemechanismen die ervoor moeten zorgen dat de infrastructuur ook tijdens de gebruiksfase veilig en preventief is, en dat het ook mogelijk maakt adequaat op te treden indien nodig. De tunnelrichtlijn schrijft een dergelijke integrale benadering voor. Dat impliceert dat in de ontwerpfase al meteen een screening plaatsvindt om na te gaan of het ontwerp al in voldoende mate voldoet aan de vereisten van de tunnelrichtlijn en aan de vereisten van de partijen die op het hoofdwegenet of in de tunnel moeten worden ingezet ingeval van problemen, zoals de verkeerspolitie, de brandweer en andere diensten. Die screening vindt op dit moment plaats, niet alleen voor het ontwerp van de Oosterweeltunnel, maar ook voor de Lange Wapper – het viaduct – zelf. Het gaat over een dubbeldeksviaduct dat uniek in zijn soort is. Dat vergt een aparte veiligheidsbenadering. Die studie gaat natuurlijk veel meer over de exploitatiefase dan over de ontwerpfase. Ik heb niet liever dan dat we goed op voorhand met alle betrokken diensten de nodige afspraken maken zodat de infrastructuur veilig in gebruik is. Vanaf de eerste dag moet iedereen goed weten wat hem of haar te wachten en te doen staat als er zich iets zou voordoen.

De tunnelrichtlijn zelf is enkel van toepassing op de tunnels in het trans-Europees wegenet, de TEN-tunnels. We hebben er ons samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en alle betrokken diensten – het hoofd van de brandweer, het hoofd van de verkeerspolitie, de burgemeester, de gouverneur, het Verkeerscentrum, het hoofd van het departement en

dergelijke – toe verbonden om in de Antwerpse regio alle tunnels die van belang zijn, te onderwerpen aan hetzelfde veiligheidssysteem. Dat is een proces dat ettelijke jaren in beslag neemt. Er is een stuurgroep met alle betrokken partijen opgericht die dat proces zal bewaken en ervoor zorgen dat we stap voor stap resultaten boeken. Eerst wordt de tunnelrichtlijn toegepast op de tunnels die er betrekking op hebben, nadien ook op andere tunnels, zoals de Liefkenshoektunnel, de Tijsmanstunnel en de Beverentunnel. Het gezond verstand gebiedt ook die laatste reeks tunnels aan de richtlijn te onderwerpen, hoewel dat in strikte zin eigenlijk niet moet. Het is logisch dat in de Antwerpse regio, en dan vooral op de twee cruciale ringen, een systeem van toepassing wordt.

Als we de tunnel en het viaduct aan dergelijk systeem onderwerpen, dan moeten we de lijn ook consequent doortrekken. Europa ontwikkelt richtlijnen inzake veiligheid bij calamiteiten op het hoofdwegenet. Die richtlijnen zullen we ter harte nemen, ook al zijn ze nog in ontwikkeling. We zullen ze voor de ‘acht van Antwerpen’ – de dubbele ring rond Antwerpen – omzetten in tastbare afspraken, gecoördineerde mechanismen, een goede monitoring, een goede verkeersbegeleiding en een goede infrastructuur. Zo kan aan alle vereisten worden voldaan. Veiligheid ligt ons na aan het hart, en op dat vlak wordt er niet ingeboet. Die studie is al een tijdje bezig en loopt nog even door. Die studie zal zijn vruchten afwerpen, en niet alleen voor Antwerpen. AWV coördineert de studie om ervoor te zorgen dat de afstemming met de aanpak van andere tunnels in het Vlaamse Gewest gebeurt alsook met de methodes die de instellingen op federaal niveau ontwikkelen, en ten slotte, met de afspraken die op Europees niveau worden gemaakt.

Vooraleer ik een contract met Noriant afsluit, zou ik graag weten welke effecten deze studie op het ontwerp kan hebben. Als die effecten zich aandienen, dan zullen we ervoor zorgen dat de aanpassingen gebeuren, zodat waar nodig zaken worden rechtgezet of verbeterd. Tot zover de uitleg over de twee studies. De ene is ingegeven door minder hinder en de fasering van de werken. Dat is een eindige studie. De tweede is een proces van langere duur, en verloopt in fasen. Iedere actor die in het Antwerpse is betrokken bij de veiligheid van de twee ringen op het hoofdwegenet, heeft zich ertoe verbonden om alle mensen ter beschikking te stellen om samen met AWV en de BAM de gehele tunnelrichtlijn uit te voeren en een integraal veiligheidsconcept te ontwikkelen.

Tot zover de uitleg over de stand van zaken van het Oosterweelproject. De planning zelf is opgegeven. De beoordeling is bezig. De finale contractbesprekingen zijn voorzien voor de periode van begin 2008 tot april 2008, zodat in april 2008 het contract kan worden afgesloten.

Het volgende deel heeft te maken met het onderdeel ‘verzekeringen’, en daar zal de heer Costermans op ingaan. Hij zal het ook hebben over het onderdeel ‘financiering’.

De heer Ivan Costermans, financieel manager BAM: Parallel met de aanbestedingsprocedure voor de Oosterweelverbinding lopen ook aanbestedingsprocedures voor de luiken ‘verzekeringen’ en ‘financiering’. Inzake de verzekeringen is al toegelicht dat we opteren voor een zogenaamd Owner Controlled Insurance Program of OCIP-programma waarbij we als opdrachtgever-aanbesteder een kernpakket van verzekeringen uitnemen die tegelijkertijd onszelf en de opdrachtnemer dekt. Het gaat om drie procedures die in elkaar haken en gedurende enkele maanden, tijdens de contractbesprekingen, elkaar moeten overlappen.

De aanbestedingsprocedure verzekeringen is opgestart in het voorjaar van dit jaar. Het kernpakket verzekeringen is opgedeeld in een aantal percelen en voor elk perceel zijn kandidaat-verzekeraars geselecteerd. In januari en februari 2008 worden de offertes ingediend, om tegen medio 2008 te kunnen overgaan tot het afsluiten van de contracten.

In de aanbestedingsprocedure voor de financiering hebben we destijds vijf kandidaten geselecteerd. Er zijn bestekken opgestuurd aan al de geselecteerde kandidaten. Eind juni 2007 hebben we de eerste offertes van drie van de vijf partijen ontvangen: ABN Amro in consortium met Depfa Bank, ING, Dexia samen met Goldman Sachs, en tenslotte KBC, Citibank en HSBC.

Bij de analyse van de offertes hielden we rekening met de volledigheid, de conformiteit en de evaluatiecriteria. Wat houden die criteria in? U weet dat we de financiering gefaseerd hebben. De mogelijkheid om in de tweede fase financiering te kunnen opnemen, was één van de vier cruciale evaluatiecriteria.

Een tweede element betrof de gehoudenheid van het Vlaamse Gewest: de mate waarin er ondersteuning

in de vorm van garanties zou gevraagd worden aan het Vlaamse Gewest was een elementair punt in de evaluatie. De complexiteit van de financieringsstructuur, de mate waarin het proces om zo'n structuur uit te werken beheersbaar blijft en de kostprijs van de financiering wogen ook zwaar door.

Na de evaluatie van de eerste offertes werd besloten om de offerte van ABN Amro/Depfa niet te weerhouden wegens onvolledigheid. Uiteindelijk zijn we nu met twee bidders de BAFO-fase ingegaan.

Het betreft twee bidders met kwalitatieve offertes waar we al belangrijke conclusies uit hebben kunnen trekken. We stuurden er op aan om reeds bij de eerste offerte een duidelijk zicht te krijgen op de appreciatie door de bankiers van onze trafiekprognoses en toelinkomsten. Uit de eerste offertes blijkt nu dat onze trafiekprognoses – door BAM ontwikkeld en vervolgens geauditeerd door een extern consultancybureau – worden bevestigd. Dat betekent – en dat is een hele geruststelling – dat de financiering van het masterplan mogelijk blijft.

De timing is al toegelicht. We sturen aan op een BAFO in februari-maart 2008 zodat er twee à drie maanden tijd is voor contractvorming, tegelijk met de twee andere procedures. We zouden graag tot een 'financial close' of contractsluiting komen in juni 2008.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik licht even de projecten toe waarover we tussentijds rapporteren en die nu in uitvoering zijn.

Op 4 juni startten de werken voor de Middenvijver op Antwerpen Linkeroever. Het is een natuurontwikkelingsproject in het kader van een mitigerende maatregel. Dit moet volgend voorjaar rond zijn.

Een tweede, gelijkaardig project is de Burchtse Weel. Dat wordt een slik- en schorregebied via een dijkdoorbraak. Er komt een nieuwe binnengaatse dijk. Het gebied zal onderhevig zijn aan de getijdenwerking op de Schelde. Het wordt zeer mooi. De opdracht is gegund. De werken starten in de loop van de maand. Tegen het najaar van 2009 zullen de werken klaar zijn.

De huidige stelplaats van De Lijn aan de Tjalkstraat zal worden ingenomen als werfterrein. Daar komt één van de hoge pylonen. Dat is een cruciale site voor de opdrachtnemer. We hebben van bij het begin gesteld

dat dit terrein moest vrijkomen. Voor de nieuwe tijdelijke stelplaats voor De Lijn hebben we de Belgasite geselecteerd. De aanbesteding daarvoor is doorlopen, er is een bouwvergunning en de werken zijn gegund. Ze worden afgerond midden 2008.

De Schijn wordt nogmaals omstandig toegelicht in ons rapport. We kwamen vanuit de Oosterweelverbinding bij het risico van de koker onder het Albertkanaal. We lopen daar risico op een breuk of perforatie door het aanbrengen van de pijlers van de viaduct de Lange Wapper daar waar die aansluit op de viaduct van Merksem. Elk van de bidders moest constructies verzinnen om dat risico te vermijden. Gekoppeld aan alle zorgen die de verschillende partners al hadden met de Schijn is er een gezamenlijke oplossing gevonden. We zouden de Schijn gewoon knippen en stroomopwaarts met een vijzelgemaal overpompen in het Lobroekdok en zo in het Albertkanaal. Het andere gedeelte, ten noorden van de rode streep, zouden we blijven gebruiken als een buffer van ongeveer 43.000 kubieke meter voor regenwateropvang voor de zone Merksem, alsmede voor de Oosterweelverbinding op die plek. Dat houdt een win-winsituatie in voor alle betrokkenen. De opdracht is intussen gegund. Wanneer de vergunning geregeld is, zullen de werken starten.

Over de gerechtelijke procedures is al omstandig gerapporteerd. Er was een gerechtelijke uitspraak over de schorsingsvraag van het Pomphuis over het GRUP (Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan). Dat is bij gebrek aan belang en middelen verworpen door de Raad van State. Ook een verzoek van Fortis inzake aanbesteding van het verzekeringspakket is bij gebrek aan ernstige middelen verworpen. Er zijn uiteraard nog een aantal procedures waarover in kortgeding al een uitspraak is gevallen. De betrokkenen procederen verder ten gronde. De vijf procedures tot nietigverklaring heb ik opgesomd in het schriftelijke verslag. Daar is het wachten op de uitspraak. Gelet op eerdere uitspraken van de Raad van State in de schorsingsprocedure verwachten we er geen verdere problemen mee. Ze hebben hoe dan ook geen effect op de timing en de verdere werkzaamheden.

Betreffende de communicatie over de Oosterweelverbinding wil ik in deze voortgangsrapportage ook rapporteren over de communicatie-inspanningen die voor elk van de projecten zijn geleverd. Zo kan ik iedereen op de hoogte brengen van de reële activiteiten die wij ondernemen. BAM communiceert, en communiceert proactief. Ik ben er mij van bewust aan

de hand van de vragen die in dit halfroond maar ook in de pers worden geopperd, dat men nooit genoeg kan communiceren.

Ik zal dit meenemen binnen BAM. We moeten beter ons best doen om de boodschap uit te dragen. Wij ondervinden telkens we infosessies opzetten dat er een zeer grote luisterbereidheid en waardering is voor alle mensen die er deel van uitmaken.

Ik heb in het voortgangsrapport aangegeven waar het over gaat. Onze websites worden heel druk bezocht. We hebben 20.000 abonnees op de nieuwsflashes die we uitzenden. Er zijn bewonersbrieven naar ongeveer 13.000 gezinnen gestuurd. De voorbije vier maanden zijn er zeven presentaties gehouden. Er is een info-markt op Linkeroever georganiseerd. Er zijn werfbezoeken georganiseerd op de Middenvijver en zo meer. Er is ook een persconferentie georganiseerd.

Voor het volgende masterplanproject, de Braboprojecten, geef ik het woord aan onze senior projectleider, Frank De Schutter.

De heer Frank De Schutter, senior projectleider: Ik begin met twee inleidende begrippen. U ziet Brabo I en u ziet SPV. Brabo I omvat het tramlijnproject Deurne-Wijnegem, fase 1 (daarbij hoort een stelplaats voor 53 tramstellen) en de tramlijn Mortsel-Boechout, fase 2.

Voor SPV, of 'special purpose vehicle', loopt er een gunningsprocedure waarbij we een privépartner zoeken die in de SPV wil stappen en daar voor 52 percent een meerderheidsaandeel in neemt, samen met BAM en LijnInvest die elk 24 percent op zich nemen.

Er is al een eerste selectie van kandidaten gebeurd. Op 7 september 2007 moesten de kandidaturen binnen zijn. U ziet de lijst van namen staan. Dat zijn de namen die de tijdelijke consortia aan zichzelf hebben gegeven. De samenstellende firma's staan in de schriftelijke rapportage die u is bezorgd.

In de selectieleidraad was duidelijk bepaald dat men het aantal zou beperken tot vijf gegadigden. Bijgevolg is de zesde en laatst gerangschikte kandidaat, de groep Strukton Fortis, die duidelijk minder ervaring had met dergelijke projecten, niet in aanmerking genomen. Op 5 oktober 2007 is deze kandidaat op de hoogte gesteld, en op 16 oktober 2007 kregen de andere vijf kandidaten de bevestiging dat ze geselecteerd waren.

Het bestek is goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn en van BAM, alsook door de Vlaamse Regering. Op 23 oktober 2007 konden de kandidaten hun bestek komen afhalen. Dat hebben ze allemaal gedaan. Hun offerte wordt verwacht op 17 december 2007. Het betreft een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking, zoals die is bepaald in de wetgeving op de overheidsopdrachten. De selectie die ik zopas heb toegelicht, is daar een eerste stap van.

Het bestek bevat in feite twee DBfM-contracten. Ik wil u niet belasten met te veel juridische commentaren, in de toelichting staan er veel meer. Ik wil alleen stellen dat één DBfM-contract vanuit fiscaal oogpunt wordt gekwalificeerd als een onroerende leasing voor het tramgedeelte en een sui generis DBfM-contract voor het niet-tramgedeelte, het gedeelte van AWV.

Het tramgedeelte omvat de nieuwe bedding, de wissels, de bovenleidingen, de masten en vooral ook de stelplaats in Deurne. Het niet-tramgedeelte omvat de wegenis die langsheen de tramlijnen wordt aangelegd, inclusief de voetpaden, het straatmeubilair, de openbare verlichting en de rioleringen.

Voor dergelijke grote projecten moet er een samenwerking zijn tussen de verschillende betrokken partijen. Er zijn drie soorten overeenkomsten. De eerste is de moedersamenwerkingsovereenkomst tussen BAM, De Lijn en het Vlaamse Gewest. Zij is goedgekeurd door de raden van bestuur van De Lijn en BAM en ook door de Vlaamse Regering op 19 oktober 2007. Een tweede vorm van overeenkomst is de samenwerkingsovereenkomst met de steden en gemeenten waar de werken zijn gesitueerd. Het gaat voornamelijk over werken op gemeentewegen, maar ook over nutsleidingen of de openbare verlichting. Ik denk aan het convenant over openbare verlichting op gewestwegen of aan de afspraken voor verlichting op de eigen gemeentewegen, ook voor verkeerslichten en dergelijke meer.

Een derde soort overeenkomsten wordt gesloten met andere belanghebbenden. Ik noem onder andere de Antwerpse Waterwerken die in het kader van Riant en Aquafin als rioolbeheerder optreedt en moet zorgen dat hiervoor subsidies van de VMM worden bekomen en aan de SPV worden betaald.

Het Instituut voor de Nationale Rekeningen heeft op 25 september 2007 een gunstig advies verleend voor de aanvragen die al ingediend zijn. Een tweede

soort adviezen betreft de btw-aftrekbaarheid. Een voorafgaande beslissing van de federale overheidsdienst (FOD) Financiën werd eind juli 2007 voor het tramgedeelte aangevraagd, maar er is nog geen voorafgaande beslissing verkregen. Het ontwerp van vraag voor het niet-tramgedeelte werd op 21 september 2007 ook aan de dienst bezorgd met het oog op een prefilingvergadering. Het Vlaams Kenniscentrum heeft op 27 augustus 2007 een positief advies verleend, en op 19 oktober 2007 heeft de Vlaamse Regering deze projecten formeel erkend als PPS-projecten (PPS: publiek-private samenwerking).

Er is een gerechtelijke procedure. Op 13 juli diende een bewoner bij de Raad van State een beroep tot schorsing en nietigverklaring van de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne-Wijnegem en het ontheffingsbesluit MER in (MER: Milieu Effectenrapportering). Het auditorsrapportadvies adviseert om de vordering tot schorsing te verwerpen bij gebrek aan ernstige middelen.

Natuurlijk wordt bij de Brabo I-projecten ook veel aandacht besteed aan communicatie. Er waren belangrijke persberichten en -communicaties met het oog op de omvorming van een klassiek aannemersproject naar een PPS-project en de start van de aanbestedingsprocedure.

Er worden ook veel bilaterale contacten gelegd met gemeenten en doelgroepen. Er zijn al contacten achter de rug, en er zijn er nog gepland. Verder worden ook de vaste infokanalen aangewend.

Specifiek voor dit tramlijnenproject is het scholenpakket. Er werd een schoolbereikbaarheidskaart uitgewerkt, in samenwerking met de betrokken scholen en de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde. Daarnaast is er voor de scholen een educatief pakket over het masterplan, waarop ongeveer 25 scholen hebben ingeschreven.

De heer Jan Van Rensbergen: Wat betreft de masterplanprojecten waterinfrastructuur is het eerste project waarvoor we in de laatste rechte lijn zitten de Noorderlaanbrug. We hebben de openbare aanbesteding ondertussen afgewikkeld. Er werd een aanbestedingsverslag opgemaakt, en er is een principiële goedkeuring door de raad van bestuur. Op 2 oktober hebben we ook de stedenbouwkundige vergunning verkregen voor de vernieuwing van de Noorderlaanbrug. Deze brug bevat eigenlijk twee bruggen: een aparte openbaarvervoersbrug en een brug voor het normale verkeer.

De gunning zal gebeuren van zodra de afspraken en overeenkomsten tussen de betrokken partijen zijn afgerond. We hebben gisteren de laatste hand gelegd aan de overeenkomst met nv De Scheepvaart, en we leggen de laatste hand aan de nota's en dossiers die naar de Vlaamse Regering moeten. We hopen dat we nog deze maand deze verdere besluitvorming kunnen afronden, zodat de werken zo snel mogelijk kunnen starten. Zowel de Noorderlaanbrug als de Van Cauwelaertsluis liggen wat ons betreft op het kritieke pad om de planning van Oosterweel niet in het gedrang te brengen.

We zijn klaar met alles, alle dossiers liggen op tafel. Het besluitvormingsproces wordt in gang getrokken om nog deze maand alle overeenkomsten af te ronden.

De middendrukgasleiding die momenteel aan de Noorderlaanbrug hangt, moeten we verleggen. Dergelijke gasleidingen mogen niet meer gehecht worden aan bruggen, die moeten onder de grond en dus onder het Albertkanaal. We doen een onderdoorpersing met twee verticale schachten en vanuit de schachten trekken we horizontaal een koker onder het Albertkanaal.

Die werken zijn opgestart in augustus 2007. Er is intussen een klein probleem gerezen met een van de verticale schachten. Dat wordt geremedieerd, zodat de werken ook afgerond kunnen worden begin volgend jaar en Eandis de gasleidingen kan verleggen.

Voor de brug en het Albertkanaal hebben we ervoor geopteerd om samen met de stad Antwerpen door middel van een open oproep via de Vlaamse Bouwmeester een visie te ontwikkelen over de bruggen als reeks. Deze opdracht is gegund aan het bureau uapS, dat op 5 oktober van start is gegaan met de studieopdracht, die moet leiden tot een visieontwikkeling die meteen de basis kan vormen voor de verdere ontwikkelingen van de fietsers- en voetgangersbrug ter hoogte van de IJzerlaanbrug.

Voor de spoorbruggen wordt de laatste hand gelegd aan de overeenkomst met Infrabel. Van zodra die is ondertekend, wordt het voorontwerp verder uitgewerkt tot een ontwerp en een aanbestedingsdossier.

Voor de Kattendijksluis zijn we ook al heel wat stappen verder. Op 6 augustus werd de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend. Het ontwerpproces is volop aan de gang, om bestekken klaar te hebben en de aankondiging van de aanbe-

steding alleszins nog te laten plaatsvinden in 2007. BAM organiseert deze werken samen met Waterwegen en Zeekanaal. We trachten die af te ronden op het moment dat de toegankelijkheid van het Kattendijkdok door de bouw van de Lange Wapperbrug bemoeilijkt zal worden. Dat is een van de projecten die gebonden zijn aan een zeer strikt tijdschema wat betreft de einddatum. Dat wil zeggen dat we de werken aan het Kattendijkdok moeten kunnen aanvatten in de eerste helft van 2008. We zitten op schema, dus normaal gezien moeten we dat kunnen halen.

Ook voor de Van Cauwelaertsluis zijn alle overeenkomsten afgesloten. De voorafgaande werken zijn in uitvoering. Er is een gunningsverslag principieel goedgekeurd, en de gunning kan gebeuren nadat ook alle andere overeenkomsten zijn afgerond. We wachten nog op de btw-ruling, die is aangekondigd voor november. Uiteraard moet ook nog de Vlaamse Regering het geheel van de dossiers goedkeuren. Ook daarvoor zijn de stukken klaar en hopen we dat deze besluitvorming in de maand november kan plaatsvinden, zodat de werken kunnen starten.

De duur van de werken wordt geraamd op drie kalenderjaren. Ze moeten tijdig klaar zijn, want op een bepaald moment zal de bouw van de Lange Wapperbrug ook de Royerssluis hinderen. Op dat moment moet de Van Cauwelaertsluis gerenoveerd en volledig beschikbaar zijn.

Op het vlak van communicatie is vooral te vermelden – en dat was toch een bijzonder geapprecieerd initiatief – dat we boottochten hebben georganiseerd op het Albertkanaal, met uitleg over wat we juist aan het doen zijn. Daaraan gekoppeld waren er ook infosessies over het geheel van het masterplan in het rusthuis voor binnenschippers, waar we tegelijkertijd nog een aantal andere infosessies aan gekoppeld hebben.

Er zijn over de Noorderlaanbrug tal van lokale infosessies georganiseerd, meer bepaald in Luchtbal, Antwerpen-Dam en Merksem. Het is de bedoeling om dit te herhalen zodat iedereen tijdig op de hoogte geraakt. Naarmate de werken dichterbij komen en de hinder concreet zal worden, zal onze communicatie verschuiven naar het uitleggen van waar de hinder zich zal situeren en over de wijze waarop de minderhindermaatregelen ten uitvoer worden gebracht.

Voor de financiering geef ik het woord aan de financieel manager.

De heer Ivan Costermans: Ik wil eerst een vergelijking maken tussen de kosten en het budget dat werd vast-

gelegd voor 2007. Deze tabel toont de reeds gerealiseerde studiekosten, zowel de bestedingen in 2007 ten aanzien van het budget voor 2007 als de totaliteit van alle studies sinds de oprichting van BAM. Inzake de naleving van het budget 2007 kan worden gesteld dat we in het algemeen overal binnen de beperkingen van het budget zijn gebleven, maar dat de raad van bestuur een uitbreiding van het budget heeft goedgekeurd voor de posten 'erelonen juridisch en financieel advies', dit om rekening te houden met een aantal in het budget voor 2007 initieel niet geplande posten. Ik denk dan aan juridische advieskosten inzake procedures, en aan een aantal financiële advieskosten inzake de structurering van de projecten Brabo I. Het budget waarin initieel heel beperkt was voorzien inzake onteigeningen en nutsleidingen is uitgebreid omdat we met name op het vlak van de onteigeningen veel verder staan dan initieel was vooropgesteld. We hebben ruimte gemaakt voor een tiental miljoen aan uitgaven inzake onteigeningen voor de resterende maanden van 2007.

