

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



Zitting 2005-2006

3 juli 2006

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

VIERDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Juni 2006

VERSLAG

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

ADDENDUM

Aanvullend verslag

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

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

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

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

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

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag 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

INHOUD

	Blz.
Inleiding:	4
Bijlage 1: Schriftelijk antwoord van minister Kris Peeters op de aanbevelingen van het Rekenhof ...	5
Bijlage 2: Geactualiseerd advies van de afdeling Juridische Dienstverlening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over de Richtlijn 1999/62/EG	9
Bijlage 3: Brief van de heer Jan Peumans, vaste verslaggever	17
Bijlage 4: Bijkomende informatie van minister Kris Peeters	21

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op woensdag 21 juni 2006 een vierde voortgangsrapportage over de grote infrastructuurprojecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

Minister Kris Peeters engageerde zich toen om aanvullende informatie te bezorgen en vragen waarop tijdens de commissievergadering van 21 juni 2006 geen antwoord verstrekt werd, schriftelijk te beantwoorden. De afspraak was dat deze informatie via een aanvullend verslag zou gebundeld worden.

Op 8 september 2006 bezorgde het kabinet van de minister enerzijds een schriftelijk antwoord van de minister op de aanbevelingen van het Rekenhof (bijlage 1), anderzijds werd ook een geactualiseerd advies van de afdeling Juridische Dienstverlening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over de Richtlijn 1999/62/EG bezorgd (bijlage 2).

Eén van de vaste verslaggevers, de heer Peumans, oordeelde dat het engagement van de minister om bijkomende informatie en aanvullende antwoorden te verstrekken aan de commissie, onvoldoende nageleefd werd en vroeg in een schrijven van 14 september 2006 (bijlage 3) bijkomende informatie.

De heer Jan Peumans laat nog opmerken dat de actualisering van het juridisch advies een louter formele uiteenzetting is over de Europese richtlijn.

Bij schrijven van 26 oktober 2006 (bijlage 4) werd door minister Kris Peeters geantwoord en bijkomende informatie verstrekt.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PENRIS

Marc VAN DEN ABELEN

Jan PEUMANS

Bijlage 1:

Schriftelijk antwoord van minister Kris Peeters op de aanbevelingen van het Rekenhof

Schriftelijk antwoord van minister Kris Peeters op de aanbevelingen van het Rekenhof

1. **Om de commissie ook een beeld te geven van de onderdelen van het masterplan die ten laste van het Vlaamse Gewest zelf of van andere agentschappen vallen, kan in de volgende voortgangsrapportages de overzichtstabel worden gebruikt, die het Rekenhof aan dit verslag heeft toegevoegd.**

De uitvoering van de onderdelen van het masterplan die ten laste van het Vlaamse Gewest of haar agentschappen vallen, gebeurt via de reguliere investeringskredieten die aan het gewest en haar agentschappen worden toegekend via het door het parlement goedgekeurde begrotingsdecreet. De detaillering van de uitgaven voor deze kredieten wordt eveneens jaarlijks aan het parlement meegedeeld via de bezorging van goedgekeurde investeringsprogramma's. Deze gegevens nogmaals in een andere tabel opnemen is dus niet nodig.

Voor de realisatie van de deelprojecten van het masterplan Mobiliteit Antwerpen zijn in de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 financiële aannames voorop gesteld waarbij de budgetten ten laste van BAM voor de projecten Stedelijke mobiliteit en Water geplafonneerd zijn (raming, marge voor onvoorziene kosten 10% en indexatie). Alle partners in de uitvoering van het masterplan streven ernaar om de projecten binnen dit budget uit te voeren. Indien desondanks dit budget overschreden wordt, en deze meeruitgaven niet gecompenseerd kunnen worden door uitgaven in min op andere deelprojecten van dezelfde modus, dienen de meeruitgaven gedragen te worden door het Vlaamse Gewest of andere overheden naargelang de onderliggende redenen voor deze overschrijding. De minister bevestigt dat een overzicht van deze eventuele overschrijdingen desgevallend gerapporteerd zal worden.

