

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



Zitting 2006-2007

14 december 2006

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

VIJFDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

November 2006

VERSLAG

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

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

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

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

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

Toegevoegde leden:

de heer Eloi 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

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).....	4
II. Presentatie door het Rekenhof	8
III. Bespreking	10
A. Vergadering van 8 november 2006.....	10
1.1. Tussenkost van de heer Rudi Daems	10
1.2. Tussenkost van de heer Jan Penris	11
1.3. Tussenkost van de heer Jan Peumans	12
1.4. Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder	13
1.5. Antwoorden van de BAM en repliek van de leden	13
B. Vergadering van 21 november 2006.....	18
1.6. Antwoorden van de minister	18
1.7. Vragen van de leden	22
Bijlage: Brief van Groep C aan minister Peeters	25

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op woensdag 8 november en dinsdag 21 november 2006 een vijfde 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 verstrekke het Rekenhof een commentaar bij deze vijfde 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.

Op 21 november 2006 volgde een tweede vergadering waarop bijkomende antwoorden van de minister verstrekt werden.

Door de commissievoorzitter en één van de verslaggevers werd vastgesteld dat minister Peeters geen antwoord verstrekt heeft over een eerder engagement om gedetailleerde informatie te geven over het communicatiebudget van de BAM. De minister werd bij schrijven van 20 december 2006 hieraan herinnerd en gevraagd om medio januari 2007 deze eerder toegezegde informatie te verstrekken. Van zodra deze informatie beschikbaar is, wordt ze bezorgd aan de leden van deze commissie.

– Regeling van werkzaamheden

De heer *Jan Peumans* betreurt dat hij, als vaste verslaggever, de schriftelijke antwoorden van de minister m.b.t. de vierde voortgangsrapportage (op 21 juni 2006) pas ontvangen heeft op 26 oktober 2006. Hij pleit ervoor dat de minister in de toekomst binnen de 14 dagen na de vergadering zijn (schriftelijke) antwoorden bezorgt. Hetzelfde lid heeft ook bijkomende vragen gesteld aan het Rekenhof, dat hem doorverwees naar de BAM. Van die organisatie heeft hij nog geen enkel antwoord gekregen. Hij hoopt dat er voortaan op een ernstigere manier kan omgegaan worden met vragen van een verslaggever.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter, stelt vast dat het kabinet Peeters ook in andere dossiers gege-

vens en antwoorden zeer laattijdig ter beschikking stelt. Hij stelt voor dat de minister binnen de 30 dagen na de vergadering (schriftelijk) antwoordt op al de gestelde vragen en de beloofde informatie binnen die tijdspanne bezorgt aan de commissie.

De heer *Jan Peumans* vermeldt dat hij een overzicht van de erelonen die betaald worden aan de dienstverleners, onder andere TV SAM, Stibbe, Deloitte, gevraagd had. Het lid heeft die gegevens echter nog steeds niet gekregen.

I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager van BAM, stelt het vijfde voortgangsrapport over de werkzaamheden van BAM en de realisatie van het masterplan mobiliteit Antwerpen voor.

Het vijfde voortgangsrapport overspant de periode tussen 21 juni 2006 en begin november.

In die vier maanden heeft BAM wezenlijke vorderingen gemaakt op een viertal domeinen: het onderhandelingsproces en de voorbereidingen voor de Oosterweelverbinding, de voorbereidingen voor de eerstkomende deelprojecten volgens de planning van het masterplan, het afwerken van de ontwerp kaderovereenkomst en alle bijhorende stukken en tot slot het uitpuren en verfijnen van de risicoallocatie.

In de afgelopen periode heeft BAM haar eerste volwaardige masterplanproject uitgevoerd, met name de afbraak van de IJzeren Brug en de heraanleg van het Operaplein. Met het voortgangsrapport wil BAM de vorderingen van de voorbije vier maanden zo goed mogelijk toelichten. Sommige aspecten van de onderhandelingen over het Oosterweelprojecten zijn echter confidentieel. Elke beslissing in het kader van die onderhandelingen zal echter telkens in de voortgangsrapporten toegelicht worden.

Voor de vijfde voortgangsrapportage is hetzelfde stramien gevolgd als voor de andere. Men zal voornamelijk de aspecten die wezenlijk veranderd zijn, behandelen. De basiskenmerken van het masterplan zijn genoegzaam bekend. Er zijn ook geen scopewijzigingen.

Bij de planning van het masterplan zijn de eerstkomende projecten de Burchtse Weel, de Middenvijver, de tramlijn Deurne-Wijnegem, de stelplaats Deurne, de tramlijn Mortsel-Boechout, de Noorderlaanbrug,

de spoorbruggen, de Van Cauwelaertsluis. BAM heeft er zich in de afgelopen periode vooral op toegelegd om samen met de partners de noodzakelijke voorbereidingen te treffen voor de realisatie van die projecten: ontwerpen van bestek, uitvoeringsprotocollen en dergelijke. De kleine vertragingen zijn mede het gevolg van noodzakelijke garanties en afspraken die vervat zitten in de kaderovereenkomst. BAM verwacht binnenkort de aanbestedingsprocedures van de eerste projecten te kunnen inleiden.

In het rapport staat een chronologisch overzicht van de beslissingen van de raad van bestuur. De meeste beslissingen hebben te maken met de voorbereidingen voor de Oosterweelverbinding, onder meer de onteigeningen, de bevoegdheidsregeling en de deelcontracten met de tijdelijke vereniging TV SAM. De raad van bestuur heeft ook het standpunt van BAM bepaald ten opzichte van een klacht bij de Raad van State tegen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Een van de aangelanden, met name het Pomphuis, heeft zich benadeeld gevoeld door de definitieve vaststelling van het GRUP Oosterweelverbinding door de Vlaamse Regering en heeft een verzoekschrift tot schorsing en vernietiging van die beslissing ingediend bij de Raad van State. BAM heeft zich betrokken partij gesteld aan de kant van het Vlaamse Gewest.

De raad van bestuur heeft het huishoudelijk reglement van een kwaliteitskamer goedgekeurd. Onder voorzitterschap van gouverneur Paulus is een kwaliteitskamer samengesteld met uitgelezen binnen- en buitenlandse topexperten op het vlak van architectuur, stedenbouw en bouwkunde. Deze kwaliteitskamer zal BAM adviseren met betrekking tot het ambitieniveau architectuur en stedenbouw, suggesties doen in de 'best-and-final-offer'-fase (BAFO-fase) en advies geven over het gunningcriterium architectuur en stedenbouw.

De raad van bestuur heeft beslist om één van de ingediende offertes niet in aanmerking te nemen. De heer Verbakel zal deze beslissing verduidelijken.

De heer *Yvan Verbakel*, operationeel manager van BAM, verklaart dat BAM op 23 juni 2006 de eerste offertes van Noriant, LORO en de tijdelijke handelsvereniging AB ontvangen heeft. De offertes werden beoordeeld volgens een classificatiesysteem. A staat voor een grote mate van overeenstemming met de eis, de volledige overeenstemming met de eis in het BAFO wordt zonder meer haalbaar geacht. B staat voor een grote mate van overeenstemming met de eis, de volledige overeenstemming met de eis wordt haalbaar geacht, de verdere uitwerking en onderbouwing worden expliciet in het BAFO opgenomen. Als een

offerte de classificatie C krijgt, komt het voorstel niet tegemoet aan de eis. Er kan evenwel voldaan worden aan de eis in het BAFO zonder dat de oplossing van de eerste offerte teniet gedaan wordt. D is bestemd voor de voorstellen die niet tegemoetkomen aan de eis. Er kan niet voldaan worden aan de eis in het BAFO zonder afbreuk te doen aan de ideeën en de uitgangspunten van de eerste offerte.

Enkel de offerte van de THVAB bevat vaststellingen van classificatie D. Bovendien zijn de tekortkomingen van de offerte niet remedieerbaar zonder substantieel afbreuk te doen aan de uitgangspunten van de eerste offerte. Het gaat meer bepaald over het afwijken van de contractdwarsprofielen en het afwijken in horizontale zin van de bestemmingszones, vastgelegd in het GRUP, en in verticale zin van de vastgelegde assen van het tracé. De offerte van THVAB getuigt daarenboven niet van de nodige kwaliteit en realiteitszin.

De heer *Jan Van Rensbergen* vermeldt dat het volgende deel van deze rapportage over de financiën handelt en start met een stand van zaken over de masterplanstudies en -werken.

De heer *Yvan Verbakel* verduidelijkt dat de tabellen een overzicht van de uitgaven geven, zowel de absolute bedragen als het percentage van het budget. Voor de wegenwerken en de Leien bedragen de actuele uitgaven respectievelijk 61 en 79 percent van het voorziene budget, voor de waterwerken is dit 16 percent en voor het openbaar vervoer 58 percent. Er zijn ook al uitgaven gedaan voor de milderende maatregelen, onder andere de tijdelijke bruggen en de afbraak van de IJzeren Brug.

Op de gedetailleerde tabellen kunnen de budgetten vergeleken worden met de reële uitgaven. De kosten voor de huur en de afbraak van de tijdelijke bruggen zijn volledig gemaakt, terwijl er voor de afbraak van de IJzeren Brug nog een aantal facturen moeten ingediend worden. De afbraak van de IJzeren Brug heeft tot nu toe facturen van 1,4 miljoen euro, de definitieve eindfactuur wordt geraamd op 3,15 miljoen euro.

Het budget voor de erelonen voor juridisch advies is 900.000 euro, in realiteit is er 924.000 euro besteed. De verschillen zijn meestal te verklaren door normale prijsherzieningen van wedden, lonen en materialen die voorzien zijn in de marktconforme overeenkomst. In de tabel staat ook een overzicht van het budget en de uitgaven voor de erelonen van de financiële adviseur en de communicatieadviseur.

De heer *Ivan Costermans*, financieel manager van BAM, zegt dat de praktische modaliteiten in orde

gebracht zijn om de kapitaalsvolstorting ten belope van 57,7 miljoen euro, gepland voor het einde van dit jaar, voor te bereiden. De kapitaalsvolstorting past in de kapitalisatie die loopt tot 2010. Het kapitaal van BAM wordt gradueel verhoogd tot een bedrag van 693 miljoen euro. Dit bedrag heeft niets te maken met de eventuele kapitaalsverhoging bij de verkoop van de GIMV-aandelen.

Dezelfde spreker zal vervolgens de nieuwe verbin-tenissen toelichten. Het contract met de financieel adviseur van BAM, Deloitte, werd, passend in de kaderovereenkomst voor drie jaar, voor een jaar verlengd. Er werd een convenant betreffende de minderhindermaatregelen voor de Leien gesloten tus-sen BAM, het agentschap Infrastructuur, De Lijn en de stad Antwerpen. Tot slot is er ook een contract gesloten met Jobpunt Vlaanderen en Accenture. Het betreft een studie die voortbouwt op de oorspronke-lijke studie van Deloitte inzake risico's. De studie zal beoordelen of BAM intern optimaal georganiseerd is om de overgang van designfase naar uitvoeringsfase aan te kunnen.

Een volgend element betreft de 'pre hedge', het indekken van het renterisico. BAM had al een aantal indekkingsverrichtingen gedaan. Bijkomend is beslist om ook het renterisico op de gedeeltelijke financie-ring van de opdrachtnemer tot aan de contractslui-ting in te dekken. Dat is een vijfde 'forward interest rate swap'.

In verband met de kaderovereenkomst verwijst de heer *Jan Van Rensbergen* naar de vergadering die deze commissie op 27 juni van dit jaar gewijd heeft aan de krachtlijnen van het ontwerp van kaderover-eenkomst. In de loop van de maand juni heeft BAM voortgewerkt aan een eerste technisch ontwerp van de kaderovereenkomst. Er zijn nog een aantal onder-delen, bijlagen aan de overeenkomst die uitgewerkt moeten worden. Het eerste technische ontwerp heeft BAM toegelaten om een advies van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) te vragen over de ESR-neutraliteit. Het is immers belangrijk dat BAM ESR-neutrale schulden aangaat en als een marktcon-forme speler kan ageren. De kaderovereenkomst is in die versie toegelicht aan de financiers van het mas-terplan en aan de bidders van het Oosterweelproject. In de verdere gesprekken en onderhandelingen met die partijen heeft BAM feedback gekregen over de essentiële krachtlijnen van de kaderovereenkomst en de opbouw ervan.

In dezelfde periode heeft BAM ook met elk van haar stakeholders, De Lijn, het agentschap Infrastructuur,

het Havenbedrijf en De Scheepvaart, voortgewerkt aan de juridische structurering van de deelprojecten. Die stakeholders zijn de voornaamste begunstigen van de deelprojecten en zullen er schaduwtoel voor betalen. Ook uit die gesprekken zijn elementen gedis-tilleerd die de kaderovereenkomst zullen verfijnen. BAM heeft dus augustus en september gebruikt om feedback te verzamelen en de input van die gesprek-ken te gebruiken voor verbeteringen aan het eerste technisch ontwerp van kaderovereenkomst.