Er is een indekking van het renterisico, met name het 'pre-hedge-programma' dat ons beschermt tegen de stijging van de marktrente, zowel voor onze eigen financiering als ook de financieringscomponent in het DBfM-contract voor de Oosterweelverbinding. In het verleden is reeds meermaals benadrukt dat we dat continu monitoren en aanpassen wanneer nodig. We hebben dat in oktober gedaan in functie van de timing van de drie procedures die u daarstraks hebt gezien zodat de swapcontracten maximaal aansluiten met de timing die we vooropstellen inzake contractsluiting.

Wat betreft het onderzoek naar de trafiekprognoses is daarnet opgemerkt dat we uit de eerste offertes van de banken hebben kunnen afleiden dat onze eigen prognoses toch wel worden bevestigd. Ondertussen hebben we heel betrouwbare en nauwkeurige tellingen van het verkeer aan de Kennedytunnel sinds 1 januari 2007. Daar kan heel eenduidig en continu het onderscheid worden gemaakt tussen personenwagens en vrachtwagens. Dat onderscheid is, gezien de diversificatie in toltarieven, fundamenteel. Uit die tellingen hebben we kunnen afleiden dat onze eigen trafiekprognoses van anderhalf jaar geleden ruimschoots worden bevestigd.

Het financieel plan wordt uiteraard continu aangepast. We blijven evenwel conservatief inzake de inschatting van toekomstige rendementen.

Dan ga ik over tot de risico's en de risicobeheersing. We zijn overgegaan tot de uitwerking van een

‘public sector comparator’. Dat is een internationaal bekende methodologie om een beoordeling te doen van offertes in het kader van een aanbesteding in PPS-vorm. Met een geijkte methodologie wordt een vergelijkende kostprijs berekend wanneer de aanbestedende overheid zelf tot realisatie van het project zou zijn overgegaan. Belangrijk is dat dit niet enkel kijkt naar de bouwkosten en de bouwfase, maar ook naar de onderhoudsfase. Vandaar dat daaruit de life-cyclevoordelen van de PPS- en DBfM-benadering duidelijk zouden moeten worden. Dat proces hebben we opgestart en we worden daarin bijgestaan door het Vlaams Kenniscentrum PPS, dat waakt over de correcte toepassing van de methodologie. Er is zelfs een vertegenwoordiging van het Nederlandse Kenniscentrum PPS, zodanig dat we er zeker van zijn dat de methodologie correct wordt toegepast.

De heer Jan Van Rensbergen: Wat betreft de risico-beheersing zijn er voor een aantal onderwerpen geen verdere wijzigingen doorgevoerd. Inzake BAM-activiteiten is er een vrijwaringsovereenkomst gesloten tussen het Vlaamse Gewest en de bestuurders conform het decreet van 29 juni 2007, artikel 56, waarin het Vlaamse Gewest gemachtigd wordt om met elke bestuurder die haar vertegenwoordigt een vrijwaringsovereenkomst te sluiten inzake zijn aansprakelijkheid als bestuurder en dit voor welomschreven projecten die binnen de betrokken rechtspersonen gerealiseerd worden. Omwille van de omvang en complexiteit, het sui-generiskarakter van het masterplan, de projecten die erbinnen vallen, de impact en de hoegrootheid van eventuele schade is het ook logisch dat het voor elke bestuurder individueel onmogelijk is om een dergelijke aansprakelijkheid te dragen. Om de bestuurder in de mogelijkheid te stellen om op professionele en objectieve wijze zijn mandaat als bestuurder verder te kunnen zetten, is die vrijwaringsovereenkomst afgesloten.

Een tweede element van risicobeheersing heeft te maken met contractmanagement. Met contractmanagement bedoelen we de wijze waarop BAM en haar adviseurs de uitvoering van de DBfM-contracten organiseren. Een DBfM-contract betekent geen sleutel-op-de-deuroplossing. Deze misvatting steekt af en toe de kop op. Dit contract moet op een andere manier aangestuurd en opgevolgd worden dan bij een klassieke aanbesteding. De aanpak daarvoor wordt momenteel ontwikkeld. Binnen de raad van bestuur was er discussie over de vraag in hoeverre het raamcontract met TV SAM (Tijdelijke Vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel) kon worden ingezet voor de uitvoering. Die discussie is twee jaar oud. We hebben de argumenten opnieuw op een rijtje gezet en

daaruit besloten dat de besluitvorming van toen nog steeds overeind staat. De raad van bestuur heeft het management de opdracht gegeven om die aanpak uit te werken, niet alleen voor het DBfM-contract Oosterweelverbinding maar ook voor de DBfM-contracten Brabo. Deze plannen van aanpak ontwikkelen we samen met onze adviseurs, met AWW en met onze andere partners zoals De Lijn.

Naarmate wij overschakelen op DBfM-formules, verschilt de wijze waarop de opdrachtgever zich organiseert. Dat is ook de reden waarom we onze partners daarbij betrekken. De aanpak die we uitwerken, kan ook dienen voor de andere projecten van VIA-Invest en andere initiatieven ter zake.

De aanpak als geheel en de inzet van onze adviseurs zullen onderworpen worden aan een audit. De aanpak zal worden getoetst op zijn conformiteit ten aanzien van soortgelijke organisaties in het buitenland. Daarnaast moeten de voorwaarden die we hebben bedongen in de onderhandelingen met TV SAM, marktconform zijn. We zullen die audit organiseren om er zeker van te zijn dat deze zaken de toets der kritiek kunnen doorstaan, niet alleen om onszelf, maar ook om onze bankiers gerust te stellen. Onze bankiers zullen ons immers een behoorlijk bedrag aan vreemd vermogen lenen. Ze zullen dan ook eisen dat wij als opdrachtgever voldoende goed georganiseerd zijn om dit DBfM-contract te controleren. Hetzelfde geldt voor de verzekeringsmaatschappijen. Zij willen er zeker van zijn dat de wijze waarop het contractmanagement vorm krijgt, de toets der benchmarking kan doorstaan.

Tot slot hebben we de interne organisatie van onze communicatie verbeterd. In ons personeelsplan stond ook dat wij onze communicatiedienst zouden versterken. Voordien konden we enkel beschikken over een woordvoerder en een werfcommunicator. We hebben een hoofd marketing en communicatie aangeworven. In december zal nog een aantal mensen het team vervoegen. De kern van BAM inzake communicatie is dus gevoelig uitgebreid. Het is de taak van deze dienst om de communicatiestrategie verder uit te tekenen en de verschillende acties te organiseren en te coördineren.

De heer Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken: Onder 6.1.4 staan de zaken opgesomd die momenteel ter ondertekening voorliggen en die dus inhoudelijk afgehandeld zijn.

Op de laatste slide staan de zaken waarover nog onderhandeld moet worden. Het gaat om een vast

lijstje van zaken die inhoudelijk grotendeels zijn uitgewerkt. Voor sommige zaken moet het definitieve ontwerp van de aannemer volledig gekend zijn vooraleer het, gelijktijdig met het indienen van de bouwvergunning, kan worden afgesloten.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer Ignace Desomer, raadsheer bij het Rekenhof:

Het Rekenhof heeft de achtste voortgangsrapportage onderzocht. Ons rapport houdt rekening met de beslissingen die de raad van bestuur van BAM en de Vlaamse Regering hebben genomen tot 19 oktober 2007. Het Rekenhof heeft nagegaan of de informatie uit de achtste voortgangsrapportage onderbouwd is en rekening houdt met afgesproken vereisten voor informatievoorziening. Ik geef een beknopt overzicht van enkele recente ontwikkelingen die het Rekenhof onder de aandacht wil brengen van het parlement.

Sinds de vorige rapportage heeft de Vlaamse Regering beslist over de structuur voor een eerste groep projecten voor openbaar vervoer. Het gaat over Brabo I en de DBFM-formule. Ze heeft de selectie van de kandidaten voor die eerste groep tramprojecten goedgekeurd net als het bestek en de samenwerkingsovereenkomsten tussen BAM, De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer. BAM heeft voor een aantal projecten de gunningsvoorstellen en de samenwerkingsovereenkomsten goedgekeurd.

Wat de reikwijdte van de masterplanprojecten betreft, sta ik stil bij de Oosterweelverbinding. BAM heeft het bestek voor de Oosterweelverbinding gewijzigd met de terechtwijzende berichten zes en zeven. In de achtste voortgangsrapportage geeft het daarbij uitvoerig toelichting. Met het terechtwijzende bericht zes werd de tijdelijke stelplaats voor De Lijn uit het bestek gelicht en afzonderlijk aanbesteed. Het terechtwijzende bericht zeven past het bestek aan de nieuwe veiligheidsnormen aan en mildert de te strenge initiële eisen. Het brengt ook verdere detailleringen aan en wijzigt de uitvoeringsplanning in beperkte mate. De wijzigingen die werden aangebracht met de terechtwijzende berichten zes en zeven zijn niet substantieel van aard, in die zin dat ze de gelijkheid tussen de eerder afgewezen bidders in het gedrang zouden brengen. Eventuele wijzigingen aan de rij- en pechstroken op het viaduct en in de tunnel zijn nog in onderzoek.

Het Rekenhof stelt vast dat de talrijke wijzigingen en aanvullingen van het bestek aantonen dat BAM bij

de opmaak ervan in september 2005 nog geen volledig zicht had op het project. Daaruit zouden lessen moeten worden getrokken. Voor de overige projecten van het Masterplan Antwerpen zijn het Rekenhof geen recente belangrijke projectwijzigingen bekend.

Er zijn geen wijzigingen aangebracht aan de algemene planning. In het terechtwijzende bericht zeven heeft BAM wel een beperkt gewijzigde uitvoeringsplanning voor de Oosterweelverbinding goedgekeurd. De vertegenwoordigers van BAM hebben hier toegelicht dat voor de eigenlijke start van de werken een periode van drie maanden wordt voorzien voor het finaliseren van alle nodige onteigeningen, het verplaatsen van nutsleidingen en de werfinrichting. Nagenoeg alle bouwwerken moeten worden uitgevoerd binnen een periode van vier jaar. De beperkte werken voor de aansluiting van de Kennedytunnel moeten worden uitgevoerd tijdens de zomer van het daaropvolgende jaar, na dat vierde jaar dus.

BAM voert in samenwerking met het Vlaams Verkeerscentrum nog bijkomende studies uit om de uitvoeringsplanning met de minste verkeershinder op punt te stellen. Ook de overeenstemming met de Europese tunnelveiligheidsvoorschriften en de impact van verkeerscalamiteiten op bereikbaarheid, veiligheid en verkeersafwisseling worden nog verder onderzocht. De resultaten van die studies zijn ons nog niet bekend.

Zoals wij weten heeft de enige overgebleven bieder op 1 oktober 2007 zijn BAFO ingediend. BAM onderzoekt dat nu. Dat heeft de vertegenwoordiger van BAM voldoende toegelicht.

Voor de andere projecten buiten de Oosterweelverbinding heeft het Rekenhof tijdens de voorbereiding van de achtste voortgangsrapportage kunnen vaststellen dat de werken aan de Middenvijver in juni 2007 zijn gestart. De onteigeningen en het verplaatsen van nutsleidingen zijn in uitvoering. De werken in het gebied Burchtse Weel zijn goedgekeurd en starten eind 2007. Ook de aanpassingswerken aan de Schijn zijn toegewezen. Voor de herinrichting van de Katendijksluis is de projectvoorbereiding in volle ontwikkeling. De werken aan de tijdelijke stelplaats op de Belgasite zijn aanbesteed en kunnen starten van zodra de nieuwe bouwvergunning is verkregen. Ook de werken aan de Van Cauwelaertsluis en de Noorderlaan zijn aanbesteed. Deze werken kunnen echter pas starten nadat de samenwerkingsovereenkomsten gesloten zijn en een gunstig antwoord is verkregen op de rulingaanvragen.

Wat Brabo I betreft, de nieuwe naam voor de DBFM-constructie, voor onder meer de tramlijn Deurne-Wijnegem, fase 1: de aanbestedingsprocedure voor deze projecten voor openbaar vervoer is aan de gang. De sluiting van de overeenkomsten met de privépartner op het einde van de onderhandelingsprocedure wordt verwacht in april 2008. De werken die in de tweede helft van 2007 moesten starten, lopen opnieuw vertraging op bij gebrek aan goedgekeurde samenwerkings- en subsidieovereenkomsten en bij gebrek aan zekerheid over de diverse rulingaanvragen.

De geraamde investeringskosten zijn niet formeel gewijzigd sinds de vorige voortgangsrapportage. Het Rekenhof heeft zijn kostprijs zelf geactualiseerd met de informatie uit de aanbestedingsdossiers. De Vlaamse Regering heeft voor de ontwerp- en bouwkosten van de Oosterweelverbinding een plafond ingesteld van 1,850 miljard euro. De totale kostprijs van het contract zal daarnaast zeker ook nog de financieringskosten van de bouwgroep en de onderhoudskosten omvatten.

Op aanraden van het Rekenhof heeft de BAM voor het BAFO aan de kandidaat-bouwgroep een gedetailleerde prijsopgave gevraagd. Zo kan de BAM een beter inzicht krijgen in de opbouw van de prijzen van de verschillende projectonderdelen en kan ze ook de marktconformiteit ervan toetsen. De BAM stelt intussen de vroegere kostprijsramingen bij en bereidt een zogenaamde 'public sector comparator' voor.

Voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten zal de bijdrage van het Vlaamse Gewest in de beschikbaarheidsvergoedingen over 35 jaar lopen. Dat bedrag is wel degelijk te indexeren. Het onderhoud is ten laste van De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer. De investeringsramingen voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten zijn nog altijd gebaseerd op de klassieke aanbestedingen. Daarbij is geen rekening gehouden met de ontwerp-, financierings- en onderhoudskosten, en ook niet met de kosten van de risico-overdracht. Hier lopen we dus het risico dat de kost nog aanzienlijk kan stijgen.

Wat de financiering betreft, wil ik de commissieleden herinneren aan alle engagementen die zijn aangegaan. De BAM gaat een lening aan die afgelost zal worden met de tolinkomsten van de Liefkenshoek-tunnel en de Oosterweelverbinding. Daarnaast is er de initiële kapitaalbreng van het Vlaamse Gewest en de bijkomende kapitaalverhogingen die ter beschikking gesteld worden. Het Vlaamse Gewest heeft ook

studiekosten ingebracht en verleent verder subsidies voor riolering en verlichting.

Het Vlaamse Gewest heeft ook een bijdrage in de beschikbaarheidsvergoedingen voor Brabo I, die gedurende 35 jaar verschuldigd zullen zijn. De bijdrage begint met 5 miljoen euro in 2008 en loopt op tot 30 miljoen euro vanaf 2011. Die bedragen zijn uiteraard ook te indexeren. Tot slot keert het Vlaamse Gewest ook nog een werkingstoelage uit aan de BAM.

Wat de risicobeheersing betreft, breng ik de stand van zaken betreffende diverse rulingaanvragen eerst nog even in herinnering. De BAM had al eerder een gunstige ruling inzake de btw voor het Oosterweelproject verkregen. Ook de ESR-neutraliteit (ESR: Europees Stelsel van Rekeningen) voor het Oosterweelproject werd hier eerder al bevestigd. Voor de overige onderdelen van het masterplan bestaat nog geen zekerheid over de ESR-neutraliteit.

Voor de rulingaanvraag inzake de EU-tolrichtlijn moeten nog een paar technische details op punt worden gesteld. De rulingaanvraag voor de btw voor de sluisprojecten is in voorbereiding. De BAM heeft de samenwerkingsstructuren met nv De Scheepvaart en het gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen voor de realisatie van de projecten Albertkanaal en de sluisprojecten, meegedeeld aan de Europese Commissie ter staving van een concrete toepassing van de richtlijn inzake overheidsopdrachten.

Voor de eerste reeks tramprojecten heeft de BAM de ESR-neutraliteit onlangs verkregen. De rulingaanvragen inzake btw-recuperatie voor het tram- en niet-tramgedeelte zijn nog in voorbereiding.

De risico-inschatting, de risicobeheersing en de risicoallocatie vormen bij de prijsonderhandelingen voor de Oosterweelverbinding een bijzonder belangrijk aandachtspunt. De BAM bereidt zich daarop voor, onder andere via het instrument van de public sector comparator, alsook via leerervaringen uit het buitenland. De risicoallocatie binnen de openbaarvervoerprojecten is ook een belangrijk aandachtspunt. Gelet op de participatie van de publieke partners in het kapitaal en in het bestuur van de SPV's, kan de beoogde risico-overdracht aan de private partner eventueel verwateren.

Een ander aspect van het 'riskmanagement' is het volgende. De BAM doet in sterke mate een beroep

op externe technische, juridische en financiële dienstverleners. Die afhankelijkheid brengt risico's met zich mee. De technische complexiteit van de projecten, het grote aantal publieke partners en de ingewikkelde juridische structuren bemoeilijken de opdracht van de BAM om de doelstellingen van het masterplan tijdig te kunnen realiseren. De nood aan voortgang is echter cruciaal, rekening houdend met de nog steeds toenemende mobiliteitsproblemen in de Antwerpse regio, alsook verwijzend naar de financiële gevolgen van elk verder uitstel.

Het tracé van de Oosterweelverbinding werd vanuit verschillende hoeken opnieuw in vraag gesteld. Het Rekenhof stelt dan ook vast dat de BAM er niet zo gemakkelijk in slaagt de negatieve perceptie te keren. Er zijn ook verschillende juridische procedures aanhangig. De uitspraken in de schorsingsprocedures zijn tot op heden positief voor de BAM, maar er is nog geen enkele uitspraak ten gronde. En dat klasseren wij uiteraard ook bij de mogelijke risico's.

Wat de projectorganisatie betreft, zijn de juridische structuren vastgelegd in de kaderovereenkomst, die in juli definitief werd goedgekeurd. Een aantal overeenkomsten moeten nog verder uitgewerkt en ondertekend worden. Zolang dat niet is gebeurd, kunnen de betrokken werken niet worden gerealiseerd. De projectorganisatie maakt dus wel degelijk ook een deel van het risico uit.

Voor sommige bepalingen en de meerjarenverbintenissen van het Vlaamse Gewest in de kaderovereenkomst zijn de nodige decretale machtigingen al verleend. Zo is bijvoorbeeld voor de verhoging van het BAM-kapitaal al een decretale machtiging verleend.

Voor de subsidieovereenkomsten met De Scheepvaart en het Havenbedrijf Antwerpen zal een budgettaire machtiging nodig zijn, afhankelijk van de concrete invulling. De machtiging zal dus afhankelijk zijn van de exacte bewoordingen in de overeenkomst, bijvoorbeeld een niet-opzegbaar engagement van de Vlaamse overheid moet door het parlement worden gewaarborgd.

De verbintenissen die het Agentschap Wegen en Verkeer voor rekening van het Vlaamse Gewest aangaat voor de openbaarvervoerprojecten Brabo I moeten ook in de begroting worden vastgelegd. Ook voor

een eventuele staatswaarborg voor de openbaarvervoerprojecten Brabo I zal een decretale machtiging nodig zijn.

Het Rekenhof concludeert dat de informatie in de achtste voortgangsrapportage steunt op de belangrijkste beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur van de BAM.

Het Rekenhof heeft de achtste voortgangsrapportage zelf aangevuld met een overzicht van alle investeringskosten en alle bijkomende verbintenissen ten laste van de diverse publieke partners.

De terechtwijzende berichten bij het bestek voor de Oosterweelverbinding houden volgens het Rekenhof geen substantiële wijzigingen in. De gelijke behandeling van de bidders komt dus niet in het gedrang. De aanpassingen wijzen wel op de onvolkomen inzichten bij de initiële opmaak en op nieuwe normen en afspraken. Zo zijn er nieuwe veiligheidsnormen en kwam er een Europese tunnelrichtlijn. Er werden afspraken gemaakt met de stakeholders, bijvoorbeeld met de stad Antwerpen.

De algemene uitvoeringsplanning komt opnieuw onder druk te staan door het uitlopen van de onderhandelingsprocedures, het aanslepen van de goedkeuring van enkele samenwerkingsovereenkomsten en het nog niet beschikbaar zijn van de gevraagde vergunningen en rulings. Die vertraging kan natuurlijk bijkomende kosten en afstemmingsmoeilijkheden met zich meebrengen.

De kostprijsramingen voor de tramprojecten zijn nog niet aangepast aan de DBFM-formule. Die kosten zullen dus ook nog stijgen.

BAM levert inspanningen om de interne en externe risico's te beheersen. BAM gebruikt onder meer de public sector comparator bij de prijsonderhandelingen en de risicoallocatie. De afhankelijkheid van de dienstverleners stelt BAM in een kwetsbare positie. Ook het handhaven van het maatschappelijke draagvlak lijkt nog altijd moeizaam te verlopen.

Als ik zeg dat de afhankelijkheid van de dienstverlener een kwetsbare positie oplevert voor BAM, kan dat in tegenspraak lijken met het feit dat we in de rechtmatigheidsaudit gezegd hebben dat het beroep doen op externe knowhow een teken is van zorgvul-

dig bestuur. Hier gaat het om een ander aspect: dat teken van zorgvuldig bestuur kan u ook in een afhankelijkheidspositie brengen.

Afhankelijk van de concrete invulling zijn budgettaire machtigingen vereist voor de meerjarenverbintenissen in de subsidieovereenkomsten en de DBfM-overeenkomsten.

Het Rekenhof heeft uiteraard ook enkele aanbevelingen geformuleerd. Er is nood aan een algemeen transparant en vergelijkbaar overzicht van de kostprijs van alle aspecten van het masterplan, zowel met het aandeel van de BAM als met de kosten die ten laste vallen van het Vlaamse Gewest of andere publieke partners.

BAM moet analyseren of het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding voldoende rekening hield met alle noodzakelijke randvoorwaarden, alsook met de realiteitszin van de eisen. We hebben het dan over de te strenge toewijzing van risico's en over de moeilijkheden met het tracé. BAM moet de leereffecten van die analyse aanwenden om de voorbereiding van de andere geplande projecten te optimaliseren, want daar zullen ook enorme bedragen mee gemoeid zijn.

BAM en de andere publieke partners moeten de geplande samenwerkingsovereenkomsten spoedig definitief sluiten. BAM moet de projectencoördinatie voor de diverse onderling afhankelijke projecten van het Masterplan Antwerpen maximaal beheersen om verdere vertragingen, eventuele stijgende kosten en bijkomende verkeershinder te beperken.

BAM moet ook de kostprijsramingen actualiseren. Bij de risicoallocatie moet ze rekening houden met de beheersmogelijkheden en de kostprijs ervan. Ze moet ook rekening houden met de grenzen van de beoogde ESR-neutraliteit. Het gebruiken van de public sector comparator en het voeren van degelijke prijsonderhandelingen zijn daarbij cruciale instrumenten.

BAM moet de risico's voor de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen verder blijven beheersen. Dat moet gebeuren in samenwerking met de andere publieke partners. Ze moet daarbij haar afhankelijkheid van externe dienstverleners zien te beperken en streven naar een actieve communicatie.

De Vlaamse Regering moet zonodig aan het Vlaams Parlement budgettaire machtigingen vragen voor de meerjarenverbintenissen in de DBfM-overeenkomsten,

voor de tramprojecten en in de subsidieovereenkomsten met de publieke partners.

III. BESPREKING

1. Tussenkost van de heer Carl Decaluwe

Ik dank BAM en het Rekenhof voor het stevige materiaal waar we toch een aantal vragen uit kunnen filteren.

Op bladzijde twaalf staat: "Het terechtwijzende bericht nummer zeven bevat geen wijzigingen aan de pech- en de rijstroken in de tunnel en op het viaduct. Het alsnog aanpassen van het bestek was evenwel belangrijk voor de verdere beheersing van het Oosterweelproject. Met deze laatste wijzigingen is het bestek finaal vastgelegd."