Bij de uitvoering van projecten van het masterplan is het mogelijk dat de partners vanuit het perspectief van efficiëntie en minimale hinder op het terrein, deze werken willen combineren met werken die de partners hebben voorzien in de eigen planning. Deze werken hebben in sé geen directe link met de realisatie van het masterplan Mobiliteit Antwerpen en de uitgaven ervan zijn vervat in de rapportage van de desbetreffende diensten.

2. **Om verdere vertraging bij de uitvoering van diverse projecten te vermijden en om de financieringsovereenkomsten te kunnen sluiten, is het noodzakelijk spoedig de overeenkomst te sluiten tussen het Vlaamse Gewest en de BAM evenals de samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners.**

De minister gaat akkoord met deze aanbeveling en werkt aan de snelle totstandkoming van deze overeenkomst.

3. **Het Rekenhof beveelt aan alle risico's verder op gestructureerde wijze op te volgen en te beheersen.**

Deze aanbeveling heeft uitsluitend betrekking op de werking van BAM. De nv BAM zal hier desgewenst verder over rapporteren.

4. **Zoals al aanbevolen bij de vorige voortgangsrapportages is het noodzakelijk dat het Vlaamse Gewest voor zijn meerjarenverbintenissen voorafgaandelijk een budgettaire machtiging krijgt van het Vlaams Parlement.**

De noodzaak van een budgettaire machtiging zal aan bod worden gebracht na de goedkeuring van de beheersovereenkomst tussen de nv BAM en het Vlaamse Gewest.

Bijlage 2:

Geactualiseerd advies van de afdeling Juridische Dienstverlening van het departement
Mobiliteit en Openbare Werken over de Richtlijn 1999/62/EG

Nota aan de heer ir. Fernand Desmyter
Secretaris-generaal
Graaf de Ferrarisgebouw, 11^e verdieping

uw kenmerk

ons kenmerk
DEP/

bijlagen
1

vragen naar / e-mail
Ellen Vercaigne
ellen.vercaigne@mow.vlaanderen.be

telefoonnummer
02-553 74 45

datum
28 juli 2006

Betreft : Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, zoals gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG.

Hieronder vindt u een artikelsgewijs overzicht van de belangrijkste principes uit bovenvermelde Richtlijn.

De Richtlijn is zowel van toepassing op tolgelden als op gebruiksrechten, zoals het Eurovignet en het wegenvignet.

De Richtlijn is enkel van toepassing op het trans-Europees wegennet. (art. 2.a)

Op wegen die niet tot het TEN behoren, mogen de lidstaten ook tolgelden of gebruiksrechten heffen, mits naleving van de Verdragsbepalingen en mits het internationaal verkeer niet gediscrimineerd wordt en er geen concurrentievervalsing is (art. 7.1).

Als een lidstaat beslist om tolgelden en/of gebruiksrechten te heffen, dan kan de lidstaat beslissen om dit slechts op een deel van TEN te doen, mits de ontheffingen voor andere delen hierdoor voor het internationaal verkeer geen discriminatie veroorzaken.

Oosterweel zou deel gaan uitmaken van TEN. Er is geen procedure voorzien om een bepaald stuk van het wegennet te laten opnemen in het TEN. De Europese Commissie beslist hierover in overleg met de lidstaten.

De Richtlijn is enkel van toepassing op de voertuigen van meer dan 3,5 ton (art. 2.d).

De lidstaten mogen andermaal tolgelden of gebruiksrechten heffen op voertuigen van minder dan 12 ton, mits naleving van de

Verdragsbepalingen (art. 7.1). Voor de voertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton zijn de bepalingen van de Richtlijn van toepassing (art. 7.2.a).

Tot 2012 hebben de lidstaten nog de mogelijkheid om, als er tol of gebruiksrechten worden geheven, deze alleen te heffen op voertuigen van meer dan 12 ton. Vanaf 2012 zijn ook de voertuigen vanaf 3,5 ton aan de gebruiksrechten en tolrechten onderhevig. Afwijken kan vanaf dan nog, doch echter onder strikte voorwaarden.

Vrijwel elke bepaling die verband houdt met tolgeden en gebruiksrechten in de Richtlijn 1999/62/EG is gewijzigd door Richtlijn 2006/38/EG.