Dat ontwerp van kaderovereenkomst is in de loop van de maand oktober na interministerieel en tech-nisch overleg tussen de kabinetten, afgewerkt tot een volwaardig ontwerp van kaderovereenkomst. BAM legt nu de laatste hand aan de toelichting van elk van de artikelen.

BAM heeft ook een risicoallocatietabel geactuali-seerd. Dat is eigenlijk een handboek geworden voor risicoallocatie, onder meer gebaseerd op een studie van buitenlandse voorbeelden. Uit het onderzoek is een benadering gepuurd die een duidelijke voor-uitgang ten opzichte van juli van dit jaar mogelijk gemaakt heeft.

BAM heeft de rechtstreekse overeenkomst tussen BAM, het Vlaamse Gewest en de financiers voort afgewerkt. Een ontwerp van subsidiëringsovereen-komst is klaar. De toelinkomsten moeten ook dienen voor de financiering van de andere deelprojecten. Daarvoor werd een begrotingsfonds in het leven geroepen, van waaruit middelen worden doorgescho-ven naar de partners, het Havenbedrijf, De Lijn, de Scheepvaart, zodat zij de schaduwtoel kunnen beta-len. Dit mechanisme bevat drie elementen: de relatie BAM-begrotingsfonds, de relatie begrotingsfonds-partners, de relatie partner-BAM. BAM is trouwens ook de juridische structurering van elk deelproject aan het afwerken. Ook op dat vlak is er vooruitgang geboekt.

Een ontwerp van stille maatschapsovereenkomst tus-sen BAM en het Vlaamse Gewest voor de realisa-tie van de Oosterweelverbinding is klaar. Er is ook een ontwerp van garantiestelling door het Vlaamse Gewest voor de tranches B en C.

Het overzicht toont aan hoe complex de structuur is en hoe moeilijk het soms is om een structuur te vin-den die alle reglementeringen respecteert: de regels van de ESR-neutraliteit, de btw-wetgeving en de wet-geving op openbare aanbesteding. BAM hoopt in de loop van deze maand alle stukken tot een goed einde te brengen.

De heer *Ivan Costermans* verduidelijkt dat BAM in het voorjaar een btw-rulingaanvraag heeft ingediend bij de dienst Voorafgaandelijke Beslissingen. In de zomermaanden heeft BAM, in functie van vorderingen in de structurering van de projecten, bijkomende toelichting over de structuur van de stille maatschap verschaft aan die dienst. De figuur van de Stille Maatschap is formeel opgenomen in de rulingsaanvraag. De spreker kan de commissieleden in primeur mededelen dat BAM sinds vanochtend in het bezit is van deze ruling. De ruling bestaat uit twee elementen, enerzijds de verlegging van de heffing en anderzijds het recht op aftrek van alle investeringskosten van de Oosterweelverbinding. Op beide punten heeft BAM het gevraagde bekomen.

BAM heeft gedurende de zomermaanden het ontwerp van kennisgeving om te voldoen aan de Europese tolrichtlijn, een eerste maal besproken met de diensten van de Europese Commissie. Uit dat gesprek is gebleken dat er geen onmiddellijke fundamentele breekpunten zijn voor de manier waarop BAM tol denkt te heffen. Die werkwijze is trouwens opgenomen in het verkeers- en financieel model. Uiteraard moet dat in de komende weken en maanden geformaliseerd worden.

In juni 2006 heeft BAM advies gevraagd aan het INR over de ESR-neutraliteit. Ook aan dat instituut is in de zomermaanden bijkomende informatie verstrekt. BAM wacht nu op het antwoord.

Het vijfde hoofdstuk van het rapport van BAM handelt over de risico's en de wijze waarop BAM die risico's denkt te beheersen. BAM heeft een verzekeringsadviseur in dienst genomen en heeft getracht alle risico's in kaart te brengen die betrekking hebben op het project Oosterweelverbinding in de verschillende fasen, nl. de bouw, het onderhoud en de exploitatie. BAM heeft een nauwgezette inventaris gemaakt van alle risico's. De allocatie van elk risico is getoetst aan de internationale best practices, onder andere het Nederlandse DBFM-model. Tenslotte zijn ook alle risico's gekwantificeerd. BAM heeft getracht om per risico het maximale waarschijnlijke verlies, uitgedrukt in geldwaarde, te bepalen. Op basis van die inventaris is nagegaan hoe BAM die risico's kan beheersen.

Een eerste instrument voor de risicobeheersing is de allocatie zelf. Bepaalde risico's worden bij de opdrachtnemer gelegd. Ook het verzekeringsprogramma van BAM is een vorm van risicobeheersing. BAM heeft gekozen voor een OCIP-benadering, wat staat voor 'owner controlled insurance program'.

Dit komt erop neer dat BAM als opdrachtgever alle verzekeringen afsluit, niet alleen voor zichzelf maar ook voor de opdrachtnemer. In het bestek wordt aan de bouwgroepen dus niet gevraagd om verzekeringen af te sluiten. De verzekeringsadviseur heeft deze keuze bekrachtigd. Het belangrijkste voordeel is dat de BAM hiermee een lappendeken van verschillende polissen vermijdt. De opdrachtnemer is immers een conglomeraat van verschillende ondernemingen.

Het belangrijkste voordeel van de OCIP-benadering is de betere administratieve controle op de polissen waardoor overlappingsen, en erger nog lacunes worden vermeden. Overlappingsen zijn kosteninefficiënt en lacunes betekenen dat risico's of deelrisico's onverzekerd zijn. Als BAM ooit verhaal moet zoeken, is het aantal partijen dat moet aangesproken worden, beperkter.

Om het verzekeringsprofiel te bepalen, heeft BAM ook per verzekering de vrijstellingen en de limieten bepaald. Dat bouwt verder op de kwantificering. BAM heeft getracht de maximale verliezen te bepalen. De limieten van het verzekeringsprogramma zijn afgestemd op die maximale te verwachten verliezen.

Vervolgens zijn er ook een aantal onvoorzienbare en onverzekerbare risico's. Ook zijn er overmachtsrisico's. De spreker denkt hierbij bijvoorbeeld aan natuurrampen en terrorisme. Deze risico's zijn moeilijk of helemaal niet verzekeraar. Voor een aantal van die risico's bestaan er wel verzekeringsoplossingen, maar het betreft in vele gevallen een nieuwe markt, met slechts een beperkt aantal nichespelers. De concurrentie speelt daardoor minder waardoor de premies nogal hoog kunnen oplopen. Deze contracten bevatten daarenboven veel uitsluitingsclausules. BAM heeft zich terecht de vraag gesteld of die immature verzekeringsmarkt wel geschikt is voor infrastructuurwerken van dergelijke omvang. Daarom zijn een aantal van deze restrisico's bij het Vlaamse Gewest gelegd. Dit sluit aan bij de traditionele aanbestedingen waar het Vlaamse Gewest altijd optreedt als excess- of eindverzekerder.

De heer *Ivan Costermans* behandelt vervolgens de financiële risico's. Voor het renterisico is zoals gezegd een bijkomende indekkingsverrichting afgesloten. Wat de beschikbaarheid van de financiële middelen betreft, zal de spreker de stand van zaken van de aanbesteding voor de financiering van de BAM toelichten. Het bestek is eind juni ter beschikking gesteld aan de geselecteerde kandidaat-bankiers. Gedurende de zomermaanden hebben er een aantal bilaterale

overlegrondes plaatsgevonden. De essentiële kenmerken van de kaderovereenkomst zijn aan de kandidaten voorgesteld. BAM is nu volop het bestek voor de financiering aan het herwerken om een en ander beter uit te werken.

Het financiële model wordt continu bijgewerkt. De btw-afrekbaarheid, de kennisgeving aan de Europese Commissie van de tolheffing en de adviesaanvraag van de ESR-neutraliteit werden reeds behandeld.

De heer *Jan Van Rensbergen* zal de studie door Job-Punt Vlaanderen en Accenture naar de activiteiten van BAM toelichten. Die studie zal afgerond zijn tegen het einde van het jaar. Doel van de studie is na te gaan of BAM goed genoeg georganiseerd is om de overstap te maken van design naar realisatie. De studie bouwt voort op een studie van Deloitte van drie jaar geleden en zal beoordelen welke aanpassingen nodig zijn in de werkingsstructuur, welke competenties moeten worden ontwikkeld, welke functies nog moeten worden ingevuld om een slanke maar toch krachtvolle organisatie te blijven.

Bij het onderdeel over de projectorganisatie wil de heer Jan Van Rensbergen een specifieke evolutie in de samenwerking met de partners onder de aandacht van de parlementsleden brengen. Hij wil het hebben over de afbraak van de IJzeren Brug en de heraanleg van het Operaplein. De geïntegreerde aanpak van minderhindermaatregelen heeft deze ingrijpende werkzaamheden in de stad draaglijker gemaakt. Het doel was de modal shift, die ingetreden was met de heraanleg van de Leien en de werken op de ring, te bestendigen en de functie van de Leien als as voor bestemmingsverkeer te verstevigen. BAM wou vermijden dat de Leien opnieuw gebruikt zouden worden als as voor doorstromend verkeer, dat zich ondertussen, zoals gewent was, naar de ring en de singel verplaatst heeft.

Alle partners, niet alleen zij die rechtstreeks belang hebben bij de werken, maar ook zij die algemeen belang hebben bij een goed functionerend mobiliteitsstelsel in dit gebied van Antwerpen, hebben overlegd om de voornoemde werken uit te voeren maar tegelijkertijd ook minderhindermaatregelen uit te werken die in lijn liggen met het langetermijnperspectief van het mobiliteitsstelsel van deze regio. (In de tweede fase van de werken aan de Leien wordt een tramverbinding aangelegd richting Ekeren.) Deze aanpak heeft aanleiding gegeven tot enerzijds een aantal technische maatregelen opgenomen in het bestek en anderzijds maatregelen ten behoeve van het openbaar vervoer, de handhaving en de zachte weggebruikers. Er is gedurende drie maanden gewerkt aan een afsprakenkader waarin de stad, het agentschap

Infrastructuur, BAM en De Lijn duidelijke engagementen aangaan.

De heer Jan Van Rensbergen verklaart dat verder is gegaan dan louter afspraken oplijsten en taken verdelen. Er is voor een monitoring- en evaluatiesysteem gezorgd dat actief zal zijn tot en met de tweede fase van de werken aan de Leien. Om de twee maanden wordt onder leiding van de stad Antwerpen de verkeerssituatie geëvalueerd. De communicatie verloopt gecentraliseerd. Taken en kosten werden verdeeld. Al deze elementen werden in een convenant gegoten. Deze manier van werken is een geïntegreerde benadering tussen de verschillende partners en vervoersmodi gebaseerd op een langetermijnvisie op mobiliteit in een bepaalde stadsregio.

Deze werken waarvoor BAM verantwoordelijk is, zijn dus goed verlopen. Men is binnen het budget gebleven en de hinder is goed opgelost. Het effect van de monitoring en bijstellingen waren merkbaar. De spreker drukt zijn appreciatie uit over alle partners: het Vlaamse Gewest, het agentschap Infrastructuur, de stad Antwerpen en De Lijn.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer *Ignace Desomer*, raadsheer bij het Rekenhof, verklaart dat in het rapport van BAM rekening wordt gehouden met de beslissingen genomen door de raad van bestuur en de Vlaamse Regering tot eind oktober 2006. De wijzigingen sedert de voortgangsrapportage van juni 2006 zijn beperkt. Het Rekenhof stelt grote vooruitgang vast in de ontwerpovereenkomsten. Als deze documenten definitief zijn, zal het Rekenhof er in het volgende verslag op ingaan.

De reikwijdte van de verschillende projecten is sedert de vorige rapportage niet gewijzigd. Aan het bestek van de Oosterweelverbinding zijn enkele nieuwe terechtwijzende berichten toegevoegd. Ze zijn hoofdzakelijk van technische aard en worden toegelicht in het BAM-verslag. Bij de start van het masterplan was er enkel informatie over de hoofdlijnen van de projectreikwijdte. Details moeten nog worden vastgelegd in technische fiches. Op dit ogenblik is het niet eenvoudig om een onderscheid te maken tussen de kosten ten laste van BAM, de meerkosten van de masterplanprojecten die boven het plafond van het BAM-aandeel vallen en de kosten die betrekking hebben op werken die buiten het masterplan vallen.