Ik concludeer daaruit dat heel die discussie over de rij- en pechstroken is afgerond. Op de slides konden we echter lezen dat de indeling van de rij- en pechstroken nog in onderzoek is. We hebben heel die heisa gehad over dat terugbrengen van drie naar twee rijstroken en de pechstrook. Graag had ik daar wat meer uitleg over.

Mijn tweede vraag betreft de investering van het Oosterweelproject. Op bladzijde 16 lezen we: "De Vlaamse Regering heeft de ontwerp- en bouwkosten van de Oosterweelverbinding geplafonneerd op 1,85 miljard euro." Dat is de plafonnering bepaald op basis van het prijspeil van januari 2006. We lezen: "Het prijspeil van het BAFO is dat van oktober 2007." Wat wordt daarmee gesuggereerd? Is het de bedoeling dit op de ene of andere manier te indexeren of aan te passen, volgens de jongste evoluties? Wat wordt daar precies mee bedoeld?

Op diezelfde bladzijde lezen we dat er een beter inzicht in de opbouw van prijzen moet zijn wat de marktconformiteit betreft. Daar ben ik het mee eens, maar hoe gaat dat concreet gebeuren? Hetzelfde geldt ook voor de marktconformiteit van die studiebureaus die nu werken. Het gaat over indrukwekkende bedragen. Ik durf bijna te beweren dat die studiebureaus niet meer marktconform werken. Ze werken de kleine bureaus weg en nemen de beste mensen over, met alle gevolgen van dien. Hoe kan die marktconformiteit worden bekeken? Tijdens de studiereis van deze commissie vorige week naar Nederland hebben we daar-

over van gedachten gewisseld met onze Nederlandse collega's. Hoe ziet het Rekenhof dat?

Dan is er de hele problematiek van de ESR-conformiteit. Wat is de timing ter zake? Dat is natuurlijk een belangrijk aspect. Zolang men dat niet weet, is men niet volledig zeker dat er binnen dat kader kan worden voortgewerkt qua financiering.

Dan wil ik nog iets zeggen over de communicatie. Ik vermoed dat de heer Peumans daar nog verder op zal ingaan. Het Rekenhof schrijft terecht dat de BAM er moeilijk in slaagt om de negatieve perceptie te keren. Ik verwijs in dit verband naar de vijfde aanbeveling van het Rekenhof. Daar staat een aanbeveling over de BAM waarmee ik het volledig eens ben: "Ze moet daarbij haar afhankelijkheid van de externe dienstverleners beperken en streven naar een actieve communicatie."

De mensen van de BAM hebben al gezegd dat ze ter zake extra inspanningen zullen doen en mensen aanwerven. Er is destijds echter een zeer duur contract afgesloten met Groep C & Slangen. Hoe zit het daarmee? Loopt dat contract gewoon door? Ik richt deze vraag zowel tot het Rekenhof als tot de BAM. Is men ondertussen aan het heronderhandelen over dat te dure contract met Slangen en zo het zwaartepunt wat aan het verleggen naar de interne mensen? Dat zou een goede zaak zijn.

Ik kan me echter voorstellen dat het allemaal niet zo eenvoudig is. Ik vergelijk het met Woestijnvis en de VRT. Het is niet eenvoudig om opnieuw te onderhandelen over bestaande contracten. Wat wordt daar precies mee bedoeld? Of is het de bedoeling steeds meer geld uit te geven aan de communicatie?

Ik zou willen weten wat er tot nu toe al is gepubliceerd door die Groep C over de diverse deelprojecten. We kennen het verhaal van de boottochten en de website, maar wat is er gebeurd om mensen en buurten in Antwerpen te informeren? Ik vraag om een overzicht aan de commissie over te maken.

Bestaat er daar een overzicht van? Zo ja, dan zou ik dat graag eens hebben, zodat we kunnen bekijken of het in verhouding staat tot het toch wel spectaculaire communicatiecontract. Die vraag is vooral gericht aan de BAM, maar over die hele communicatieproblematiek moeten we toch eens degelijke informatie krijgen.

2. Tussenkost van de heer Rudi Daems

Er werd gesteld dat het terechtwijzend bericht zeven geen fundamentele wijzigingen heeft aangebracht aan de scope. Ik neem daar akte van. Minister Van Mechelen heeft me eerder ook al in die zin geantwoord toen ik hem daarover een vraag stelde. Toch wil ik nog wat verduidelijking, vooral van de BAM. De risicoallocatie van die verzekeringen wordt afgestemd op de kaderovereenkomst. Kunt u me zeggen wat er concreet is gewijzigd? Welke verzekeringen verschuiven van de opdrachtgever naar de opdrachtnemer, of omgekeerd? Heeft dat eventueel budgettaire gevolgen?

Over de rijstroken hebben we onlangs nog een actualiteitsdebatje in plenaire vergadering gehouden. Toen is gezegd dat dit werd onderzocht. Het maakt uitdrukkelijk geen deel uit van de terechtwijzende berichten zes en zeven. Dat wordt nu ook formeel bevestigd door de mensen van het Rekenhof. Hoe staat het met dat onderzoek? Waarom wordt dit onderzocht? Ik meen dat al een paar jaar geleden verkeersprognoses waren gemaakt waaruit duidelijk bleek dat er drie rijstroken nodig zijn. Wordt dat nu verlaten, en waarom?

De meest fundamentele vraag is misschien wel de volgende. Stel dat we zouden komen tot een fundamentele wijziging, bijvoorbeeld een verlaging van tunnels of een vermindering van drie naar twee, dan is dat voor mij een fundamentele scopewijziging. Ik wil daar graag een technisch en een meer politiek antwoord op krijgen.

Wat betreft Brabo of de openbaarvervoerprojecten, constateer ik via een aantal flankerende zaken, zoals rioleringen, dat het aandeel van het Vlaamse Gewest alweer toeneemt. Ik vind dat straf. Het gaat om flinke sommen geld. De mensen van het Rekenhof zeggen dat er een investeringsraming voorligt op basis van de oude, klassieke aanbestedingsprocedure, maar dat met de DBfM-optie dit mogelijk een flinke stijging van de kostprijs kan inhouden. Is er al een zicht op de mate van de stijging van het budget dat nodig is voor de realisatie van Brabo I?

Wat betreft communicatie, constateer ik dat opnieuw is gekozen voor een verlenging van de samenwerking met TV SAM maar dat tegelijkertijd het rapport zegt dat men nog aan het bekijken is of alles wel marktconform is. Dat debat is al anderhalf of twee

jaar oud. Minister Peeters zei indertijd dat we moesten nagaan of de marktconsultatie niet had moeten gebeuren of dat die misschien in de toekomst moet gebeuren. Ik zie dat men gaandeweg voortdoet door opnieuw deelcontracten af te sluiten met TV SAM.

Er is een versterking van de communicatie binnen de BAM. Dat is een heel goede zaak, maar heeft dat voor gevolg dat er een vermindering is van de opdracht voor Groep C & Slangen?

Mijn volgende vraag gaat over de cap van 1,85 miljard euro. Minister Van Mechelen heeft in antwoord op een vraag van mij al eerder geantwoord dat dat wordt uitbetaald in aandelen, in percenten. 80 percent van de realisatieprijs, zoals de minister dat noemt, wordt betaald via mijlpaalvergoedingen, en 20 percent wordt nadien periodiek via beschikbaarheidsvergoedingen betaald. Constant wordt erbij verteld, en ook de heren van het Rekenhof doen dat, dat er nog sprake is van financierings- en onderhoudskosten. Kan iemand mij uitleggen wat dat budgettaire inhoudt? Wat komt er eventueel nog bij boven op de cap die tot nu altijd naar buiten uit, en zeker naar Noriant als enige overblijvende bidder, werd verkocht? Welke extra zaken komen boven de cap van 1,85 miljard?

Hoe lang zijn we nu al niet aan het suggereren dat het nodig is om te gaan naar een decretale machtiging voor engagementen die over meerdere, soms tientallen jaren, worden aangegaan? Is er ondertussen begrotingsmatig al een en ander duidelijk, mijnheer de minister? Zijn er zaken in voorbereiding of zitten ze al in de ontwerpen van decreet die binnenkort op ons afkomen?

3. Tussenkomen van de heer Jan Penris

Ik heb acht vragen. De eerste zeven zijn aan de BAM gericht, de laatste aan het Rekenhof.

Mijn eerste vraag gaat over de bereikbaarheid van Merksem, mijn stokpaardje. Men beseft amper wat het doorknippen op de brug van de IJzerlaan voor de verkeersafwikkeling in en rond Merksem betekent. Ik hoop dat daar goed en voldoende over zal worden gecommuniceerd met het betrokken district en met de mensen van de BAM. Dat is een wijk in volle ontwikkeling. De inwoners vormen een traditioneel kooppubliek voor de Bredabaan. Die mensen gaan naar Merksem via de IJzerlaan. Ik hoop dat men

zich bewust is dat er voor het doorknippen van die brug valabele alternatieven moeten worden gevonden. In Merksem beseft men nu al dat de uitvoering van de werkzaamheden heel wat hinder zal veroorzaken. Men weet nog niet hoe. Daarover moet worden gecommuniceerd. Ik hoop dat we de communicatie daarover zeer snel mogen vernemen.

We hebben twee boottochten gemaakt. De mensen die er aan hebben deelgenomen, zeggen dat men hen heeft doordrongen van het feit dat de verbreding van het Albertkanaal nuttig en noodzakelijk is en dat er bruggen aangepast en soms opgeheven moeten worden, maar over de afwikkeling van het landverkeer heeft men onvoldoende gezegd. Ook schepen Lauwers van Antwerpen zegt dat hij amper weet wat er op hem afkomt en de districtsvoorzitter van Merksem zegt dat hij amper weet wat er aan de hand is en dat hij onvoldoende communicatie ontvangt. Ik vrees dat we ter zake nog heel wat moeten doen. Ik roep daartoe op.

Mijn tweede vraag gaat over de veiligheid. U zegt ons dat u er alles aan doet om het Oosterweelproject heel veilig te maken. Ik geloof u. Hoewel het uiteindelijk weerhouden project het minst veilige van de drie is, ga ik ervan uit dat de minister inzake veiligheid, in de eerste plaats inzake brandveiligheid, alle noodzakelijke maatregelen zal treffen.

Ik zou die maatregelen graag kennen. Ik vraag dit niet om lastig te doen. Ik zou echter graag mensen consulteren die op dit vlak beslagener zijn. Ik ben op dit vlak alvast een leek. Ik teken evenwel niet graag voor een project dat niet veilig is. We moeten erover waken dat de veiligheid op alle niveaus tijdens de werkzaamheden gewaarborgd blijft. Er moet een delicate tunnelboring ter hoogte van het Seveso-bedrijf Atofina worden uitgevoerd. Ik hoop dat de minister hieromtrent de nodige garanties kan bieden.

Mijn derde vraag betreft de aanleg van de leien in noordelijke richting. Vooral de geplande werkzaamheden ter hoogte van het Operaplein blijven ons bekommeren. Ik zou graag weten wat de ambities van de minister zijn. Mevrouw De Ridder heeft tijdens de vorige voortgangsrapportage al gevraagd of we daar een tweevoudige tweevaksbaan of een tweevoudige eenvaksbaan krijgen. De vraag is tevens hoe het Operaplein en zijn omgeving zullen worden heraangelegd. We krijgen immers de gelegenheid om in één beweging een belangrijk Antwerps verkeersknooppunt opnieuw aan te leggen. Het gaat immers niet enkel

om de omgeving van het Operaplein. Het gaat tevens om de Rooseveltplaats, een stelplaats en transferium van De Lijn. Dit biedt ons misschien de gelegenheid bepaalde fouten uit het verleden recht te zetten. Wie nu door de Gemeentestraat en de Carnotstraat naar de binnenstad rijdt, stelt vast dat deze straten op een slechte manier zijn aangelegd. Deze wantoestanden kunnen misschien worden rechtgezet. Ik zou graag de ambities van de minister kennen.

Ik vraag me trouwens af wie de opdrachtgever van deze werken is. Het Antwerps stadsbestuur weet dat niet. Wie zal uiteindelijk het niveau van de ambities ten aanzien van het Operaplein bepalen? Zal het stadsbestuur of de BAM als opdrachtgever fungeren? Ik zou hierover graag duidelijkheid krijgen.

Mijn vierde vraag betreft de tolheffingen. We moeten ons ervan bewust blijven dat niemand graag tol betaalt. Elk tolproject maakt de toegankelijkheid van de stad en van zijn omgeving duurder. We hebben in het verleden uitgangscijfers met betrekking tot de tarieven voor vrachtwagens en voor personenwagens gekregen. Zijn deze cijfers, op basis van de nu gehanteerde berekeningen, nog actueel? Zullen die cijfers in een of andere zin worden gewijzigd? Ook daarover zou ik graag duidelijkheid krijgen.

Mijn vijfde vraag betreft de aanleg van de Singel. Om de tijdelijke hinder op te vangen, is destijds besloten een gedeelte van de Singel bij voorrang aan te leggen en pas nadien de definitieve werkzaamheden aan te vatten. Ik vind dit een goed project. Het is een van de beste projecten in het hele Masterplan Antwerpen. De uitvoering van dit project zou de verkeersafwikkeling in Antwerpen, vooral met betrekking tot het in noordelijke of zuidelijke richting rijdend verkeer dat nu op een ongepaste wijze de ring rond Antwerpen gebruikt, kunnen oplossen. Welke tijdshorizon heeft de minister voor ogen? Wanneer zullen de werkzaamheden aan de Singel definitief beginnen?

Mijn zesde vraag betreft de Schijn. Ik stel vast dat het Lobroekdok in de ogen van de minister een overgangswatergebied blijft. Hij wil water van de hoger lopende Schijn in het Lobroekdok overpompen en vervolgens verder wegwerken. Betekent dit dat het Lobroekdok voor eeuwig een dok of een waterbergingsgebied blijft of kan het Lobroekdok volgens de BAM op lange of middellange termijn een andere bestemming krijgen? Indien het dok een andere bestemming kan krijgen, vraag ik me af hoe de waterhuishouding zou worden geregeld.

Mijn zevende vraag betreft de tramstelplaats van Deurne. Dat wordt een nieuwigheid. Op bepaalde uren zal daar een enorm tramverkeer ontstaan. Zal dit tramverkeer voorrang op het andere wegverkeer krijgen? Zo ja, hoe zal die voorrang worden georganiseerd? In welke straten zal het verkeer voorrang aan het tramverkeer moeten verlenen? De minister mag deze laatste vraag eventueel schriftelijk beantwoorden.

Mijn achtste en laatste vraag is een vraag aan het Rekenhof. De toelichting bij het auditrapport van het Rekenhof heeft misschien enkele Vlaamse volksvertegenwoordigers teleurgesteld. Zij moeten nu zeker enthousiast zijn. Het Rekenhof heeft ons immers heel wat stof tot denken gegeven.

Ik denk hierbij in de eerste plaats aan het deelproject Brabo I. Volgens het Rekenhof zou dit deelproject financieel wel eens kunnen ontsporen. We kunnen niet vroeg genoeg worden gewaarschuwd. We hebben al eerder projecten zien ontsporen.

In verband met de Oosterweelverbinding hebben we een maximumgrens van 1,85 miljard euro vastgelegd. Voor dit deelproject beschikken we nog niet over een financiële grens. Het Rekenhof suggereert een meerjarenverbintenis van het Vlaamse Gewest voor het Agentschap Wegen en Verkeer met betrekking tot Brabo I. De Vlaamse Regering zou in de begrotingen die ze het Vlaams Parlement voorlegt al een aantal engagementen moeten aangaan en misschien maximumbedragen moeten vastleggen. Wat de gewestwaarborg betreft, zal bovendien een decretaal initiatief nodig zijn.

Kortelings bespreken we hier de begroting 2008. Moeten we dat aspect daar al in kunnen vinden? Zo ja, hoe? Zo neen, hoe kunnen we dan zorgen dat het in de toekomst nog goed komt?

4. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort

Mijn vragen staan in verband met de fase van het BAFO en de bereikbaarheid van Antwerpen.

Bij het BAFO is er de fase van de uitvoering, die we kunnen opsplitsen in twee grote delen: de context voor de contractsluiting, de besparing op het kwaliteitsniveau, en de context na de contractsluiting. In de pers werd kritiek gegeven over de evolutie van de kwaliteit, met name de vermindering ervan, van het

project van Noriant. Door collega's werd al gewezen op het versmallen van de brug en de tunnel, het vervangen van betonnen door metalen veiligheidsbarrières enzovoort.

Worden de besparingen ook gesteund door de Kwaliteitskamer? Gaat het nog om hetzelfde project en is het minimum kwaliteitsniveau aanwezig?

Een volgende vraag gaat over de betrokkenheid van ontwerpers van Noriant bij de besparingen. Volgens de Vlaamse Bouwmeester heeft Noriant een ontwerpersteam samengesteld dat bij het beste van het land behoort. Het team heeft een project gemaakt dat beter is dan het minimum kwaliteitsniveau voorschrijft. De ontwerpers steunen dan ook de huidige wijzigingen en besparingen. U zegt dat die mensen werden gehoord. Kunnen ze er volledig mee instemmen?

Er zijn ook twee verschillende pylonen. Als we kijken naar de website www.antwerpen.be en het dossierboek Architectuurnota van Noriant, dan zien we een variatie van de brugpyloon in de vorm van een naald met een open kop. Die vorm is aanzienlijk aantrekkelijker in de skyline van Antwerpen. Waarom heeft Noriant deze twee soorten pylonen voorgesteld? Hoe wordt dit punt verder in de offerte verwerkt? Hoe wordt daarmee omgegaan in de BAFO-fase? Welke pylonen worden uitgevoerd? Wat is daarover het standpunt van de Kwaliteitskamer en de BAM?

Er is de formule van design and build tot de contractsluiting. Er zijn twee partijen: de opdrachtgever BAM enerzijds en de aannemers en ontwerpers anderzijds. Aannemers en ontwerpers hebben een gemeenschappelijk belang om een contract te kunnen sluiten, om een gemeenschappelijk project te realiseren. Het voordeel van deze formule is de optimale afstemming van het ontwerp op de prijs en uitvoerbaarheid, en later onderhoud. Weliswaar moet een minimum kwaliteitsniveau worden gehaald.

Daarnaast is er ook de formule van design and build na de contractsluiting. Bij de aannemers en ontwerpers is er dan wel een verschillend belang. De prioriteit bij de aannemers is het financiële aspect. Zij streven winst na. De ontwerpers willen de oorspronkelijke kwaliteit handhaven. Ze hebben geen financieel belang.

De belangen na de contractsluiting zijn dus verschillend. Nochtans worden de ontwerpers bij het verder zetten van de formule design en build vergoed door

de aannemers. Wie zorgt voor de kwaliteitsbewaking? Wie zal de belangen in verband met het project en de BAM behartigen bij de kwaliteitsbewaking na de contractsluiting, rekening houdend met de lange uitvoeringsperiode en de invloed van vele externe factoren? Zijn de ontwerpers die het project geconcipieerd hebben niet het best geplaatst om te zorgen voor die controle en begeleiding? Moeten ze daarvoor vanuit juridisch en financieel oogpunt niet anders gepositioneerd worden ten opzichte van Noriant? Wat is de opdrachtomschrijving van ontwerpers wanneer ze blijven werken voor Noriant?

In de kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de BAM is een punt opgenomen over mobiliteitssturende maatregelen. Bijgevolg heeft de Vlaamse Regering in haar beslissing van 16 februari 2007 de BAM opgedragen een visienota uit te werken over de equivalentie van de toltarieven op de twee Scheldeoververbindingen, de Liefkenshoek-tunnel en de Oosterweelverbinding, en na te gaan in welke mate rekening kan worden gehouden met de problematiek van het havenintern verkeer. Wat is de stand van zaken? Als er effectief een meeropbrengst wordt gerealiseerd, wordt die dan gebruikt voor de vermindering van het toltarief voor het havengebonden verkeer?

De heer Penris heeft het al gehad over de bereikbaarheid van Merksem. Het probleem is echter veel breder dan dat. Voor alle andere gemeenten in de buurt, ook bij het Albertkanaal – Schoten, Wijnegem, Brasschaat enzovoort – is het van belang betere informatie te krijgen. De lokale besturen kunnen immers meewerken aan de versterking van het maatschappelijk draagvlak voor het project.

Tot hiertoe hebben we veeleer de indruk dat in de toekomst Antwerpen minder bereikbaar zal zijn. Het openbaar vervoer is belangrijk, want het is goed voor 2,3 miljoen reizigers. Verder zijn er de mensen die in Antwerpen werken en studeren. We stellen ons vragen, ook omdat het autoverkeer vanuit de regio naar Antwerpen wordt beperkt. Bij elke brug is in een inperking van het autoverkeer voorzien. Welke maatregelen worden uitgewerkt om ook in de toekomst de doorstroming van het verkeer in de richting van de stad te verzekeren?

5. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

Ik steun me vooral op het verslag van het Rekenhof. Op bladzijde 12 van dat verslag staat: "Het Rekenhof

meent dat talrijke wijzigingen en aanvullingen van de bestekken een indicatie zijn van het onvolkomen inzicht bij de vaststelling van het initieel bestek van september van het jaar 2005. Het alsnog aanpassen van het bestek was evenwel belangrijk voor de verdere beheersing van het Oosterweelproject. Met deze laatste wijziging is het bestek finaal vastgelegd. In de onderhandelingen met de voorkeursbieder kunnen eventuele aanpassingen met terechtwijzende berichten bij het bestek worden aangebracht, maar in de overeenkomst die de BAM uiteindelijk met de voorkeursbieder zal sluiten (...). Ik kom daar nog op terug, naar aanleiding van bladzijde 83 van terechtwijzend bericht zeven.

Ik heb het dossier van terechtwijzend bericht zeven ingekeken. Op pagina ATWB0721 van 83 staat: “in voorkomend geval kunnen tijdens de finale contractbesprekingen echter ook nog bijkomende onderhandelingen gevoerd worden met betrekking tot de inhoud van het weerhouden BAFO, inzonderheid met het oog op de verdere optimalisatie van de verhouding prijs/kwaliteit.”

Ik wil daarover een algemene vraag stellen. De heer Van Rensbergen heeft op mijn verzoek een overzicht gegeven van de erelonen die sinds de start zijn uitbetaald. Ik ontwaar een tegenspraak tussen de cijfers van het Rekenhof en die van de BAM. De BAM heeft het over een totaalbedrag van 76 miljoen euro voor studiekosten. Het juridisch advies kostte bijna 5 miljoen euro, of 200 miljoen frank. Wie wacht nog met het oprichten van een advocatenkantoor? Het financieel advies kostte 4,4 miljoen euro, en het communicatieadvies kostte 3,3 miljoen euro. Ik kom daar nog op terug, want ik stel tot mijn grote vreugde vast dat de uitgaven voor communicatie geweldig zakken. Vorig jaar ging het over 3 miljoen euro, wat nadien is teruggebracht tot 1,8 miljoen euro. Vandaag zakt men tot mijn grote verbazing tot 871.000 euro. Er gebeurt daar iets, en ik hoop dat dit duidelijk wordt uitgelegd.

TV SAM heeft tot vandaag 65,6 miljoen euro aan erelonen gekost. Opgeteld komen we uit op 76 miljoen euro, terwijl in de overzichtstabel van het Rekenhof – waarvoor het Rekenhof felicitaties verdient – sprake is van 87 miljoen euro. Heeft dat te maken met de talrijke wijzigingen? Ik zou van de BAM graag een antwoord krijgen op de vraag welke verantwoordelijkheid de studie bureaus in dat verband hebben. De erelonen lopen hoog op. Ze kunnen niet beweren dat ze geen ervaring met de materie hebben, want volgens

hun websites zijn ze internationaal gerenommeerde instellingen die het allemaal perfect moeten weten.

Het Vlaams Verkeerscentrum kreeg een studieopdracht over de verkeershinder. Dat is een goede zaak. Ik wil nu wel eens weten of het Vlaams Verkeerscentrum, TV SAM of TRITEL of iemand anders wel of niet een onderzoek over het aantal rijstroken verricht. In de pers ontstond veel heisa over het feit dat men het aantal rijstroken van drie naar twee wil terugbrengen. Dat zou natuurlijk minder kosten, en het cijfer van 1,8 miljard euro opleveren. Hoe zit dat nu?