Enkel de bepalingen omtrent de belastingen op voertuigen zijn behouden gebleven (art. 3 tem 6). De belangrijkste principes zijn dat, als Vlaanderen een wijziging wil aanbrengen aan de verkeersbelasting, de Commissie daarvan op de hoogte moet worden gebracht en dat de verkeersbelasting uitsluitend mag geheven worden voor de in het betrokken land geregistreerde voertuigen. Bijlage I bij de Richtlijn bepaalt de minimumtarieven voor de belastingen.

Enkel voor bruggen, tunnels en bergpassen mag er tegelijk tol en een gebruiksrecht worden geheven (art. 7.3).

Hoewel de Richtlijn geen verplichting tot mededeling hieromtrent aan de Commissie voorziet, werd in het voorbereidende gesprek met de Europese Commissie d.d. 17 juli 2006 benadrukt dat dit geen evidentie is voor de Commissie zodat hierover uitdrukkelijk het akkoord van de Commissie moet worden gevraagd.

Verlaagde toltarieven of gebruiksrechten of zelfs vrijstellingen kunnen voor voertuigen die zijn vrijgesteld van de plicht om een tachograaf te hebben (art. 7.4bis)

Voor frequente gebruikers kan er enkel een korting of een verlaging van de toltarieven onder strikte voorwaarden, waaronder de verplichting de tarifieringstructuur lineair en evenredig te houden voor alle gebruikers, zonder dat deze meer dan 13 % kan bedragen (art. 7.4ter). Een grotere korting of een volledige vrijstelling van toltarieven kan dus niet.

Bovendien moeten alle kortingen of verlagingen door de Commissie worden goedgekeurd (art 7.4quater).

De regelingen voor het innen van de tolgeden en/of gebruiksrechten mogen de niet-reguliere gebruikers van het wegennet niet onrechtvaardig benadelen (art. 7.6).

Het tarief van de gebruiksrechten moet evenredig zijn met de duur van het gebruik van de betrokken infrastructuurvoorzieningen (art. 7.8).

Voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen mag een lidstaat uitsluitend jaartarieven toepassen.

Deze bepaling geldt uiteraard enkel voor voertuigen van + 3,5 ton. Voor de overige voertuigen, moeten de Verdragsbepalingen worden nageleefd (art. 7.1). Tot 2012 kunnen de lidstaten, zoals gezegd, nog beslissen om enkel + 12 ton aan een gebruiksrecht onderhevig te maken.

Bijlage II bij de Richtlijn bevat maximumtarieven die de lidstaten niet mogen overschrijden.

Het dagtarief is voor alle voertuigcategorieën gelijk en bedraagt 11 euro. Deze bepaling geldt uiteraard niet voor de voertuigen van minder dan 3,5 ton.

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.

Vanaf 2010 moeten de toltarieven bovendien variëren naar gelang van de EURO-emissienorm, met inbegrip van het PM- en NOx-niveau, maar afwijkingen kunnen, alweer onder bepaalde voorwaarden (art.7.9 en 7.10).

Deze bepalingen beogen het doel van de Richtlijn te bereiken nl. de principes dat de gebruiker betaalt en dat de vervuiler betaalt (zie préambule (2)).

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.

De lidstaten kunnen ervoor kiezen die kosten niet terug te verdienen via inkomsten uit tolgeld, of slechts een percentage van de kosten terug te verdienen (art. 7bis.1). In dat geval moet er voor elk afgebakend gedeelte een afzonderlijke kostenberekening worden gemaakt (bijlage III).

Hoewel dit niet uit de tekst van deze Richtlijn volgt, bleek uit het gesprek met de vertegenwoordiger van de Europese Commissie dd. 17 juli 2006 dat de Europese Commissie streeft naar een systeem van kilometerheffing waarbij de tol maximaal evenredig is met het aantal afgelegde kilometers en de kost van de hierbij gebruikte infrastructuur.

De Commissie is bijgevolg voorstander van gesloten tolsystemen waarbij er een controlepunt is aan het begin en aan het einde van het traject waarop tol wordt geheven, dit terwijl preambule (8) nochtans uitdrukkelijk de mogelijkheid van een open tolsysteem openlaat omwille van kosteneffectiviteit.