Vervolgens gaat de heer Desomer in op de planning. Nagenoeg alle projecten bevinden zich nog in een voorbereidingsfase. Uitzondering zijn de projec-

ten uit het masterplan die het Vlaamse Gewest zelf heeft opgestart nog voor de oprichting van BAM. De projecten waarvan de uitvoering in 2006 had moeten starten, lopen vertraging op. Zolang de overeenkomsten tussen BAM en de andere overheden niet zijn ondertekend, kunnen deze projecten niet van start gaan. De aanbestedingsprocedure voor het Oosterweelproject is ingezet. Door vertragingen in deze procedure kan de uitvoeringsplanning voor het volledige masterplan in het gedrang komen. De beschikbaarheid van toelinkomsten is immers cruciaal.

De geraamde investeringskosten voor de Oosterweelverbinding zijn niet meer aangepast sedert juni 2005. Deze raming heeft een onnauwkeurigheidsgraad van twintig percent. De financiële weerslag van het opnemen van het bouw- en beschikbaarheidsrisico door de kandidaat-aannemers is niet in de raming opgenomen. Hierdoor kan een belangrijk verschil ontstaan tussen raming en biedprijzen. BAM analyseert op dit moment het verschil tussen de raming en de eerste biedingen.

De ramingen van de investeringskosten van de overige projecten zijn licht gewijzigd. De raming voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis is 50,9 miljoen euro voor BAM en 9,3 miljoen euro voor de projectkosten ten laste van het Vlaamse Gewest. Beide bedragen zijn exclusief btw. Op basis van de informatie waarover het Rekenhof op dit ogenblik beschikt is het onmogelijk uit te maken of het gewestaandeel bij het masterplan mag worden gerekend. Het Rekenhof heeft de geraamde investeringskosten en de uitgaven voor de diverse projecten gebundeld in een nieuwe overzichtstabel. Die tabel bevat zowel het aandeel van BAM als van de andere publieke partners. Deze tabel geeft een benaderend beeld van de totale kosten van het masterplan Antwerpen.

Het overgrote deel van de investeringskosten voor het masterplan zal door middel van schuldfinanciering vergoed worden. De schuldfinanciering zal afgelost worden met de toelinkomsten uit de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel. Daarnaast brengt het Vlaamse Gewest kapitaal in. Vanaf 2011 wordt jaarlijks een beheersvergoeding toegekend aan BAM. Alle kosten die het met de Vlaamse Regering afgesproken plafond overstijgen, vallen ten laste van het Vlaamse Gewest tenzij de dividenden vanuit BAM volstaan. Als deze niet toereikend zijn, moeten de algemene middelen aangesproken worden.

De risicoallocatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer voor de Oosterweelverbinding wordt opnieuw geëvalueerd omdat de aanvankelijke allocatie tot de

hoge biedprijzen zou leiden. BAM blijft waken over de ESR-neutraliteit.

BAM blijft rechtstreeks verantwoordelijk voor de kostenbeheersing van het Oosterweelproject, de kostenbeheersing van de financiering en voor de financiering van de randvoorwaarden zoals de verschillende rulings. Het Rekenhof heeft gunstige berichten opgevangen over de btw-ruling.

De komende maanden zijn cruciaal voor de beheersing en handhaving van de verantwoordelijkheden. In de kaderovereenkomst zullen verantwoordelijkheden en lasten vastgelegd worden. Doordat het aandeel van BAM in de kosten van de niet-Oosterweelprojecten is geplafonneerd, worden de andere partners van het masterplan geresponsabiliseerd. Ze zijn in belangrijke mate mee verantwoordelijk voor de kostenbeheersing en de projectuitvoering. De uitvoerbaarheid van het masterplan hangt ook af van de samenwerking tussen de partners, zowel in de raad van bestuur van BAM als in de eigen organisatie. Een slechte samenwerking kan de planning in het gedrang brengen.

BAM heeft de rulingaanvragen inmiddels definitief ingediend. In de btw-ruling is het concept van de stille maatschap opgenomen. BAM heeft geen ruling aangevraagd voor de gevolgen daarvan op de vennootschapsbelasting. BAM onderzoekt of de eigen organisatie sterk genoeg is om de bouw en de exploitatie van de projecten goed te beheersen.

Het Rekenhof is al meermaals ingegaan op de meerjarenverbintenissen. De kaderovereenkomst en de bijhorende overeenkomsten moeten de verplichtingen en financiële waarborgen van BAM en het Vlaamse Gewest vastleggen. De overeenkomsten zijn nog niet gesloten. Om een aantal engagementen aan te kunnen gaan heeft de Vlaamse Regering een voorafgaandelijke machtiging nodig van de decreetgever. BAM en de Vlaamse Regering nemen zich voor de nodige decretale machtigingen te vragen.

De informatie uit het vijfde voortgangsrapport is volgens het Rekenhof onderbouwd. De informatie sluit aan bij beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur van BAM. De realisatie en de autonome financiering van het masterplan zijn afhankelijk van de uiteindelijke prijs en de toelinkomsten uit het Oosterweelproject. Autonome financiering betekent dat het Vlaamse Gewest niet hoeft bij te springen. De kostenbeheersing van de financiering van het Oosterweelproject en de financiering van de randvoorwaarden blijven cruciaal voor het wel-

slagen van het masterplan. De kaderovereenkomst tussen BAM en Vlaamse Gewest wordt binnenkort afgesloten. Deze overeenkomst is een belangrijke randvoorwaarde voor het respecteren van de uitvoeringsplannen en voor de financiering van het plan zelf.

De aanbevelingen van het Rekenhof liggen in het verlengde van de conclusies. De projectfiches bij de kaderovereenkomst zijn belangrijk en noodzakelijk om de reikwijdte van de masterplanprojecten in detail vast te stellen. Op die manier zal duidelijk worden wat het aandeel is van BAM en de andere partners, en welke werken uitbreidingen zijn buiten de reikwijdte van het masterplan.

Het Rekenhof beveelt aan om een grondige verschillenanalyse te maken van de raming van de Oosterweelverbinding en de eerste biedingen. Dat kan leereffecten sorteren. De leereffecten kunnen dienstig zijn bij de verdere onderhandelingen in het kader van de aanbesteding, en bij de andere masterplanprojecten.

Om verdere vertraging in de uitvoering van de diverse projecten te vermijden en om financieringsovereenkomsten te kunnen sluiten, moeten BAM en het Vlaamse Gewest spoedig een kaderovereenkomst sluiten. Net zoals de andere overeenkomsten tussen BAM, Vlaamse Gewest, financiers en andere publieke partners. Het Vlaamse Gewest moet van het Vlaams Parlement een machtiging krijgen voor de meerjarenverbintenissen.

Alle betrokken partners moeten de verschillende risico's gestructureerd volgen en beheersen. Uit de uiteenzetting van de BAM-vertegenwoordigers heeft de heer Desomer vernomen dat daarvoor grote inspanningen worden geleverd.

III. BESPREKING

A. Vergadering van 8 november 2006

1.1. Tussenkomen van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* dankt BAM en het Rekenhof voor de toelichting. Hij heeft weinig nieuws gehoord in de uiteenzetting van de heer Van Rensbergen. Hij verwachtte details over de voorbereiding van de kaderovereenkomst. Tijdens het vorige verslag werd

immers aangekondigd dat deze overeenkomst in juli 2006 klaar zou zijn. De spreker neemt akte van de btw-ruling en de beslissing om één van de drie consortia niet te selecteren.

De heer Rudi Daems gaat vervolgens in op een belangwekkend bericht in de *Gazet van Antwerpen* (van vandaag 8 november 2006) waarin melding wordt gemaakt van een studie die aantoont dat één van de oorspronkelijke varianten, namelijk een tunnel, geologisch haalbaar, veilig en betaalbaar is. Een tunnel zou volgens het bericht goedkoper zijn dan een viaduct. In het oorspronkelijke MER wordt onder meer om veiligheidsredenen geen rekening gehouden met de tunnelvariant. Waarom hebben BAM en de Vlaamse Regering deze variant niet grondiger bestudeerd? De spreker vraagt ook informatie over de status van het geciteerde rapport. Wie heeft het besteld? Beschikt BAM over de informatie? Waarom komt dat rapport nu naar voren?

Op dit ogenblik zijn twee offertes ingediend voor het viaduct. De heer Daems heeft in de pers vernomen dat de biedingen tot veertig percent hoger zijn dan het geraamde bedrag van 1,342 miljard euro. De spreker wil vernemen waarom de biedingen zo hoog zijn.

Dezelfde spreker heeft eveneens in de pers vernomen dat een deel van de GIMV-aandelen verkocht zullen worden. Er zal 100 tot 130 miljoen euro extra vrijgemaakt worden voor BAM. Is deze kapitaalsverhoging bedoeld als compensatie voor de meerkosten als gevolg van de biedingen? Of zal de risicoallocatie opnieuw geëvalueerd worden zoals het Rekenhof suggereert? De spreker heeft in dat opzicht het gerucht opgevangen dat gekozen zal worden voor een fasering van het masterplan. In de eerste fase zitten het Oosterweelviaduct en enkele flankerende projecten zoals de tweede fase in de werken aan de Leien, de tweede fase van het doortrekken van de tram tot in Boechout, de Van Cauwelaertsluis enzovoort. In de tweede fase zitten de relatief onduidelijke flankerende projecten rond waterwegen, fietspaden enzovoort. De private bankiers willen hiervoor geen risico's lopen. De spreker vraagt of dit scenario – fasering om het risico te spreiden – besproken wordt. De spreker vreest dat de gelijktijdigheid en multimodaliteit op die manier ondergraven worden.

Naar aanleiding van het vorige voortgangsverslag is uitvoerig gediscussieerd over het project-MER. De vraag die toen rees was waarom de twee processen afgescheiden van elkaar plaatsvonden. Enerzijds zijn er de biedingen en de kwaliteitskamer van de Oosterweelverbinding, en anderzijds is er de aankondi-

ging van minister Peeters dat in het project-MER alle alternatieven grondig bestudeerd zouden worden. De spreker vraagt of beide processen inmiddels op elkaar zijn afgestemd.

In het vorige voortgangsverslag is gezegd dat een audit van de communicatie is uitgevoerd. Daaruit zijn een aantal lessen getrokken. Minister Peeters kondigde toen bijvoorbeeld aan dat niet langer met forfaits zou worden gewerkt. Hij overwoog zelfs de wetgeving op de overheidsopdrachten toe te passen. Een plan van aanpak werd aangekondigd voor het najaar. De spreker wil vernemen hoe ver het inmiddels staat met dat plan.

Vervolgens wijst de spreker erop dat de heer Slangen, directeur van de Groep C niet alleen lid maar ook algemeen directeur en adviseur van de voorzitter van de VLD is geworden. Is het deontologisch verdedigbaar om deel uit te maken van een regeringspartij en de communicatie te verzorgen van een belangrijk project als het masterplan? Dat is een politieke vraag voor de regering.

Tijdens het vorige voortgangsverslag wees het Rekenhof op het belang van een voortgangsverslag over de projecten die buiten het masterplan vallen. Minister Peeters heeft daar toen op gereageerd dat zulks de inzet van zo'n 50 ambtenaren zou vergen. Volgens het lid volstaat het echter vertegenwoordigers van de administratie Wegen, Waterwegen en Openbaar Vervoer uit te nodigen. Belangrijke voorwaarde is duidelijkheid over de vraag welke projecten onder het masterplan vallen en welke niet. Hij herhaalt zijn vraag om naar aanleiding van het volgende voortgangsrapport vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest uit te nodigen.

Dezelfde spreker komt terug op een belangrijke uitspraak van meester Jan Peeters tijdens de commissievergadering (op 27 juni 2007) over de krachtlijnen van het ontwerp van kaderovereenkomst. Een belangrijke voorwaarde voor een goede risicoallocatie is een lijst van alle concurrerende projecten die het Vlaamse Gewest niet mag aanvaarden. De spreker vraagt of deze lijst inmiddels is opgesteld. Naar verluidt wordt – dat was te lezen in de pers – een nieuwe weg genre Tijsmanstunnel overwogen. Is dat een concurrerend project of is dat verzoenbaar met de Oosterweelverbinding?

– Regeling van werkzaamheden

De voorzitter van de commissie benadrukt dat minister Kris Peeters zich laat verontschuldigen omwille

van dringende ambtsverplichtingen. De minister heeft wel toegezegd om op alle gestelde vragen mondeling te antwoorden op een tijdstip dat door de commissie bepaald wordt. De heer *Rudi Daems* verklaart dat hij ook een aantal vragen heeft die bestemd zijn voor minister Van Brempt. De commissie beslist om alle vragen bestemd voor de regering te bundelen en de regering uit te nodigen om hierop mondeling te antwoorden in deze commissie.

1.2. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* merkt op dat de toon van de verslaggeving steeds professioneler en concreter wordt. Hij dankt de verslaggevers van de BAM daarvoor.

De spreker is ingenomen met het goede nieuws over het risicobeheer. Het dossier wordt steeds concreter en geruststellender. Het is een goede zaak dat één van de drie rulings tot een positief resultaat heeft geleid. De spreker is van oordeel dat de twee resterende rulingdossiers op de voet gevolgd moeten worden. Het Rekenhof wijst immers op de tijdsdruk. Alle voorbereidende werken moeten zo snel mogelijk hun beslag krijgen. Daarom moet druk uitgeoefend worden bij de Europese Commissie en bij INR.

Het kapitaal van BAM is volgestort. Er wordt een kapitaalsverhoging in het vooruitzicht gesteld. BAM houdt daar nog niet expliciet rekening mee. Het Vlaams Parlement is echter geïnteresseerd in de grootte van die kapitaalsverhoging. De spreker vraagt toelichting van minister Peeters. Het Vlaams Parlement moet zich voorlopig baseren op persberichten. Hoe concreet is de kapitaalsverhoging? Welk bedrag wordt in het vooruitzicht gesteld? Hoe zal BAM over dit bedrag kunnen beschikken?

Het dossier over de Van Cauwelaertsluis evolueert volgens de heer Penris gunstig. Volgend voorjaar zal men concrete stappen zetten in dit dossier. Welke stappen worden precies gepland? Tijdens de vorige voortgangsrapportage werd gemeld dat het dossier stil lag omdat het niet gefinancierd raakte. De spreker wil vernemen hoe men er inmiddels in geslaagd is de financiering rond te krijgen.

De spreker vindt de voorlopige factuur voor de afbraak van de IJzeren Brug interessant. De heer Penris vraagt of rekening is gehouden met de metaalwaarde van de restanten.

De heer Penris heeft tijdens de uiteenzetting vernomen dat de tweede fase van de Leienwerken stilaan

concreet wordt. In die tweede fase zal het Operaplein heraangelegd worden. De spreker wil duidelijk vernemen of het plein heraangelegd zal worden alvorens de tweede fase wordt aangevat. Hij hoopt dat BAM rekening houdt met de bezorgdheden van de gemiddelde Antwerpenaar: het standbeeld van Peter Benoit zou teruggeplaatst moeten worden op het Operaplein.

1.3. *Tussenkoms van de heer Jan Peumans*

De heer Jan Peumans dankt de sprekers van de BAM en het Rekenhof. Hij spreekt lovend over de manier waarop BAM verslag uitbrengt. Het getuigt van professionalisme.

De heer Peumans wil vernemen wat de status is van het project-MER. Aan bestuurshandelingen zijn risico's verbonden, die nauwlettend in het oog gehouden moeten worden.

Hij vermeldt dat minister Peeters in zijn brief van 26 oktober waarbij hij aanvullende antwoorden bezorgd heeft, toegezegd heeft dat BAM halfjaarlijks verslag uitbrengt over de voortgang van de erelonen van TV SAM, Stibbe en Deloitte aan de raad van bestuur. De heer Peumans mag deze stukken van de raad van bestuur van BAM echter niet inkijken. Minister Peeters zegde toe dat daarover verslag zou worden uitgebracht tijdens de vijfde voortgangsrapportage. De heer Peumans benadrukt dat hij echter tijdens deze rapportage geen informatie heeft gehoord over TV SAM.

Vervolgens gaat de spreker in op de communicatie-audit. Tijdens de vorige voortgangsrapportage stelde minister Peeters dat het lid daar geen vragen meer over zou hoeven te stellen. De raad van bestuur zou de audit bestuderen. De spreker wil weten welk communicatieplan er is opgesteld. Wat houdt dat plan in? Mag de heer Peumans dat plan inzien? Welke prestaties worden op negen maanden tijd gepresteerd voor een bedrag van 700.000 euro? De spreker wil een gedetailleerd overzicht van alle geleverde prestaties.

Vervolgens vraagt de spreker welk gevolg BAM geeft aan de aanbevelingen van het Rekenhof. Het Rekenhof wil duidelijkheid over welke investeringen andere besturen doen.

De kostenraming voor de Van Cauwelaertsluis is gestegen van 51 tot 67 miljoen euro. De spreker vraagt zich af hoe de uiteindelijke bieding zal verlopen. De spreker vraagt wat het gevolg zal zijn voor de andere projecten als de Oosterweelverbinding,

volgens de Gazet van Antwerpen althans, effectief 40 percent duurder is dan geraamd.

Tijdens de vorige voortgangsrapportering verklaarde de heer Van Rensbergen dat het de bedoeling was om een finaal ontwerp van kaderovereenkomst voor te leggen in de tweede helft van juli 2006. De spreker vraagt hoe ver men daar inmiddels mee staat.

De spreker vraagt naar de stand van zaken van de tripartiteovereenkomst tussen BAM, Vlaamse Gewest en de financiers. De spreker vraagt ook naar de overeenkomst met De Lijn, het Havenbedrijf, de NV Scheepvaart en het agentschap Infrastructuur. Eerder is aangekondigd dat deze overeenkomsten medio 2006 klaar zouden zijn.

Dezelfde spreker vraagt of de btw-ruling ook geldt voor projecten die buiten de Oosterweelverbinding vallen.

De heer Peumans vindt de kennisgeving van de toltarieven essentieel. Hij vraagt wanneer een definitieve beslissing zal worden genomen in dit dossier. Hij wijst op het belang van dit dossier voor het financiële model.

De raad van bestuur van BAM heeft gevraagd dat het management tegen najaar 2006 een plan van aanpak zou opstellen over de communicatieorganisatie met een afweging van de activiteiten die BAM in eigen beheer zal uitvoeren en de diensten die zullen worden uitbesteed. Op basis van dit plan kan een heraanbesteding van de communicatiedienstverlening plaatsvinden. Het lid vraagt naar de stand van zaken.

Het Rekenhof meldt dat projecten door en voor rekening van het Vlaamse Gewest niet zijn opgenomen. De heer Peumans vraagt een lijst van al deze projecten.

Er is onvoldoende budgettaire informatie over de uitbreiding, meerkosten en risico's ten laste van het Vlaamse Gewest en de andere partners. Dat is belangrijke informatie voor de twee kandidaten die nog in de running zijn voor de Oosterweelverbinding. De spreker wijst erop dat hij nog niet beschikt over de beloofde schriftelijke reactie van minister Peeters hierop.

De spreker vraagt vervolgens naar de relatie tussen het goedgekeurd GRUP Oosterweel en de project-MER. Minister Peeters heeft tijdens de vorige voortgangsrapportage aangekondigd dat een aantal juridische vragen bekeken zou worden. De spreker vraagt er de juiste toedracht van.

De secretaris-generaal heeft een advies laten maken door de heer Geert Decorte (afdeling Juridische Dienstverlening) over het advies van de implicaties van de eurovignetrichtlijn voor de Oosterweelverbinding. Dat advies zou geactualiseerd worden. Er is echter alleen een nota verspreid over de inhoud van de nieuwe richtlijn over tolheffing. Die nota meldde echter niets over de relatie tussen toltarieven en infrastructuur. De spreker wijst op het belang daarvan gezien de gelijktijdigheid met de projecten die buiten de Oosterweelverbinding vallen.

Vervolgens gaat de heer Peumans in op de rol van de twee regeringscommissarissen bij BAM. Hij vraagt een overzicht van hun activiteiten. Waarover brengen zijn verslag uit? Zij zouden toezicht moeten houden op BAM in plaats van te lobbyen voor een tunnel.

De heer Peumans had voorts altijd begrepen dat de Oosterweelverbinding een brede maatschappelijke steun genoot. Maar de Vlaamse Havenvereniging zegt bij monde van de heer Saverys in een rapport dat de Vlaamse overheid met de verkeerde dingen bezig is. Ook in de beleidsnota 2006 van Alfaport over de Antwerpse haven proeft het lid een hele hoop twijfel. En hoogleraar transporteconomie Stef Proost zegt in *De Tijd* dat de Liefkenshoek-tunnel en de Oosterweelverbinding voorbeelden zijn van hoe men tol niet hoort te heffen. Hij voegt daaraan toe dat voor die laatste, het grootste weginfrastructuurproject in Vlaanderen, zelfs de meest elementaire kosten-baten-analyse ontbreekt. Al deze suggesties zijn volgens de heer Peumans in tegenspraak met de bewering van de gouverneur over het brede maatschappelijke draagvlak. Het lid zit daarom met de vraag of misschien de verkeerde keuzes werden gemaakt. Had men andere prioriteiten moeten leggen?

1.4. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw Annick De Ridder heeft een vraag over de kapitaaloverheveling van GIMV naar BAM? Zij heeft begrepen dat men daarmee de solvabiliteitsratio van BAM wil verbeteren en daardoor ook haar onderhandelingspositie met de banken. Merkt BAM dat gunstige effect op de rentelast nu al of verwacht men dat op termijn?

Het lid begrijpt voorts dat de informatie over de biedingen confidencieel is maar wil wel weten wat zij zich moet voorstellen bij krantenberichten over biedingen die tot 40 procent hoger liggen. Liggen ze inderdaad ver uit elkaar?

Tot slot wil zij weten of de bieding met tunnelvariant zich uitspreekt over de veiligheid, want die brengt ook kosten met zich mee.

1.5. Antwoorden van de BAM en repliek van de leden

In verband met het artikel in *Gazet van Antwerpen* en Bouygues, verklaart de heer Yvan Verbakel dat BAM van geen enkele bidder een voorstel kreeg met een geboorde of in de grond gevormde tunnel. Hij betwijfelt niet dat er geologische mogelijkheden zijn, al moet men er wel rekening mee houden dat in die zone in de loop der tijden behoorlijk wat gebouwd en gewerkt is. Maar noch over betaalbaarheid noch over veiligheid van een geboorde of in de grond gevormde tunnel kreeg BAM voorstellen binnen. De stad Antwerpen bestelde wel een studie bij de Nederlandse professor Horvat, van wie BAM de bevindingen tijdens de vorige voortgangsrapportage naar voren heeft gebracht in deze commissie. De professor stelt in zijn studie dat men slechts kan vergelijken als ook de niveaus van veiligheid en verkeersafwikkeling vergelijkbaar zijn. De heer Verbakel betwijfelt voorts of de tunnelvariant korter zou zijn, aangezien BAM in elk geval wenst aan te sluiten op het bestaande viaduct van Merksem. Het stijgingspercentage tussen de open aansluiting van de vitale Oosterweelknoop en dat viaduct zou voor een behoorlijke klim zorgen. Men moet ook beseffen dat de aansluiting in de eerste plaats gerealiseerd wordt voor internationaal vrachtverkeer en dus niet te vergelijken is met een tunnel die voornamelijk voor personenverkeer dient. Het stijgingspercentage moet daarom beperkt worden tot maximum 3 procent, wat de verbinding in het noorden bijna tot de knoop Leugenberg brengt en in het zuiden tot voorbij Schijnpoot. Daarbij komt nog dat de essentiële kenmerken van de oplossing voor de Oosterweelverbinding en later de stedelijke ring – met name het kunnen switchen van de stedelijke ring naar de doorgaande ring, die alleen grote aansluitingen heeft – veel moeilijker worden als men met een geboorde tunneloplossing te ver in het noorden of het zuiden komt. De spreker wijst er nog op dat BAM ook wat de betaalbaarheid van de tunnel betreft zich voornamelijk op de analyse van professor Horvat baseerde.

De heer Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken BAM, herinnert aan de voorstelling van de vorige voortgangsrapportage maar wijst nog wel op de samenhang tussen het ruimtelijk veiligheidsplan, de plan-MER en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, terwijl een project-MER veeleer

samenhangt met een bouwaanvraag of aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning. In verband met de tunnelvariant benadrukt hij dat een aantal geboorde oplossingen wel degelijk in de project-MER nog worden bestudeerd. Als uit die studie toch een geboorde oplossing naar voren zou komen, zit men met het probleem dat deze niet overeenkomt met het definitief door de Vlaamse Regering goedgekeurde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Als men kiest voor de tunnelvariant, moet men met andere woorden een nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken. De risico's verbonden aan het overheidshandelen kwamen uitgebreid intern aan bod. BAM is van mening dat het verder bestuderen van de milieueffecten en de veiligheidsaspecten van een geboorde tunnelversie haar dossier alleen maar kan verstevigen, onder meer omdat een derde een schorsingsberoep heeft ingesteld tegen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bij de Raad van State.

De heer *Jan Peumans* wil weten wat de consequenties voor de aanbesteding zijn van het onderzoeken van alternatieven in de project-MER. Welke risico's zijn daaraan verbonden en hoe gaat men daarmee om? Wat als het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden herzien? Hoe gaat men dat doen? Hij noemt ook de procedure bij de Raad van State met betrekking tot het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het lid herinnert daarbij aan de ervaring met het Deurganckdok en drukt zijn bezorgdheid uit.

De heer *Leo Van der Vliet* herhaalt dat, als de project-MER tot een andere conclusie komt, een nieuwe procedure moet overwogen worden met betrekking tot het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, met mogelijke consequenties voor de timing. Maar het verdere onderzoek van de geboorde tunnelvariant zit thans nog niet op het kritische pad. Bovendien is de project-MER in eerste lezing reeds overgemaakt aan de MER-cel en zal volgende maand op de site van de cel te vinden zijn. De spreker heeft daarom het gevoel dat dit niet tot bijkomende risico's zal leiden. In de hangende rechtszaak verwacht hij eind februari een uitspraak over de schorsing.

De heer *Ivan Costermans* bevestigt dat de kapitaalverhoging dient om de uitgangspositie in de verdere onderhandelingen met de banken te ondersteunen. Daarin speelt immers de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen een rol. Hij kan geen details geven over de bilaterale besprekingen met de bankiers maar geeft wel aan dat de bankiers in het algemeen aanvoelen dat BAM iets anders is dan de typische projectvennootschap. BAM heeft namelijk meer dan één project. Daarom verwachten zij in dit geval een belangrijkere kapitalisatie. Vervolgens gaat de spreker

in op de financiële voordelen van de operatie. Om te beginnen, moet men minder ontlenen en spaart men de financieringskosten daarvan uit. Minder makkelijk te becijferen, is de algemene versterking van de zekerheidspositie van de vreemd-vermogenverstrekker.

De heer *Costermans* bevestigt voorts op vraag van de heer *Rudi Daems* dat die kapitaalsverhoging volledig los staat van de eventuele meerkosten van de Oosterweelverbinding.

De heer *Jan Van Rensbergen* gaat vervolgens in op de vragen over de Van Cauwelaertsluis. Daarvan is de raming bijgesteld. BAM is gebonden aan de 'caps' die vastgelegd zijn in het kader van de kostenbeheersing. Voor elk project dat zijn cap overschrijdt, zal men kijken naar de samenstellende delen in het licht van de technische projectfiche binnen het masterplan. Is het project wel integraal toe te wijzen aan het masterplan of zijn elementen van rationalisering mogelijk door werken te combineren? Dat heeft men ook in dit geval gedaan door de renovatie van de sluis terug te brengen tot haar essentie en enkele andere werken – hoezeer die ook nodig zijn – eruit te lichten. De Vlaamse overheid kan dan zelf kiezen of zij die werken al dan niet combineert met de werken die BAM in het vooruitzicht stelt. Hij benadrukt dat BAM dit principe steeds hanteert: als men vaststelt dat de ramingen hoger liggen dan de budgetten, wordt gekeken of deze opdracht conform is met de technische fiche zoals opgenomen in het masterplan. Dat is het element van de kostenbeheersing.

De heer *Yvan Verbakel* bevestigt dat het bestek en de plannen voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis inderdaad zijn nagekeken op hetgeen echt essentieel en noodzakelijk is om de multimodale opdracht van het masterplan uit te voeren. Concreet betekent dat hier zoveel mogelijk verkeer, met name containers, over de vaartweg realiseren. Alles wat daar niet echt voor nodig is, is niet mee opgenomen. Die reductie tot het essentiële is klaar en wordt samen met het bestek ter goedkeuring aan de raad van bestuur voorgelegd. Een en ander werd al met de haven en de afdeling Maritieme Toegang besproken. Alleen het juiste verloop bij bouw en oplevering moet volgende week nog besproken worden. De heer *Verbakel* bevestigt dat plannen en bestek verschillen van wat in maart 2005 in de commissie werd gerapporteerd.

De heer *Jan Penris* vraagt meteen of de Vlaamse Regering plannen heeft met de bijkomende werkzaamheden (zoals onderdoorboringen en aansluitingen op facilitaire wegen) die nu worden uitgesteld. Dat is ook de vraag die het Rekenhof stelt, merkt

de heer *Jan Peumans* op: wat betaalt BAM en wat betaalt de gemeenschap? Hij wijst op het fenomeen dat er in de loop van de koers voortdurend bijsturingen gebeuren, maar wil van die sluis ook geen fetisj maken. Men moet vermijden dat men achteraf spijt krijgt dat men bepaalde dingen heeft uitgesteld om financiële redenen, terwijl men die uiteindelijk toch moet uitvoeren.

De heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van de raad van bestuur van BAM, wijst erop dat in de tabel van het Rekenhof duidelijk staat aangegeven dat het Vlaamse Gewest een bedrag van 11.200.000 euro moet uittrekken. In de besprekingen met de minister over de opmaak van de programma's voor de volgende drie jaar (het zogenaamd indicatief meerjarenprogramma) bleek dat de minister die bedragen in twee fasen zal opnemen in de begroting. De minister zal die plannen uiteraard nog komen toelichten in deze commissie.

De *voorzitter* stelt op dat punt vast dat de heer Desmyter het indicatief meerjarenprogramma al kent waar deze commissie naar heeft gevraagd.

De heer *Jan Peumans* wijst op een tegenspraak. In zijn schriftelijk antwoord op de aanbevelingen van het Rekenhof antwoordde de minister dat het niet nodig was die gegevens in de tabel van het Rekenhof op te nemen. Hij stelt vast dat de heer Desmyter iets anders antwoordt.

De heer *Yvan Verbakel* bevestigt met betrekking tot de afbraak van de IJzeren Brug dat de metaalwaarde inderdaad werd opgenomen in de gunning. Die waardering heeft zelfs de rangschikking beïnvloed en kwam in mindering van de biding. Wat het andere deel van Leien fase 2 betreft, moet eerst de studie van de Solà Morales klaar zijn. Er wordt hem immers niet alleen gevraagd om een uitwerking van de inpassing in het stedelijk weefsel van de zestig meter brede leien maar ook om de opname van de lobben onder het Rooseveltplein. Als de studie klaar is, kan BAM deze vertalen in een aanbestedingsdossier voor het gedeelte dat binnen het masterplan valt, zijnde de zestig meter van gevel tot gevel. In de fasering zal men duidelijk moeten afstemmen met de andere werken die daar bezig zijn, met name de Noorderlaanbrug. BAM zou graag willen dat daar, voor men aan de Leien begint, een degelijke doorgang gerealiseerd wordt. De stad, de afdeling Infrastructuur en Scheepvaart bekijken thans de optimale aanpak van de fasering met het oog op minimale hinder. Nu al is duidelijk dat de Noorderlaanbrug in eerste instantie

moet gerealiseerd worden. Het overleg leidde verder al tot een gerechtvaardigde vraag vanwege de stad om een en ander niet lineair maar wel van kruispunt tot kruispunt aan te pakken.

De heer *Jan Van Rensbergen* wijst er met betrekking tot de kostprijs van de Oosterweelverbinding op, dat hij geen details kan vrijgeven over de cijfers in de offertes. De prijzen spelen op dit moment ook niet mee in de evaluatie, dat is pas het geval na BAFO, met andere woorden van zodra BAM een finale prijs heeft. De stapsgewijze benadering van BAM leidt tot een voorkeursbieder, met wie men dan misschien nog een jaar bezig is, terwijl een tweede kandidaat in de wachtkamer zit. Zolang dat proces loopt, is het onmogelijk om gelijk welke informatie over de kostprijs vrij te geven. Hij beaamt wel de aanbeveling van het Rekenhof dat men over een aantal gegevens beschikt. Het is vanzelfsprekend dat deze dienstig zijn in de verdere analyse en de verdere onderhandelingen.

Over de vrees voor een scenario dat aanleiding geeft tot problemen, repliceert dezelfde spreker dat voor de timing drie elementen van belang zijn: de gelijktijdigheid, de gelijkwaardigheid van de verschillende transportmodi en de volledigheid ten aanzien van het masterplan. Scenario's die afbreuk doen aan een van die drie worden niet overwogen. Operationele planning is een permanente zorg. Men wil geen verkeersinfarcten veroorzaken in gebieden waar verschillende projecten tegelijk in uitvoering zijn. Impact, fasering en afstemming van de werken worden besproken met de stad, De Lijn en de politiediensten.

De heer *Rudi Daems* erkent dat de genoemde elementen gunningscriteria zijn, maar hij wil toch bevestigd zien dat niet wordt gewerkt aan een gefaseerd scenario waarin een aantal projecten buiten het onderhandelingspakket met de privé-sector worden gehouden.

De heer *Jan Peumans* sluit zich daarbij aan en vraagt of er een doemscenario is. Er is immers een plafond van 3,5 miljard euro, er is de ervaring dat projecten uiteindelijk altijd duurder worden en er is de onduidelijkheid van sommige andere projecten. In de pers werd het cijfer van een toename van 40 percent gelekt – blijkbaar vanuit de raad van bestuur? – en als men dat percentage toepast op de huidige kostprijs, betekent dit dat een aantal projecten niet meer kunnen uitgevoerd worden.

De heer *Jan Van Rensbergen* herhaalt dat er op dit moment geen elementen zijn die ertoe nopen af te

wijken van de huidige kostenramingen. Dergelijke hypothesen zijn voorbarig. Hij noemt nog het vierde element van het financieel evenwicht, waarover de raad van bestuur waakt.

De heer *Fernand Desmyter* voegt toe dat de beslissing van de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 over de planning in feite al uitgaat van twee fases, waarbij het klaar zijn van de Oosterweelverbinding het scharnierpunt is. Alle planningsscenario's die BAM bestudeert, houden rekening met dat principe.

De heer *Rudi Daems* wil weten of die fasering ook speelt in de onderhandelingen die thans worden gevoerd met de bankiers.

De heer *Ivan Costermans* herinnert eraan dat tijdens de vorige voortgangsrapportage werd uitgelegd dat BAM streeft naar een integrale en totale financiering van het masterplan. Aan dat uitgangspunt wordt niet geraakt in de bilaterale gesprekken (nog geen onderhandelingen) die thans lopen met de bankiers.

De heer *Jan Peumans* heeft vertrouwen in de tolheffing als sleutel van het financiële model. Maar wat als de aanbesteding uiteindelijk duurder uitvalt, zoals vele voorbeelden bewijzen? Wat valt er dan weg?

De voorzitter van de commissie merkt op dat dit een speculatieve vraag is. Hij is van oordeel dat de heer Peumans steeds uitgaat van een rampenscenario waarbij alles veel duurder zal uitvallen. Het is niet aan BAM om daarop te antwoorden omdat de biedingen confidentieel zijn.

De heer *Jan Van Rensbergen* gaat vervolgens in op de kaderovereenkomst, meer bepaald met betrekking tot de oplijsting van concurrerende projecten. Dat hoofdstuk is inmiddels gespecificeerd. De bekende en geplande projecten worden duidelijk gemaakt. Er wordt ook meer uitleg gegeven over wat men gaat doen als wegwerkzaamheden plaatsvinden op het hoofdwegennet die de toevloed naar de Oosterweelverbinding en dus de tolinkomsten in gevaar brengen. Garanties werden ingebouwd dat er niet meteen claims ten aanzien van het Vlaamse Gewest komen wanneer de verkeerstrafieken niet gehaald worden. Het kan zijn normale werkzaamheden blijven uitvoeren. Normale onderhoudswerken of omleggen van verkeer na ongevallen blijven gevrijwaard. Het vraagrisico ligt in dit geval wel degelijk bij de financiers. BAM heeft tijdens de besprekingen gemerkt dat het nodig was om dat veel harder te definiëren dan tot nog toe het geval was.

De heer *Rudi Daems* wil nog verduidelijkt zien of alle mogelijke, al dan niet wilde, grote nieuwe projecten

mee in het lijstje zitten, zoals een bijkomende wegverbinding onder de Schelde, zoals het havenbedrijf suggereert.

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat alles is meegenomen wat in de beleidsnota's staat, zoals missing links of de Temsebrug, maar niet alle ideeën die vandaag leven. Men hanteert een referentie die stabiel en geautoriseerd is. Hij wijst er nog op dat het ontwerp van juli geen finaal doch een technisch ontwerp was, maar het was wel voldoende geconsolideerd tijdens onderhandelingen om ermee naar buiten te komen ten aanzien van bidders, financiers en ESR-autoriteiten. De tweede versie is daardoor nog steviger en doet geen afbreuk aan de uitgangspunten.

Wat de tolrichtlijn betreft, bevestigt de heer *Ivan Costermans* dat met de Europese autoriteiten inmiddels informeel is afgestemd op een aantal punten. Het gesprek ging over de mate waarin infrastructuurkosten uit tolinkomsten kunnen gerecupereerd worden, maar ook over technische aspecten, zoals de hantering van een criterium als hoogte in de plaats van de hier onpraktische gewichtsklasse of de verhouding tussen de tarieven voor vracht- en personenwagens. Het is nog te vroeg voor een definitieve ruling over de kostenrecuperatie zelf. Een en ander hangt immers af van de evolutie van het financieel plan. De finale kostprijs is ook nog niet bekend.

De positieve btw-ruling is beperkt tot de Oosterweelverbinding, specificeert de heer Costermans. Voor de andere projecten komen aparte aanvragen tot btw-ruling. Er worden thans een aantal premeetings gepland met de dienst Voorafgaande Beslissingen van de btw-administratie.

Hoewel ze belanghebbende zijn, zijn de bankiers geen rechtstreekse partij in de kaderovereenkomst. Het is de rechtstreekse overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, BAM en de financiers die de contractuele relatie tussen het Vlaamse Gewest en de financiers tot stand brengt. In het bijzonder regelt deze overeenkomst het proces dat moet gevolgd worden wanneer BAM of het Vlaamse Gewest enige van hun verplichtingen onder de Kaderovereenkomst niet zouden naleven. De overeenkomst voorziet daarbij voldoende tijd voor het Vlaamse Gewest om remediërende maatregelen (via BAM) te nemen. Belangrijk is ook dat de klassieke instaprechten die traditioneel in projectfinancieringen worden voorzien, en waarbij de financiers het recht verkrijgen om het project over te nemen, hier niet van toepassing zijn.

Wat het communicatiecontract betreft, verklaart de heer *Jan Van Rensbergen* dat hij de adviezen van het Rekenhof en van de audit van BAM zelf niet bij zich

heeft, maar hij kan wel aangeven dat een drietal elementen uit het communicatiecontract BAM zorgen baren. Hij noemt de forfaitaire regeling, het feit dat BAM in de moeilijke positie zat om de marktconformiteit van deze diensten te toetsen, en het ontbreken van historische gegevens over de inschaling van communicatie-experten in een categorieënstelsel dat haaks staat op de classificatie van dergelijke experts.

Ten gevolge daarvan heeft BAM de dienstenleverancier heronderhandeld, waarbij vanaf 1 juli en deelcontract 18 wordt afgestapt van het forfaitaire systeem. Er werden ook taken geïdentificeerd, begroot en in resultaatverbintenissen gegoten. Verder wordt een zeer rigoureuus boekhoudkundig systeem voor de toewijzing van kosten opgebouwd, met precisering van communicatieacties per project. Uiteindelijk zal ons dat in de toekomst in staat stellen om op basis van die schat aan basisgegevens de marktconformiteit te toetsen. Tot slot werd in dit verband ook de inschaling van de experts heronderhandeld.

Het evenwicht tussen de interne organisatie van BAM op het vlak van communicatie enerzijds en de diensten die uitbesteed worden anderzijds, is thans in onderzoek. Dezelfde spreker verwacht de resultaten tegen het einde van het jaar. Heraanbesteden is geen fetisj, maar evenmin uitgesloten. De raamovereenkomst met TV SAM laat dat te allen tijde toe als BAM de dienstverlening onvoldoende of niet marktconform acht. De heer Van Rensbergen benadrukt dat men niet overhaast maar consciëntieus en stapsgewijs te werk gaat.

De erelonen van TV SAM in het algemeen zijn gegroepeerd in tabel 4.1. Het is zo dat BAM halfjaarlijks rapporteert, maar zij kijkt wel elk kwartaal alle elementen na. De gegevens die vandaag werden voorgesteld, zijn die van de eerste drie kwartalen, dus tot en met eind september. Ze zijn dus zeer actueel. De heer *Ivan Costermans* bevestigt dat het merendeel van de facturen van TV SAM geactiveerd worden onder de rubriek masterplanstudies. Dit stemt overeen met de boekhoudkundige verwerking in de jaarrekeningen van BAM. Daarnaast is er een beperkt aandeel omkaderingskosten die rechtstreeks ten laste worden genomen.

Wat het maatschappelijk draagvlak betreft, meldt de heer *Jan Van Rensbergen* dat de mensen van Alfaport werden uitgenodigd door BAM. Men heeft namelijk het recht om er een andere mening op na te houden

over het masterplan, maar men moet dan wel goed geïnformeerd zijn over de achtergronden van de Oosterweelverbinding. Uit de boeiende discussie kon Alfaport concluderen dat het om een en/en-verhaal gaat. De spreker benadrukt dat BAM open blijft staan voor gesprekken over de grondvesten van de keuzes die genomen zijn. Die keuzes zijn zo onderbouwd dat ze de toets der kritiek gerust kunnen doorstaan. Hij kent verder professor Stef Proost zeer goed en werkte jaren met hem samen in onderzoeksprojecten rond energiemodellering in het kader van klimaatverandering. Hij belooft de hoogleraar te zullen uitnodigen om zijn kritiek te kunnen doorgronden en hem tegelijk inzicht te geven in de genoemde rationale.

De heer *Jan Penris* heeft nog een bijkomende vraag. Alfaport heeft altijd benadrukt dat het havengereleerde verkeer vrijgesteld zou kunnen worden van tolheffing. Werd dat tijdens het onderhoud besproken en zo ja, wat was het resultaat?

De heer *Jan Van Rensbergen* wijst op de beperking van de kortingen tot 13 percent door de EU-Tolrichtlijn en op het hanteren van het gelijkheidsbeginsel bij de afbakening. De gesprekken daarover met het Havenbedrijf werden inmiddels aangevat voor wat de haveninterne Liefkenshoeftunnel betreft.

De heer *Rudi Daems* wil weten of BAM de voorbije communicatie al geëvalueerd heeft. Hij wijst op de gecrispeerde reacties door de gelijktijdige werken aan de Ring en de tram ten zuiden van Antwerpen. Men vond de communicatie té centraal aangestuurd. Het sluipverkeer in het zuiden nam ongelooflijk toe in die periode. Hoeveel staat het met de door de minister beloofde studie daarover?

De *voorzitter* informeert het lid dat minister Kathleen Van Brempt die vraag al deels beantwoordde in een antwoord op een vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde over de opvolging van het mobiliteitsoverleg in de zuiderrand van Antwerpen.

– Afspraken

De heer *Jan Peumans* verwacht nog mondelinge antwoorden van de regering op vragen die vandaag nog niet werden beantwoord, uitleg over hoe men zal omgaan met de aanbevelingen van het Rekenhof, informatie over de erelonen en de prestaties van de communicatieadviseur. De heer Peumans verklaart dat hij een brief heeft gericht aan de

voorzitter van het Vlaams Parlement over de stand van zaken in verband met het parlementaire inzagerecht: de regering ging in dit dossier een initiatief nemen maar het lid hoort daarover niets meer.

De *voorzitter* stelt voor al deze vragen te bundelen en schriftelijk te bezorgen aan de regering. De regering wordt uitgenodigd om binnen veertien dagen (21 november 2006) al deze vragen mondeling te beantwoorden in commissie.

B. Vergadering van 21 november 2006

Op dinsdag 21 november organiseerde de commissie een voortzetting van de bespreking. Minister Kris Peeters werd uitgenodigd om namens de regering te antwoorden op al de vragen die tijdens de vergadering van 8 november 2006 gesteld werden en niet beantwoord werden.

1.6. Antwoorden van de minister

Vraag 1:

De heer *Rudi Daems* wijst erop dat de heer Slangen, directeur van de Groep C niet alleen lid maar ook algemeen directeur en adviseur van de voorzitter van de VLD is geworden. Is het deontologisch verdedigbaar om deel uit te maken van een regeringspartij en de communicatie te verzorgen van een belangrijk project als het masterplan en bijvoorbeeld ook de noord-zuidverbinding in Limburg?

Antwoord:

Groep C heeft in een schrijven van partners Derison en Claes verzekerd dat, als er zich een zogenaamd 'conflict of interest' zou voordoen bij de advisering, de heer Slangen niet meer zal worden ingezet op het masterplan-project. In hetzelfde schrijven verzekeren beide partners van Groep C dat er momenteel geen dergelijk conflict of interest is. De minister heeft overigens ook aan de voorzitter van BAM gevraagd om daar nauwlettend op toe te zien. (brief Groep C als bijlage)

Vraag 2:

Tijdens het vorige voortgangsverslag wees het Rekenhof op het belang van een voortgangsverslag over de projecten die buiten het masterplan vallen. Minister Peeters heeft daar toen op gereageerd dat zulks de inzet van zo'n 50 ambtenaren zou vergen. Volgens de

heer *Rudi Daems* volstaat het echter vertegenwoordigers van de administratie Wegen, Waterwegen en Openbaar Vervoer uit te nodigen. Belangrijke voorwaarde is duidelijkheid over de vraag welke projecten onder het masterplan vallen en welke niet. Hij herhaalt zijn vraag naar de regering om naar aanleiding van het volgende voortgangsrapport vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest uit te nodigen.

Het Rekenhof meldt dat projecten door en voor rekening van het Vlaamse Gewest niet zijn opgenomen. Ook de heer Peumans vraagt een lijst van al deze projecten.

Antwoord:

BAM rapporteert over de masterplan-projecten. Over werken die werden uitgevoerd binnen het masterplan, maar vóór het ontstaan van BAM, brengt BAM ook verslag uit. Ook over projecten van het masterplan waar extra middelen voor nodig zijn van één van de partners, wordt door BAM gerapporteerd. De minister verwijst naar de overzichtstabel van het Rekenhof, die tot stand kwam met de medewerking van de verschillende administraties.

BAM rapporteert niet over alle andere werken van alle andere diensten in de Antwerpse regio. Over die werken, die inhoudelijk geen link hebben met het masterplan, wordt al gerapporteerd via bestaande kanalen en de investeringsprogramma's voor wat het Vlaamse Gewest betreft. De minister zal tegen het einde van het jaar de meerjarenprogramma's indienen.

Vraag 3:

Het kapitaal van BAM is volgestort. Er wordt een kapitaalsverhoging in het vooruitzicht gesteld. BAM houdt daar nog niet expliciet rekening mee. Het Vlaams Parlement is echter geïnteresseerd in de grootte van die kapitaalsverhoging. De heer *Jan Penris* vraagt toelichting aan minister Peeters. Het Vlaams Parlement moet zich voorlopig baseren op persberichten. Hoe concreet is de kapitaalsverhoging? Welk bedrag wordt in het vooruitzicht gesteld? Hoe zal BAM over dit bedrag kunnen beschikken?

Antwoord:

De Vlaamse Regering zal een beslissing nemen over de kapitaalsverhoging. Die middelen, de fameuze

129 miljoen euro, zijn afkomstig uit de verkoop van GIMV-aandelen van het Vlaamse Gewest.

Vraag 4:

De heer *Jan Peumans* wil vernemen wat de status is van het project-MER. Aan bestuurshandelingen zijn risico's verbonden, die nauwlettend in het oog gehouden moeten worden.

Antwoord:

De terechte opmerking van de heer Peumans geldt volgens de minister in tal van aangelegenheden. De minister besteedt aan de risico's van de bestuurshandelingen voortdurend aandacht.

Het project-MER wordt in eerste lezing op 11 december met de administraties besproken. Vermoedelijk kan het op korte termijn gefinaliseerd worden, zodat het ter goedkeuring kan voorgelegd worden. Alle elementen van het plan-MER (lucht, water, landschap, enzovoort) worden hernomen. Tevens wordt op het niveau van het project-MER nogmaals een geboord ondergronds tracé onderzocht. Uiteraard zijn er aan bestuurshandelingen risico's verbonden. BAM laat daarom ook alle documenten voorafgaandelijk screenen op dit vlak.

Vraag 5:

Vervolgens gaat de heer *Peumans* in op de communicatieaudit. Tijdens de vorige voortgangsrapportage stelde minister Peeters dat het lid daar geen vragen meer over zou hoeven te stellen. De raad van bestuur zou de audit bestuderen. Het lid wil weten welk communicatieplan er is opgesteld. Wat houdt dat plan in? Mag de heer Peumans dat plan inzien? Welke prestaties worden op negen maanden tijd gepresteerd voor een bedrag van 700.000 euro? Hij wil een gedetailleerd overzicht van alle geleverde prestaties, informatie over de erelonen en de prestaties van de communicatieadviseur.

Antwoord:

Volgende stappen werden op vraag van de raad van bestuur van BAM ondernomen. De inhoudelijke en financiële prestaties van Groep C worden permanent bewaakt. Ook op de kwalitatieve en kwantitatieve vereisten, met een afweging tussen insourcing en outsourcing op basis van effectiviteit, efficiëntie en economie, wordt toegezien. Vervolgens kan op basis daarvan een strategische beslissing inzake het communicatiebeleid genomen worden door de raad van bestuur.

In functie van het resultaat van bovenvermelde oefening kan een eventuele heraanbesteding overwogen worden. Het nu louter overgaan tot een heraanbesteding zal niet inhoudelijk remediëren aan de in het auditrapport vermelde pijnpunten.

Tot slot besliste de raad om het bestaande forfaitaire factureersysteem onmiddellijk om te vormen naar een facturering op basis van prestaties (zowel output als outcome). Die omvorming zal het mogelijk maken om een gedetailleerd overzicht te hebben per project.

Vraag 6:

De heer *Peumans* vraagt naar de stand van zaken van de tripartite-overeenkomst tussen BAM, Vlaamse Gewest en financiers. De spreker vraagt ook naar de overeenkomst met De Lijn, het Havenbedrijf, de NV Scheepvaart en het agentschap Infrastructuur. Eerder is aangekondigd dat deze overeenkomsten medio 2006 klaar zouden zijn.

Antwoord:

De kaderovereenkomst is een cruciaal element in de financiering van het masterplan. Zij bevat een aantal essentiële randvoorwaarden en garanties ten aanzien van de financiers. De financiers zijn evenwel geen rechtstreekse partij in de kaderovereenkomst.

De rechtstreekse overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, BAM en de financiers brengt de contractuele relatie tussen het Vlaamse Gewest en de financiers tot stand. In het bijzonder regelt die overeenkomst het proces dat moet worden gevolgd als BAM of het Vlaamse Gewest enige van hun verplichtingen onder de kaderovereenkomst niet zou naleven.

De overeenkomst geeft het Vlaamse Gewest voldoende tijd om via BAM remediërende maatregelen te nemen. Belangrijk is ook dat de klassieke instaprechten die traditioneel in projectfinancieringen worden gehanteerd en waarbij de financiers het recht verkrijgen om het project over te nemen, hier niet van toepassing zijn. Een ontwerp van de rechtstreekse overeenkomst bestaat als bijlage bij de ontwerptekst kaderovereenkomst.

De krachtlijnen van de overeenkomsten met de partners zijn vervat in structureringsnota's die als bijlage gevoegd zijn bij de ontwerptekst kaderovereenkomst. BAM rondt ondertussen de besprekingen met de partners over de resterende technische en juridische keuzes af.

De protocollen met de verschillende stakeholders kunnen worden afgehandeld als de kaderovereenkomst met het Vlaamse Gewest principieel goedgekeurd is.

Vraag 7:

Er is onvoldoende budgettaire informatie over de uitbreiding, meerkosten en risico's ten laste van het Vlaamse Gewest en de andere partners. Dat is belangrijke informatie voor de twee kandidaten die nog in de running zijn voor de Oosterweelverbinding. De heer *Peumans* wijst erop dat hij nog niet beschikt over de beloofde schriftelijke reactie van minister Peeters hierop.

Antwoord:

De minister gaat ervan uit dat de investeringsprogramma's en meerjarenprogramma's die op het einde van het jaar ingediend zullen worden, voldoende informatie bevatten.

Vraag 8:

De secretaris-generaal heeft een advies laten maken door de heer Geert Decorte (afdeling Juridische Dienstverlening) over het advies van de implicaties van de eurovignetrichtlijn voor de Oosterweelverbinding. Dat advies zou geactualiseerd worden. Er is echter alleen een nota verspreid over de inhoud van de nieuwe richtlijn over tolheffing. Die nota meldde echter niets over de relatie tussen toltarieven en infrastructuur. De heer *Peumans* wijst op het belang daarvan gezien de gelijktijdigheid met de projecten die buiten de Oosterweelverbinding vallen.

Antwoord:

De minister meent dat de afdeling Juridische Dienstverlening in haar advies van 28 juli 2006 wel degelijk verwijst naar de relatie tussen toltarieven en infrastructuur. De minister citeert uit het advies: "De toltarieven mogen uitsluitend gebaseerd zijn op het beginsel van het terugverdienen van de infrastructuurkosten, maar er mogen, andermaal onder strikte voorwaarden, variaties in worden aangebracht. De lidstaten stellen de gewogen gemiddelde toltarieven vast voor het betrokken infrastructuurnetwerk of een duidelijk omschreven deel ervan en nemen daarbij de kosten van de aanleg, de exploitatie, het onderhoud en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet in aanmerking. De in aanmerking genomen kosten

houden verband met het netwerk of het gedeelte van het netwerk waarop tolgeld wordt geheven en met de voertuigen die tolplichtig zijn."

Zoals de heer Ivan Costermans van BAM meedeelde tijdens de commissievergadering van 8 november 2006 was er op 17 juli 2006 reeds een eerste overleg met de Europese Commissie over de toepassing van de Europese tolrichtlijn. Uit dat overleg is gebleken dat er geen onmiddellijke fundamentele breekpunten zijn voor de manier waarop BAM tol wenst te heffen. Een aantal punten zoals de afbakening van de voor het project Oosterweelverbinding te hanteren infrastructuurkosten dienen verder uitgeklaard te worden en zullen de komende maanden geformaliseerd worden.

Vraag 9:

Vervolgens gaat de heer *Peumans* in op de rol van de twee regeringscommissarissen bij BAM. Hij vraagt een overzicht van hun activiteiten. Waarover brengen zij verslag uit? Zij zouden toezicht moeten houden op BAM in plaats van te lobbyen voor een tunnel.

Antwoord:

De commissarissen oefenen hun taak uit zoals geregeld door het oprichtingsdecreet en de statuten van BAM. De commissarissen wonen de vergaderingen van de algemene vergadering en de raad van bestuur bij. Ze nemen ook deel aan vergaderingen van het managementcomité en het managementteam, het auditcomité, de vergaderingen van de verschillende werk- en stuurgroepen en andere ad-hocvergaderingen.

Dat de regeringscommissarissen regelmatig tussenbeide komen, blijkt uit de notulen van de vergaderingen. De commissarissen rapporteren aan de respectievelijke voogdijministers van BAM zowel mondeling, per e-mail als schriftelijk naargelang de aard en de omstandigheden.

Wat het opvolgen van de aanbestedingsprocedures betreft, meer bepaald deze van de Oosterweelverbinding, wordt door de commissarissen echter de nodige voorzichtigheid aan de dag gelegd qua rapportering, enerzijds omdat de commissarissen eveneens gebonden zijn door het vertrouwelijkheidsprincipe, anderzijds om de ESR-neutraliteit niet in gevaar te brengen.

De regeringscommissarissen spelen hun rol zoals wet-
telijk vastgelegd. Ze brengen verslag uit aan de res-
pectievelijke voogdijministers. De minister heeft geen
bewijzen dat ze voor wat dan ook lobbyen.

Vraag 10:

De heer Jan *Penris* vraagt of de Vlaamse Regering
plannen heeft met de bijkomende werkzaamheden
rond de Van Cauwelaertsluis (zoals onderdoorbo-
ringen en aansluitingen op facilitaire wegen) die nu
worden uitgesteld. Dat is ook de vraag die het Reken-
hof stelt, merkt de heer *Jan Peumans* op: wat betaalt
BAM en wat betaalt de gemeenschap? Hij wijst op
het fenomeen dat er in de loop van de koers voort-
durend bijsturingen gebeuren, maar wil van die sluis
ook geen fetisj maken. Men moet vermijden dat men
achteraf spijt krijgt dat men bepaalde dingen heeft
uitgesteld om financiële redenen, terwijl men die uit-
eindelijk toch moet uitvoeren.

Antwoord:

Het bestek en de plannen voor de renovatie van de
Van Cauwelaertsluis worden in nauw overleg met de
afdeling Maritieme Toegang bijgewerkt om te komen
tot de volledig renovatie van de Van Cauwelaertsluis,
waarbij de werkzaamheden die essentieel noodzake-
lijk zijn om de sluis binnen de multimodale opdracht
van het masterplan operationeel te maken, uitge-
voerd worden met middelen uit het masterplan Ant-
werpen. Het bedrag dat BAM daarvoor vrijgemaakt
heeft, wordt maximaal gebruikt. De minister heeft
het bedrag voor de financiering van de extra kosten
bij elkaar gekregen.

Vraag 11:

De heer *Rudi Daems* wil weten of BAM de voorbije
communicatie al geëvalueerd heeft. Hij wijst op de
gecrisperde reacties door de gelijktijdige werken aan
de Ring en de tram ten zuiden van Antwerpen. Men
vond de communicatie te centraal aangestuurd. Het
sluipverkeer in het zuiden nam ongelooflijk toe in
de periode. Hoeveel staat het met de door de minis-
ter beloofde studie daarover? De voorzitter infor-
meert het lid dat minister Kathleen Van Brempt die
vraag al deels beantwoordde in een antwoord op een
vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde over de
opvolging van het mobiliteitsoverleg in de zuiderrand
van Antwerpen.

Antwoord:

De evaluatie van de communicatie over de werken
aan de Antwerpse Ring werd opgenomen in de totale

evaluatie van de minder-hindermaatregelen voor de
werken aan de Antwerpse Ring. Dat is opgesplitst in
communicatie met het grote publiek, communicatie
met de doelgroepen en werfcommunicatie.

De kwalitatieve evaluatie is uitgevoerd door de pro-
jectleiding R1, in samenwerking met de partners, met
name AWV, BAM, het Vlaams Verkeerscentrum,
De Lijn, NMBS, Stad Antwerpen, WPR en THV
Minder Hinder. Per maatregel werd een kwalitatieve
evaluatie uitgevoerd, gebaseerd op intensieve overleg-
rondes met zowel vraagzijde als aanbodzijde. Voorts
werd een evaluatiecongres gehouden, waarbij de ver-
schillende meningen gesynthetiseerd werden.

Vraag 12:

De heer *Jan Peumans* verwacht nog mondelinge ant-
woorden van de regering over hoe men zal omgaan
met de aanbevelingen van het Rekenhof.

Antwoord:

Het is evident dat de minister rekening houdt met de
aanbevelingen van het Rekenhof. De minister beves-
tigt het belang van projectfiches die de masterplan-
projecten duidelijk afbakenen en waar afspraken met
andere partners duidelijk verankerd zijn in de kader-
overeenkomst.

De minister stemt in met het nut van een grondige
verschillenanalyse van de raming van de Ooster-
weelverbinding met de eerste biedingen. De minister
bevestigt ook de noodzaak om spoedig een kader-
overeenkomst te sluiten tussen BAM en het Vlaamse
Gewest, evenals de overeenkomsten tussen het
Vlaamse Gewest, BAM, de financiers en de andere
publieke partners.

De minister acht het nodig om de diverse risico's van
alle betrokken partners gestructureerd te blijven vol-
gen en beheersen. Hij bevestigt eveneens dat het voor
het Vlaamse Gewest noodzakelijk is om voor zijn
meerjarenverbinding een machtiging van het Vlaams
Parlement te krijgen.

De minister zegt tot slot dat hij bijkomende vragen
wil beantwoorden.

1.7. Vragen van de leden

De heer *Jan Penris* heeft begrepen dat er nog geen
concrete stappen ondernomen zijn om het kapitaal
vol te storten. Dat staat dus nog niet vermeld in de
begroting 2007.

Het is nog niet duidelijk welk onderdeel van de Van Cauwelaertsluis precies gefinancierd zal worden. Uit de woorden van de minister concludeert de spreker dat het alleen de sluis is, de infrastructuur op zich, de sluisdeuren, de kaaimuren maar geen onderdoorboringen of wegenaansluitingen. Het Rekenhof had daar nochtans aan gerefereerd. De BAM heeft onvoldoende middelen voor de herstelling en de heraanleg van de sluis. Het Vlaamse Gewest wil dat financieringstekort op zich nemen. Andere werkzaamheden om en rond de sluis zitten dus niet in de meeruitgaven van het gewest. De spreker hoopt de meeruitgave van de regering terug te vinden in de begroting 2007, of is dat niet het geval.

De heer *Rudi Daems* zal kort zijn, zoals de antwoorden van de minister. Hij heeft het antwoord op de eerste vraag niet goed begrepen. Is er in alle gevallen een belangenconflict en trekt de heer Slangen zich terug uit alle communicatieprojecten van het masterplan of zal project per project beoordeeld worden of de heer Slangen kan meewerken?

De spreker begrijpt de terughoudendheid van de minister over de niet-masterplanprojecten niet. Hij denkt niet dat het nodig is om een batterij ambtenaren mee te brengen om op de vragen te antwoorden. Meer en meer zullen projecten niet volledig gedekt worden door de bestaande financiering. De bijkomende middelen zullen dan gezocht worden in de budgetten van de minister. De vraag om de diensten te betrekken bij de niet-BAM-projecten zal toeneemen. De spreker vraagt dan ook om te overwegen om voortaan een vertegenwoordiger van Verkeer, De Lijn, eventueel Waterwegen uit te nodigen.

Volgens de minister worden er in de project-MER alternatieven in overweging genomen. Op een recent debat heeft de heer Daems de minister resoluut horen zeggen dat er, wat hem betreft, van de tunnel geen sprake is. Is de project-MER bedoeld om de schijn hoog te houden of worden alle alternatieven serieus overwogen? Welke timing is daaraan verbonden? Er zijn immers twee snelheden: de snelle realisatie van de maquettes en de kwaliteitskamer voor de bruggen enerzijds en de trage vorderingen bij het alternatievenonderzoek in de project-MER anderzijds.

De *voorzitter* zegt dat de brief van Groep C duidelijk is: “Er is geen enkel probleem om hem niet te betrekken in het betreffende project.” De heer Slangen zal dus niet deelnemen aan het project. Hij is trouwens geen mede-eigenaar maar enkel een consultant.

De heer *Jan Peumans* zegt dat de brief van Groep C van een geweldige pretentie getuigt. “Tijdens de laatste zitting van de commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement werd ons bedrijf alweer gevisiteerd door de heer Peumans van N-VA, nu samen met een mandataris van Groen!” De spreker zal de heren Derison en Claes persoonlijk antwoorden op die aantijgingen. Hij heeft als volkvertegenwoordiger het recht vragen te stellen over groep C en de aanwending van al hun middelen zonder dat hij beticht wordt iemand te viseren. Als de minister de brief als het officiële antwoord beschouwt, zal de spreker daar zijn conclusies uit trekken en zijn onderzoek naar het reilen en zeilen van groep C uitbreiden. Het commissieloon dat de groep vroeg voor communicatie bij de afbraak van de IJzeren Brug, is volgens de spreker poenschepperij.

De heer Peumans heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag over de communicatieaudit. Hij zal zich dan tot het Rekenhof of een andere instantie moeten wenden om gedetailleerd te weten voor welke communicatieadviezen groep C precies 700.000 euro gefactureerd heeft. De spreker dankt de minister voor het algemene antwoord maar wil graag een gedetailleerd antwoord van alle geleverde prestaties, informatie over de erelonen en de prestatie van de communicatieadviseur. Hij zal dus aan het Rekenhof de nodige stukken vragen. Dat is niet gericht tegen de minister, het gaat enkel over de communicatie rond de BAM. De website is als realisatie voor de spreker ruim onvoldoende.

De spreker heeft uit alle briefwisseling, ook van de juridische dienst van dit parlement, begrepen dat de regeringscommissarissen de vertegenwoordigers van de minister zijn. De spreker ziet niet in waarom hun rapporten confidentieel zijn. De gemeenschap heeft het recht te weten wat de commissarissen presteren. Hij zal zijn vraag ook richten tot de andere voorgedij-ministers.

De regering heeft beslist om de middelen per project te plafonneren, het overige moeten de anderen dan betalen. De spreker waarschuwt de minister dat hij tot die anderen behoort. Het heeft geen zin om wegens besparingsredenen, beslissingen te nemen die zich nadien tegen de regering keren. Dat is de zorg die de spreker wou uiten met zijn opmerkingen over de Van Cauwelaertsluis. Financiële plafonds volstaan niet om verrassingen te vermijden.

De heer *Jan Peumans* heeft een aantal klassieke antwoorden gehoord. Het advies aan de heer Desmyter

van 28 juni 2006 is niet de beloofde actualisering, het is gewoon een opsomming van de inhoud van de nieuwe richtlijn. De cruciale vraag is of tolgelden niet alleen voor de infrastructuurwerken voor de Oosterweelverbinding maar ook voor andere werken in het kader van BAM mogen worden aangewend. De spreker wil vermijden dat bepaalde keuzes zich keren tegen andere onderdelen van het masterplan, zoals de werken voor het openbare vervoer.

Minister *Kris Peeters* twijfelt er niet aan dat de vragen van de heer *Peumans* ingegeven zijn door zijn parlementair verantwoordelijkheidsgevoel. Hij gaat ervan uit dat de brief van Groep C verhelderend is. De minister heeft ervoor gekozen om de volledige brief te geven. De minister wou vermijden dat iemand dacht dat de hij iets achterhield. Het is belangrijk dat de voorzitter van BAM tussenkomt als er een belangenconflict dreigt. De brief van BAM geeft voldoende garanties.

BAM heeft de middelen van een aantal projecten geplafonneerd. Als de kosten hoger zijn, moet beoordeeld worden of het mogelijk en wenselijk is de rest te financieren met reguliere middelen. Voor de Van Cauwelaertsluis is er een bijkomend bedrag vrijgemaakt. Het is de bedoeling om met dat bedrag zo veel mogelijk, maar zeker de sluis zelf, te financieren.

De heer *Jan Penris* verwijst naar het schriftelijke antwoord van de minister waarin hij zegt: “Van de afdeling Maritieme Toegang vernemen we dat de noodzakelijke middelen voor bijvoorbeeld de wegenwerken in een afzonderlijk deel van het bestek mee opgenomen en mee aanbesteed zullen worden.” Het is interessant dat er daarvoor schikkingen zullen worden getroffen. De spreker citeert voort: “De toewijzing van dat tweede deel van het bestek zal afhankelijk zijn van het tijdstip van het beschikbaar stellen van de nodige budgetten op de reguliere begroting en een afzonderlijke beslissing van de Vlaamse overheid.” De spreker vraagt wat die sibillijnse zin betekent. De minister doet het noodzakelijke voor het sluizencomplex, maar er is meer nodig onder meer de wegenwerken. De wegenwerken worden wel opgenomen in het bestek en in de aanbesteding, maar de gelden zullen pas ter beschikking gesteld worden op het moment dat de reguliere begroting dat toelaat en na een afzonderlijke beslissing van de Vlaamse Regering. Wat betekent dat precies? Staat daar iets van in de begroting of kan dat sine die uitgesteld worden?

De *minister* zegt dat de investeringsprogramma's ook gelden voor de havens. Dat wordt nu voort bekeken.

De minister wil wel meer financieren dan de renovatie van de sluis, maar er moet geld zijn. Hij begrijpt dat toegangswegen en leidingen nodig zijn. Hij moet echter rekening houden met andere behoeften en de beperkte middelen. De minister probeert in de meerjarenbegroting middelen te vinden om de bijkomende werken te realiseren.

De heer *Jan Penris* waardeert de intentieverklaring van de minister. Stel nu dat de BAM de vernoemde 129 miljoen euro krijgt. Zijn de extra inspanningen van de reguliere begroting dan nog nodig of kan BAM met dat extra geld bij voorrang dat soort werken betalen?

De *minister* kan niet vooruitlopen op de beslissing van de Vlaamse Regering over de kapitaalsverhoging. De kapitaalsverhoging zal een en ander oplossen maar er niet toe bijdragen dat een aantal projecten die nu geplafonneerd zijn, meer middelen zouden krijgen. De minister denkt dat het onwaarschijnlijk is dat die projecten meer middelen krijgen.

De minister wil zijn manoeuvreerruimte behouden. In Antwerpen moeten er nog andere openbare werken uitgevoerd worden. De minister wil niet dat het volledige budget van de reguliere begroting voor de provincie Antwerpen in beslag genomen wordt door de BAM. Het mag niet zo zijn dat een vennootschap als de BAM de middelen voor zijn projecten plafonneert en de rest laat betalen door de gemeenschap. De reguliere begroting mag zo weinig mogelijk bezwaard worden door externe projecten. Het is eigenlijk een tweesnijdend zwaard want als de BAM de renovatie van de Van Cauwelaertsluis niet had gefinancierd, had de minister het volledige bedrag moeten ophoesten. Het gaat echter niet op dat de reguliere begroting telkens ingeschakeld wordt als de projecten van de BAM meer kosten dan begroot.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat het Rekenhof een objectieve bondgenoot van de minister is. Het Rekenhof maakt dezelfde opmerking. Bij de voortgangsrapportage heeft de spreker al opgemerkt dat de Oosterweelverbinding zeer gedetailleerd berekend is. De berekeningen van de andere projecten zijn gebaseerd op prijzen van het jaar 2000. De minister weet beter dan wie ook dat de ramingen van de administratie niet altijd kloppen. Zo was de brug over het Albertkanaal 40 percent duurder dan wat de administratie geraamd had. De spreker zou betreuren als er na de renovatie van de Van Cauwelaertsluis blijkt dat er nog een en ander moet gerenoveerd worden.

De *minister* is het eens met de spreker, hij zal rekening houden met zijn opmerkingen over de plafonds van BAM. De Kattendijksluis is een ander voorbeeld. Die renovatie vergt een investering van 10 tot 12 miljoen euro. In het begin dacht BAM dat die sluis niet nodig was, maar nu blijkt het tegendeel. De vraag is wie dat zal betalen. Als de sluis gerenoveerd moet worden ten gevolge van de BAM-werken, is het niet evident dat het budget voor Openbare Werken opdraait voor de kosten ervan, noch voor de realisatie vóór een bepaalde datum. De minister wil niet geconfronteerd worden met faits accomplis, als het plafond van de BAM bereikt is.

Eerst ging de Kattendijksluis gefinancierd worden met een publiek-private samenwerking. Dat zal allicht niet doorgaan. De minister onderhandelt nu om zeker te zijn welke middelen hij moet investeren. Als BAM wil dat de Kattendijksluis gerenoveerd wordt, moet ze de middelen daarvoor zelf vinden en niet halen op de begroting van de minister.

De heer *Jan Penris* is blij met die woorden. BAM heeft al gezegd dat ze daarvoor niet bevoegd is en tracht het in de schoenen van de minister of het Havenbedrijf te schuiven. De minister zegt nu dat de sluis gerenoveerd moet worden op kosten van BAM en de spreker vindt dat niet meer dan normaal.

De *minister* verduidelijkt zijn standpunt. Als BAM de renovatie van de Kattendijksluis voor 2009 nodig heeft, moet ze daar zelf de nodige middelen voor vinden. Het is niet vanzelfsprekend om de minister op te leggen de sluis voor 2009 te renoveren.

Mevrouw *Annick De Ridder* begrijpt dat de minister geen heil ziet in de studie die valorisatie als financieringsmechanisme ziet voor de renovatiewerkzaamheden aan de sluis.

De *minister* antwoordt dat het denkspoor om de meerwaarde van de gronden aan te wenden voor een publiek-private samenwerking om de renovatie van de sluizen te financieren, onderzocht is, maar dat er tot op vandaag geen kandidaten zijn. Als er iemand gevonden is, zal de minister dat toejuichen. De minis-

ter herhaalt dat BAM de renovatie van de sluis voor 2009 vraagt en dat er geen kandidaten zijn. Het is niet vanzelfsprekend dat hij die renovatie financiert.

De verslaggevers,

Jan PENRIS

Jan PEUMANS

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN

BIJLAGE

Brief van Groep C aan minister Kris Peeters

Bijlage 1: brief groep C aan minister Peeters mbt rol Noël Slangen

Vlaams Ministerie van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur
t.a.v. Dhr. Kris Peeters
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

Hasselt, 17 november 2006.

Geachte Heer Minister,

Tijdens de laatste zitting van de commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement werd ons bedrijf alweer gevisceerd door dhr. Peumans van NV-A, nu samen met een mandataris van Groen! Wij betreuren dit uiteraard, en vinden het belangrijk om een aantal elementen in herinnering te brengen :

1. Groep C is een bedrijf van 24 medewerkers, waarvan ondergetekenden mede-eigenaar zijn. Wij zijn uiteraard blij dat we met Noël Slangen een adviseur van dit kaliber in huis hebben, maar betreuren dat sommigen ons bedrijf proberen terug te brengen tot één persoon.
2. U zal het met het ons eens zijn dat er nooit iets aan te merken geweest is op de deontologie en de professionaliteit van Noël Slangen. Indien men evenwel omwille van zijn deeltijdse andere taak ooit zou vinden dat in deze of gene opdracht er 'conflict of interest' zou zijn, is er geen enkel probleem om hem niet te betrekken in het betreffende project. Aangezien een dergelijk 'conflict of interest' zich in het verleden nooit heeft voorgedaan, denken wij echter ook niet dat dit in de toekomst een probleem zal vormen.
3. Het belang van communicatie wordt blijkbaar nog steeds onderschat. Alhoewel wij als communicatieadviseurs minder kosten dan de fiscale adviseurs of de juridische adviseurs, is dit schijnbaar het enige aspect waarover altijd vragen gesteld worden.
4. Wij willen eraan herinneren dat wij onderdeel zijn van de dienstverlening van de tv Sam en dat Groep C levert aan deze bedongen tarieven, die lager zijn dan de normale Groep C-tarieven. Dit raamcontract heeft zijn overeengekomen looptijd, en permanent een heraanbesteding bepleiten is niet enkel incorrect maar is eveneens een aanval op onze goede werking.
5. Wij hebben er evenwel geen enkele moeite mee indien gevraagd zou worden door het parlement om eens een gedetailleerd overzicht van onze activiteiten te presenteren, omdat dit ongetwijfeld inzicht kan verschaffen in het vele en nuttige werk dat onze mensen leveren.

Met de meeste hoogachting,

Bart Derison
Partner - Communicatieadviseur

Peter Claes
Partner - Communicatieadviseur