Ik feliciteer het Rekenhof met het feit dat op zijn suggestie de BAM de kandidaat-bouwgroepen voor hun BAFO een meer gedetailleerde prijsopgave heeft gevraagd. Dat is een goede zaak. Men heeft dan een nieuwe deus ex machina gevonden in de zogenaamde public sector comparator. Twee mensen van de Nederlandse Algemene Rekenkamer, de heren Hoek en Van Ceulen, zeggen in een vaktijdschrift dat dit “een financieel-economisch vergelijkingsmodel is dat grofmazig inzicht biedt in de mogelijke financiële meerwaarde van een PPS-uitvoering ten opzichte van een publieke realisatie.” Die oefening is toch al eerder gebeurd? Het Vlaams Kenniscentrum PPS heeft gezegd dat de kostprijs van een PPS-uitvoering 6 procent lager zou liggen dan wanneer men het volgens het klassieke procedé zou aanpakken.

Blijkbaar gaat men die berekening nu overdoen. Ik zou u willen aanraden om dat bij uw Nederlandse en Britse collega's te verifiëren. Het Britse Rekenhof, het National Audit Office, heeft veel ervaring en is hier helemaal niet enthousiast. Ik begrijp dat u de kosten onder controle wilt houden. Als kritische volksvertegenwoordiger zou ik toch wel eens willen weten of dat inderdaad zoveel meerwaarde gaat opleveren. Het budget is opgetrokken van 500 miljoen euro naar 1,8 miljard euro. Is dat het vooropgestelde budget?

We hebben al eerder gedebatteerd over de meerjarenverbintenissen. Minister Van Mechelen heeft dat keurig opgelost. Het Rekenhof heeft nu opnieuw vragen over de meerjarenverbintenissen. Het parlement moet via decretale weg zijn goedkeuring geven.

Ik heb in de pers al twee keer moeten lezen dat ik een bepaald bureau viseer. Ik viseer helemaal niemand. Ik stel alleen maar vast. Tot mijn grote vreugde geeft het Rekenhof mij in zijn achtste voortgangsrapport gelijk, enerzijds wat het maatschappelijk draagvlak

betreft, en anderzijds wat de communicatie betreft. Het Rekenhof communiceert op een droge diplomatieke wijze. Voor mij is de communicatie van de BAM niet wat ze zou moeten zijn.

Daarmee kom ik bij de aanbevelingen van het Rekenhof. Hoe zal het management en de raad van bestuur van BAM inspelen op die aanbevelingen? “De BAM moet de risico’s voor de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen verder blijven beheersen in samenwerking met de andere publieke partners. Ze moet daarbij haar afhankelijkheid van externe dienstverleners beperken en streven naar actieve communicatie.” Ik dank u voor de cijfers. Hoe denkt u de kosten voor de erelonen onder controle te houden?

Op 1 juni 2007 heb ik een vraag gesteld aan toenmalig minister Peeters. In het verslag over de zevende voortgangsrapport stond op pagina 31: “De schriftelijke vraag van de heer Peumans over de communicatie zal binnen de termijn beantwoord worden.” Die termijn bedraagt normaal gezien twintig werkdagen. Wel, ik heb drie en een halve maand mogen wachten op het antwoord. Men noemt dat in Nederland tegenwoordig KIH-antwoorden. Dat staat voor: iemand met een Kluitje In Het Riet sturen.

Volgens het overzicht van de heer Van Rensbergen is tot nu toe 3,3 miljoen euro uitgegeven aan de communicatie van BAM. Niet alleen het Rekenhof en ikzelf hebben kritiek. De heer de Kort heeft net enkele voorbeelden genoemd. Onlangs heeft ook VOKA Antwerpen (Vlaams Netwerk van Ondernemingen Antwerpen) zijn beklag gedaan over de communicatie. VOKA heeft natuurlijk andere belangen dan de gemiddelde inwoner. Van de 3,3 miljoen euro ging 900.000 euro naar de erelonen van Groep C & Slangen. Ik heb aan de minister gevraagd wat Groep C daarvoor gepresteerd had. Het antwoord is blijkbaar door Groep C zelf geleverd, dat merk ik aan het lettertype. Er zijn onder meer boottochtjes op het Albertkanaal georganiseerd. Dat is allemaal zeer leuk – net zoals de wandeltochten op Linkeroever. Beste management van BAM, hebt u daarvoor een duur adviesbureau nodig?

Ik heb nog leuke zaken gevonden. Groep C heeft een ‘teneurthermometer’ ontworpen om na te gaan hoe het zit met het maatschappelijk draagvlak voor het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Ik zou die thermometer wel eens willen raadplegen. Het bureau doet elke dag een screening van de persberichten. Zoiets kan men net zo goed via Mediargus! Dit klinkt misschien zwart-wit, zo bedoel ik het niet. Maar ik weet dus niet – en ik richt me tot de verantwoordelijke

ministers – welke prestaties geleverd zijn voor al die centen.

In het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nummer 481 van 1 juni 2007 (antwoord verstrekt op 24 september 2007) staat bovendien dat men voor maart 2006 helemaal niet wist welke prestaties werden geleverd. Men kan er gewoonweg niet op antwoorden. Met dit verhaal ga ik in ieder geval verder. Ik heb er me in vastgebeten. Ik was onder de indruk van de geweldige curricula die erbij zaten. Zelfs voor een artikel in De Standaard wordt dat als referentie opgegeven. We hebben al veel artikels geschreven in De Standaard, weliswaar via de journalisten, maar dat is een ander paar mouwen.

Ik heb drie of vier keer een vraag aan de minister gesteld over de output die de Groep C leverde in dit verband. Ik heb een schriftelijke vraag gesteld met zeer gedetailleerde vragen, zoals per taak een juiste kostprijs met een concrete output voor de jaren 2004, 2005 en 2006, een gedetailleerd overzicht van alle analyses van oktober voor alle projecten en een gedetailleerd overzicht van alle adviezen bij de communicatie met de verschillende actoren en intermediairen. Het klinkt allemaal geweldig ‘winderig’. Ik heb er echter geen antwoord op gekregen. Ik behoud dan ook het recht voor om ermee naar het Rekenhof te stappen en hun te vragen alle gegevens op te vragen zodanig dat ik eindelijk te weten kom welke prestaties er zijn geleverd. Ik noem dat een vorm van pure poenschepperij, wat in dit project helemaal niet thuishoort.

Ik sluit af met een oproep te lanceren om voor de communicatie eindelijk eens komaf te maken met het systeem van de onderaanneming. De heer Van Rensbergen heeft gezegd dat hij bijkomend een aantal mensen in dienst heeft genomen. Ik zie niet in welke de meerwaarde van de onderaanneming nog kan zijn, vooral niet als men leest met welke grappige zaken deze mensen zich mogen bezighouden. Ik heb twaalf jaar ervaring opgedaan in een groot bedrijf. Wij verzorgden de communicatie met vier à vijf mensen. Ik vind dat BAM dat aspect zelf in de hand moet houden. Dan zal het ook veel beter lopen.

Nog een vraag over het terechtwijzend bericht nummer zeven. We hebben in het overleg met het Rekenhof dat we met de voorzitter van deze commissie en collega-verslaggever, de heer Penris, hebben gehouden, duidelijk gezegd dat wat afgerond is, moet bekeken worden. Het Rekenhof komt daarop terug in zijn voortgangsrapportage. Dat terechtwijzend bericht heb ik aan de buitenkant bekeken. Ik wil de

mensen van BAM feliciteren. Er is keurig werk afgeleverd. De vraag is of de aanpassingen die eventueel nog kunnen gebeuren, nog fundamentele aanpassingen kunnen zijn. Daarvoor verwijs ik naar de studie over het terugbrengen van drie naar twee rijstroken. Dat zou geen goede zaak zijn, zeker niet voor de verkeersafwikkeling rond Antwerpen, maar de vraag is wat het nu betekent. De heer Van Rensbergen heeft gezegd wat het terechtwijzend bericht allemaal kon inhouden. Daarbij rijst de vraag – ik verwijs naar de pagina's 10 en 12 – op welke wijze de enige overblijvende bieder bij dit verhaal betrokken wordt. In het verslag van BAM op pagina 10 lees ik: "Zie ook de suggesties van nv Noriant naar de Kwaliteitskamer en omgekeerd." Is dat voorzien in de procedure? Hoort dat zo?

Nog even iets over het systeem van de strafpunten en de zeer grote financiële weerslag ervan. De vraag is wat die financiële weerslag is. Is dat berekend?

Ten slotte heb ik nog een ad-hocvraag over de beslissing die de raad van bestuur van de BAM op 12 september 2007 heeft genomen. Ik stel de vraag expliciet aan de voorzitter van de raad van bestuur van de BAM. Was er enig bestuurslid aanwezig die op een of andere manier een relatie had met een van de uitverkoren banken: Dexia of KBC? Het antwoord moet ofwel ja ofwel neen zijn, ofwel was de persoon aanwezig ofwel was hij afwezig.

6. Tweede tussenkomst van de heer Carl Decaluwe

Ik wist niet dat de heer Peumans gedeeltelijk een antwoord had gekregen over de communicatie. Ik had net de vraag gesteld of we geen overzicht van BAM in dat verband konden krijgen. Als het klopt dat er geen informatie verkrijgbaar is van voor maart 2006, dan vraag ik wat er allemaal is gebeurd. De gegevens moeten gemakkelijk te verzamelen zijn. Als men daar niet toe in staat is voor een bepaalde periode, omdat er zagezegd niet veel is gebeurd, vind ik dat we echt met een probleem zitten, want het gaat hier over veel belastinggeld. Ik zou daar graag een klaar en duidelijk antwoord op hebben.

7. Antwoorden van de BAM, de leden van de regering en de repliek van de leden

De heer Jan Van Rensbergen: Ik wil beginnen met een vraag die enkele keren aan bod kwam, in verband met de rij- en pechstroken.

Er is geen enkele studie die als onderwerp het schrappen van een rijstrook heeft. De tunnel heeft drie rijstroken en er blijven drie rijstroken. Het viaduct heeft er vier en het blijven er vier. Laat daar geen misverstanden over bestaan.

Hoe komt het dat het gerucht de ronde doet dat wij rijstroken zouden schrappen? Dat heeft niet met rijstroken te maken, maar het is een bezorgdheid over de veiligheid van de pechstrook, die we meegegeven hebben in het ontwerp.

De pechstrook zelf is ongeveer 2,5 meter breed. Dat is een smalle pechstrook. Onze vraag vandaag is of die veilig genoeg is. Als in de tunnel een vrachtwagen zou stilstaan, staat die meteen tegen de verticale wand. Een pechstrook van 2,5 meter met een grasberm ernaast, laat toe dat mensen langs rechts kunnen uitstappen, omdat de deuren opendraaien boven gras. Maar in een tunnel met een verticale wand kan dat niet. In geval van pech zal de vrachtwagen zich proberen te stationeren op een pechstrook, maar hij staat dan helemaal tegen de wand en met de linkerwielen op het rechterbaanvak. Het is geweten dat dat gevaarlijke situaties zijn. Daar gaat het over.

We willen evalueren op welke wijze we met die situatie kunnen omgaan. Als zoiets zich voordoet, moet ons monitoringsysteem in staat zijn om dat snel te detecteren, om die rechterrijstrook te barreren. Tegelijkertijd moeten we evalueren of het niet verstandiger is om, in plaats van een te smalle pechstrook, redresseerstroken te voorzien, zoals in de Liefkenshoek-tunnel. Daar is ook geen pechstrook, maar zijn er langs beide kanten redresseerstroken. En tevens te voorzien in veilige vluchthavens. Die zijn breder en maken het beter stationeren van vrachtwagens bij pech mogelijk. Daar gaat de studie over. Er is nog geen uitsluitsel over, want het moet in zijn totaliteit worden bekeken.

Een voorbeeld van die totaliteit heeft te maken met 'standing practice' inzake brandveiligheid in tunnels. Als zich een brand zou voordoen in een tunnel, gaat de brandweer niet tegen de stroom in de brand bestrijden in de koker waar de brand zich voordoet. Dat kan ook niet. Het ventilatiesysteem is zodanig ingericht dat de afzuiging van rookgassen in de richting van het verkeer gebeurt. Als er zich een brand voordoet, worden de rookgassen weggeblazen van het verkeer dat stilstaat. Tegen de stroom ingaan om de brand te bevechten kan niet, want dan moet je tegen de rookgassen en de hitte ingaan.

Kan de brandweer op de rijstrook zelf in de richting van het verkeer? Neen. Er is in veel gevallen paniek, en mensen trachten de koker terug uit te rijden of te vermijden. Er is geen garantie dat de bereikbaarheid gegarandeerd is in alle mogelijke omstandigheden.

De internationale standing practice is de ongevalvrije koker. De brandweer benadert het incident via de koker die ongevalvrij is. Via de evacuatie-deuren wordt de brand bestreden en zal de brandweer de personen mee helpen evacueren. Dat is standing practice. De pechstrook is daar niet voor nodig.

Wij moeten nu wel nakijken, in overleg met de brandweer en alle hulpdiensten, of onze evacuatie-deuren voldoende in aantal zijn, breed genoeg zijn en of we voldoende plaatsbepalingssystemen hebben om aan te geven waar in de tunnel zich de brand voordoet in de andere koker, die niet zichtbaar is vanuit de ongevallenvrije koker.

De studie over wat te doen bij verkeerscalamiteiten, bijvoorbeeld bij brand, is bezig, met de vraag of de huidige voorzieningen in ons bestek volstaan om in alle omstandigheden tegemoet te komen aan de eisen van alle hulpdiensten. Dat is het onderwerp van de studie, dus niet het schrappen van een rijstrook. Er zijn drie rijstroken in de tunnel en er blijven drie rijstroken. Daarover zijn geen studies bezig.

De heer Carl Decaluwe: Het gaat dus om drie rijstroken en een kleine pechstrook. Eventueel wordt die pechstrook geschrapt?

De heer Jan Van Rensbergen: Nu staan in het bestek drie rijstroken en een smalle pechstrook. Dat blijft zo, tenzij de studie aantoont dat het veel beter en veiliger is om in vluchthavens te voorzien, dus op geregelde tijdstippen een bredere zone waarin voertuigen zich kunnen stationeren. Ik verwijs daarvoor naar de tunnel van Cointe rond Luik – dat was ook een PPS-formule – waar geen pechstroken zijn, maar brede evacuatie-deuren en regelmatig vluchthavens, met alle voorzieningen op het vlak van monitoring, om ervoor te zorgen dat voertuigen bij pech geholpen kunnen worden en zich op een veilige manier kunnen stationeren.

Die evaluatie is nog bezig. We gaan kijken wat de best mogelijke oplossing is voor de Oosterweelverbinding. Ons uitgangspunt is het verbeteren van de veiligheid, maar samen met alle betrokken diensten. Ik heb de brandweer en het verkeerscentrum vermeld als

controlecentrum, om na te gaan hoe de verkeersbegeleiding en -monitoring gebeurt. Ik heb de verkeerspolitie vermeld, die ook snel aanwezig moet zijn.

Onze tunnel voldoet aan de strengste veiligheidseisen. Ik denk er niet aan om daar een komma aan te veranderen. Dat ligt heel gevoelig bij ons, want we hebben niet graag dat aan de veiligheid getornd zou worden. We zullen er alles aan doen om wat we bouwen in alle omstandigheden veilig te bouwen.

De heer Carl Decaluwe: Het is toch vreemd dat er heel wat commotie is geweest. De uitleg die nu wordt gegeven, is een perfecte uitleg, maar die moest de dag nadien worden gegeven. Dat is slechte communicatie en creëert ook hier terughoudendheid. Als ik dit hoor, dan besluit ik daaruit dat de eerste ontwerper fouten heeft gemaakt, ook al ben ik geen ingenieur.

De heer Jul Van Aperen: Ik kan niet begrijpen dat het idee is gelanceerd om bij een tracé dat hoofdzakelijk is bedoeld om alle vrachtwagens van Antwerpen langs te sturen, een pechstrook te maken van 2,5 meter breed. Een vrachtwagen heeft een minimumbreedte van 2,55 meter zonder de spiegels. In totaal is dat meer dan 3 meter. Dan zou het beter zijn om helemaal geen pechstrook te hebben of er maar een te hebben van 1 meter breed waardoor het rechterrijvak bij problemen volledig wordt belemmerd. Dat is veel veiliger dan een pechstrook van 2,5 meter.

De heer Jan Van Rensbergen: U begrijpt onze bezorgdheid.

De heer Carl Decaluwe: Geef gewoon toe dat er fouten zijn gemaakt.

De heer Jan Van Rensbergen: Dit is een element van overweging. In elke situatie moet de totaliteit van veiligheidsvoorzieningen worden bekeken. Daar zijn we nu mee bezig. We gebruiken daar de methodieken voor die zijn voorgelegd in de tunnelrichtlijn en die uitgaan van een integraal veiligheidsconcept. U mag niet vergeten dat we deze keer met iedereen rond de tafel zitten en dat we alles nagaan om te kijken of het geheel veilig genoeg is.

De heer Jan Peumans: De Eurotunnelrichtlijn is al een drietal jaar bekend en we hebben die hier decretaal verankerd. Ik ben ook geen ingenieur maar u kunt toch niet beweren dat nu plots de veiligheid van tunnels moet worden bestudeerd. De grote bazen van het ministerie van Openbare Werken hebben regel-

matig internationale contacten. Sommige landen zoals Noorwegen bouwen alle mogelijke en onmogelijke tunnels. Hier komt men nu plots na zoveel jaren tot de conclusie dat daaraan moet worden gedacht. Mijnheer Van Rensbergen, het siert u dat u daar voldoende aandacht voor hebt. Ik heb in de opdracht van Groep C gezien dat er in een crisiscommunicatieplan is voorzien. Ik heb daar tot nu toe de output niet van gezien, maar ik veronderstel dat deze zaken daarin allemaal worden opgenomen. Klopt het dat er een dergelijk plan is?

De heer Jan Van Rensbergen: Er is een crisiscommunicatieplan.

De heer Jan Peumans: Kan ik dat ter beschikking krijgen?

De heer Jan Van Rensbergen: Ja.

Er was nog een vraag van de heer Decaluwe over de resultaten van de inspanningen van Groep C. Het is inderdaad veel beter om alles te verzamelen en dan over te maken. Ik kan alle taken en activiteiten opsommen die de adviseur voor ons heeft gedaan, maar het is veel beter om de feiten voor zich te laten spreken en de rapporten aan u over te maken. We hebben inderdaad geantwoord op de gestelde vragen, maar u moet ook begrijpen dat we niet altijd op de exacte manier kunnen antwoorden als de vragen worden gesteld. De ondersteuning gebeurt vaak in manuren en dat geeft niet altijd aanleiding tot rapporten. We zullen alles omschrijven en in de mate dat we er beschikking over hebben, zullen we de resultaten van de inspanningen van Groep C verzamelen en overmaken aan deze commissie.

De heer Carl Decaluwe: Dat is positief.

De heer Robert Voorhamme: Kunt u ook het schema doorgeven van de doelstellingen van de communicatie aan de hand van dewelke de resultaten kunnen worden gemeten? Dat betekent dus: wat wil ik gecommuniceerd hebben, op welk ogenblik, bij wie? Daar moet een schema voor zijn. Ik kan me inbeelden dat een waslijst van inspanningen die zijn gebeurd door een communicatiebureau, niet te beoordelen zijn. Daar kan een kostprijs tegenover worden gezet, maar is dat deskundige, efficiënte communicatie? We moeten weten of er in een juist stramien wordt gecommuniceerd. Over deze problematiek was iedereen al bezorgd nog voor de start van de BAM, in de eerste plaats de politieke mandatarissen. Zij worden met de

gevolgen geconfronteerd. Misschien gebeuren er wel heel veel inspanningen, maar op het terrein worden we dikwijls geconfronteerd met mensen voor wie dit onbekend is, ook al kunnen die tot de doelgroepen worden gerekend. Ik neem ook aan dat niet iedereen op hetzelfde moment dezelfde informatie moet krijgen. Daarom is een stramien nodig volgens hetwelke wordt gecommuniceerd. Ik zou dat heel graag eens in handen krijgen. Op die manier is het voor ons veel gemakkelijker om te beoordelen of de communicatie al dan niet goed verloopt. Op die manier is het misschien ook mogelijk om suggesties te doen. We weten hier weinig af van ingenieurszaken en veiligheid. Daarvoor moeten we naar experts luisteren. We weten ook weinig af van financieel-juridische constructies. Ook daar moeten we luisteren naar experts. Als er een zaak is waar heel veel parlementsleden enige routine in hebben, dan is het in het communiceren met het publiek.

De heer Jan Peumans: De opmerkingen van de heer Voorhamme zijn terecht, maar in de schriftelijke vraag 481 van 1 juni 2007, raadpleegbaar op de website, staat een definitie en de inhoud van de deelopdracht 'communicatie'. Het gaat over vaste taken, projectcommunicatie en afgelijnde strategische opdrachten. De vraag is nu wat de output daarvan was. We stellen die vraag al heel lang, maar u stuurt ons met een kluitje in het riet.

De heer Jan Van Rensbergen: De BAM voert wel degelijk communicatie over al haar masterplanprojecten. Ik wil niet dat hier de indruk ontstaat dat er niets gebeurt. Er worden heel wat communicatie-inspanningen geleverd.

Wat de communicatie over de Oosterweelverbinding betreft, heb ik tijdens vorige zittingen al gezegd dat BAM zich in een precaire situatie bevindt te midden van een onderhandelingsprocedure. Het is niet altijd mogelijk om op een adequate manier te antwoorden op zaken die in de media komen en tot procedurefouten kunnen leiden. Wat het weerleggen van sommige aantijgingen in de pers betreft, vraag ik u rekening te houden met de positie van BAM, te midden van een onderhandelingsprocedure. Wanneer die procedure is afgerond, kunnen we soepeler worden voor wat de beperking inzake vertrouwelijkheid van informatie betreft.

Mijnheer Decaluwe, wat de marktconformiteit van BAFO betreft, zijn onze adviseurs in staat om op basis van de prijsinformatie alle elementen door te

lichten en de vergelijking te maken met andere soortgelijke projecten. De componenten van de prijsopbouw zijn wel degelijk terug te vinden in soortgelijke projecten elders.

Wat de marktconformiteit van de studiebureaus betreft, wil ik erop wijzen dat de selectie van TV SAM het voorwerp is geweest van een aanbestedingsprocedure. Het was een concurrentiële procedure waarop ingetkend kon worden.

De heer Carl Decaluwe: Dat is een zeer goedkoop antwoord. Het klopt dat er een procedure is geweest. Maar het is pas als er een raamcontract is dat voor de studiebureaus de jackpot begint. Die drie studie-bureaus beschouwen BAM als een jackpot. En op dat moment is de marktconformiteit weg. De kleine bureaus zijn weggevaagd.

De heer Rudi Daems: In het rapport staat heel duidelijk dat er nog een externe audit over de marktconformiteit bezig is?

De heer Jan Van Rensbergen: In het contract met TV SAM dat via een aanbestedingsprocedure tot stand is gekomen staan tarieven en kortingen die natuurlijk blijven gelden. Voor elke deelopdracht die wordt gegeven, gelden de tarieven die zijn afgesproken in de procedure.

Die tarieven zijn gezet voor de klassieke aanbestedingsprocedures en zijn gebaseerd op het stramien van KVIV (de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging). Dat ligt wel anders voor de DBfM-contracten. Daar hebben we geen vergelijkingsbasis en moeten we dus op een andere manier proberen om de marktconformiteit van de inzet van TV SAM te begroten. Dat kan op een manier, meer bepaald door een benchmarking. Het raamcontract zelf laat toe dat de begeleiding van de uitvoering van DBfM-contracten wordt afgenomen van het studiecontract. De duurtijd loopt tot 2012 en is dus conform de opdracht die gegeven zou worden om ons gedurende de bouwfase te begeleiden in het contractmanagement. Die omstandigheden zijn correct. Wij willen echter overtuigd worden van de marktconformiteit ervan, vandaar de audit. Ik wil er zeker van zijn dat onze aanpak inzake contractmanagement gebenchmarkt kan worden met soortgelijke benaderingen in het buitenland voor soortgelijke projecten. In eigen land hebben we geen ervaring met contractmanagement in DBfM's, en zeker niet voor zulke grote projecten.