In Bijlage III zijn de kernbeginselen opgenomen voor de toedeling van kosten en de berekening van de gewogen gemiddelde tolgelden.

De infrastructuurkosten omvatten investeringskosten, waaronder de aanlegkosten, jaarlijkse onderhoudskosten en structurele reparatiekosten.

Het terugverdienen van de aanlegkosten is gebaseerd op de geplande levensduur van de infrastructuur of op een andere afschrijvingsperiode van niet minder dan 20 jaar.

De exploitatiekosten omvatten alle kosten van de exploitant die verband houden met de aanleg, de exploitatie en het beheer van de infrastructuur en van de tolregeling.

De kostentoerekening aan zware vrachtwagens geschiedt op een objectieve en transparante basis, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van het zware vrachtwagenvervoer dat van het wegennet gebruik maakt en de daaraan verbonden kosten. De berekening van het tolgeld is gebaseerd op het feitelijke en voorspelde aandeel van zware vrachtwagens in de voertuigkilometers.

Het scharnierpunt in de Richtlijn is 10 juni 2008. De kosten voor nieuwe tolregelingen worden vanaf dan berekend overeenkomstig bijlage III. Voor bestaande concessieovereenkomsten hanteert de Richtlijn echter een soepeler regime. Ook voor bestaande tolregelingen, nl. deze die reeds zijn ingesteld op 10 juni 2008 in de zin dat er inschrijvingen of antwoorden op uitnodigingen om te onderhandelen zijn ontvangen overeenkomstig de procedure voor overheidsopdrachten, moet bijlage III pas worden toegepast wanneer de tolregeling ingrijpend gewijzigd wordt (art. 7bis 3). Dit scharnierpunt zal uiteraard belangrijk zijn voor Oosterweel.

De lidstaten moeten 4 maanden voor het invoeren van een nieuwe tolregeling de Commissie in kennis stellen van, onder meer:

- de voertuigen waarvoor de tolregeling geldt;
- de geografische omvang van het netwerk of netwerkgedeelte die voor elke kostenberekening in aanmerking is genomen;
- het percentage van de kosten dat men wil terugverdienen (art. 7bis 4).

Als de lidstaten ervoor gekozen hebben om de tolregeling toe te passen om parallelwegen die niet tot TEN behoren, dan moet de Commissie daar eveneens van 4 maand op voorhand op de hoogte worden gebracht. Deze uitbreiding is onderworpen aan een aantal voorwaarden en formaliteiten. De Commissie kan vervolgens advies uitbrengen over de evenredigheid en de doorzichtigheid van de regeling en de gevolgen ervan voor de mededinging en het vrije verkeer van goederen (art. 7bis 5 en 6).

Er is a contrario geen aanmeldingsprocedure bij de Europese Commissie voor het invoeren van gebruiksrechten voorzien. Toch volgt uit art. 7.4quater dat de verlagingen van de gebruiksrechten aan de Commissie moeten worden meegedeeld. Volgens ons kan het hier enkel gaan om verlagingen voor het week- of jaartarief, aangezien bijlage II het bedrag voor het dagtarief uniform vaststelt.

De Richtlijn laat de lidstaten die tol of gebruiksrechten invoeren vrij om te voorzien in de nodige compensatie voor deze heffingen (art. 7ter).

Wat de gebruiksrechten betreft, kunnen twee of meer lidstaten samenwerken en een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten invoeren (art. 8).

De Richtlijn staat toe dat de lidstaten op niet-discriminerende wijze specifieke belastingen of heffingen opleggen bij registratie van voertuigen of op voertuigen of ladingen met afwijkende gewichten of afmetingen (zie Aslastendecreet !) of parkeergelden en specifieke heffingen op stadsverkeer opleggen (art. 9.1).

Bovendien mogen lidstaten

- regulerende heffingen die specifiek bedoeld zijn om tijd- en plaatsgebonden congestie tegen te gaan (bv. Congestion Charge in Londen);
- regulerende heffingen ter bestrijding van gevolgen voor het milieu, met inbegrip van slechte luchtkwaliteit;

toepassen en dit op alle wegen met name in stadsgebieden, met inbegrip van wegen van het TEN door stedelijke gebieden (art. 9.1).