Mijnheer Decaluwe, elke raming heeft haar eigen tijdsbasis. Tussen januari 2006 en vandaag is er een prijsevolutie geweest van de grondstoffen, personeelskosten en dergelijke. Elke raming heeft haar tijdsreferentie.

Mijnheer Daems, ik vraag de heer Costermans om het antwoord te geven op uw vragen inzake risicoallocatie, de verdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer volgens de kaderovereenkomst, de cap en de kosten die eraan toegevoegd worden.

De heer Ivan Costermans: De risicoallocatie aan opdrachtgever of opdrachtnemer moet men zien in een ruimer kader van riskmanagement. Naast risicoallocatie aan één van beide partijen is er de mogelijkheid van alternatieve financiering: het risico wordt doorgeschoven naar de verzekeringsmarkt. Een andere vorm van riskmanagement is het verduidelijken van bepaalde risico's. Een risico is in essentie een onzekerheid. Ik neem het voorbeeld van het risico bodemverontreiniging. Dat kan worden weggenomen door bijkomend onderzoek te doen. Dat zijn allemaal vormen van riskmanagement die een risicoallocatie aan één van beide partijen aanvullen.

We hebben getracht maximaal het principe te hanteren dat een risico best geplaatst wordt bij de partij die dat risico het best kan beheersen. Het is niet efficiënt, ook niet kostenefficiënt, om een partij op te zadelen met een risico dat die niet kan controleren of beheersen. Dat betekent dat een aantal risico's conform de kaderovereenkomst via de BAM bij het Vlaamse Gewest kunnen terechtkomen. Ik verwijs naar de toelichting over de kaderovereenkomst. Daarin ziet u een risicoallocatie richting Vlaamse Gewest in de categorieën overmacht, onvoorziene omstandigheden en onverzekerbare elementen. In alle transacties, PPS-constructies en klassieke aanbestedingen, zitten overmachtsrisico's typisch bij de overheid.

Dat alles gebeurt binnen de grenzen van de ESR-neutraliteit, daarover waken we continu. Het is ook conform de principes van de kaderovereenkomst, die ESR-neutraal bevonden zijn. Dat wil duidelijk zeggen dat bouwrisico's en beschikbaarheids- of onderhoudsrisico's bij de opdrachtnemer blijven. Waar de risico's eventueel geheralloceerd zijn, heeft dit uiteraard een impact op de prijszetting. Zo beland ik terug bij mijn opmerking dat het niet prijsefficiënt is om een partij op te zadelen met een voor die partij onbeheersbaar risico.

Hoe verhoudt de cap zich tot de realisatieprijs en welke elementen komen er nog bij? De totale biedingsprijs van de Oosterweelverbinding die uiteindelijk beoordeeld wordt, is de netto contante waarde van alle toekomstige betalingen.

Dat kan men op twee manieren bekijken. Ten eerste volgens de tijdsdimensie. We betalen eerst gedurende vier jaar de ontwerp- en bouwkosten en dan gedurende 35 jaar onderhoudskosten. Dit is de zuivere visie in de tijd: bouwfase en onderhoudsfase. De realisatieprijs is het deel van de totale biedprijs dat betrekking heeft op die eerste fase van vier jaar, ontwerp en bouw dus.

Ten tweede kun je kijken naar mijlpaal- en beschikbaarheidsvergoedingen. 80 percent van de realisatieprijs van de Oosterweelverbinding financieren wij zelf. Opdrachtnemer Noriant financiert 20 percent van de realisatieprijs. Met de mijlpaalvergoedingen vergoeden we gedurende vier jaar 80 percent van de realisatieprijs. Vervolgens betalen we door middel van de beschikbaarheidsvergoeding gespreid over 35 jaar de onderhoudskosten plus uitgesteld in de tijd die resterende 20 percent die gedurende de looptijd van het contract geprefinancierd wordt door de opdrachtnemer.

De cap is gerelateerd aan de realisatieprijs maar met uitzondering van de financiële componenten daarin. Er zit een financieringskost in, ook tijdens de vier jaar bouw. De opdrachtnemer moet voorfinancieren: naarmate de werken vorderen moet hij onderaannemers betalen, zijn personeel betalen, materiaal aankopen enzovoort. Hij moet dat prefinancieren tot het moment dat de BAM mijlpaalvergoedingen zal betalen. Die prefinancieringskost is een kost waarvoor Noriant zijn bankiers moet aanspreken en leningsfaciliteiten afsluiten. Die zijn gebaseerd op een marktrente, die evolueert. Dat is nu eenmaal wat er in de markt gebeurt. De rente stijgt en daalt. Sinds de vorige voortgangsrapportage hebben we nog een mooie beweging in de marktrente gezien, ook vanwege elementen als de kredietcrisis. Het is onmogelijk om daarop een vast bedrag te klevan.

We vinden het dus niet opportuun om een cap in de vorm van een absoluut bedrag van toepassing te maken op een element dat evolueert in functie van de markt. Stel dat we een cap, een vast bedrag met inbegrip van de financieringskost, hadden bepaald en dat de marktrente was gedaald, dan werd extra ruimte gecreëerd om bouwkosten te maken. Dat kan

uiteeraard niet de bedoeling zijn. Daarom had de cap uitgedrukt in een absoluut bedrag enkel betrekking op het werkelijke ontwerp en de bouwkost.

De heer Robert Voorhamme: U houdt een redenering over de impact van de marktrente. Maar volgens dezelfde redenering denk ik dat voor heel wat bouwprojecten de impact van de staalprijs groter is dan de marktrente.

De heer Ivan Costermans: Dat is daarnet ook aangehaald door de heer Van Rensbergen, door te zeggen dat de cap een referentiedatum heeft van 1 januari 2006. Je moet de cap relateren aan dat moment. Als je de cap toepast in de evaluatie van de bieding op een ander moment, moet je het element van de tijdswaarde en de indexatie meenemen.

De heer Jan Van Rensbergen: Een vraag die tweemaal terugkwam, was die over de kostprijs van Brabo, op basis van een element in het rapport van het Rekenhof. Ik wil erop wijzen dat wij van bij het begin, toen de structuur werd uitgetekend en in voege trad, gemeld hebben dat wij voor de investeringsprojecten ramingen hanteren alsof ze klassiek aanbesteed zijn. Er is dus geen sprake van zaken die uit de hand lopen. Integendeel, de ramingen waren heel goed gedefinieerd en berekend, omdat de prijsraming voor de Brabo I-dossiers nauwkeurig was. Het ontwerp was al stedenbouwkundig vergund, de bestekken lagen klaar. We hadden dus al een zeer gedetailleerde raming van de kostprijs. Wat dat betreft is er dus weinig ontwerp-vrijheid. Het is zeer duidelijk en transparant hoe de zaken uitgevoerd gaan worden.

We hebben wel aangegeven dat er een aantal andere kosten zijn wanneer men naar een DBfM overstapt. Als de risicoallocatie afwijkt van de traditionele risicoallocatie bij klassieke aanbestedingen, zal men daar een kostencomponent voor terugkrijgen, nog los van de beschikbaarheidsvergoeding inzake onderhoud, die op de reguliere begrotingen van de betrokken partijen terechtkomt.

We hebben de kosten in de hand. Er is geen enkele indicatie dat het uit de hand loopt. We hebben goede ramingen van de bouwkosten. We hebben ook aangegeven dat er componenten zijn, eigen aan design and build, waardoor we bij de first offers en de BAFO's voor Brabo zullen moeten kijken in hoeverre de markt daarop reageert. Er is natuurlijk ook een nieuwe cap gesteld inzake de bouwkosten. Er is een beschikbaarheid van 30 miljoen euro gedurende 35

jaar. Dat zal determinerend zijn voor de mate waarin de bouwkosten van alle Brabo-projecten gedragen zullen kunnen worden.

Mijnheer Penris, u hebt een aantal vragen gesteld die zeer lokale effecten beschrijven, zoals de bereikbaarheid van Merksem, het effect van de stedelijke ringweg Noord en de communicatie daarrond, het Lobroekdok en de Schijn. Wij zullen die vragen schriftelijk beantwoorden, zodat we al die elementen voldoende kunnen onderbouwen.

De heer Frank De Schutter, senior projectleider: De vorige keer werd al een vraag gesteld naar het aantal rijstroken op het Operaplein. Ik heb toen geantwoord dat bij de Noorderleien het profiel van fase 1 wordt doorgetrokken naar fase 2. Maar het Operaplein is inderdaad een andere kwestie. De huidige projectdefinitie gaat uit van een doorgaande rijstrook en een rijstrook die toegang geeft tot de parking in elke richting. Op vraag van de stad Antwerpen wordt nu onderzocht of de rijstrook die toegang geeft tot de parking, in bepaalde moeilijke omstandigheden ingeschakeld kan worden als een doorgaande rijstrook, zodat we in die omstandigheden twee rijstroken hebben. Dat is een nieuw element ten opzichte van de vorige keer.

Het Operaplein behoort tot het project Brabo II. Daar is een stuurgroep voor opgericht, een topoverlegorgaan onder het voorzitterschap van AWW, waar ook De Lijn, de stad Antwerpen en de BAM inzitten. Daar zullen de belangrijkste opties bepaald worden.

Over het ambitieniveau hoeft men niet bezorgd te zijn. In 2004 is er een oproep geweest, waarbij Manuel de Solà-Morales, een architect uit Barcelona, gekozen is voor zijn conceptvisie. De projectdefinitie daaromtrent is in 2006 geactualiseerd en wordt nu nog op een aantal punten verfijnd, onder andere omwille van de verkeerscirculatie.

Het masterplan voorziet in een bepaalde som in de projectfiches voor het Operaplein. Een algemeen principe is ook dat wie eventueel bijkomende zaken vraagt, daarvoor zal moeten opdraaien.

De heer Jan Penris: Wij vangen allerlei signalen op dat de heer de Solà-Morales mogelijk niet meer geïnteresseerd is of zelfs afgehaakt heeft. Dat is een probleem. Ik stel nu ook vast dat er een nieuwe bouwheer is. Er is weer een nieuwe SPV die het bouwheerschap overneemt. Ik zou graag wat meer duidelijkheid krij-

gen: hoe en wanneer gaat het project gestalte krijgen en wie zal dat project gestalte geven? Indien de heer de Solà-Morales al een en ander heeft uitgetekend, is de artistieke vrijheid niet meer zo groot.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb een aansluitend vraagje over het Operaplein. U stelt dat er voor dat gedeelte van de heraanleg geopteerd wordt voor een rijstrook in iedere richting. Wat bedoelt u precies met uitzonderlijke omstandigheden, waarin de parkeerrijstrook eventueel zou worden opengesteld voor doorgaand verkeer?

Wat is de samenhang met de aanleg van de stedelijke ringweg? In een eerste fase wordt de stedelijke ringweg naar voren getrokken. Een deel zal al worden heraangelegd om in de nodige omleidingen te kunnen voorzien bij de heraanleg van Oosterweel zelf. Als ik me niet vergis, was het doorknippen van het verkeer binnen in de stad, op de leien, gepland op het moment dat de stedelijke ringweg er is. Hoe ziet u die samenhang?

Als een stedelijke ringweg en een groene Singel af zijn, dan kan er gesproken worden over een autoluw centrum van Antwerpen. Als het centrum echter autoluw wordt gemaakt vooraleer de volledige stedelijke ringweg en de groene Singel gerealiseerd zijn, dan vrees ik voor een verkeersinfarct in de binnenstad van Antwerpen. Volgens mij hangen die twee dus samen.

De heer Frank De Schutter: Ik sprak daarjuist over structuren en ik had het over de stuurgroep Brabo II. Voor architect de Solà-Morales is er een contract inzake het Operaplein. Het zal opgemaakt worden tussen de stad Antwerpen, de BAM en de Solà-Morales. Er bestaat een aparte stuurgroep Operaplein onder het voorzitterschap van de burgemeester, die over het Operaplein apart overlegt.

De heer Jan Penris: U zegt zopas dat de SPV Brabo II het Operaplein zal aanleggen. Nu zegt u dat het Operaplein zal worden aangelegd door een aparte structuur. De stad zit er in, de BAM en mijnheer de Solà-Morales. Ik zou graag willen weten wie het Operaplein zal inrichten, wie de bouwheer is en op welke manier alles zal gebeuren. Het probleem is dat zodanig different wordt gecommuniceerd dat op den duur niemand nog weet hoe het zit.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik herneem even wat we in de zesde voortgangsrapportage al hebben toege-

licht inzake de structuren van de openbaarvervoersprojecten. We hebben gezegd dat voor de uitvoering van de openbaarvervoersprojecten in de eerste fase van het masterplan, de projecten in twee groepen verdeeld zijn. De eerste groep is Deurne-Wijnegem-Mortsel-Boechout-stelplaats 1. Dat is Brabo I. De tweede groep omvat de leien, tramlijn Ekeren. Dat is Brabo II. Voor het Operaplein hebben we gezegd dat er studiewerk was opgestart via de open oproepen en de selectie van de Solà-Morales om het ambitieniveau van de herinrichting van het Operaplein op peil te houden. De afspraken die gemaakt zijn onder alle publieke partners, luiden dat zolang het ontwerp over het Operaplein duurt, de stuurgroep onder leiding van de stad waakt over het ontwerp van het Operaplein zelf, tot er een kant-en-klaar ontwerp is dat kan worden meegenomen naar de vergunningen en naar het bestek. Van zodra de zaak in uitvoering gaat, is het natuurlijk zo dat de uitvoering ondergebracht wordt in de SPV, die verantwoordelijk zal zijn voor het hele traject, van aan het Operaplein tot in Ekeren. We wilden bij de uitvoering, de bouw, de constructie geen onderscheid maken, wat ook logisch is, want het gaat om een tracé in zijn geheel. In de voorbereidende fase moeten we rekening houden met het voortraject en met de betrokkenheid van elk van de partners.

Ik ben mij ervan bewust dat een en ander een beetje complex en moeilijk is, maar dit is nu eenmaal het geval wanneer we iedereen maximaal proberen te betrekken bij elk onderdeel van deze projecten.

De heer Jan Penris: Ik hoop dat ik het nu goed heb begrepen. De stad ontwerpt dus het Operaplein.

De heer Jan Van Rensbergen: Neen.

Mevrouw De Ridder, u stelde een vraag over het doorknippen van de verkeersstroom. In principe werd ervan uitgegaan dat de leien een 2 maal 1 worden. Aan de ontwerper werd nu gevraagd om ook na te kijken of het mogelijk is om de koker op -1 onder het Operaplein in te richten als een 2 maal 2. Hoe die 2 maal 2 zal worden benut, is een secundaire vraag. De baan kan worden afgestemd op de noodwendigheden en behoeften inzake de ontwikkeling van de stedelijke ring, de hulpdiensten en zo meer. De primaire vraag luidt: "Laat het concept van de Solà-Morales toe om een 2 maal 2 te bouwen, een bredere koker dus, onder het Operaplein?" Een deel ervan kan dan na tien jaar, als alles afgewerkt is, afgesloten worden door middel van een barrière, zodat het enkel de toegang betreft

tot de ondergrondse parking. Deze ontwerpopdracht werd opgenomen in de opdracht voor de Solà-Morales.

Er werd nog een vraag gesteld over de tramprojecten Brabo I. De wijze waarop de tweede rijstrook kan worden benut, kan afhankelijk worden gemaakt van de voortgang van de noodwendigheden in functie van het verder voltooien van de stedelijke ringweg. De eerste stap is het ontwerpmatig bekijken of het kan of niet kan.

De heer Penris stelde een vraag over de stelplaats van Deurne. Die had ook te maken met de verkeersafwikkeling. Misschien kan mijnheer De Schutter daarop antwoorden.

De heer Frank De Schutter: In eerste instantie moeten we aan De Lijn vragen hoeveel trams er binnen en buiten zullen rijden. De trams rijden over de klassieke tramlijn langs de Turnhoutsebaan en de Ruggevelddaan. Ze komen een druk kruispunt tegen. Waar ze de stelplaats indraaien komende vanuit Antwerpen, is dat voor de R11, de Krijgsbaan. Op dat kruispunt zullen de lichten voor de oversteek beveiligd zijn. Voor het kruispunt met de R11 zelf, waar de trams voor de stelplaats eigenlijk al niet meer komen, werd de afspraak gemaakt dat het autoverkeer de voorrang krijgt. De tram zal zich ter hoogte van de R11 dus moeten aanpassen aan de auto. De verdere gegevens zal ik bij De Lijn opvragen en bezorgen aan de commissie.

De heer Jan Peumans: Wat de TV SAM betreft, heb ik geen uitleg gekregen over het cijfer, over het verschil tussen wat het Rekenhof opgeeft en wat in uw slide nummer 47 staat.

Werd er nu geknabbeld aan het contract van de Groep C? Ik heb deze vraag al gesteld, maar er nog geen antwoord op gekregen. Er staat nu nog 871.000 euro, maar dat bedrag slaat op de totaliteit van de communicatie van het jaar 2007 – zo staat het tenminste in het budget. Is er daar iets aan gewijzigd, en zo ja, wat en hoe? Wat betekent dat voor uw eigen interne werking?

Ik wil nog even terugkomen op de externe audit naar de marktconformiteit. U verwijst er in uw verslag naar, op bladzijde 36. In het vierde voortgangsrapport hebt u een uiteenzetting gegeven over de audit die destijds is verricht over de dienstverlening van TV SAM. Die audit is verricht door PM Symonds en Pri-

cewaterhouseCoopers. Die ging over drie dingen: de beoordeling van de dienstverlening, het controleren van de interne kwaliteitsprocedures en internationale benchmarking inzake de technische kwaliteit en het kostenniveau. Wat is het verschil met de audit die in 2004 is gebeurd?

Zijn de erelonen geplafonneerd? Ik verwijs naar pagina 39 van het verslag over de zevende voortgangsrapportage. U hebt schriftelijk geantwoord op een vraag van ons. Ik had toen gevraagd of die erelonen begrensd zijn. U hebt het volgende geantwoord: “Het overeengekomen forfaitaire ereloon bedraagt 41 miljoen euro.” Ik zie dat er nu al sprake is van 65 miljoen euro. Ik begrijp dat niet meer, evenmin als dat Operaplein.

De heer Jan Van Rensbergen: De heer Penris had een vraag gesteld over de toltarieven en de aanpassing daarvan. Ook hier is er natuurlijk weer een Europese richtlijn die ons daarin beperkt en een aantal elementen aanbrengt. De beslissing van de Vlaamse Regering betrof een vork van tarieven die te beschouwen zijn als gemiddelde tarieven. Het staat de BAM vrij om, binnen de grenzen opgelegd door de tolrichtlijn, die tarieven te laten fluctueren, bijvoorbeeld om rekening te houden met spijtstijden en dergelijke. Dat is het principe. Dit kan, maar er is nog niets uitgewerkt om dat te gaan evalueren of analyseren. Daar hebben we nog een jaar of vier de tijd voor. De gemiddelde tarieven zijn opgegeven en daar hebben we ons aan te houden.

Wat de tijdshorizon voor de Singel betreft : de groene Singel, behalve dat deeltje dat we vooruit hebben gebracht, behoort tot de tweede fase van de uitvoering van het masterplan. De motivering daarvoor is onder meer de wens de hinder te spreiden over het noorden en het zuiden. We hebben ons er wel toe verbonden om het studiewerk al voordien aan te vatten. Het is dus niet dat er niets zal gebeuren ter zake. De komende jaren zal er behoorlijk wat studiewerk kunnen worden aangevat.

De andere vragen over de lokale situatie in Merksem zullen worden beantwoord in de schriftelijke rapportage en worden bezorgd aan deze commissie.

Dan kom ik tot de vragen van de heer de Kort over het ambitieniveau en de architecturale kwaliteit. Natuurlijk hebben we een BAFO gekregen van Noriant met inbegrip van zijn ontwerpers. Die vormen een geheel. U vraagt of alle aspecten van de BAFO door

de ontwerpers worden gesteund. Ze zijn alleszins toegelicht door de ontwerpers zelf. Bij de vraagstelling door de Kwaliteitskamer is heel expliciet geantwoord dat elke aanpassing, elke verbetering, elke ingreep tussen first offer en BAFO werd gesteund door de ontwerpers. De vraagsteller had het over twee pyloons. De buitenwereld heeft weet van de gewone pyloon, zoals die is voorgesteld in het BAFO en bij de first offer en altijd heeft voorgelegen bij elke evaluatie die is gemaakt van het minimale ambitieniveau. Bij het first offer, en alleen daar, heeft Noriant een suggestie gemaakt met een opengewerkt oog op 150 meter hoog, waaraan de tuinen dan zouden worden vastgekoppeld. Na nadere studie heeft Noriant die suggestie niet meer opgenomen in zijn BAFO. De haalbaarheid ervan is voort onderzocht, zowel qua timing en – uiteraard – kostprijs, maar ook wat de technische risico's betreft. Dit is de ontwerp vrijheid. Ook hier weer is het aan Noriant om de verantwoordelijkheid te dragen voor het formuleren van een dergelijke suggestie. Ik wil hier toch beklemtonen dat die suggestie op geen enkele wijze deel heeft uitgemaakt van een offerte. Het was een deel van een handboek, een optie die werd meegegeven bij de first offer.

Het handhaven van de kwaliteit is een zorg die we allemaal delen. Onze raad van bestuur heeft zich daar ook al over beraden. We zullen bij het afsluiten van het contract waken over de kwaliteitsbewaking, zowel bij de opdrachtnemer, maar ook bij de BAM, als verantwoordelijke voor die kwaliteitsbewaking. We zullen erop toezien dat het kwaliteitssysteem dat Noriant ter zake ontwikkelt, wordt nageleefd en toegepast. We zullen te gepasten tijde rapporteren over de vraag op welke wijze we ervoor zullen zorgen dat er bij het verdere gedetailleerde ontwerp, de uitvoering tot de oplevering voldoende instrumenten zijn om de kwaliteitsbewaking met betrekking tot het architecturale niveau te garanderen.

Wat de toltarieven betreft, verwijs ik naar een opdracht die de Vlaamse Regering aan de BAM heeft gegeven om een visienota te maken over de evolutie van de toltarieven in de Liefkenshoek tunnel tussen vandaag en 2012, wanneer de Oosterweelverbinding wordt geopend. Die studie is nog volop bezig. Daar kan ik vandaag nog geen resultaten van tonen. Ze zal zich uitspreken over havenintern verkeer, de problematiek van het Deurganckdok en dergelijke.

Iedereen in de BAM beaamt uw bezorgdheden over de bereikbaarheid van Antwerpen-Noord, minder hinder en de betrokkenheid van de lokale besturen.

Er zijn al een aantal infosessies gehouden en we zullen de informatieverstrekking intensifiëren naarmate de werken dichterbij komen. Omtrent minder hinder hebben we doelgroepenoverleg waar op verschillende fora de betrokken personen of hun vertegenwoordigers worden betrokken bij de verdere uitwerking van minderhindermaatregelen. Eens die zijn uitgewerkt, zullen ze te gepasten tijde op de juiste fora worden gecommuniceerd.

De vraagspecificatie is finaal. Terechtwijzende berichten hebben als doel een initiële vraagspecificatie te verbeteren, te verduidelijken, aan te passen tot op het moment wanneer de BAFO wordt gevraagd. Op dat moment is de vraagspecificatie gebetonneerd. Hetzelfde geldt voor de BAFO. Het final offer van Noriant is gebetonneerd en is conform de vraagspecificatie. Dat is het mooie van de situatie waarin we ons bevinden: enerzijds hebben we een vraagspecificatie die vastligt en anderzijds hebben we een offerte die vastligt en gedetailleerd is.

Het kan zijn dat er bijvoorbeeld een nieuwe norm uitkomt die we willen invoeren. Op dat moment kan je in de contractbepalingen de heel specifieke maatregelen opnemen en moet daartegenover heel specifiek de weerslag op de BAFO meegenomen worden. De onderhandelingsleidraad die we volgen en zullen blijven volgen, laat ons toe verdere optimalisaties uit te voeren, maar in dit geval zal dat geen aanleiding meer geven tot een aanpassing van het bestek of de vraagspecificatie, maar tot een uitgewerkt hoofdstuk in het contractdocument waarin zal staan op welke wijze er een aanpassing is gebeurd en wat daar tegenover staat inzake aanpassing van de prijs. Dat is de onderhandelingsprocedure zoals gedefinieerd. We kunnen natuurlijk niet alles gaan wijzigen. We kunnen niet aan de essentiële uitgangspunten raken of er substantieel van afwijken. Dezelfde bekommernissen blijven en worden rigoureus doorgetrokken.