De lidstaten beslissen over de aanwending van de inkomsten uit de tolheffingen en gebruiksrechten (art. 9.2).

Deze bepaling lijkt dus aan de lidstaten de absolute autonomie te bieden om te beslissen wat er met de inkomsten uit tol en gebruiksrechten wordt gedaan.

De bepaling vervolgt echter met te stellen dat de inkomsten bij voorkeur moet worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het verkeerssysteem (we gaan ervan uit dat hier het 'vervoerssector' en 'vervoerssysteem' wordt bedoeld).

De préambule (13) bij de Richtlijn is hieromtrent echter strikter: voor de heffingen op het TEN moet aan de wegen waar die heffingen plaatsvinden passende prioriteit worden toegekend in het onderhoud van de infrastructuur in kwestie en voor de vervoerssector als geheel, met het oog op een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de vervoersnetwerken.

De lidstaten moeten zorgen voor een doeltreffend, evenredig en afschrikkend handhavingssysteem (art. 9bis).

Op 10 juni 2008 dient de Commissie een algemeen toepasbaar, doorzichtig en begrijpelijk model in voor de beoordeling van alle externe kosten, dat als grondslag dient voor de berekening van infrastructuurheffingen in de toekomst. Mogelijkerwijs kan dit leiden tot een verdere herziening van de Richtlijn (art. 11).

Voor het afdelingshoofd, afwezig



Ellen Vercaigne
Adjunct van de directeur

Bijlage 3:

Brief van de heer Jan Peumans, vaste verslaggever

aan : de heer Kris PEETERS, Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur

ter informatie : mevrouw Marleen VANDERPOORTEN voorzitter van het Vlaams
Parlement en de heer Marc VAN DEN ABELEN, voorzitter van de
Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

datum : 14 september 2006

ons kenmerk : dec/com/janpeumans/hcu/06.09.14

betreft : Verslag 4^{de} voortgangsrapportage BAM – commissie Openbare Werken
– 21 juni 2006

Mijnheer de minister,

Het is u ongetwijfeld bekend dat tijdens de vergadering van 21 juni jl. over de 4^{de} voortgangsrapportage omtrent de grote infrastructuurprojecten van de BAM afgesproken was dat u binnen een redelijke termijn al de bijkomende informatie en de antwoorden op de gestelde (maar niet beantwoorde) vragen zou bezorgen aan het commissiesecretariaat.

Ik heb als (vaste) verslaggever bij de voortgangsrapportages grote infrastructuurprojecten BAM vastgesteld dat dit engagement opnieuw onvoldoende nageleefd werd.

Naast de vaststelling dat het meer dan twee maanden duurde vooraleer er bijkomende informatie aan het commissiesecretariaat werd gestuurd, bevatten de karige verstrekte antwoorden op de aanbevelingen van het Rekenhof bovendien ten gronde geen ernstig antwoord op de fundamentele opmerkingen van het Rekenhof.

Anderzijds blijven er een aantal vragen waarop ons inziens niet of onvoldoende werd geantwoord. Het betreft volgende elementen:

1) De heer *Jan Peumans* merkt op dat uit de risicoanalyse blijkt dat bestuurshandelingen een even groot risico inhouden als alle andere handelingen. De eigen administratie van minister Peeters, met name de cel-MER, heeft een uitgebreide richtlijn milieu-effectenrapportage gemaakt. Ze heeft gevraagd om zeven opmerkingen bijkomend te onderzoeken. Daar moet een duidelijk antwoord op worden geven, in het belang van het project. De spreker wil dan ook snel weten of tracé 1B weerhouden blijft en of er een nieuw GRUP moet worden gemaakt.

2) De heer *Jan Peumans* merkt in de derde voortgangsrapportage dat er voor de Oosterweelverbinding voor 44 miljoen euro aan erelonen is uitbetaald, en voor tramprojecten maar 5 miljoen euro. De spreker hoopt dat ook de tramprojecten zullen worden verder gezet.

3) Verder ontbreekt ook de informatie over de voortgang van de erelonen betaald aan TV SAM, Stibbe en Deloitte.

De heer *Jan Peumans* gaat in op de audit communicatie van de TV SAM. De spreker vraagt om inzage in deze audit. Hij vraagt zich af waarom het management niet aan de raad van bestuur voorstelt om een overheidsopdracht uit te schrijven voor de communicatie.