De heer Ivan Costermans: Er is een verschil in het bedrag aan studiekosten in de cijfers van het Rekenhof en de cijfers die wij op die tabel hebben meegegeven. Op onze tabel staan de uitgaven die de BAM heeft gedaan voor de totaliteit van de erelonen. In de tabel van het Rekenhof staan enkel de geactiveerde studiekosten, maar dan inclusief een deel kosten die niet door de BAM zijn gemaakt maar door middel van een inbreng in natura destijds als deel van het kapitaal van de BAM zijn ingebracht. Die vindt u niet terug in onze tabel. Tegelijkertijd vindt u in onze

tabel een aantal kosten die niet worden geactiveerd, die dus geen geactiveerde studiekosten uitmaken, en die niet in de tabel van het Rekenhof terechtkomen. Dat zijn bijvoorbeeld kosten van permanente omkadering en kosten voor juridisch en financieel advies, die we jaarlijks rechtstreeks in resultaat nemen en niet activeren en die we dus niet over de looptijd van de projecten zullen afschrijven.

Er worden twee instrumenten gehanteerd: de public private comparator (PPC) en de public sector comparator (PSC). De PPC is een instrument dat aan het begin van een aanbestedingsprocedure of ervoor wordt gebruikt om te zien of dit project in aanmerking komt voor een aanbesteding via een PPS-formule. Die studie is in het verleden uitgevoerd. De PSC waar we het nu over hebben, is eigenlijk een heel ander instrument. Dit instrument leunt hier uiteraard bij aan, maar gaat uit van een specifiek bod. Dit bod is het resultaat van een aanbesteding in een PPS-formule en wordt vergeleken met een bod voor eenzelfde project dat op klassieke wijze tot stand zou zijn gebracht. Beide instrumenten worden op verschillende tijdstippen gehanteerd.

De heer Jan Van Rensbergen: Zoals reeds gezegd, is de BAM afhankelijk van zijn dienstverleners. Bij de oprichting van de BAM heeft de Vlaamse overheid voor een slanke organisatie geopteerd. Het Masterplan Antwerpen is tegelijkertijd een heel groot en tijdelijk project. De uitvoering van dit plan mag geen aanslag op de reguliere voorzieningen en beschikbaarheid van de betrokken overheidsdiensten betekenen.

De keuze voor een slanke organisatie houdt in dat de BAM noodzakelijkerwijze een beroep op technische, financiële en juridische adviseurs moet doen. Dat maakt de BAM afhankelijk. Volgens mij is de BAM evenwel veeleer kwetsbaar dan zwak. De BAM kan zich met performante adviseurs omringen. Elk van die adviseurs kan op basis van zijn eigen expertise ondersteuning bieden. Dat betekent dat de BAM krachtadig kan optreden. Een aantal dossiers getuigen van deze performantie. Tegelijkertijd blijft de BAM enigszins kwetsbaar. Ik spreek nu als personeelslid van de BAM. We moeten de twee kanten van de zaak in de gaten houden. We moeten de performantie van onze adviseurs in het oog houden. We moeten erover waken dat onze aansturing en coördinatie van hun dienstverlening correct, effectief, doelmatig en performant verloopt. Tegelijkertijd moeten

we de uitvoering van de projecten door de opdrachtnemers, de aannemers, aansturen. Dit is de precare opdracht die de BAM heeft gekregen.

Wat de vraag over de financiering van het aanbestedingsdossier door Dexia betreft, zou ik de voorzitter van BAM aan het woord willen laten.

De heer Fernand Desmyter, voorzitter van BAM: Daarnet is een vraag over de beslissing van de raad van bestuur van de BAM van 21 september 2007 gesteld. Die beslissing betreft de beoordeling van de eerste offertes van het financieringsgedeelte. Een lid van de raad van bestuur van de BAM is tevens lid van de raad van bestuur van Dexia. Deze persoon heeft niet aan de beraadslaging deelgenomen en heeft de beslissing niet mee genomen.

De heer Jan Peumans: Over welk lid van de raad van bestuur van de BAM gaat het precies? (*Gelach*)

Ik mag dat toch vragen? Op deze manier komt de naam in het verslag van deze vergadering te staan.

De heer Fernand Desmyter: Het gaat hier om mevrouw Wivina Demeester.

De heer Jan Peumans: Ik zou graag nog een antwoord krijgen op mijn vraag over Groep C & Slangen. Ik heb die vraag in het verleden trouwens al driemaal gesteld. Ik zie hier een bedrag van 871.000 euro staan. Vroeger ging het om 3 miljoen euro. Ik weet niet hoe dat komt. Zijn de contracten gewijzigd? Ik herhaal dat ik deze vraag in het verleden al driemaal gesteld heb.

De heer Ivan Costermans: Ik denk dat enige verwarring over het gehele budget voor communicatie en het budget voor erelonen is ontstaan. Het totaalbudget voor communicatie omvat niet enkel de erelonen voor de medewerkers van Groep C. Het bedrag van 871.000 euro is begin 2007 vastgelegd en sindsdien niet gewijzigd. Het bedrag van 3 miljoen euro dekt de totaliteit van de communicatiekosten. Hier horen, bijvoorbeeld, ook het drukken van affiches en van andere documenten bij. De totale communicatiekosten zullen allicht tot ongeveer 3 miljoen euro oplopen. Slechts een gedeelte van dit bedrag is voor erelonen bestemd.

De heer Jan Peumans: Hoeveel zullen de erelonen kosten?

De heer Ivan Costermans: 871.000 euro.

De heer Jan Peumans: Als ik het goed heb begrepen, wordt dit bedrag nog steeds aan Groep C betaald. Is dit bedrag in vergelijking met 2006 gedaald? Is er iets aan die contracten gewijzigd?

De heer Jan Van Rensbergen: Het jaarlijks budget voor de adviseurs van Groep C is ten opzichte van 2006 licht gedaald. We nemen diensten af door middel van deelcontracten. Die deelcontracten worden telkens voor drie maanden genegotieerd en afgesloten. We proberen telkens het evenwicht tussen uitbestedingen en eigen prestaties te bewaken.

De heer Carl Decaluwe: Ik heb ook een vraag over dit onderwerp gesteld. De BAM wil de communicatiemogelijkheden van de eigen organisatie terecht verstevigen. Volgens mij zou Groep C hierdoor minder communicatieopdrachten moeten krijgen. Dat is blijkbaar niet het geval. Groep C krijgt nog steeds evenveel opdrachten.

De heer Jan Peumans: Het wordt zelfs duurder.

De heer Jan Van Rensbergen: Het voorziene budget voor het lopende deelcontract met Groep C is lager dan het budget voor het vorige deelcontract met Groep C. We werken aan de realisatie van het daarnet vermelde evenwicht.

De heer Jan Peumans: Hoe ver wil de BAM op dat vlak gaan? Ik heb die vraag al vaak gesteld. Ik heb nooit een echt antwoord gekregen. Voor 2006 was er bovendien geen output! Ik wil weten wat de evaluatie heeft opgeleverd. Nu de BAM drie of vier bijkomende personeelsleden wil aanwerven, zie ik niet in wat de meerwaarde van het behoud van dergelijke contracten is.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik zal die vraag nu niet beantwoorden. Ik heb daarnet al vermeld dat de BAM een communicatiedienst uitbouwt. Het personeel van die dienst zal door de BAM worden aangeworven. De BAM heeft een hoofd marketing en communicatie, een woordvoerder en twee werfcommunicatoren aangeworven. Twee andere werfcommunicatoren treden volgende maand in dienst.

Dit team zal de communicatiestrategie ontwikkelen, alle acties coördineren en, in functie van de noodwendigheden, de ondersteuning door Groep C inroepen.

Er is op dat vlak heel wat werk. De ondersteuning door Groep C moet steeds de bepalingen in het met TV SAM afgesloten raamcontract volgen.

De heer Jan Peumans: Mag ik weten wat de communicatiecel van de BAM zal doen? Ik hoor nu dat ze zal zorgen voor de communicatiestrategie. In het antwoord dat ik heb gekregen, staat dat Groep C daarvoor zal zorgen. Ik zou graag weten welke afweging werd gemaakt, zodat ik verder kan oordelen en me tot het Rekenhof kan wenden om te zien hoe we het onderste naar boven kunnen halen.

De heer Carl Decaluwe: Het is belangrijk dat de BAM bij de volgende voortgangsrapportage glashelder kan aantonen hoeveel personeelsleden met die bepaalde functie werden aangeworven en wat de kost is. We moeten dan ook zien dat de erelonen van de Groep C dalen. Er moet sprake zijn van communicerende vaten. Als dat niet zo is, moet worden aangetoond dat, bijvoorbeeld, veel meer wordt gecommuniceerd.

Ik verwacht ook dat de bedragen voor het raamcontract zullen dalen.

Ik zou graag hebben dat we binnen de veertien dagen al de gegevens in ons bezit hebben over de zaken van voor 2006.

De heer Jan Van Rensbergen: In de negende voortgangsrapportage zal extra aandacht worden besteed aan de communicatie.

De voorzitter: De BAM moet binnen een termijn van veertien dagen een overzicht bezorgen over de prestaties die de Groep C voor maart 2006 geleverd heeft.

De heer Ignace Desomer: Mijn eerste opmerking gaat over het plafond van 1,8 miljard op het niveau van januari 2006 en het BAFO-prijspeil van oktober 2007. Het Rekenhof geeft hiermee een waarschuwing. Het wijst er het parlement op dat het een prijspeil van januari 2006 is. We weten uiteraard ook dat bij een raming rekening moet worden gehouden met de context (bedoeld wordt de tijdsgebondenheid).

Om een beter inzicht te krijgen in de prijsbepaling van die bidder, heeft het Rekenhof in de zesde voortgangsrapportage gepleit voor een open boekhouding bij de enig overgebleven bidder. We stellen nu vast dat die bidder inzage geeft in zijn prijszetting. Dat is van belang om bij gelijkaardige spelers op de markt in binnen- en buitenland prijzen te kunnen vergelijken. De initiële zorg van het Rekenhof was dat ervoor gezorgd moet worden dat die aannemersgroep niet

bepaalde kosten (bijvoorbeeld overheadkosten) die eigen zijn aan het normale functioneren, afwendt op, bijvoorbeeld, de BAM.

De heer Daems heeft een vraag gesteld over het stijgend aandeel van het Vlaamse Gewest bij het geheel van de kosten. Het Rekenhof wil dat natuurlijk wel in kaart brengen. We proberen dat te doen via tabellen en toelichtingen over de kosten die de Vlaamse overheid inbrengt. Onze eerste aanbeveling heeft echter net de bedoeling te vragen dat de BAM dergelijke zaken zou overnemen. Ik citeer nu uit de verkorte versie van de aanbeveling: “Er is nood aan een algemeen, transparant en vergelijkbaar overzicht van de kostprijs van alle aspecten van het masterplan, zowel met het aandeel van de BAM, als met de kosten die ten laste vallen van het Vlaamse Gewest of andere publieke partners.” Eenmaal de BAM de kosten in kaart heeft gebracht, kan het Rekenhof overgaan tot de normale auditingtaak als externe controleur.

Er waren ook vragen over Brabo I en de DBFM-formule en over het feit of er een parlementaire machtiging nodig is. Het is natuurlijk van belang dat we eerst zicht krijgen op de kosten van die DBFM-formule. Er moet een duidelijke vergelijking zijn tussen het verschil van een klassieke formule en de DBFM-formule. Het is dan natuurlijk zaak te weten wat het parlement beslist. Ofwel zegt het parlement aan de regering dat ze alles in een keer moet vastleggen, ofwel laat het parlement toe dat dit jaar per jaar gebeurt. De minister van Financiën en Begroting heeft in de commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting al een interessant gesprek gehad met het Rekenhof over de manier waarop in dergelijke gevallen het best wordt gewerkt. In elk geval is er een parlementaire machtiging nodig.

We hebben erop gewezen dat vele wijzigingen aan het bestek duiden op onvolkomen inzichten van de BAM toen ze in 2005 is gestart met het opstellen van dat bestek. Daarom hebben wij nu heel precies in een van onze aanbevelingen gevraagd om lessen te trekken uit het deel Oosterweel. Zo kunnen we in het vervolg doelmatiger te werk gaan. Dat zal ook een helderder communicatie met zich meebrengen. Het antwoord op de erelonen hebben de mensen van BAM verzorgd. Het vergelijkingsmodel met de Nederlandse Rekenkamer, waar de heer Peumans over heeft gesproken, zullen we zeker in onze audit van de PPS opnemen. We hebben overigens zeer goede contacten met onze Rekenkamercollega's.

Over de communicatie met de BAM kan ik het volgende stellen. We weten dat de BAM inspanningen

levert op het vlak van de communicatie. We hebben vanuit het Rekenhof alleen willen stellen dat men beter proactief dan defensief communiceert. En we willen erop wijzen dat communicatie een aspect is van democratische verantwoording. Het is een aspect waar wij dit parlement willen en moeten blijven op wijzen.

Ik wil de voorzitter, de leden van de regering, de commissieleden, ons auditteam en vooral dit parlement bedanken omdat jullie met scherpe vragen ons ook alert houden. De vraag wordt dikwijls gesteld wie de controleur controleert. Nu is het duidelijk dat het parlement dit moet doen. Dat kan alleen maar het democratische draagvlak van ons optreden vergroten. Wij zijn u daar dankbaar voor.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABEELEN

Jan PENRIS

BIJLAGE 1:

Bijkomende antwoorden van BAM op openstaande vragen

BIJLAGE 1: BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN BAM OP OPENSTAANDE VRAGEN

Overblijvende vragen naar aanleiding van de achtste voortgangsrapportage d.d. 13 november '07

1. Wat is de timing met betrekking tot het advies over de ESR-neutraliteit? Zolang men dat niet weet, is men niet volledig zeker dat er binnen dit kader kan worden voortgewerkt qua financiering (vraag van de heer Decaluwe)

Antwoord:

De adviesaanvraag voor de ESR95-neutraliteit voor de projecten van het Masterplan Antwerpen werd in juni 2006 overgemaakt aan het INR voor advies. BAM heeft daarin geargumenteed dat de projecten van het masterplan andere dan de Oosterweelverbinding, ESR-neutraal dienen behandeld te worden op basis van de risico-allocatie die geldt inzake PPS-projecten: BAM is de private partner die zowel het bouw- als het vraagrisico van de projecten bruggen Albertkanaal en de renovatie van de Van Cauwelaertsluis draagt, waardoor de projecten bij BAM worden geklassificeerd en niet in de begroting van het Vlaamse Gewest, respectievelijk de balans van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen worden opgenomen.

Op 18 april 2007 bracht het INR een positief deeladvies uit over de ESR-neutraliteit betreffende het Oosterweelproject, waarbij BAM als marktproducent wordt gerangschikt en waarbij gesteld wordt dat de risicoverdeling opgenomen in de kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en BAM conform aan de ESR95-reglementering is. Voor de andere masterplanprojecten besliste het INR recentelijk om het advies van Eurostat in dit verband te vragen, tezamen met bijkomende informatie aangeleverd door BAM.

2. Beseft men wat het doorknippen op de brug van de IJzerlaan voor de verkeersafwikkeling in en rond Merksem en voor de bereikbaarheid ervan betekent? Zal daar voldoende over worden gecommuniceerd met het betrokken district en de mensen van de BAM? Dat is een wijk in volle ontwikkeling. De inwoners vormen een traditioneel kooppubliek voor de Bredabaan. Die mensen gaan naar Merksem via de IJzerlaan. Is men zich bewust dat er voor het doorknippen van die brug valabele alternatieven moeten worden gevonden? In Merksem beseft men nu al dat de uitvoering van de werkzaamheden heel wat hinder zal veroorzaken. Men weet nog niet hoe. Daarover moet worden gecommuniceerd. Ik hoop dat we de communicatie daarover zeer snel mogen vernemen (vraag van de heer Penris).

Het probleem is echter breder dan dat. Voor alle andere gemeenten in de buurt, ook bij het Albertkanaal – Schoten, Wijnegem, Brasschaat enzovoort – is het van belang betere informatie te krijgen. De lokale besturen kunnen immers meewerken aan de versterking van het maatschappelijk draagvlak voor het project. Tot hiertoe bestaat de indruk dat in de toekomst Antwerpen minder bereikbaar zal zijn. Het openbaar vervoer is belangrijk, want het is goed voor 2,3 miljoen reizigers. Verder zijn er de mensen die in Antwerpen werken en studeren. Bij elke brug is in een inperking van het autoverkeer voorzien. Welke maatregelen worden uitgewerkt om ook in de toekomst de doorstroming van het verkeer vanuit het noorden in de richting van de stad te verzekeren? (vraag van de heer de Kort)

Antwoord:

Voor het project bruggen Albertkanaal is een mobiliteitsstudie uitgevoerd waarin de verkeerstechnische eigenschappen van de verschillende bruggen bekeken werden. Daaruit bleek dat de IJzerlaanbrug op het gebied van verkeersintensiteiten niet noodzakelijk is. De Theunisbrug en de Noorderlaanbrug, gecombineerd met de stedelijke ringweg Noord, beschikken over voldoende capaciteit om het verkeer op te vangen. Vandaar dat er niet verder gezocht is naar rechtstreekse alternatieven voor de IJzerlaanbrug.

Tijdens de werken zal het district Merksem ongetwijfeld hinder ondervinden. Tal van projecten vinden

immers ook plaats op het grondgebied van dit district. Daarom zijn er veelvuldige contacten met de districtsmedewerkers. Sinds juli 2007 zijn ze ook vertegenwoordigd in de werkgroep Merksem (die specifiek de verkeerssituatie voor Antwerpen-Noord bespreekt). Verder staat de werfcommunicator in contact met het Stedelijk Wijkoverleg Merksem om vragen te beantwoorden of om informatiesessies te organiseren. Door deze contacten hebben de medewerkers van het district Merksem de nodige aanspreekpunten binnen BAM om vragen te stellen of problemen te formuleren.

Qua communicatie naar de bevolking van Merksem is er in 2007 voornamelijk aandacht besteed aan het project van de Noorderlaanbrug. Zowel in juni als in oktober zijn er informatietentoonstellingen geweest in het districtshuis om de lokale bevolking de kans te geven informatie te krijgen en vragen te stellen over dit en andere projecten uit het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. In oktober vonden er bovendien vier boottochten plaats waar de mensen konden kennismaken met de projecten rond de bruggen over het Albertkanaal. Het geheel werd aangevuld met een infotentoonstelling in het rustoord het Gouden Anker. Toen kregen de inwoners van Merksem als eersten de mogelijkheid zich in te schrijven.

Begin 2008 worden nog infomomenten voorzien rond de werken aan de Schijn, de Belgasite, de Noorderlaanbrug gekaderd binnen het masterplan. Telkens wanneer er projecten starten of de werken een nieuwe fase ingaan, zal de lokale bevolking en het grote publiek op de hoogte gehouden worden.

3. In het kader van het project de Schijn wordt de vraag gesteld of het Lobroekdok een overgangswatergebied blijft. Het water van de hoger lopende Schijn wordt in het Lobroekdok overgepompt en vervolgens verder weggewerkt. Betekent dit dat het Lobroekdok voor eeuwig een dok of een waterbergingsgebied blijft of kan het Lobroekdok volgens de BAM op lange of middellange termijn een andere bestemming krijgen? Indien het dok een andere bestemming krijgt, hoe zal de waterhuishouding dan worden geregeld? (vraag van de heer Penris)

Antwoord:

In de huidige toestand komt het lozingswater van het waterzuiveringstation van Aquafin en een stormdebiet in het Lobroekdok terecht. Omdat voor deze beide zaken in het Lobroekdok al een open waterpartij behouden moest blijven, is ook voor het project van de Schijn gekozen om het vijzelgemaal aan dezelfde kant van het Lobroekdok te bouwen. Uiteraard zal met deze elementen rekening moeten gehouden worden indien het Lobroekdok geheel of gedeeltelijk een andere bestemming krijgt.

4. De tramstelplaats van Deurne wordt een nieuw gegeven. Op bepaalde uren zal daar een enorm tramverkeer ontstaan. Zal dit tramverkeer voorrang op het andere wegverkeer krijgen? Zo ja, hoe zal die voorrang worden georganiseerd? In welke straten zal het verkeer voorrang aan het tramverkeer moeten verlenen? (vraag van de heer Penris)

Antwoord:

De verdere gegevens worden bij De Lijn opgevraagd en aan de commissie bezorgd.

De Lijn bezorgde ons volgend antwoord:

“De stelplaats Deurne omvat 53 stelplaatsen voor trams. Navraag bij De Lijn leerde ons dat deze trams enkel gebruik maken van bestaande tramlijnen, inclusief de nieuwe tramlijnen op de August Van De Wielelei en de Ruggevelddlaan in Deurne. Mede gelet op het feit dat de trambewegingen van en naar de stelplaats zich hoofdzakelijk buiten de piekuren situeren, zal het tramverkeer geen voorrang krijgen op het andere wegverkeer. De in- en uitrij van de stelplaats wordt geregeld met verkeerslichten die in coördinatie staan met deze op het kruispunt R11 (Houtlaan/Turnhoutsebaan). Met betrekking tot dit kruispunt was al eerder tijdens de commissiezitting gesteld dat de verkeerslichten op dit kruispunt zullen afgestemd blijven op het autoverkeer op de as R11-Houtlaan.”.

5. BAM verwijst in zijn verslag op bladzijde 36 naar de externe audit met betrekking tot de marktconformiteit van de consultants. In het vierde voortgangsrapport werd een uiteenzetting gegeven over de audit die destijds is verricht over de dienstverlening van TV SAM. Die audit is verricht door PM Symonds en PricewaterhouseCoopers. Die ging over drie dingen: de beoordeling van de dienstverlening, het controleren van de interne kwaliteitsprocedures en internationale benchmarking inzake de technische kwaliteit en het kostenniveau. Wat is het verschil met de audit die in 2004 is gebeurd? (vraag van de heer Peumans)

Antwoord:

Deze audit betreft specifiek de aanpak die door BAM en zijn adviseurs uitgewerkt wordt m.b.t. de project- en contractbeheersing in de bouwfase. Deze aanpak zal onderzocht worden op volgende aspecten:

- voldoet de voorgestelde aanpak inzake project- en contractbeheersing aan de vereisten om in kwalitatief en kwantitatief opzicht de uitvoering met succes af te ronden;
- zijn alle noodzakelijke taakstellingen voorzien;
- hoe verhoudt de voorgestelde aanpak zich in vergelijking met soortgelijke projecten in Europa (benchmark);
- is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen;
- is de inzet van de adviseurs van BAM duidelijk geregeld en zijn de voorgestelde honoraria marktconform.

De op te stellen opinie moet aan BAM toelaten om met voldoende zekerheid de kwaliteit en de marktconformiteit van zowel de aanpak van de project- en contractbeheersing als van de inzet van de adviseurs van BAM te beoordelen.

6. In de verslaggeving over de zevende voortgangsrapportage werd gesteld dat het overeengekomen forfaitaire ereloon TV SAM 41 miljoen euro bedraagt. Nu is er al sprake van 65 miljoen euro erelonen. (vraag van de heer Peumans)

Antwoord:

Het forfait heeft betrekking op het globale ereloon voor het gehele deelproject Oosterweelverbinding met inbegrip van het studiewerk, het opstellen van het referentieontwerp, de aanpassingen met onder meer de stedelijke ringweg Noord en het opstellen van het DBFM-bestek. Het forfait bevat niet de ondersteuning van BAM bij de onderhandelingsprocedure en bij het contractmanagement. Het forfait bevat uiteraard niet de prestaties voor de andere deelprojecten van het masterplan.

Aanbevelingen Rekenhof

1. De BAM kan in samenwerking met de andere publieke partners ten behoeve van een transparante informatievoorziening een algemeen overzicht maken van de kostprijs van alle aspecten van het Masterplan Antwerpen, zowel met het aandeel van de BAM als met de kosten die ten laste van het Vlaamse Gewest of andere publieke partners vallen. De evolutie van de investeringskosten moet daarbij, rekening houdend met het prijspeil, vergelijkbaar zijn met de ramingen. Andere kosten voor financiering, voorbereiding, werking, risicobeheersing en onderhoud worden daarnaast ook best in beeld gebracht.

Antwoord BAM: Bevestiging en hernemen van vorig antwoord

2. De BAM moet analyseren of het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding voldoende rekening hield met alle noodzakelijke randvoorwaarden alsook met realistische eisen zodat de talrijke wijzigingen en aanvullingen konden worden vermeden. De BAM moet de leereffecten hiervan aanwenden om de voorbereiding van andere geplande projecten te optimaliseren.

Antwoord BAM: BAM zal in de loop van 2008 deze analyse uitvoeren. De leereffecten worden echter al meegenomen in de andere deelprojecten van het masterplan.

3. De BAM en de andere publieke partners moeten de geplande samenwerkingsovereenkomsten spoedig definitief vaststellen. De BAM moet de projectcoördinatie voor de diverse onderling afhankelijke projecten van het Masterplan Antwerpen maximaal beheersen, om verdere vertragingen, eventuele stijgende kosten en bijkomende verkeershinder te beperken.

Antwoord BAM: BAM bevestigt het belang van een efficiënte en doelmatige projectcoördinatie. BAM heeft hiervoor de structuren ontwikkeld.

4. De BAM moet de kostprijsramingen voor de diverse projecten die via DBFM-constructies worden gerealiseerd actualiseren, zodat zij bij de onderhandelingen met de private partners de geboden prijzen beter zou kunnen beoordelen. Bij de risicoallocatie moet ze ook rekening houden met de beheersmogelijkheden en de kostprijs ervan, rekening houden met de grenzen van de beoogde ESR-neutraliteit. Het gebruiken van de public sector comparator en het voeren van degelijke prijsonderhandelingen zijn daarbij cruciale instrumenten.

Antwoord BAM: BAM volgt de methodiek van de public sector comparator in samenwerking met het PPS Kenniscentrum. De toepassing van deze methode zal leiden tot een beter inzicht in de specifieke kostencomponenten van DBFM-formules. Deze methode kan vervolgens ook toegepast worden op de andere DBFM-projecten.

5. De BAM moet de risico's voor de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen verder blijven beheersen in samenwerking met de andere publieke partners. Zij moet daarbij haar afhankelijkheid van externe dienstverleners beperken en streven naar een actieve communicatie.

Antwoord BAM: BAM bevestigt het belang van deze aanbeveling en wijst er op dat in alle voorgaande voortgangsrapportages steeds verwezen is naar de specifieke aanpak van de risicobeheersing in de verschillende fases van de projecten.

BIJLAGE 2:

Bijkomende antwoorden van het Rekenhof

Aanvullend antwoord van het Rekenhof bij de bespreking van de achtste voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen⁽¹⁾

januari 2008

1. Vragen van Carl Decaluwe

- Op bladzijde 16 van het rapport van het Rekenhof lezen we dat er een beter inzicht in de opbouw van prijzen moet zijn wat de marktconformiteit betreft. Daar ben ik het mee eens, maar hoe gaat dat concreet gebeuren? Hetzelfde geldt ook voor de marktconformiteit van die studiebureaus die nu werken. Het gaat over indrukwekkende bedragen. Ik durf bijna te beweren dat die studiebureaus niet meer marktconform werken. Ze werken de kleine bureaus weg en nemen de beste mensen over, met alle gevolgen van dien. Hoe kan die marktconformiteit worden bekeken? Tijdens de studiereis van deze commissie vorige week naar Nederland hebben we daarover van gedachten gewisseld met onze Nederlandse collega's. Hoe ziet het Rekenhof dat?

Antwoorden te verwachten van het Rekenhof en de regering

Reactie van het Rekenhof

In zijn commentaar bij de achtste voortgangsrapportage heeft het Rekenhof er op gewezen dat voor de begeleiding bij het contractmanagement en de werfopvolging voor de Oosterweelverbinding en de eerste groep tramprojecten Brabo I het management van de BAM nog moet onderhandelen, zowel over de te leveren prestaties als over een marktconforme prijs⁽²⁾.

Voor de voorbereiding van het Masterplan Antwerpen heeft het Vlaams Gewest in 2001, na een onderhandelingsprocedure met bekendmaking, een 10-jarige raamovereenkomst gesloten met een dienstverlener (TV SAM) waarbinnen deelopdrachten worden gegund "betreffende de begeleiding bij de voorbereiding, de studies, het coördineren, het onderzoek naar de haalbaarheid, het onderzoek van alternatieven, de prospecten, de implementatie, het begroten en het aanbestedingsklaar maken van de verschillende pre-design deelprojecten van het Masterplan Antwerpen". Na de oprichting van de BAM heeft het Vlaams Gewest die raamovereenkomst in 2004 overgedragen aan de BAM. Uit de raamovereenkomst blijkt niet duidelijk of de begeleiding tijdens de bouwfase ook is inbegrepen. Er zijn initieel enkel tarieven afgesproken voor de diverse studies en taken tijdens de voorbereidingsfase van de infrastructuurprojecten.

Voor de begeleiding van het contractmanagement en de werfopvolging tijdens de bouwfase van de verschillende projecten moet de BAM als opdrachtgever binnenkort concrete opdrachten geven. Het management van de BAM heeft in zijn achtste voortgangsrapportage meegedeeld dat het die te leveren prestaties tijdens de bouwfase concreet zal laten definiëren en vervolgens daarvoor marktconforme prijzen zal trachten te bekomen⁽³⁾.

Het vooraf definiëren van de te leveren prestaties voor begeleiding en werfopvolging tijdens de bouwfase is een noodzakelijk en cruciaal uitgangspunt. Voor het bekomen

¹ Uit de oplistijng van niet beantwoorde vragen blijkt dat enkel de vragen van de heer Carl Decaluwe ook door het Rekenhof moeten worden beantwoord.

² Verslag van het Rekenhof bij de achtste voortgangsrapportage inzake het Masterplan Antwerpen, punt 2.4.1, laatste alinea (Stuk 268 (2004-2005) – nr.17)

³ Achtste voortgangsrapportage van de BAM, punt 5.1.5.2

van marktconforme prijzen moet de BAM informatie verzamelen over actuele referentieprijzen. Dit zou bij voorbeeld kunnen via een informele marktverkenning of door bij andere diensten van het Vlaams Gewest of bij andere overheden te informeren naar prijzen en resultaten van vergelijkbare opdrachten. Rekening houdend met de reikwijdte en bepalingen van de bestaande raamovereenkomst, de actuele marktsituatie en de interne capaciteiten en mogelijkheden kan de BAM een passende strategie uitwerken om voor de nodige prestaties hetzij eigen personeel in te zetten, hetzij een nieuwe formele marktbevraging te organiseren, hetzij te onderhandelen met de dienstverlener binnen de bestaande raamovereenkomst. Het Rekenhof kan zich evenwel niet uitspreken over de opportuniteit van de concrete strategie die de BAM terzake best zou volgen.

1. Vragen van Carl Decaluwe

- De mensen van de BAM hebben al gezegd dat ze ter zake extra inspanningen zullen doen en mensen aanwerven. Er is destijds echter een zeer duur contract afgesloten met Groep C & Slangen. Hoe zit het daarmee? Loopt dat contract gewoon door? Ik richt deze vraag zowel tot het Rekenhof als tot de BAM. Is men ondertussen aan het heronderhandelen over dat te dure contract met Slangen en zo het zwaartepunt wat aan het verleggen naar de interne mensen? Dat zou een goede zaak zijn.

Antwoorden te verwachten van het Rekenhof en de BAM

Reactie van het Rekenhof

Het Vlaams Gewest heeft in 2001, na mededinging (een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking) een 10-jarige raamovereenkomst gesloten met een dienstverlener (TV SAM) voor de begeleiding van de voorbereiding van de projecten van het Masterplan Antwerpen. Bij indiening van de offerte had de dienstverlener (TV SAM) al duidelijk gemaakt dat het onderdeel communicatie in onderaanneming aan een communicatiebureau (Groep C) zou worden gegeven.

Vanaf 2004 heeft de BAM die raamovereenkomst overgenomen. De BAM sluit elk kwartaal een deelcontract af met de dienstverlener binnen de reikwijdte en de bepalingen van de raamovereenkomst. In elk deelcontract worden de te leveren prestaties vastgelegd. Het onderdeel communicatie wordt daarbij ook telkens ingevuld. De raad van bestuur van de BAM heeft in 2006 beslist de aansturing en wijze van rapporteren van het communicatiebureau te verbeteren.

De BAM heeft als opdrachtgever de vrijheid om, rekening houdend met de bepalingen van de raamovereenkomst, de marktsituatie en interne mogelijkheden, een passende aanpak te bepalen voor het invullen van de nodige communicatieopdrachten. Het Rekenhof kan daarbij enkel aanbevelen om, zoals voor alle andere opdrachten, naar een goede prijs-kwaliteitsverhouding te streven en daarbij de geldende regelgeving en de principes van behoorlijk bestuur te respecteren.

BIJLAGE 3:

Bijkomende antwoorden van BAM

BAM – 8^{STE} VOORTGANGSRAPPORTAGE VERSLAG

OPLIJSTING NIET BEANTWOORDE VRAGEN

1. Vragen van Carl Decaluwe

- **Op bladzijde 16 van het rapport van het Rekenhof lezen we dat er een beter inzicht in de opbouw van prijzen moet zijn wat de marktconformiteit betreft. Daar ben ik het mee eens, maar hoe gaat dat concreet gebeuren? Hetzelfde geldt ook voor de marktconformiteit van die studiebureaus die nu werken. Het gaat over indrukwekkende bedragen. Ik durf bijna te beweren dat die studiebureaus niet meer marktconform werken. Ze werken de kleine bureaus weg en nemen de beste mensen over, met alle gevolgen van dien. Hoe kan die marktconformiteit worden bekeken? Tijdens de studiereis van deze commissie vorige week naar Nederland hebben we daarover van gedachten gewisseld met onze Nederlandse collega's. Hoe ziet het Rekenhof dat?**

De studieburelen en andere externen die voor BAM werken, zijn aangesteld via een marktbevraging conform de wetgeving op de overheidsopdrachten. Deze marktbevraging beoogde een competitieve prijszetting tegen kwaliteitsvolle dienstverlening en leidt dus tot marktconforme condities. Bij de evaluatie van deze condities speelt uiteraard de moeilijkheidsgraad, de complexiteit en de omvang een grote rol.

Middels internationale benchmarking kan de marktconformiteit verder geëvalueerd worden voor deze onderdelen waarvoor onvoldoende referenties en/of ervaring voorhanden is. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de ondersteuning van het contractmanagement van de DBFM-projecten. Het is een nieuwe vorm in de realisatie van infrastructuurprojecten waarbij zowel de opdrachtgever als de studiebureaus onvoldoende ervaring hebben. Het is dan ook aangewezen dat zowel de aanpak, de wijze waarop de opdrachtgever het contractmanagement zal vorm geven, als de inzet van het studiebureau aan deze benchmark onderworpen moeten worden. De benchmark dient de aanpak te vergelijken met de praktijk in soortgelijke projecten op het internationale vlak en analyseert het contractmanagement vanuit de vraagstelling :

- *voldoet de voorgestelde aanpak inzake project- en contractbeheersing aan de vereisten om in kwalitatief en kwantitatief opzicht de uitvoering met succes af te ronden;*
- *zijn alle noodzakelijke taakstellingen voorzien*
- *hoe verhoudt de voorgestelde aanpak zich in vergelijking met soortgelijke projecten in Europa (benchmark);*
- *is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen;*
- *is de inzet van het studiebureau duidelijk geregeld en zijn de voorgestelde honoraria marktconform.*

De voorgestelde aanpak moet in overeenstemming zijn met de verantwoordelijkheden en taken in een DBFM-contract en moet doelmatig en efficiënt zijn. Anderzijds dient het risico vermeden te worden dat de aanpak ontoereikend zou zijn. De mogelijke

implicaties van een ondervoldoende hiertoe uitgeruste opdrachtgever kunnen groot zijn, met wezenlijke financiële gevolgen.

- **De mensen van de BAM hebben al gezegd dat ze ter zake extra inspanningen zullen doen en mensen aanwerven. Er is destijds echter een zeer duur contract afgesloten met Groep C & Slangen. Hoe zit het daarmee? Loopt dat contract gewoon door? Ik richt deze vraag zowel tot het Rekenhof als tot de BAM. Is men ondertussen aan het heronderhandelen over dat te dure contract met Slangen en zo het zwaartepunt wat aan het verleggen naar de interne mensen? Dat zou een goede zaak zijn.**

In het oprichtingsdecreet van BAM wordt expliciet geopteerd voor een slanke organisatie die geen zwaar sociaal passief zal opbouwen. Dit heeft rechtstreekse implicaties bij het beroep doen op externe dienstverlening, maar biedt het voordeel dat die externe dienstverlening goed kan afgestemd worden op de specifieke noden. BAM dient hier dan ook haar positie permanent te evalueren om het optimale evenwicht te vinden tussen uitbesteden en zelf doen .

Specifiek mbt communicatie heeft BAM maatregelen getroffen om dit evenwicht en een betere efficiëntie te bewerkstelligen. BAM heeft in 2007 haar communicatiedienst uitgebreid met een Hoofd Marketing & Communicatie en drie werfcommunicatoren . Het team zal in de loop van 2008 nog verder versterkt worden met een assistent marketing & communicatie. Het communicatieteam zal dan zeven personen bevatten (hoofd, woordvoerder, assistent en vier werfcommunicatoren), en staat in voor organisatie en coördinatie zowel de algemene als de projectgebonden communicatie van het Masterplan en BAM.

Uiteraard heeft deze aanpak een invloed op het volume externe dienstverlening. In 2006 waren naar aanleiding van de toenmalige audit de aansturing, rapportering en inschaling van de experts van Groep C aangepast. In de tweede helft van 2007 werd ook het volume externe dienstverlening afgestemd op het versterkte interne team en zijn de besprekingen gestart over een nieuwe aanpak die vanaf het volgende deelcontract zal 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 vooral bij 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.

2. Vragen van Rudi Daems

- **Er werd gesteld dat het terechtwijzend bericht 7 geen fundamentele wijzigingen heeft aangebracht aan de scope. Ik neem daar akte van. Minister Van Mechelen heeft me eerder ook al in die zin geantwoord toen ik hem daarover een vraag stelde. Toch wil ik nog wat verduidelijking, vooral van de BAM. De risicoallocatie van die verzekeringen wordt afgestemd op de kaderovereenkomst. Kunt u me zeggen wat er concreet is gewijzigd? Welke verzekeringen verschuiven van de opdrachtgever naar de opdrachtnemer, of omgekeerd? Heeft dat eventueel budgettaire gevolgen?**

Er dient onderscheid gemaakt tussen de risico-allocatie en de verzekeringen.

De risico-allocatie is fundamenteel gebaseerd op het principe dat het risico gelegd wordt bij de partij die het risico het best kan beheersen. Binnen de context van het DBfM contract is dit ofwel de opdrachtgever (BAM) of de opdrachtnemer (DBfM Co).

Vervolgens dient het verzekeringsprogramma ertoe om de risico's die een partij draagt, en in functie van de economische draagkracht van die partij, over te dragen aan de verzekeringsmarkt. Zo zullen de kredietverstrekkers van BAM niet aanvaarden dat BAM risico's draagt waarvoor zij de financiële draagkracht niet heeft. Evenzeer zullen de kredietverstrekkers van DBfM Co niet aanvaarden dat DBfM Co risico's draagt waarvoor zij de financiële draagkracht niet heeft. Zowel BAM als Noriant zullen aldus risico's die aan elk van hen werden gealloceerd, wensen te 'financieren' door ze te verzekeren middels één of meerdere verzekeringspolissen. BAM heeft geopteerd voor een zogenaamd Owner-Controlled Insurance Programme waarbij BAM een geïntegreerd verzekeringsprogramma uitneemt dat niet alleen de risico's gealloceerd aan BAM maar ook de risico's gealloceerd aan DBfM Co verzekert. De redenen daarvan zijn divers, maar zijn voornamelijk terug te brengen tot het feit dat BAM baat heeft bij een adequaat verzekerde opdrachtnemer en sowieso de rekening van zulk een verzekeringsprogramma betaalt. Door middel van het OCIP principe bekomt BAM meer zekerheid over de mate waarin er effectief dekking is, ook inzake risico's gealloceerd aan de opdrachtnemer, doordat BAM weet dat de premies worden betaald, en dat er geen onvoorziene uitsluitingen zitten in de verzekeringspolissen. Belangrijk is dat zulks geen afbreuk doet aan de onderliggende risico-allocatie. Elementen waar de verzekering niet in tussenkomt (bv franchise) zijn ten laste van die partij aan wie het onderliggende risico werd gealloceerd.

De link met de Kaderovereenkomst bestaat erin dat deze BAM voorziet in mogelijkheid om risico's die aan haar gealloceerd werden, en die zijzelf niet kan financieren (bij gebrek aan eigen financiële draagkracht en bij gebrek aan een economisch verantwoorde verzekeringsoplossing) over te dragen aan het Vlaams Gewest als verzekeraar 'of last resort'. Essentieel hierbij is dat dit slechts kan binnen de beperkingen van de ESR-neutraliteit. Concreet betreft dit aldus enkel onvoorziene en onverzekerbare risico's.

Het is niet omdat een risico bij de opdrachtnemer gealloceerd is, dat dan de verzekering ook automatisch ook bij de opdrachtnemer moet liggen. We werken immers in een systeem waarbij de opdrachtgever de belangrijkste verzekeringen afsluit en dit dus onafhankelijk van wie het risico draagt. De opdrachtnemer neemt alleen een verzekering waar hij de verzekering van de opdrachtgever onvoldoende vindt of waar het zeer moeilijk is om het te laten overnemen door de opdrachtgever.

De aanpassingen wat betreft de risico-allocatie zijn hoofdzakelijk gebaseerd op

- *Coherentie met het principe dat het risico moet gelegd worden op die plaats waar het best kan beheerst worden. Dit is uiteindelijk de goedkoopste oplossing.*
 - *Coherentie met de “state of the art” van DBfM-contracten waar te zeer afwijkende toepassingen leiden tot niet relevante meerprijzen.*
- **Wat betreft Brabo of de openbaarvervoerprojecten, constateer ik via een aantal flankerende zaken, zoals rioleringen, dat het aandeel van het Vlaamse Gewest alweer toeneemt. Ik vind dat straf. Het gaat om flinke sommen geld. De mensen van het Rekenhof zeggen dat er een investeringsraming voorligt op basis van de oude, klassieke aanbestedingsprocedure, maar dat met de DBfM-optie dit mogelijk een flinke stijging van de kostprijs kan inhouden. Is er al een zicht op de mate van de stijging van het budget dat nodig is voor de realisatie van Brabo I?**

De oorspronkelijke ramingen, op basis van de klassieke aanbestedingsprocedure, omvatten toen ook reeds alle nodige kostencomponenten voor de aanleg van de volledige infrastructuur, zoals ondermeer de grondwerken, de realisatie van de tram- en busbaan (sporen, wissels, bovenleiding, wegdek, tractiestations, voedingskabels), alle wegeniswerken (inclusief parkeerstroken, fietspaden, voetpaden), de rioleringen, de openbare verlichting, de verkeerslichten, het straatmeubilair, de groenaanleg, enz. Bovendien waren ook reeds meer algemene kosten zoals de onteigeningskosten en de saneringskosten voor gekende bodemverontreinigingen in de ramingen inbegrepen. Wat niet is inbegrepen zijn de specifieke kosten eigen aan het DBfM-type van het contract, die het gevolg zijn van een verschuiving in het alloceren van risico's. Evenmin inbegrepen zijn de financieringskosten.

Voor de betaling van de integrale beschikbaarheidsvergoedingen (gedeelte gerelateerd aan de bouw). schrijft de Vlaamse Regering echter, overeenkomstig de afsprakennota van 16 februari 2007 (tussen De Lijn, AWW en BAM) op een afzonderlijke basisallocatie de nodige bedragen in. Op kruissnelheid (vanaf 2010) bedragen deze maximaal 30 miljoen euro per jaar. Dit bedrag werd begroot op basis van het globale investeringsvolume van 301 miljoen euro voor de gezamenlijke Brabo (I en II) – projecten. Deze middelen worden enkel maar gebruikt voor de betaling van deze beschikbaarheidsvergoedingen van zodra de investeringen uitgevoerd en opgeleverd zijn.

- **Er is een versterking van de communicatie binnen de BAM. Dat is een heel goede zaak, maar heeft dat voor gevolg dat er een vermindering is van de opdracht voor Groep C & Slangen?**

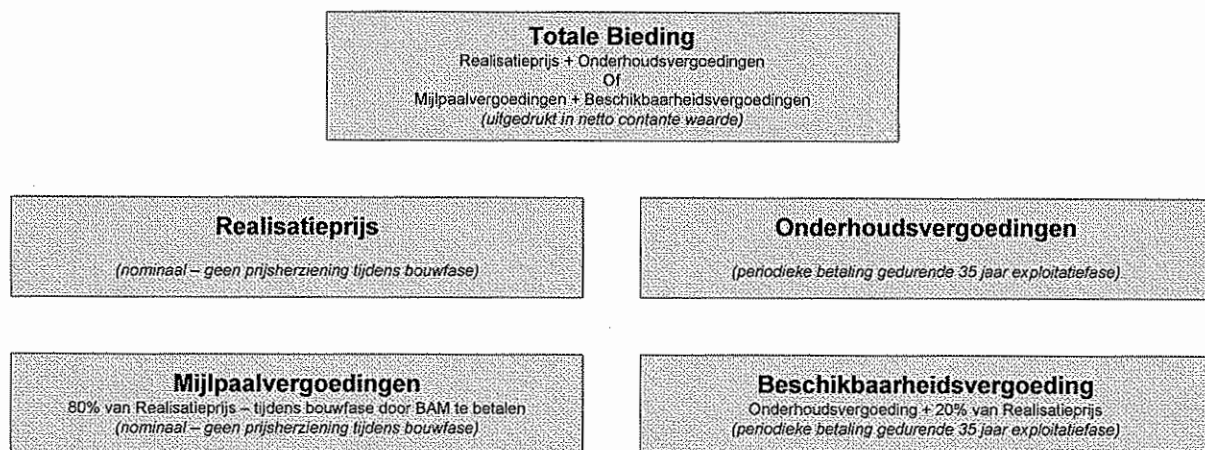
Zie antwoord tweede vraag Decaluwé

- Mijn volgende vraag gaat over de cap van 1,85 miljard euro. Minister Van Mechelen heeft in antwoord op een vraag van mij al eerder geantwoord dat dat wordt uitbetaald in aandelen, in percenten. 80 percent van de realisatieprijs, zoals de minister dat noemt, wordt betaald via mijlpaalvergoedingen, en 20 percent wordt nadien periodiek via beschikbaarheidsvergoedingen betaald. Constant wordt erbij verteld, en ook de heren van het Rekenhof doen dat, dat er nog sprake is van financierings- en onderhoudskosten. Kan iemand mij uitleggen wat dat budgettair inhoudt? Wat komt er eventueel nog bij boven op de cap die tot nu altijd naar buiten uit, en zeker naar Noriant als enige overblijvende bidder, werd verkocht? Welke extra zaken komen boven de cap van 1,85 miljard?

Antwoorden te verwachten van de regering

De "Realisatieprijs" is een vastgestelde besteksterm, en slaat op de totaliteit van de kostprijs van de bouwfase, inclusief de financieringskosten die DBfM Co tijdens de bouwfase oploopt.

Voor een correct begrip van de betekenis hiervan wordt verwezen naar onderstaande figuur, die een weergave biedt van de samenstelling van de biedprijs:



De totale biedprijs is de netto contante waarde van alle betalingen die BAM zal doen aan DB(f)M 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 tijdens de bouwfase. De resterende 20% van de Realisatieprijs wordt door DB(f)M Co gefinancierd en wordt dan door BAM periodiek terugbetaald via de Beschikbaarheidsvergoedingen tijdens de exploitatiefase, die dus naast de Onderhoudsvergoedingen ook nog een uitgesteld deel van de Realisatieprijs omvatten.

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

Vervolgens herhalen we het principe dat het stellen van een cap in absolute termen enkel zinvol is in de mate dat de bieder ook daadwerkelijk vat heeft op de elementen waarop de cap slaat. We hernemen het voorbeeld van de financieringskosten. Een aanzienlijk deel van de financieringskost is afhankelijk van de evolutie van de risicovrije marktrente (basisrentevoet). Noriant heeft geen enkele impact op de evolutie van de marktrente. Een cap stellen op de financieringskosten is dan ook niet opportuun: ofwel stijgt de marktrente en wordt Noriant geconfronteerd met een kostenstijging waar zij geen enkele controle over heeft en die tot gevolg zou hebben dat het budget voor andere elementen (bv bouwkost) evenredig zou inkrimpen. Ofwel daalt de marktrente, en zou diezelfde cap betekenen dat Noriant dientengevolge ruimte zou krijgen om de bouwkost op te drijven. Het opleggen van een cap inzake financieringskost is dus niet functioneel. Het principe dat hier wordt toegelicht aan de hand van de marktrente, is trouwens eveneens van toepassing op materiaalprijzen. Vandaar dat de cap enkel betrekking heeft op de ontwerp- en bouwkosten.

3. Vragen van Dirk de Kort

- **Tot hiertoe hebben we veeleer de indruk dat in de toekomst Antwerpen minder bereikbaar zal zijn. Het openbaar vervoer is belangrijk, want het is goed voor 2,3 miljoen reizigers. Verder zijn er de mensen die in Antwerpen werken en studeren. We stellen ons vragen, ook omdat het autoverkeer vanuit de regio naar Antwerpen wordt beperkt. Bij elke brug is in een inperking van het autoverkeer voorzien. Welke maatregelen worden uitgewerkt om ook in de toekomst de doorstroming van het verkeer in de richting van de stad te verzekeren?**

Het is de bedoeling de oude verkeersassen (huidige N-wegen), die meestal door bebouwde centra lopen zoveel mogelijk te ontlasten van doorgaand verkeer (dit om de leefbaarheid te versterken) en er tevens de functie van openbaar vervoersdrager te versterken omdat in die centra er meest potentieel is voor openbaar vervoer.

Dat doorgaand verkeer wordt vanuit die centra dan “verdreven” naar autosnelwegen en naar stedelijke ringwegen waar, door de aanleg van de Oosterweelverbinding en de aanleg van die stedelijke ringwegen, meer capaciteit gecreëerd wordt.

Dit is het opzet van het Masterplan en er wordt dan ook steeds in die richting gewerkt. Het verkeerssysteem wordt immers integraal en multimodaal benaderd: de aanleg van de stedelijke ringweg met op- en afritten, de aanleg van de tramverbindingen, de herinrichting van de bruggen over het Albertkanaal en de aanleg van voet- en fietsverbindingen.

Langs de R1 komt een nieuwe stedelijke ringweg met extra rijstroken die de bereikbaarheid van de invalswegen voor de centrale en zuidelijke delen van de stad verbetert: Plantin-Moretuslei, Mechelsesteenweg, etc. Ook aan de Schijnpoortweg komt een nieuwe aansluiting op de stedelijke ringweg vanuit het noorden, met aansluiting op de Singel en Slachthuislaan. Om de leefbaarheid van Merksem te verbeteren wordt de IJzerlaanbrug geknipt en twee van de vier rijstroken op de Theunisbrug voorbehouden voor het openbaar vervoer. Dit volstaat voor het lokale verkeer dat in Merksem en een deel van Schoten wordt gegenereerd. Het doorgaand

verkeer dat nu nog deze brug gebruikt zal in de toekomst sneller ter plaatse zijn met nieuwe afrit Schijnpoot van de stedelijke ringweg.

4. Vragen van Jan Peumans

- **TVSAM heeft tot vandaag 65,6 miljoen euro aan erelonen gekost. Opgeteld komen we uit op 76 miljoen euro, terwijl in de overzichtstabel van het Rekenhof – waarvoor het Rekenhof felicitaties verdient – sprake is van 87 miljoen euro. Heeft dat te maken met de talrijke wijzigingen? Ik zou van de BAM graag een antwoord krijgen op de vraag welke verantwoordelijkheid de studiebureaus in dat verband hebben. De erelonen lopen hoog op. Ze kunnen niet beweren dat ze geen ervaring met de materie hebben, want volgens hun websites zijn ze internationaal gerenommeerde instellingen die het allemaal perfect moeten weten.**

De verantwoordelijkheid van het studiebureau valt uiteen in twee onderdelen. Voor de klassieke studieopdrachten geldt de klassieke verantwoordelijkheid ten aanzien van het ontwerp en het bestek. Voor DBFM-contracten berust de ontwerpverantwoordelijkheid principieel bij de opdrachtnemer. Tevens blijven de normale verantwoordelijkheden van kracht bij de opmaak van het bestek, het afleveren van studies en adviezen. Het feit dat de ontwerpverantwoordelijkheid in DBFM-contracten wordt gedragen door de opdrachtnemer, belet immers niet dat het studiebureau nog altijd verantwoordelijk blijft voor schade geleden door BAM ingevolge een tekortkoming van het studiebureau. Ook bij de Oosterweelverbinding ligt de ontwerpverantwoordelijkheid bij de opdrachtnemer. Het is echter een zeer ingewikkeld, omvangrijk en zeer innovatief project dat in onze omgeving zijn gelijke niet kent en bovendien in een zeer moeilijke omgeving met tal van randvoorwaarden moet gebouwd worden. De opmaak van een referentie-ontwerp was daarom nodig en diende als een technische onderbouwing voor het op te stellen Programma van Eisen. In de loop van de procedure zijn bijstellingen nodig gebleken om tot een voor alle partijen aanvaardbaar en realiseerbaar project te komen. Dit is eigenlijk ook de essentie van een DBFM-project, waar de aanwezigheid van veel randvoorwaarden, de ontwerpverantwoordelijkheid van de opdrachtnemer en de zorg voor een aanvaardbare prijs leiden tot een iteratief proces. TV SAM draagt in deze geen 'ontwerpverantwoordelijkheid', wel de klassieke verantwoordelijkheid inzake het opstellen van de Vraagspecificatie, voorbereidende studies, onderzoeken en adviezen. Het feit dat TV SAM onder het DBFM-contract geen ontwerpverantwoordelijkheid draagt, ontslaat TV SAM uiteraard niet van deze andere verantwoordelijkheden t.o.v. BAM.

- **Blijkbaar gaat men die berekening nu overdoen. Ik zou u willen aanraden om dat bij uw Nederlandse en Britse collega's te verifiëren. Het Britse Rekenhof, the National Audit Office, heeft veel ervaring en is hier helemaal niet enthousiast. Ik begrijp dat u de kosten onder controle wilt houden. Als kritische volksvertegenwoordiger zou ik toch wel eens willen weten of dat inderdaad zoveel meerwaarde gaat opleveren. Het budget is opgetrokken van 500 miljoen euro naar 1,8 miljard euro. Is dat het vooropgestelde budget?**

De Public Sector Comparator is een internationaal bekend en gebruikt instrument dat gehanteerd wordt in de beoordeling van een offerte in een PPS-constructie. Net als alle instrumenten heeft ook de PSC zijn beperkingen en nadelen. Zo kan men een academische discussie beginnen over de verdisconteringsvoet die in een PSC-analyse gebruikt zou moeten worden.

Het komt er dan ook op aan om op een verantwoorde manier om te gaan met resultaten van de PSC-oefening, en de PSC ook niet als enige instrument in te schakelen bij de beoordeling van een offerte. En dat is precies wat BAM doet. De PSC heeft zijn plaats in de beoordeling van de BAFO, naast andere instrumenten (gedetailleerde prijsbevragen etc), en moet vooral nagaan of de prijszetting van de bieder in een PPS-benadering niet excessief is ten aanzien van wat de overheid voor hetzelfde project zou betalen indien het klassiek zou worden aanbesteed en uitgevoerd. Dat is immers de inhoud van een PSC, namelijk een vergelijking van de kostprijs van de PPS-bieding, uitgedrukt in netto contacte waarde, met de netto contante waarde van alle betalingen die de overheid zou doen wanneer zij hetzelfde project op een klassieke manier zou realiseren. Daarbij wordt verondersteld dat de overheid bepaalde taken zelf uitvoert, en grote delen van het project (bouw, onderhoud) in afzonderlijke opdrachten aanbesteed. Tenslotte worden ook uitdrukkelijk de risico's die de overheid in zo'n klassieke benadering impliciet op zich neemt, gekwantificeerd en gewaardeerd. De PSC heeft duidelijk aangetoond dat de bieding van Noriant terzake niet als excessief kan worden bestempeld.

- **Nog een vraag over het terechtwijzend bericht nummer 7. We hebben in het overleg met het Rekenhof dat we met de voorzitter van deze commissie en collega verslaggever, de heer Penris hebben gehouden, duidelijk gezegd dat wat afgerond is, moet bekeken worden. Het Rekenhof komt daarop terug in zijn voortgangsrapportage. Dat terechtwijzend bericht heb ik aan de buitenkant bekeken. Ik wil de mensen van BAM feliciteren. Er is keurig werk afgeleverd. De vraag is of de aanpassingen die eventueel nog kunnen gebeuren, nog fundamentele aanpassingen kunnen zijn. Daarvoor verwijs ik naar de studie over het terugbrengen van drie naar twee rijstroken. Dat zou geen goede zaak zijn, zeker niet voor de verkeersafwikkeling rond Antwerpen, maar de vraag is wat het nu betekent. De heer Van Rensbergen heeft gezegd wat het terechtwijzend bericht allemaal kon inhouden. Daarbij rijst de vraag – ik verwijs naar pagina 10 en 12 – op welke wijze de enige overblijvende bieder bij dit verhaal betrokken wordt. In het verslag van BAM op pagina 10 lees ik: “Zie ook de suggesties van nv Noriant naar de Kwaliteitskamer en omgekeerd.” Is dat voorzien in de procedure? Hoort dat zo?**

In de leidraad onderhandelingen staat dat het doel van de BAFO-fase erin bestaat om waar mogelijk, de prijs/kwaliteitsverhouding te optimaliseren en de draagwijdte van de aan te gane verbintenissen en de ter zake geboden waarborgen en sanctiemechanismen te preciseren.

Het initiatief tot de besprekingen ligt bij de Opdrachtgever. De Bieders kunnen suggesties

doen voor de onderwerpen die het voorwerp kunnen uitmaken van de besprekingen.

Het is dus voorzien dat er suggesties geformuleerd kunnen worden. Op het vlak van het ontwerp bijvoorbeeld kan de Opdrachtgever suggesties formuleren om de ruimtelijke kwaliteit nog verder te verbeteren. Zoals in het verslag aangegeven is de formule van workshops gekozen om een tijdrovend schriftelijk proces te vermijden.

- **Nog even iets over het systeem van de strafpunten en de zeer grote financiële weerslag ervan. De vraag is wat die financiële weerslag is. Is dat berekend?**

Wat een aannemer mee neemt in zijn offerte aan risico's dat hij fouten zal begaan die bestraft worden, dient niet opgelijst in de offerte van de aannemer. Hij houdt daar uiteraard wel rekening mee en zal een zekere reserve voorzien.

De vraag is nu niet hoe groot die reserve is of mag zijn, maar wel of onze richtlijnen inzake strafpunten voldoende duidelijk zijn (SMART) en voldoende realistisch. Het moet immers het uitgangspunt zijn dat de aannemer geen strafpunten oploopt. Als de richtlijnen niet duidelijk zijn, zal de aannemer uit voorzorg een onnodige reserve nemen en dat moet vermeden worden.

5. Andere onbeantwoorde vragen tijdens discussie

Crisiscommunicatieplan

De heer Jan Van Rensbergen: Er is een crisiscommunicatieplan.

De heer Jan Peumans: Kan ik dat ter beschikking krijgen?

De heer Jan Van Rensbergen: Ja.

De verslaggevers wijzen er op dat ondanks de formele belofte er nog steeds geen crisiscommunicatieplan werd overgemaakt aan de commissie.

Wij verwijzen naar het schrijven dat BAM op 29 11 '07 gericht heeft aan de Eerste Voorzitter van het Rekenhof en waarin BAM zowel de gedetailleerde tijdsregistratie van het bedrijf Groep C, teruggaand tot begin 2004, alsook het BAM crisisdraaiboek overgemaakt heeft.

“ Geachte Heer Vanstapel,

Zoals overeengekomen tijdens de achtste voortgangsrapportage aan de Commissie Openbare Werken van het Vlaamse Parlement van 13 november laatstleden, bezorgden wij de Commissie op 27 november laatstleden een schriftelijk antwoord op de nog openstaande vragen. Hierbij was tevens een uitgebreid activiteitenverslag met een volledig overzicht van de gepresteerde taken van de 'Communicatiecel', onze communicatie adviseurs van Groep C. Een kopie van dit antwoord werd dezelfde dag aan het Rekenhof (t.a.v. de heer Kris Neve) elektronisch bezorgd.

Eerstdaags zullen wij een verzoek richten aan de Voorzitter van de Commissie Openbare Werken om na te gaan welke documenten, zoals beschreven in dit activiteitenverslag, door de Commissieleden willen ingekeken worden en op welke wijze. Wij zullen u zo spoedig mogelijk de gevraagde documenten na dit overleg, bezorgen.

Nu reeds maken wij de overzichten van de tijdsregistratie van onze communicatieadviseurs van het bedrijf Groep C aan u over, en dit teruggaande tot begin 2004. Tevens vindt u een kopie van het 'vertrouwelijke' BAM Crisisdraaiboek, Draaiboek ter detectie en aanpak van mogelijke grote en kleine crisisissues van BAM, aangezien dit onderwerp aan bod kwam tijdens de laatste voortgangsrapportage. Deze documenten wensen wij als vertrouwelijk te zien, wel ter inzage, niet te kopiëren.

Hoogachtend,

Ir. Jan Van Rensbergen "

Marktconformiteit

De heer Jan Van Rensbergen Mijnheer Decaluwe, wat de marktconformiteit van BAFO betreft, zijn onze adviseurs in staat om op basis van de prijsinformatie alle elementen door te lichten en de vergelijking te maken met andere soortgelijke projecten. De componenten van de prijsopbouw zijn wel degelijk terug te vinden in soortgelijke projecten elders.

Wat de marktconformiteit van de studiebureaus betreft, wil ik erop wijzen dat de selectie van TVSAM het voorwerp is geweest van een aanbestedingsprocedure. Het was een concurrentiële procedure waarop ingetkend kon worden.

De heer Carl Decaluwe: Dat is een zeer goedkoop antwoord. Het klopt dat er een procedure is geweest. Maar het is pas als er een raamcontract is dat voor de studiebureaus de jackpot begint. Die drie studiebureaus beschouwen BAM als een jackpot. En op dat moment is de marktconformiteit weg. De kleine bureaus zijn weggevaagd.

De studieburelen en andere externen die voor BAM werken, zijn aangesteld via een marktbevraging conform de wetgeving op de overheidsopdrachten. Deze marktbevraging beoogde een competitieve prijszetting tegen kwaliteitsvolle dienstverlening en leidt dus tot marktconforme condities. Bij de evaluatie van deze condities speelt uiteraard de moeilijkheidsgraad, de complexiteit en de omvang een grote rol.

Middels benchmarking kan de marktconformiteit verder geëvalueerd worden voor deze onderdelen waarvoor onvoldoende referenties en/of ervaring voorhanden is. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de ondersteuning van het contractmanagement van de DBFM-projecten. Het is een nieuwe vorm in de realisatie van infrastructuurprojecten waarbij zowel de opdrachtgever als de studiebureaus onvoldoende ervaring hebben. Het is dan ook aangewezen dat zowel de aanpak, de wijze waarop de opdrachtgever het contractmanagement zal vorm geven, als de inzet van het studiebureau aan deze benchmark onderworpen moeten worden. De benchmark dient de aanpak te vergelijken met de praktijk in soortgelijke projecten op het internationale vlak. De voorgestelde aanpak moet in overeenstemming zijn met de verantwoordelijkheden en taken in een DBFM-contract en moet doelmatig en efficiënt zijn. Anderzijds dient het risico vermeden te worden dat de aanpak ontoereikend zou zijn. De mogelijke implicaties van een ondervoldoende hiertoe uitgeruste opdrachtgever kunnen groot zijn, met wezenlijke financiële gevolgen.

De heer Rudi Daems: In het rapport staat heel duidelijk dat er nog een externe audit over de marktconformiteit bezig is?

De verslaggevers vragen verduidelijking: waar zijn deze gegevens?

Het verslag van BAM maakt melding van het proces om te komen tot een adequate opvolging van het DBfM-contract voor de Oosterweelverbinding in de bouwfase. In dit proces is een externe audit ingeschreven. Deze externe audit moet nog gebeuren. Volgende zaken zullen o.m. onderzocht worden:

- *voldoet de voorgestelde aanpak inzake project- en contractbeheersing aan de vereisten om in kwalitatief en kwantitatief opzicht de uitvoering met succes af te ronden;*
- *zijn alle noodzakelijke taakstellingen voorzien*
- *hoe verhoudt de voorgestelde aanpak zich in vergelijking met soortgelijke projecten in Europa (benchmark);*
- *is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen;*
- *is de inzet van de adviseurs van BAM duidelijk geregeld en zijn de voorgestelde honoraria marktconform.*

De op te stellen opinie moet aan BAM toelaten om met voldoende zekerheid de kwaliteit en de marktconformiteit van de aanpak van de project- en contractbeheersing alsook van de inzet van de adviseurs van BAM te beoordelen.

Het bestek voor deze audit wordt binnenkort uitgeschreven.

Communicatie

De heer Jan Van Rensbergen: Het voorziene budget voor het lopende deelcontract met Groep C is lager dan het budget voor het vorige deelcontract met Groep C. We werken aan de realisatie van het daarnet vermelde evenwicht.

De heer Jan Peumans: Hoe ver wil de BAM op dat vlak gaan? Ik heb die vraag al vaak gesteld. Ik heb nooit een echt antwoord gekregen. Voor 2006 was er bovendien geen output! Ik wil weten wat de evaluatie heeft opgeleverd. Nu de BAM drie of vier bijkomende personeelsleden wil aanwerven, zie ik niet in wat de meerwaarde van het behoud van dergelijke contracten is.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik zal die vraag nu niet beantwoorden. Ik heb daarnet al vermeld dat de BAM een communicatiedienst uitbouwt. Het personeel van die dienst zal door de BAM worden aangeworven. De BAM heeft een hoofd marketing en communicatie, een woordvoerder en twee werfcommunicatoren aangeworven. Twee andere werfcommunicatoren treden volgende maand in dienst.

Dit team zal de communicatiestrategie ontwikkelen, alle acties coördineren en, in functie van de noodwendigheden, de ondersteuning door Groep C inroepen. Er is op dat vlak heel wat werk. De ondersteuning door Groep C moet steeds de bepalingen in het met TVSAM afgesloten raamcontract volgen.

De heer Jan Peumans: Mag ik weten wat de communicatiecel van de BAM zal doen? Ik hoor nu dat ze zal zorgen voor de communicatiestrategie. In het antwoord dat ik heb gekregen, staat dat Groep C daarvoor zal zorgen. Ik zou graag weten welke afweging werd gemaakt, zodat ik verder kan oordelen en me tot het Rekenhof kan wenden om te zien hoe we het onderste naar boven kunnen halen.

De verslaggevers vragen hierover duidelijkheid

Wij verwijzen hier naar het antwoord op de tweede vraag van Carl Decaluwe. In de negende voortgangsrapportage zal hier trouwens dieper op ingegaan worden.

De aanbevelingen van het Rekenhof

De verslaggevers vinden de antwoorden op de aanbevelingen ondermaats.

1^{ste} aanbeveling

Bam zal ook bij de volgende voortgangsrapportages deze informatie geven over alle projecten van de eerste fase van het Masterplan.

2^{de} aanbeveling

Antwoord BAM: BAM zal in de loop van 2008 deze analyse uitvoeren. De leereffecten worden echter al meegenomen in de andere deelprojecten van het Masterplan.

Welke zijn de leereffecten???

Dit leerproces uit zich in de snelheid van uitvoering, en heeft verder zowel betrekking op de wijze waarop de procedure wordt gevoerd, als op de inhoud van de contracten. Zo werd recent het DBFM-bestek voor Brabo I in een recordtijd opgesteld en goedgekeurd. Inhoudelijk konden de contracten van in het begin worden geoptimaliseerd door het verworven inzicht in het denkpatroon van de bidders. Andere lessen die werden geleerd, hebben betrekking op de noodzaak tot voorspelbaarheid in DBFM-contracten, een genuanceerde risico-allocatie om te vermijden dat teveel risico's moeten worden ingeprijsd, een betere aanwending van het lane rental- en straffpunten-mechanisme, de marktpraktijk inzake beëindigingsformules, etc.

3^{de} aanbeveling

Antwoord BAM: BAM bevestigt het belang van een efficiënte en doelmatige projectcoördinatie. BAM heeft hiervoor de structuren ontwikkeld.

Welke structuren ? Waar? Hoe ?

Globaal wordt het Masterplan opgevolgd door de Stuurgroep Masterplan waarin alle stakeholders vertegenwoordigd zijn zodat er een permanent overleg en afstemming is. Om de afstemming met derden en het maatschappelijk draagvlak te realiseren wordt er ook een externe adviesstructuur uitgewerkt bestaande uit een overlegforum Communicatie en een overlegforum Impactmanagement. Daarnaast wordt het vergunningentraject permanent opgevolgd door een Taskforce Vergunning op Vlaams niveau.

Op projectniveau wordt een structuur uitgewerkt die bestaat uit een stuurgroep die de beleidsbeslissingen per project neemt. Inhoudelijk wordt deze stuurgroep gevoed door werkgroep rond resp. de technische, juridisch-financiële, communicatieve en minder-hinderaspecten. Wanneer de projecten in uitvoering gaan is er op geregelde tijdstippen (veelal wekelijks) een werfvergadering voor de dagelijkse opvolging. Per project wordt een externe adviesstructuur uitgewerkt met lokale adviescellen. Deze structuur werd in het kader van Brabo I reeds met een aantal gemeenten en steden afgestemd.

In de vernieuwde organisatiestructuur van BAM worden de projecten vanuit een integrale benadering op projectniveau gecoördineerd met het oog op een betere afstemming en coördinatie van de werkzaamheden zo dicht mogelijk bij de realiteit, wat vooral bij de uitvoering van infrastructuurprojecten cruciaal is

Voor het Oosterweelproject is BAM reeds zeer ver gezet met de opmaak van een plan van aanpak voor de projectopvolging en de contractopvolging. Uit die aanpak zal voortvloeien welke middelen moeten ingezet worden.

Er mag echter niet gesteld worden dat in een DBfM geen toezicht zou nodig zijn. De bouwheer heeft duidelijk een andere rol, maar heeft toch nog een belangrijke rol. Het goed opvolgen van de risico's en het nemen van maatregelen om die te ontwijken is daar het hoofdbestanddeel van.

4^{de} aanbeveling

Antwoord BAM: BAM volgt de methodiek van de Public Sector Comparator in samenwerking met het PPS Kenniscentrum. De toepassing van deze methode zal leiden tot een beter inzicht in de specifieke kostencomponenten van DBFM-formules. Deze methode kan vervolgens ook toegepast worden op de andere DBFM-projecten.

Welke zijn de resultaten ? Wanneer? Hoe ?

Zie hogervermeld antwoord op tweede vraag van Jan Peumans

5^{de} aanbeveling

BAM bevestigt het belang van deze aanbeveling en wijst er op dat in alle voorgaande voortgangsrapportages steeds verwezen is naar de specifieke aanpak van de risicobeheersing in de verschillende fases van de projecten.

Van bij de aanvangsfase van elk project wordt een uitgebreide overlegstructuur opgezet (cf; antwoord op derde aanbeveling) met alle betrokken partners alsook met de externe omgeving (adviescellen, overlegfora communicatie en Minder Hinder, ...).

Een proactieve en gerichte doelgroepencommunicatie enerzijds en uitgebreide communicatieacties naar het brede publiek anderzijds (informatiecampagnes, website, uitgebreide hindercommunicatie, mobiliteitsjournaals, werfcommunicatie....) moeten het maatschappelijk draagvlak creëren om de projecten succesvol uit te voeren. Zoals reeds eerder gesteld heeft BAM met dit oogmerk haar interne communicatiedienst versterkt.