Mag ik u herinneren aan uw uitdrukkelijk engagement tijdens de commissievergadering waar de 4^{de} voortgangsrapportage werd besproken en u verzoeken om deze bijkomende antwoorden en informatie zo snel als mogelijk te bezorgen aan het Vlaams Parlement?

Hoogachtend,

De verslaggever,

Jan PEUMANS

Bijlage 4:

Bijkomende informatie van minister Kris Peeters

Aan de heer Jan Peumans
Vlaams Volksvertegenwoordiger
Vlaams Parlement
Kantoor N4.16
1011 BRUSSEL

uw kenmerk

dec/com/janpeumans/hcu/06.09.14 d.d.
14 september 2006

ons kenmerk

B/BDB/2006-483

bijlagen**vragen naar / e-mail**

Bert De Bondt
bert.debondt@mow.vlaanderen.be

telefoonnummer

02-553 71 31

datum

26 OKT. 2006

Betreft : Verslag 4^e voortgangsrapportage BAM – Commissie Openbare
Werken, Mobiliteit en Energie – 21 juni 2006

Geachte heer Peumans,

Uw schrijven d.d. 14 september 2006, dat ik op 19 september ontving, heeft mijn volle aandacht genoten. In antwoord op de hierin geformuleerde vragen kan ik u het volgende meedelen.

Het heeft inderdaad 2 maanden geduurd om de bijkomende antwoorden te verstrekken. Dit was te wijten aan de verlofperiode en ook vooraf aan het commissiesecretariaat gemeld. De verstrekte antwoorden bevatten ook de meest actuele informatie op dat ogenblik. Het spreekt voor zich dat bij verdere evoluties dit zal gerapporteerd worden in een volgende commissievergadering. Daarbij zal zoals steeds worden gestreefd naar een zo volledig mogelijk antwoord.

Wat uw bijkomende vragen betreft kan ik u volgende aanvullende inlichtingen meedelen:

Op dit moment is er geen enkele noodzaak om een nieuwe GRUP op te maken. De varianten zoals opgelegd in de bijzondere richtlijnen van de Cel MER dienen onderzocht te worden in de project MER. Dit MER zal dan ook onderzoeken of deze alternatieven bouw-, mobiliteits- en veiligheidstechnisch haalbare alternatieven zijn. Dit MER is nog in opmaak zodat het heden voorbarig is om hieromtrent reeds conclusies te trekken.

./.

De projecten 'openbaar vervoer' worden verder bestudeerd. De verhouding van de erelonen Oosterweelverbinding versus erelonen tramprojecten zijn gerelateerd aan de kostprijs van de projecten zelf.

De voortgang van de erelonen TV SAM, Stibbe en Deloitte worden door BAM N.V. op halfjaarlijkse basis uitgewerkt en gerapporteerd aan de Raad van Bestuur. Bijgevolg kwamen deze elementen niet aan bod tijdens de 4de voortgangsrapportage. Hierover zal op de 5de voortgangsrapportage gerapporteerd worden.

De audit inzake het deel communicatie voorzien in het raamcontract met de TV SAM werd toegelicht en ter inzage gesteld van het Rekenhof. Over deze audit is ook uitvoerig toelichting gegeven in het Vlaams Parlement tijdens de 4^e voortgangsrapportage. Deze toelichting verwijst overigens naar de besluitvorming van de Raad van Bestuur n.a.v. deze audit. Deze besliste de interne processen met betrekking tot het contractbeheer en de juridische opvolging te verbeteren. Met de TV SAM en Groep C zal de wijze van rapporteren van alle prestaties van Groep C worden verbeterd en wordt onmiddellijk afgestapt van het forfaitair systeem. Tegen het najaar zal een plan van aanpak worden uitgewerkt betreffende de communicatie van BAM. Hierbij zal worden afgewogen welke activiteiten BAM in eigen beheer zal uitvoeren en welke diensten worden uitbesteed. Op basis van dit plan kan de heraanbesteding van de dienstverlening inzake communicatie overwogen worden.

Met hoogachting,



Kris Peeters
Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur