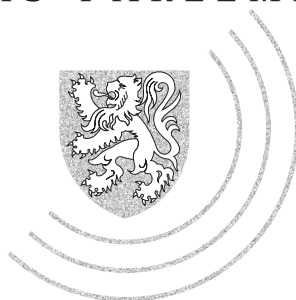


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

13 juni 2005

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

EERSTE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Juni 2005

VERSLAG

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

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

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

mevrouw Annick De Ridder, de heren Hugo Philtjens, Marc van den Abeelen;

de heren Herman Lauwers, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

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

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

de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Flor Koninckx, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

268 (2004-2005)

– Nr. 1: Verslag hoorzitting + Addendum

INHOUD

	Blz.
I. PRESENTATIE DOOR DE BAM.....	4
II. PRESENTATIE DOOR VERTEGENWOORDIGERS VAN HET REKENHOF	11
III. BESPREKING.....	13
1. Aanpak van rapportering.....	13
2. Inhoudelijke bespreking	15
3. Afspraken.....	20
 Bijlage 1: Antwoorden van de (voogdij)minister(s).....	 21
Bijlage 2: Actualisatie studieopdrachten eerste kwartaal 2005.....	25
Bijlage 3: Slides presentatie BAM	31
Bijlage 4: Slides presentatie Rekenhof	49

DAMES EN HEREN,

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

Deze voortgangsrapportage vond plaats op woensdag 1 juni 2005.

In een eerste luik presenteerde de top van de BAM (het managementteam) het jaarverslag 2004 en een eerste voortgangsrapportage.

In een tweede luik van deze zitting verstrekte het Rekenhof een commentaar bij de voortgangsrapportage van de BAM.

In een derde deel volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden.

Als bijlage 1 bij dit verslag wordt het gecoördineerd antwoord van de regering op een aantal gestelde vragen opgenomen. Ingevolge een speciale ministerraad die op hetzelfde tijdstip doorging als deze voortgangsrapportage in commissie, kon immers niemand van de regering aanwezig zijn.

De overige bijlagen vormen de actualisatie van de kosten van de studieopdrachten van het eerste kwartaal van 2005 en de door de vertegenwoordigers van de BAM en het Rekenhof getoonde slides.

De commissie besliste om twee vaste verslaggevers aan te duiden voor de verdere voortgangsrapportage van dit dossier.

I. PRESENTATIE DOOR DE BAM

De heer *Bruno Accou*, algemeen manager van de BAM, stelt de onderwerpen van de voortgangsrapportage van vandaag voor. Het betreft allereerst de voorstelling van het jaarverslag 2004: een samenvatting van de essentiële doelstellingen van de BAM, een evolutie van het Masterplan Antwerpen, de financiële evolutie, de evolutie inzake communicatie en een overzicht van de beoogde mijlpalen voor 2005.

De doelstellingen van BAM zijn de realisatie van het volledige masterplan. Het betreft een investeringsbedrag van ongeveer drie miljard euro. Om succesvol te zijn, moet daarvoor een maatschappelijk draagvlak gerealiseerd worden en moeten de nodige financiële middelen kunnen worden aangetrokken.

De heer Bruno Accou geeft een actualisatie van de vooruitgang van de verschillende projecten van het masterplan ten opzichte van de laatste presentatie in deze commissie op 15 februari jl. Het investeringsbudget van het masterplan blijft nog altijd 2,956 miljard euro. Er wordt nu wel, op vraag van de stad Antwerpen, onderzocht hoe de stedelijke ringweg op de Oosterweelverbinding kan worden aangesloten. Deze studie is bijna rond maar zal ongetwijfeld een kostprijsverhogende impact hebben. De heer Yvan Verbakel, operationeel manager, zal later nog een overzicht geven van de Horvatstudie, die ook een kostprijsraming van de Oosterweelverbinding bevat.

De investering voor het belangrijkste werk in het kader van het masterplan, de tunnel-viaduct-combinatie voor de Oosterweelverbinding, wordt geraamd op 1,251 miljard euro. De BAM heeft zich heel sterk op dit project gefocust. De aanbesteding neemt heel concrete vormen aan. Het referentieontwerp, en het bijhorende bestek – het bouwtechnische bestek, de gunningsleidraad en het juridische en financiële kader – hebben bijna een finale vorm bereikt. Vandaag is er een shortlist van vier bouwconsortia. Na de zomer moet het bestek ter beschikking gesteld worden. Straks wordt nog toegelicht welke voorafgaande stappen er nog moeten worden gezet om dat bestek aan de verschillende bouwgroepen te kunnen overmaken. BAM voorziet een periode van 12 maanden om te komen tot een ‘best and final offer’.

Ten opzichte van de tijdslijn die op 15 februari jl. in deze commissie gepresenteerd is, moet er vandaag een verschil van een zestal maanden genoemd worden. In die periode van zes maanden kon aan een aantal partijen de mogelijkheid worden geboden om alternatieven te onderzoeken. Dat is inmiddels gebeurd. De onderhandelingsfase wordt voorzien op twaalf maanden, met eventueel een ‘close’ die tot vijftien maanden zou kunnen uitlopen. De aanbestedingsprocedure zou dus moe-

ten gefinaliseerd worden in de loop van het vierde kwartaal van 2006.

De heer Bruno Accou vermeldt vervolgens welke bouwgroepen weerhouden zijn voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Het betreft ten eerste een consortium dat zich de Tijdelijke Handelsvereniging (THV) Antwerpse Bouwwerken noemt, en gestructureerd is rond Eiffage, Heijmans, Royal Boskalis en Antwerpse Bouwwerken. Ten tweede is er de THV gestructureerd rond Bouygues. Een derde heeft de naam Loro en is gestructureerd rond Koninklijke BAM, Betonac, Jan De Nul, De Meyer, Interbuild en Van Laere. Een vierde consortium is Noriant, gestructureerd rond Cordeel, CFE, Dredging, Besix en Vinci.

Het tweede belangrijke project is de wegeninfrastructuur Groene Singel. De jongste drie maanden is er heel zwaar geïnvesteerd in een onderzoek met betrekking tot de ontsluiting van Antwerpen-Noord. Die studie is bijna rond. Ze heeft geresulteerd in een voorstel van oplossing om de stedelijke ringweg door te trekken en aan te sluiten op de Oosterweelverbinding.

Dat kan een impact hebben op de investeringskost en op de realisatie van onder meer dat onderdeel van de stedelijke ringweg. In principe is de start van het project Groene Singel voorzien in 2011. Het valt niet uit te sluiten dat een gedeelte van de realisatie, in het bijzonder de aansluiting van de stedelijke ringweg op de Oosterweelverbinding, licht vervroegd zal worden. De heer Bruno Accou stelt dat de geschatte kostprijs, onder voorbehoud van voormelde commentaar, 347 miljoen euro blijft.

Het geschat investeringsbedrag voor openbaar vervoer en stedelijke wegeninfrastructuur blijft 572 miljoen euro. Het betreft enerzijds de tweede fase van het herontwerpen van de Leien. In dat verband is Manuel de Solà-Morales gekozen als architect voor het ontwerp van het Operaplein. Er is een goede samenwerking tot stand gekomen tussen de verschillende participanten, zijnde de stad Antwerpen, de administratie Wegen en Verkeer, De Lijn en de BAM. Die werkgroep komt geregeld samen om het programma van eisen dat aan de architect gesteld zal worden, samen te stellen. Daarnaast werden 10 trams gekocht en ten laste genomen van het resultaat van de NV BAM. De

uitvoering van de prioritaire tramverlengingen, namelijk Deurne-Wijnegem, Mortsels-Boechout en Sint-Bernardsesteenweg, is, behoudens een aantal aanbestedingen die on hold staan – er moeten immers nog een aantal beslissingen genomen worden over het omvattende masterplan – op schema.

De heer Bruno Accou vervolgt met de waterwegeninfrastructuurwerken. De geschatte investeringsbedragen voor het Albertkanaal en de sluizen blijven gehandhaafd, respectievelijk 180 en 126 miljoen euro. Belangrijk is dat er over de modernisering van het Albertkanaal en de verschillende bruggen, inbegrepen de spoorwegbrug, goede afspraken gemaakt zijn onder meer met de NMBS en Infrabel. De constructie en de financieringsstructuur die BAM voorstellen, is al met Infrabel besproken. Het ontwerp en bestek van de Van Cauwelaertsluis is opgemaakt, momenteel wordt er met het havenbedrijf genegotieerd over het protocol.

Ook het maatschappelijk draagvlak is een belangrijk aspect. Na opmerkingen van onder meer de stad Antwerpen, is er een bijkomende studie tot mei 2005 – de vorige liep tot 2004 – over de plan-MER. Er is een plan-MER ingediend. De goedgekeurde plan-MER vormt de basis van de beslissing van de Vlaamse Regering. Na de goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), is de volgende stap de opstelling van een project-MER. Dat proces neemt een twaalfmaal maanden in beslag. Uitgaande van een beslissing van de regering in de zomer zal het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning min of meer gelijktijdig zijn met het afsluiten van de ‘best and final offer’ van de verschillende bouwgroepen.

In het kader van de minderhindermaatregelen is het zo dat BAM in 2004 130 gelede bussen en de mobiliteitscentrale gefinancierd heeft. BAM stond ook in voor de tijdelijke bruggen op de Singel. Daarenboven heeft BAM de communicatie over de minderhindermaatregelen en de alternatieve routes bij de renovatie over de R1 verzorgd.

Wat de financiering betreft, zal de heer Bruno Accou twee onderdelen behandelen: de financiële structuur en de financiële balans en de resultatenrekening. Overeenkomstig het decreet zijn alle activa die betrekking hebben op de Schelde-oeververbindingen ingebracht in de NV BAM.

Dat heeft geleid tot twee niet onbelangrijke kapitaalverrichtingen, enerzijds de inbreng van de aandelen ter waarde van 78 miljoen euro, gevolgd door de inbreng van de schuldvoordering van het Vlaamse Gewest op de Liefkenshoektunnel ter waarde van 185 miljoen euro. Samen met de kapitaalverhogingen naar aanleiding van de oprichting en de minderhindermaatregelen leidt dat tot een kapitaal van 463 miljoen, waarvan 422 miljoen euro al volstort werd. Van die 422 miljoen euro is er 287 miljoen euro in natura en 135 miljoen euro in cash.

Voor zijn financiële inbreng in de verschillende projecten heeft BAM cash nodig. De 287 miljoen euro in natura is via een effectiveringverrichting te gelde gemaakt. De transactie was de uitgifte van een aantal obligaties, die bij institutionele investeerders geplaatst zijn. De obligatie heeft een lange maturiteit en loopt tot 2025. De modaliteiten van de obligaties zijn gespiegeld aan de voordering van BAM op de Liefkenshoektunnel. Bovendien valt te noteren dat de obligaties uitgegeven werden aan meer dan competitieve voorwaarden, zijnde zes basispunten, voor een periode van 20 jaar en aan 99,4 procent.

De heer Bruno Accou brengt de structurering voor de Oosterweelverbinding in herinnering. Daarvoor zijn er vele redenen onder meer de ESR-neutraliteit. Het was namelijk belangrijk dat de BAM-schuld voor de Oosterweelverbinding niet zou moeten mee geconsolideerd worden met de schuld van het Vlaamse Gewest. Veel van de andere redenen zijn al toegelicht door het PPS-kenniscentrum, die stelden dat de PPS-comparator een duidelijk voordeel gaf aan een realisatie met een geïntegreerde aanbesteding van de bouw van de Oosterweelverbinding. Een geïntegreerde aanbesteding omvat de vier componenten, namelijk het ontwerpen, het bouwen, het financieren en het onderhouden van de infrastructuur van de verbinding. De geïntegreerde aanbesteding resulteert in een levenscyclusaanpak. Het contract zal dan ook een duurtijd van 39 jaar hebben: 4 jaar voor de bouw, 35 jaar voor het onderhoud.

De beschikbaarheidsvergoeding die BAM zal moeten betalen aan de private consortia of consortium, dat zal geselecteerd worden voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, zal afhankelijk zijn van onder meer een aantal prestatieniveaus en de realisatie van 'servicelevelagreements'. De ontwikkeling van de risicoverdeling die in de volgende voortgangsrapporten gedetailleerd zal kunnen

toegelicht worden, is vergevorderd. Vanzelfsprekend wordt die opgenomen in het bestek.

De heer Bruno Accou vat vervolgens de financieringsopbouw samen. Als alleen de Oosterweelverbinding en niet de andere projecten met een 'design-build-finance-maintenance' (DBFM) constructie gerealiseerd worden, zal de private sector 250 miljoen euro inbrengen. Dat zal samenvallen met het afsluiten van de 'best-and-final-offer' (BAFO), ongeveer op 31 december 2006. De 700 miljoen eigen vermogen van de BAM zijn voor twee derden gerealiseerd. Het saldo zal ingevuld worden in de periode 2005-2010. Daarover zullen afspraken gemaakt worden met het Vlaamse Gewest. Wat de schuld betreft, heeft de Europese Investeringsbank, die instaat voor 50 procent van de 2 miljard euro, een positief advies over 700 miljoen euro gegeven aan zijn raad van bestuur. Die raad zal daarover in de maand juni beslissen. Het tijdschema voor het saldo, zijnde 300 miljoen euro bij de Europese Investeringsbank en 1 miljard bij andere banken of via obligaties, is december 2006. Dat loopt trouwens parallel met het bestek voor de bouw van de Oosterweelverbinding.

De eerste jaarrekening betrof het eerste boekjaar sinds de oprichting van de NV BAM, dus 17 maanden. In gevolge het verwerven van de aandelen van de Liefkenshoektunnel in juli 2004 worden de cijfers van die tunnel mee geconsolideerd in de NV BAM. De geconsolideerde jaarrekening werd opgemaakt in overeenstemming met alle bestuursrechtelijke voorschriften. NV BAM heeft een commissarisverklaring zonder voorbehoud maar met een toelichtende paragraaf voor zowel de geconsolideerde als de statutaire jaarrekeningen. De toelichtende paragraaf vloeit voort uit de wet die stelt dat in geval van overgedragen verlies de raad van bestuur moet kiezen of hij de jaarrekening opmaakt, rekening houdend met een aantal continuïteitsbeginsels. Voor die mogelijkheid heeft de raad van bestuur geopteerd.

Dezelfde spreker zegt dat het verlies dat vandaag wordt geboekt eigen is aan de activiteit van de NV BAM. Als men naar de solvabiliteit van de jaarrekening kijkt, stelt men vast dat het eigen vermogen en de liquiditeit erg hoog zijn. De verliezen zijn volgens de heer Bruno Accou het gevolg van de opstartfase van de NV en van het uitvoeren van de minderhindermaatregelen.

Dezelfde spreker behandelde vervolgens de geconsolideerde balans. Het balanstotaal van de NV BAM bedraagt 999 miljoen euro. Aan de acti-

vazijde werden de fundamenteën gelegd voor de realisatie van het masterplan. In 2004 werden de gronden voor de bouw van de Oosterweelverbinding verworven, was er voldoende cash aanwezig en deed de NV de nodige inspanningen voor de realisatie van de projecten van het masterplan. De waarde van de immateriële vaste activa bedraagt 399,5 miljoen euro en bevat de concessieverlenging van de Liefkenshoektunnel tot in 2037 voor 346,7 miljoen euro en geactiveerde engineeringkosten voor 52,7 miljoen euro. De materiële vaste activa, ter waarde van 156,2 miljoen euro, betreffen de gronden die werden verworven voor de bouw van de Oosterweelverbinding en de infrastructuur van de Liefkenshoektunnel. De geldbeleggingen hebben een totale waarde van 306,9 miljoen euro. Zij omvatten onder meer 'zero bonds' ter waarde van 80 miljoen euro die door de NV Tunnel Liefkenshoek werden geprovisioneerd om een 'early buy-out' te kunnen realiseren. In 1987 werd voor de Liefkenshoektunnel de Lillo-transactie afgesloten, die voor het eerst kan worden ontbonden in 2012. De overlopende activa betreffen een rentecomponent ter waarde van 87 miljoen euro die verbonden is aan de overname van de gronden van het Vlaamse Gewest die noodzakelijk zijn voor de bouw van de Oosterweelverbinding.

De heer Bruno Accou wijst erop dat de kapitaalbehoefte voor 66 procent is ingevuld. Het kapitaal is volstort voor 422 miljoen euro. De geconsolideerde langetermijnschulden zijn volgens hem belangrijker. Er is enerzijds een obligatielening die loopt tot 2025 en vanaf 2013 zal worden afgelost. Anderzijds is er een lening van het Vlaamse Gewest met een looptijd van 20 jaar, waarvan de laatste betaling plaatsvindt in 2024. Voor de NV Tunnel Liefkenshoek is er een 'commercial paper'-programma dat beëindigd wordt in 2012 en een bankfinanciering die moet beëindigd zijn tegen 2009. Men gaat ervan uit dat de NV Tunnel Liefkenshoek schuldenvrij is in 2012.

Het netto bedrijfskapitaal van de NV BAM, wat bestaat uit het verschil van het eigen vermogen van 366 miljoen euro en de schulden op lange termijn voor 590 miljoen euro met de vaste activa ter waarde van 598 miljoen euro, resulteert volgens de spreker in een positief saldo van 358,5 miljoen euro.

De netto financiële positie van de NV BAM is volgens de heer Bruno Accou negatief ten belope van

293,9 miljoen euro. Het is belangrijk te duiden hoe de schulden op meer dan één jaar, ten bedrage van 590 miljoen euro, en de schulden ter waarde van 11 miljoen euro die tijdens dit boekjaar vervallen, zijn gestructureerd. Een grafiek over de maturiteit van de schulden van de NV BAM geeft aan dat er 51,6 miljoen euro moet worden afgelost voor de obligatielening en de schuld aan het Vlaamse Gewest tussen 2010 en 2014. Deze schulden moeten volgens de spreker worden afgelost met inkomsten uit de Oosterweelverbinding en vanaf 2013 ook door de terugbetaling van de vordering die de BAM heeft op de NV Tunnel Liefkenshoek. De terugbetaling van de schulden tussen 2015 en 2025 bedraagt 301 miljoen euro. Daarvoor zal op dezelfde kasstromen beroep worden gedaan.

Om de terugbetalingscapaciteit van de Liefkenshoektunnel te kunnen inschatten, moeten volgens de heer Bruno Accou de schulden worden bekeken. De totale schulden bedragen 230 miljoen euro, waarvan reeds 80 miljoen euro is geprovisioneerd. De werkelijke schuldenmassa behoudens de schuld aan de NV BAM, is dus 150,7 miljoen euro. Dit bedrag moet tegen 2012 volledig worden afgelost uit de gegenereerde kasstromen. De cijfers die de spreker voorlegt inzake de realisatie van die kasstromen hebben betrekking op 17 maanden van de NV BAM en zes maanden van de Liefkenshoektunnel, aangezien die aandelen pas in juli werden verworven. De omzet van de geconsolideerde entiteit bedroeg 23,1 miljoen euro. De kasstroom die daaruit voortvloeide bedroeg 13,5 miljoen euro. Om de positieve operationele kasstroom van de entiteit te bekomen, moet men volgens de spreker de omzet verminderen met de diensten, directe goederen en bezoldigingen. Indien de minderhindermaatregelen, ter waarde van 54,9 miljoen euro, worden afgetrokken van de operationele kasstroom, is er een negatieve kasstroom van 41,4 miljoen euro. De spreker wijst erop dat er een kapitaalverhoging gebeurde door het Vlaamse Gewest in verband met de minderhindermaatregelen.

Ingevolge de renovatiewerken aan de R1, nam het aantal gebruikers van de Liefkenshoektunnel substantieel toe. In 2004 steeg het aantal gebruikers met 46 procent, wat een omzetstijging van 53 procent betekende. Meer dan 4,5 miljoen personenwagens en ongeveer 2,5 miljoen vrachtwagens maakten in die periode gebruik van de tunnel.

De spreker zegt dat de NV BAM een uiteindelijk verlies heeft van 59 miljoen euro. De operationele kasstroom moet worden verminderd met de afschrijvingen op de consolidatie-‘goodwill’ die voortvloeit uit het verwerven van de NV Tunnel Liefkenshoek en de afschrijvingen op de infrastructuur van de tunnel en de tijdelijke bruggen. In het kader van de minderhindermaatregelen werd 15 miljoen euro geïnvesteerd in de tijdelijke bruggen op de Singel. De bruggen zijn momenteel volgens de heer Bruno Accou grotendeels afgeschreven, aangezien zij moeten worden afgebroken na de renovatie van de R1. De minderhindermaatregelen, ter waarde van 55 miljoen euro, maken het grootste deel uit van het verlies.

Er zijn volgens de spreker enkele communicatiemomenten. Hij denkt daarbij allereerst aan het jaarverslag, dat halfjaarlijks wordt bijgewerkt. Verder is er de rapportering aan het Vlaams Parlement en zijn er drie websites. Op www.antwerpen.be wordt momenteel vooral aandacht besteed aan de werken op de R1, maar in de toekomst zal deze site worden gebruikt om een gedetailleerde weergave van de vooruitgang van de verschillende projecten uit het masterplan te geven. Verder is er de exploitatiewebsite voor de Liefkenshoektunnel, www.liefkenshoek.be. Tot slot is er de website www.bamnv.be, die een volledig overzicht geeft van het masterplan. De heer Bruno Accou vermeldt dat de NV BAM werd belast met de communicatie inzake de werken aan de R1. Daartoe werden verschillende informatiecampagnes opgestart.

De spreker zegt dat er enkele belangrijke objectieven zijn voor 2005. Allereerst wordt het maatschappelijk draagvlak van het masterplan verder geconsolideerd, wat niet enkel zal gebeuren door grote communicatiecampagnes. Er wordt met de verschillende lokale betrokkenen nauw samengewerkt. Ten tweede starten er in het najaar onderhandelingen met de geselecteerde bouwconsortia en met de financiers van de Oosterweelverbinding. Ook moet er met het Vlaamse Gewest worden onderhandeld over het beheerscontract.

De heer *Yvan Verbakel*, operationeel manager BAM, geeft toelichting bij de samenwerking met de stad Antwerpen en de studie van professor Horvat. Zowel de BAM als de stad Antwerpen waren voorstander van een tweede opinie. Verschillende leden van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams

Parlement wilden de kostenconsequenties en het risicoprofiel duidelijk in kaart brengen. De stad Antwerpen heeft onafhankelijk van de BAM een aanbesteding gedaan. Vijf gerenommeerde bedrijven zijn erop ingegaan. Uiteindelijk is de opdracht toegekend aan professor Horvat, die zijn sporen verdiend heeft bij Koninklijke Shell en grote internationale infrastructuur- en investeringsprojecten.

Er is onderzocht of de veiligheidsfilosofie goed is, of de uitgangspunten betrouwbaar zijn en of de uitgangspunten voldoende kritisch zijn geëvalueerd. Zowel de uitwendige als de inwendige veiligheid zijn volgens professor Horvat voldoende nauwkeurig onderzocht. Met uitwendige veiligheid wordt de impact van de verbinding bedoeld op de omgeving, bijvoorbeeld in geval van calamiteit. De inwendige veiligheid moet bijvoorbeeld brand in de tunnel zelf vermijden. De luchtkwaliteit en de geluidemissie voldoen. De capaciteit is afgestemd op eventuele calamiteiten in de Kennedytunnel. Vooraf werd de vraag geopperd of minder capaciteit niet voldoende zou zijn.

Het tracé was een bijzonder belangrijke bekommernis. De stad Antwerpen denkt aan de ontwikkeling van de ‘soft spine’ tussen het Noord en het Eilandje en wil niet dat dit hard doorkruist wordt. De stadsbouwmeester wil het Noordkasteelpark behouden. Het dubbeldeksviaduct moet berekend worden tegen aanvaring. Dat is intussen gebeurd in samenspraak met de havencommandant, en vertegenwoordigers van de binnenscheepvaart en van het Albertkanaal. De presentatie bevat de harde weergave van professor Horvats verslag over de stedenbouwkundige inpassing. Ondertussen heeft de heer Ludo Van Campenhout, bevoegd Antwerps schepen, een stedenbouwkundig Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (RSA) voorgesteld. De RSA-procedure is bijgevolg gestart. BAM zal hier rekening mee houden.

BAM wil niet onvoorbereid naar de aannemers gaan en tenminste een eisenprogramma voor kunnen leggen. Dat eisenprogramma wordt zo snel mogelijk na het zomerreces bekend gemaakt. BAM wil op basis van dat eisenprogramma een eigen haalbaar en uitvoerbaar ontwerp maken. BAM hanteert momenteel een onzekerheidsmarge van 20 procent van de aannemingssom. Dat is realistisch. De aannemingssom is ruim geraamd. Het tracé evenzeer. Het esthetische aspect moet ook aandacht krijgen gezien de impact op de omgeving.

BAM werkt daarom een ambitienota uit in samenwerking met de Vlaamse bouwmeester en vertegenwoordigers van de stad Antwerpen. In de beoordeling wordt de kans geboden aandacht te schenken aan de architectonische vertolking van de ambities van de BAM en de stad Antwerpen. De nadelen zouden kunnen weggenomen worden. Ook de tunnel heeft een aantal nadelen.

Er werd eveneens gevraagd te onderzoeken of het mogelijk is het knooppunt Oosterweel weg te werken. Dat is verkeerstechnisch onderzocht en nagekeken met de havendiensten. Het knooppunt Oosterweel is van vitaal belang voor de ontwikkeling van de haven.

Ook de diepteligging is onderzocht. Om de grond stabiel te houden, moet de dekking boven de tunnel op een diepte liggen van tenminste 70 procent van de diameter. Daar heeft men zich akkoord mee verklaard. De schachten en toeritten moeten om veiligheidsredenen voorzien zijn van grote open bakken. Voor de aansluiting met het noorden en het zuiden zijn vier maal twee rijstroken nodig. De hellingen mogen niet meer zijn dan 3 procent om te vermijden dat het vrachtverkeer de verkeersafwikkeling verhindert. Daarover is overleg gepleegd met vertegenwoordigers van de bevrachters.

Niet onbelangrijk is de bouw hinder tijdens de werken en tijdens de bouw van de schachten. Boortunnels zijn moeilijker en duurder. Het veiligheidsniveau voor tunnels kan niet op hetzelfde niveau gebracht worden als het huidige ontwerp. Het veiligheidsniveau kan wel op een voldoende niveau gebracht worden. Twee van de gevaarlijke klassen die toegelaten zijn op de brugtunnelcombinatie zijn niet toegelaten in de volledig geboorde tunnel. De meerkosten zouden volgens de Horvatstudie kunnen terugverdiend worden met vastgoedontwikkelingen. De geluid- en luchtkwaliteit zijn uiteraard beter voor de volledig geboorde tunnel. Voor de brugtunnelcombinatie zullen extra mitigerende maatregelen nodig zijn.

De brugtunnelcombinatie wordt geraamd op 1,2 miljard euro. De vier geboorde tunnels worden op 1,8 miljard euro geraamd. Hoe nauwkeuriger de raming, hoe steiler de S-curve uit de grafiek. Om 50 procent zeker te zijn van de aannemingssom, kost de brugtunnelcombinatie 1,2 miljard euro en de vier geboorde tunnels 1,8 miljard euro. Als de

zekerheid toeneemt, stijgt de prijs. Bij een zekerheid van 85 procent kost de brugtunnelcombinatie 1,5 miljard euro. De vier geboorde tunnels kosten in dat geval 2,4 miljard euro. Het verschil van 0,6 miljard euro zou vergoed kunnen worden door vastgoedontwikkelingen volgens de Horvatstudie.

Vanuit de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement is gevraagd om de kosten voorspelbaar en beheersbaar te houden. De tunnelvariant is technisch en veiligheidstechnisch inpasbaar, maar scoort minder goed op het vlak van de verkeersveiligheid en de interne veiligheid. De tunnelvariant scoort beter op stedenbouwkundig vlak, luchtkwaliteit en externe veiligheid. De kosten zijn een belemmering, net zoals de duurzaamheid.

Nu wordt gewerkt met een ambitienota met de wensen van de stad Antwerpen en de BAM. Daarover zal overlegd worden met de drie betrokken ministers. De brugtunnelcombinatie heeft een duidelijke afdruk in het omliggende weefsel. De ambitienota architectuur zal haar weerslag vinden in het bestek.

Een aantal zaken over het plan-MER zijn al gekend. Er is een MER opgemaakt. Er is een inspraakmogelijkheid geweest. Op 2 september 2003 volgde een heroverweging. Aminal heeft zelf een adviescommissie samengesteld met twee MER-deskundigen per specialiteit. Er zijn aangepaste richtlijnen gekomen. Op 23 december 2004 volgde de goedkeuringsbeslissing.

Op 20 april 2004 verzocht de BAM de goedkeuringsbeslissing in te trekken. De BAM wou de behandeling van het rekeningrijden duidelijker uitwerken. De BAM wou onderzoeken of de tweede Kennedyverbinding een waardig alternatief is. De BAM wou onderzoeken of de GRUP's voldoende afgedekt zijn door het plan-MER. De vierde reden was de passende beoordeling.

De BAM heeft het plan-MER zelf vervolledigd. Dat is op 5 mei betekend aan de Cel-MER. BAM heeft het plan-MER op 13 mei bijgewerkt. Op 30 mei keurde de Cel-MER het plan-MER goed.

Het Vlaamse Gewest blijft initiatiefnemer voor het vervolgtraject in de GRUP. Dat zal gepaard gaan met een onteigeningsplan. Het bijgewerkte plan-MER zal integraal deel uitmaken van het GRUP-

dossier, dat bestaat uit een passende beoordeling, watertoets en kostenbatenanalyse van de maatschappelijke impact.

Het Ruimtelijk Veiligheidsrapport is klaar en kan ter beschikking worden gesteld. Op 24 december 2004 is de GRUP bezorgd aan AROHM. AROHM heeft het aan de minister bezorgd. Op 4 april 2005 vond een werkvergadering plaats onder impuls van minister Van Mechelen waarna een aantal bijsturingen en aanvullingen zijn uitgevoerd. Het voorontwerp GRUP is klaar.

De heer *Bruno Accou* brengt verslag uit over het verslag van het Rekenhof over de communicatieopdracht en het actieplan. Er is vastgesteld dat het communicatiebureau rechtmatig is aangesteld.

Het rapport van het Rekenhof bevat een aantal aanbevelingen. Er kan een audit uitgevoerd worden van de aangerekende prijzen en prestaties. BAM is samen met Price Waterhouse Coopers (PWC) een scope aan het definiëren om een audit uit te voeren van de werkzaamheden van TV SAM. De onderhandelingen over de scope zijn bijna rond. Het is de bedoeling dat de BAM daarover een rapport opstelt ten behoeve van de commissie.

Vervolgens geeft de heer Bruno Accou een toelichting bij het standpunt van de Europese Commissie over het eurovignet. Er zijn een aantal nieuwe richtlijnen geformuleerd over het eurovignet en over de basis om het tolniveau vast te leggen. Belangrijk daarbij is dat er sprake moet zijn van kostengerelateerdheid. Het begrip infrastructuurkosten wordt heel ruim geïnterpreteerd. Er is niet alleen sprake van de infrastructuur, maar ook van toekomstige kosten. Er is ook sprake van een aantrekbaar rendement op het geïnvesteerde vermogen.

Wat betreft het rendement geeft men in de tekst een voorbeeld van twee elementen: het interne rendement dat op het project wordt gerealiseerd en de gewogen gemiddelde kapitaalkost. Dat laatste is een belangrijk element in het licht van het feit dat het Vlaamse Gewest 700 miljoen euro aan eigen middelen investeert in de NV BAM. Het is gerechtigd om daarop een correcte vergoeding te ontvangen. Een volgende element in verband met de kostengerelateerdheid dat met de Europese Commissie moet worden besproken, is het netwerk waarop de tol wordt geheven. Dat is in het kader van het masterplan heel belangrijk.

De realisatie van het masterplan is gesteund op meerdere inkomstenbronnen. De belangrijkste bron is de tol van de Oosterweelverbinding. Die tol heeft niet alleen een kostengerelateerdheid in termen van de infrastructuur, maar is ook een vergoeding voor het vermogen dat geïnvesteerd is. Vanaf 2012 zal de NV BAM een belangrijk bedrag aan dividenden en retributierechten ontvangen vanuit de NV Tunnel Liefkenshoek. Die dividenden zijn de vergoeding voor de kapitaal-inbreng die de BAM heeft in de tunnel. Het is de bedoeling dat in de beheersovereenkomst met het Vlaamse Gewest een bedrag van beheersvergoeding wordt afgesproken. Voorlopig gaat het om ongeveer 25 miljoen euro.

In het kader van de structurering van de verschillende projecten van het masterplan is er sprake van de structurering van de Oosterweelverbinding; daarnaast is er de structurering van de overige projecten, met name de waterinfrastructuurwerken, de openbaarvervoerprojecten, het Albertkanaal. Voor die projecten is er een tussenkomst van de diverse 'stakeholders', namelijk De Lijn, de Haven, de Dienst voor de Scheepvaart en is er sprake van financiering door mechanismen als de schaduwtol of een interestvergoeding in geval van prefinanciering.

De vermogensinspanning van het Vlaamse Gewest bedraagt 700 miljoen euro en de netto geactualiseerde waarde van de beheersvergoeding ongeveer 300 miljoen. Dat is in totaal 1 miljard euro. Die gelden zijn bestemd voor het masterplan en zijn niet afkomstig van tolgelden uit de Oosterweelverbinding. Als men daartegenover de investeringskosten in het masterplan die niet gerelateerd zijn aan de Oosterweelverbinding of wegeninfrastructuurprojecten stelt, heeft men een equivalentie met het miljard aan investeringen in openbaar vervoer en waterwegeninfrastructuur.

De spreker is van mening dat er voldoende zal kunnen worden aangetoond aan de Europese Commissie dat er een equivalentie is tussen de tolinkomsten die worden geheven voor de Oosterweelverbindingen, de investeringskosten voor die verbinding en de onderliggende wegeninfrastructuur evenals het rendement dat toekomt aan de sponsor van het project, namelijk het Vlaamse Gewest. Er is een equivalentie tussen de inkomstenbronnen en de investeringsprojecten op het vlak van het openbaar vervoer en de waterwegeninfrastructuur. De Europese richtlijn bepaalt dat er een omstandig dossier aan de Euro-

pese Commissie wordt overgemaakt en dat zal ook gebeuren.

Wat is de stand van zaken van de nota aan de Vlaamse Regering? Er zijn drie belangrijke momenten. Zo moet er beslist worden welke strategie men gaat kiezen. Die vloeit voort uit de strategiekeuze in de plan-MER, die strategie 1B wordt genoemd. De bedoeling is dat de regering binnenkort een beslissing neemt over die nota, die nagevoel klaar is. Verder is er de nota over het niveau van de tol enerzijds en anderzijds de gelijktijdigheid en de realisatie van de onderliggende projecten van het masterplan. Die nota moet rekening houden met de resultaten van het verder verfijnen van de verkeersmodellerings. Die nota zal aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd in de eerste helft van juli. Aansluitend daarop kan de Vlaamse Regering een derde beslissing nemen die de voorlopige vaststelling is van het GRUP. Het is de bedoeling dat die drie beslissingen nog voor het zomerreces kunnen worden genomen.

II. PRESENTATIE DOOR VERTEGENWOORDIGERS VAN HET REKENHOF

De heer *Ignace Desomer*, raadsheer bij het Rekenhof, is dankbaar voor het feit dat men het Rekenhof op een nauwe manier wil betrekken bij een heel belangrijk infrastructuurproject met grote consequenties voor het Vlaamse budget. Hij is blij met de beslissing van de commissie om haar controlerende taak met betrekking tot het Masterplan Antwerpen op een gestructureerde manier uit te voeren aan de hand van voortgangsrapporten. Dat biedt aan het parlement de mogelijkheid om het plan te toetsen door middel van vaste en meetbare punten. Daarbij zijn de volgende vragen aan de orde: welke informatie moet de voortgangsrapportage bevatten en hoe moet die rapportage worden georganiseerd?

De voortgangsrapporten moeten tegemoet komen aan de informatiebehoeften van het Vlaams Parlement. De commissie heeft beslist dat de informatievoorziening moet worden gebaseerd op het decreet van 8 november 2002 over de controle op grote infrastructuurwerken. Dit decreet is geïnspireerd door het Nederlandse model. Het wil dat de informatievoorziening het mogelijk maakt dat het Vlaams Parlement kan nagaan dat de risico's met betrekking tot het masterplan worden beheerst

en beheersbaar zijn. Het decreet zegt duidelijk dat de informatievoorziening het mogelijk moet maken dat de Vlaamse volksvertegenwoordigers zich ervan kunnen vergewissen dat er een dekking is van de mogelijke risico's. Dat wil zeggen dat de informatievoorziening vanuit de BAM aan het Vlaams Parlement daarop moet worden toegespitst. In de bijlagen van het decreet staat concreet aangegeven waarop de informatie slaat, zowel tijdens de voorbereiding en de besluitvorming als in de fase van de uitvoering van het project. Volgens het Rekenhof moeten een aantal kernvragen zeker en vast worden beantwoord. Welke risico's op juridisch, technisch, maatschappelijk vlak bedreigen de realisatie van het masterplan? Hoe beheersen de BAM en de Vlaamse Regering deze risico's? Hoe evolueert de kostprijs van de infrastructuurprojecten en hoe wordt die beheerst? Hoe wordt de vooropgestelde financiering afgestemd op de realisatie van het volledige masterplan? Hoe evolueert de voorbereiding en de uitvoering van de infrastructuurprojecten en welke knelpunten duiden daarbij op?

Het is van essentieel belang dat de rapportering heel gestructureerd verloopt. Het Rekenhof stelt een aanpak voor die gebaseerd is op de Nederlandse aanpak en die al tot heel goede resultaten heeft geleid. Men pleit voor een basisrapport met duidelijke uitgangspunten, doelstellingen, alternatieven, alle uitgangspunten met betrekking tot de middelen en de ramingen als referentiedocument.

In een tweede fase moeten er genummerde voortgangsrapporten komen, die telkens de nieuwe ontwikkelingen tegenover de vorige referentieperiode duiden, op het vlak van de planning en de financiering van het masterplan, maar ook met betrekking tot nieuwe ontwikkelingen inzake mogelijke risico's en de beheersing daarvan en hun mogelijke financiële gevolgen. De hoofdbezorgdheid van het Rekenhof is uiteraard de vrijwaring van het democratisch toezicht van het Vlaams Parlement. Die is gebaseerd op klare, vergelijkbare informatie.

Hoe het basisrapport er volgens het Rekenhof het best zou uitzien, is ook al aangegeven in het decreet op de grote infrastructuurwerken van 2002. De doelstellingen, meetbare ijkpunten, uitgangspunten en randvoorwaarden, kortom alle basiskennmerken van het masterplan, moeten worden aangegeven. De scope moet worden beschreven: de afbakening en omschrijving van

de verschillende projecten moet duidelijk gemaakt worden. De planning moet in kaart gebracht worden, inzake voorbereiding, vergunningen, aanbesteding en uitvoering, met het beslissingstraject – men moet weten wie wat en wanneer moet beslissen. Wat de financiële aspecten betreft, is er ook een verwijzing nodig naar de initiële kostenbatenanalyse, het investerings- en exploitatiebudget en de financieringsbronnen. Het basisrapport moet ook de bedreigingen opsommen inzake de rechtmatigheid, doelmatigheid, technische uitvoering, financiering of het maatschappelijk draagvlak en de mogelijke impact daarvan. Ook de maatregelen die de BAM en de Vlaamse Regering ter indekking of ter beheersing van die risico's overwegen, zouden in de basisrapportering moeten aangegeven worden. Ook de projectorganisatie moet duidelijk beschreven worden: de diverse verantwoordelijkheden van de BAM enerzijds en het Vlaamse Gewest anderzijds moeten uitgeklaard worden. Ook de uitbesteding van werken en diensten wordt best vermeld, net als de samenwerking met De Lijn, de NMBS en andere betrokkenen. Het decreet van 2002 pleit er ook voor om als bijlage een meerjarenbegroting van inkomsten en uitgaven op te nemen. Ook de beheersovereenkomst tussen de BAM en het Vlaamse Gewest wordt best als bijlage opgenomen.

De voortgangsrapporten die op het basisrapport volgen, moeten naar dat basisrapport en naar elkaar verwijzen, opdat het Vlaams Parlement een duidelijke referentie zou hebben. Volgens het Rekenhof moet de voortgangsrapportage verwijzen naar alle initiële doelstellingen en financieringswijzen. In een scope-paragraaf moeten nieuwe ontwikkelingen en omgevingsfactoren worden vermeld die aanleiding kunnen geven tot wijzigingen aan het masterplan. Wat de planning betreft, moeten de voortgangsrapporten een speciale paragraaf bevatten inzake de voorbereiding en de uitvoering, waarbij duidelijk beslissingsmomenten en -punten van de Vlaamse Regering of andere mijlpalen moeten worden vermeld. In het financiële hoofdstuk moeten ook de eventuele aanpassingen aan het investerings- en exploitatiebudget worden vermeld en de onvoorziene kosten en er moet ook een overzicht worden gegeven van de aangegane verbintenissen. Er moet tevens worden gewezen op mogelijke ontwikkelingen inzake risico's en op de bijkomende maatregelen die dan moeten genomen worden. Ook inzake projectorganisatie moe-

ten de nodige ontwikkelingen worden aangegeven. Als bijlage zal het waarschijnlijk nodig zijn om telkens de meerjarenbegroting te actualiseren.

De vraag rijst hoe de controle van de voortgangsrapporten door het Rekenhof kan worden ingevuld. Het Rekenhof kan nagaan of de voortgangsrapporten de afgesproken informatie bevatten en of de risicoanalyse en -beheersing onderbouwd zijn. Maar de controle van het Rekenhof is beperkt, zeker als die op een zeer korte periode moet gebeuren. De externe toets van het Rekenhof zal er in elk geval niet op slaan de gehanteerde calculatiemethoden, het realiteitsgehalte van de ramingen of de kwaliteit van de risicobeheersing te certificeren en te valideren. Het Rekenhof is een extern controleorgaan. De raad van bestuur van BAM, het auditcomité, de regeringscommissarissen en het managementcomité verzorgen de interne controle. Die is ontworpen om een redelijke zekerheid te geven dat de BAM-doelstellingen worden bereikt. Daarom is het ook zo belangrijk dat de eerste basisrapportering heel duidelijk de beoogde doelstellingen aangeeft. Dan pas kan men ook de risico's inschatten die de realisatie van die doelstellingen bedreigen.

In aanloop naar deze commissievergadering, heeft het Rekenhof een elementaire toetsing gedaan van de eerste voortgangsrapportage van de BAM, die hier is voorgesteld. Die toetsing werd enigszins bemoeilijkt bij gebrek aan een basisrapport met de vooropgezette structuur. Het Rekenhof beveelt aan om op korte termijn alle elementen samen te brengen in een basisrapport dat beantwoordt aan het model dat hier is uiteengezet en aan de vereisten van het decreet. Eenmaal dat is gebeurd, kan een voortgangsrapport worden opgesteld. Het is zeer belangrijk om op die manier te werken, onder meer gezien de zeer lange looptijd van dit project, die meer dan één regeerperiode bestrijkt. Het parlement moet de informatie duidelijk kunnen volgen en vergelijken. Het Rekenhof vraagt het akkoord van de commissie om op deze manier te werken. Met haar goedvinden, kunnen vandaag de afspraken inzake rapportering bevestigd worden.

Overigens zal het Rekenhof niet alleen over de voortgangsrapportages rapporteren. Het kan ook rapporteren over de controle van de rekeningen van de BAM in zijn rekeningenboek en over de

middelen die de BAM nodig heeft in het kader van het algemeen begrotingsonderzoek. Eventueel kan ook een thematisch onderzoek worden gevoerd over bepaalde aspecten van het masterplan. Het Vlaams Parlement kan ook een onderzoek vragen. Dat is al gebeurd in verband met de communicatieopdracht bij de BAM. Gisteren heeft het Rekenhof dat rapport aan de voorzitter van het Vlaams Parlement bezorgd, na akkoord van de betrokken minister.

In punt 7 van haar jaarverslag noemt de BAM transparantie en controle de absolute kernwaarden. Daarmee zit ze op dezelfde golflengte als het Rekenhof. Het Rekenhof heeft overigens tot nog toe zeer voortreffelijk samengewerkt met de vertegenwoordigers van de BAM en is ervan overtuigd dat dit in de toekomst ook zo zal blijven.

III. BESPREKING

1. Aanpak van rapportering

De heer *Marc Van den Abeelen*, voorzitter van de commissie, vraagt de commissie of ze akkoord gaat met het voorstel van het Rekenhof inzake de aanpak van voortgangsrapportage.

De heer *Robert Voorhamme* wil, voor de commissie daarover een uitspraak doet, van de BAM horen welke knelpunten zich bij dit soort van rapportage zouden kunnen voordoen, om een volledig beeld te kunnen vormen van de praktische uitvoerbaarheid van die voorstellen.

De heer *Jan Peumans* wijst er op dat het parlement toch autonoom kan oordelen over de manier waarop het Rekenhof met deze zaak omgaat. Hij heeft er geen probleem mee dat er een advies gevraagd wordt aan de BAM. Hij meent dat het voorstel voor een deel geïnspireerd is op de Nederlandse Rekenkamer. Hij raadt de lectuur aan van het rapport-Duivesteijn over de grote infrastructuurwerken aan de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (de zogenaamde commissie-Duivesteijn) van de Tweede Kamer in Nederland. De heer Peumans vindt een vast stramien van rapportage belangrijk, zodat het parlement de evolutie in de tijd kan volgen. Overigens vindt hij de rapportering door de BAM zeer goed.

De *voorzitter* preciseert dat het Rekenhof de BAM zal bijstaan in de rapportering. Het voorstel is overigens ook gebaseerd op het decreet op de controle van de grote infrastructuurwerken.

De heer *Robert Voorhamme* stelt dat het de bedoeling van dat decreet was om zo nauwkeurig mogelijk de dingen te kunnen opvolgen. Dit is de eerste, niet onbelangrijke, praktische toepassing van dit decreet. Het is toch niet onlogisch dat het parlement probeert dat zo operationeel mogelijk te houden?

De heer *Robert Voorhamme* denkt dat er een goede samenwerking is tussen de BAM en het Rekenhof. Goede informatie is nodig voor degelijke beslissingen. Dat doet niets af aan het principe van een vaste voortgangsrapportage met een vast stramien. Gegevens moeten vergelijkbaar zijn, anders is een meerjarenevaluatie onmogelijk. Dat is een essentieel uitgangspunt van de rapportage van financiële jaarrekeningen.

De heer *Bruno Accou* antwoordt dat de BAM een jonge organisatie is. Het eerste jaarverslag is ongetwijfeld voor verbetering vatbaar. De systematisering van het Rekenhof zal nuttig zijn voor de komende jaarverslagen. De BAM zal drie maal per jaar rapporteren aan deze parlementaire commissie. Alle gegevens voor de voorgestelde structuur van het basisrapport kunnen door BAM geleverd worden. Een aantal aspecten zijn allicht nog niet voor publicatie vatbaar. Voor de meerjarenbegroting bijvoorbeeld zijn er heel gedetailleerde modellen. De Vlaamse Regering moet daar eerst van op de hoogte gebracht worden, zodat zij een aantal beslissingen kan nemen. Eens dat gebeurd is, kunnen die aspecten gesynthetiseerd worden. Kortom, de BAM kan alle gevraagde gegevens leveren. Ze moeten enkel nog gebundeld worden. De spreker kan dus akkoord gaan met de principes die het Rekenhof voorstelt.

De heer *Jos Stassen* merkt op dat zowel het Deurganckdok als de Betuwelijn (in Nederland) het belang van goede informatie, opvolging en rapportering aangetoond hebben. Elke calculatiemethode gaat uit van een aantal onbekende of moeilijk te voorspellen factoren. Het realiteitsgehalte van die ramingen kan moeilijk gecontroleerd worden. Goede informatie kan gebaseerd zijn op de verkeerde uitgangspunten. Het Rekenhof kan

alleen de berekeningsmethode controleren, maar niet de premissen. Hoe kunnen die wel gecontroleerd worden?

De heer *Bruno Accou* antwoordt dat de uitgangspunten bepaald zijn volgens de best beschikbare methodes en kennis. De BAM staat voor zware onderhandelingen niet alleen met vier zeer grote bouwconsortia maar ook met allicht evenveel grote financiële consortia. Daarvan bestaat vandaag nog geen short list. Al die consortia zullen, om hun inbreng te beoordelen, een batterij aan zorgvuldigheidsonderzoeken in stelling brengen. Het gaat immers over een investering van 2 miljard euro. De financiers moeten hun 'return on investment' kunnen beoordelen. De spreker is er dus van overtuigd dat de financiering pas zal gebeuren na grondig onderzoek. Die onderzoeken zullen allicht niet openbaar gemaakt worden, ook niet in het parlement. Ze bieden echter een bijkomende veiligheid voor de BAM. De spreker is blij dat de modellen, zowel voor de bouwkosten als voor de financieringsmogelijkheden en de trafiek vertaald in kasstromen maar ook andere, getest zullen worden door externe instanties.

De heer *Bruno Accou* stelt dat het kleine BAM-team tezelfdertijd onderhandelingen zal voeren met vier bouwconsortia en allicht evenveel financiële groepen. Als de BAM die test doorstaat, zal automatisch de kwaliteit van de voorgestelde structuur bevestigd zijn. De spreker wijst op de analyse van de Europese Investeringsbank. Dat is een eerste bewijs dat het project voor die bank rendabel is. Nu komt het erop aan om in de komende twaalf maanden een contract op te stellen. Een andere mogelijkheid voor een betere controle is meer 'second opinions' vragen. Met die mogelijkheid moet omzichtig omgesprongen worden want het verhoogt niet alleen de kostprijs maar vertraagt ook de werken. Voor de BAM werken immers, zoals gezegd, slechts een kleine groep mensen.

De heer *Ignace Desomer* begrijpt de vraag van de heer *Stassen*, maar het Rekenhof is gewoon eerlijk. Noch het Rekenhof, noch de BAM kan absolute zekerheid geven. Ze hebben immers geen vat op externe omstandigheden van economische, politieke of sociale aard. Daarom kan het Rekenhof het realiteitsgehalte van de ramingen niet valideren. Het Rekenhof heeft een grote expertise bij het onderzoeken van begrotingen en zal veel vra-

gen stellen waardoor er lichtjes gaan knippen. Over dat aspect kan dan een 'second opinion' of een deskundigheidsonderzoek gevraagd worden. Het Rekenhof kan zelf ook dergelijke onderzoeken laten uitvoeren.

De heer *Jan Penris* stelt dezelfde blinde vlek vast, maar aanvaardt dat de aannemersconsortia en de investeringsgroepen een en ander zullen checken. Ook de suggestie van het Rekenhof om als er onregelmatigheden zijn bij tussentijdse controles een 'second opinion' te vragen is waardevol. Hij denkt dat ook de administratie van de Vlaamse Gemeenschap goed geplaatst is om de kwaliteit van de uitgevoerde werken te controleren. Dat kost niets. De heer *Jan Penris* stelt voor dat de commissie akkoord gaat met de manier van voortgangsrapportering die het Rekenhof voorstelt.

De heer *Bart Martens* zegt dat het voorstel van het Rekenhof beperkt blijft tot een structuur. Hij mist de visie van het Rekenhof op de inhoud van het voorliggende jaarrapport. De financieringstechnieken van de BAM, de verhouding vreemd-eigen vermogen, de opbouw van het vermogen, de consolidatie met de NV Tunnel Liefkenshoek, de verlenging van de concessie, de obligatielening en de rente, de schaduwtoel enzovoort worden niet beoordeeld. Hoe denkt het Rekenhof daarover?

De *voorzitter* antwoordt dat het Rekenhof nog niet de tijd heeft gehad om dat allemaal uit te werken. De heer *Jan Peumans* merkt op dat de Nederlandse kamer van het Rekenhof op 19 oktober 2004 de controle uitgebreid heeft beschreven. Er is een controle op bijzondere financiële transacties met het patrimonium van de BAM en op constructies inzake alternatieve financiering. De *voorzitter* merkt op dat de heer *Bart Martens* naar een resultaat en de opinie van het Rekenhof vroeg. De heer *Desomer* beaamt dat de notulen van de Nederlandse kamer melding maken van de aangehaalde onderzoeksmogelijkheden. De heer *Robert Devos*, eerste-auditeur-revisor bij het Rekenhof, laat weten dat er tegen het zomerreces een inhoudelijke analyse van het Rekenhof kan komen.

De heer *Yvan Verbakel* zegt in antwoord op de vraag van de heer *Penris* dat er bij de opmaak van de projecten leden betrokken waren van de dienst Geotechniek van de administratie Waterwegen en Zeewezzen. Zij staan ook in voor de kwaliteitscontrole en voor de terreinproeven. Slechts indien

deze dienst verhinderd is, worden hiervoor private partners ingeschakeld. Er worden nu ook controles en werfopvolging door De Lijn uitgevoerd voor de werken aan de Sint-Bernardsesteenweg en de tramwerken in Mortsels.

De *voorzitter* concludeert dat de commissie het eens is met het voorstel van het Rekenhof in verband met de structurele aanpak van voortgangsrapportage.

2. Inhoudelijke bespreking

Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Jan Penris* vraagt zich af of de geschatte kostprijs van 347 miljoen euro voor de Groene Singel ook de kosten bevat voor het verplaatsen van de singelweg en het verbreden van de bruggen op de radiaalverbindingen. Verder vraagt hij zich af of alle brugprojecten werden opgenomen in het dossier over de werken aan het Albertkanaal, dat een geschatte kostprijs heeft van 180 miljoen euro. De spreker wijst erop dat men de visuele hinder die de Oosterweelverbinding met zich zal meebrengen wil verhelpen door enkele architectonische ingrepen. Hij vraagt zich af of deze ingrepen een impact hebben op de kosten, en of dit reeds werd becijferd.

Naast de studie van het bureau Horvat, heeft volgens de heer Jan Penris ook voormalig stadsbouwmeester René Daniëls een plan aangereikt. In het plan van de heer Daniëls zou de brug ten noorden van het eilandje worden gebouwd, wat volgens hem merkkelijk goedkoper zou zijn dan het graven van een tunnel. De heer Penris vraagt zich af of men met de opmerkingen van de heer Daniëls rekening heeft gehouden en of er werd onderzocht of zijn alternatief al dan niet goedkoper is.

De spreker maakt ook een opmerking over het eurovignet. Hij vindt dat de heer Accou daarover meer genuanceerde uitspraken doet dan minister Van Brempt. De minister gaf twee weken geleden in commissie naar aanleiding van een interpellatie van hemzelf een onduidelijk antwoord, dat in tegenstrijd is met de verklaringen van de heer

Accou. De heer Penris vindt het antwoord van de vertegenwoordiger van NV BAM aanvaardbaar en geruststellend, en vraagt zich af of de regering zich tegen de Europese beslissingen moet blijven verzetten.

De heer Jan Penris vraagt zich tenslotte af of er reeds zicht is op het niveau van de tolheffing.

De heer *Robert Voorhamme* vraagt zich af hoe men kan waarborgen dat de visuele hinder van de Oosterweelverbinding door een esthetisch ontwerp kan worden verlicht. Hij ziet een probleem in de procedure die men moet volgen. De minister van Ruimtelijke Ordening kondigde reeds aan dat hij geen bouwvergunning zou geven indien het ontwerp niet mooi genoeg is, maar de spreker vindt dat die bewering overhaast is. Gezien de gebruikte DBfM-formule is het ontwerp volgens de spreker inherent verbonden met de andere aspecten van het project. Hij denkt daarbij aan de bouwtermijnen, de bouw- en onderhoudskosten en de financiering. De financiële gegevens die de NV BAM voorlegde, wijzen er volgens de spreker op dat er geen tijd meer kan worden verloren met het opstarten van een nieuwe procedure. Men kan volgens de heer Voorhamme het referentieontwerp beoordelen op zijn esthetische waarde, om zo de normen duidelijk te bepalen. Er zal dan een discussie moeten plaatsvinden over de definitieve voorstelling van het referentieontwerp. De spreker vindt het niet geruststellend dat de minister de procedure kan tegenhouden door een bouwvergunning te weigeren.

Inzake de invloed van het standpunt van de Europese Unie, vindt de heer Voorhamme dat de voorstelling van de heer Bruno Acou een fundamentele wijziging bevat van het concept van het masterplan. Dit komt volgens de spreker door de invoering van de schaduwtoel. De uitwerking van dit idee moet op tijd worden voorgelegd aan de commissie en zal onderhevig zijn aan een beslissing op regeringsniveau. De regering moet kiezen welk concept men wenst te hanteren. De heer Voorhamme zegt dat de schaduwtoel verregaande gevolgen zou hebben voor de begroting inzake de binnenvaart en het openbaar vervoer. De schaduwtoel zal volgens hem moeten worden betaald door overheidsmiddelen, wat om een verregaande politieke beslissing vraagt. Hij vindt dat het nuttig

is dat de parlementsleden een goed zicht hebben op de te verwachten kosten voordat de Vlaamse Regering terzake beslissingen neemt.

De *voorzitter* vraagt zich af of de schaduwtol een voorafname is om tegemoet te komen aan de opmerkingen van het Rekenhof en van de Europese Commissie. Hij verwijst naar de discussie die tijdens de vorige regeerperiode werd gevoerd over een gelijkwaardige inbreng.

De heer *Rudi Daems* hoopt dat in het volgende voortgangsrapport enkele methodische tips van het Rekenhof worden verwerkt. Op de hoorzitting van 25 februari 2005 kwam het principe van de gelijktijdige uitvoering en de multimodaliteit op de helling te staan. Volgens de spreker deed de BAM toen een voorstel dat grondig afweek van de oorspronkelijke beslissing die de Vlaamse Regering in 2000 heeft genomen. Er werd gezegd dat alle projecten van het masterplan zouden worden uitgevoerd, maar bepaalde werken in verband met het flankerend beleid voor fietsen en waterwegen zouden drie tot zeven jaar worden uitgesteld. De heer Daems vraagt zich af met welke concrete voorstellen NV BAM naar de Vlaamse Regering gaat.

De heer Rudi Daems vreest dat niet langer sprake zal zijn van gelijktijdigheid en multimodaliteit omdat het budget voor de Lange Wapper blijft stijgen. Hij wil weten wat schaduwtol precies betekent. Wat is precies voorgesteld aan de Vlaamse Regering?

In dat verband is verwezen naar het standpunt van Europa. Er blijft onduidelijkheid over de definitie van netwerk. De heer Daems vraagt wanneer uitsluitel verwacht wordt? Wanneer zal duidelijk zijn of de doortrekking van de tram naar Ekeren betaald kan worden met tolinkomsten?

Vervolgens stelt dezelfde spreker een aantal vragen over projecten in de marge. Er is al enige tijd sprake van om de Scheldebrug in Temse te verbreden. Is er rekening gehouden met de gevolgen van deze verbreding op de verkeersstromen? De heer Rudi Daems vraagt hoe het dossier van de Liefkenshoekspoortunnel evolueert?

Tijdens vorige hoorzittingen en vergaderingen is heel wat gezegd over deugdelijk bestuur. Volgens de heer Rudi Daems is de heer Carl Decaluwe

toen fel van leer getrokken tegen de vergoeding die de bestuurders van de NV BAM ontvangen. De heer Decaluwe heeft zelfs een decretaal initiatief aangekondigd om de vergoeding aan te passen. De heer Rudi Daems vraagt hoe ver het staat met dat dossier.

De heer Rudi Daems wijst erop dat één van de regeringscommissarissen bij NV BAM ook een bestuursmandaat in de NV Tunnel Liefkenshoek heeft. De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft al te kennen gegeven dat ze deze cumul deontologisch betwistbaar vindt. De spreker vraagt of de raad van bestuur van de NV BAM of de Vlaamse Regering daarover al een beslissing heeft genomen.

De heer *Jan Peumans* drukt zijn waardering uit voor de website en het jaarverslag van NV BAM. De site bevat heel wat informatie die vroeger alleen via allerlei omwegen beschikbaar was. Het jaarverslag getuigt van een grote openheid, omdat het ook informatie bevat over alle vergoedingen.

De NV BAM houdt rekening met een onzekerheidsmarge op de aannemingssom van 20 procent. Professor Horvat noemt dat een realistische marge. De quick analyse geeft aan dat de aannemingssom ruim geraamd is. Tijdens een vorige hoorzitting is volgens de heer Jan Peumans gezegd dat de tol met 25 procent zal moeten verhogen om het snelste scenario te halen. De heer Peumans wenst te weten wat precies bedoeld wordt met “ruim geraamd”. Daarnaast wil hij weten hoe de analyse precies uitgevoerd is. Buitenlandse specialisten inzake grote infrastructuurwerken zijn het allemaal over één zaak eens: de werken zijn altijd veel duurder dan oorspronkelijk vooropgesteld.

De heer Jan Peumans vraagt vervolgens of de bewering klopt dat definitief wordt afgestapt van een boortunnel ten voordele van een tunnel met afzinkelementen. Hij heeft immers vernomen dat er vooral gelobbyd wordt voor een boortunnel.

Spreker wenst tevens te weten hoeveel GRUP's er precies gemaakt worden.

In de voortgangsrapportage is er met betrekking tot het standpunt van de Europese Commissie in verband met het eurovignet sprake van kostengerelateerdheid. De heer Jan Peumans nodigt

de sprekers uit het antwoord van minister Van Brempt te lezen op een interpellatie van de heer Penris. Volgens minister Van Brempt heeft dit project niets te maken met de Europese ontwerprichtlijn omdat de concessie van NV BAM dateert van voor de herziening. De heer Jan Peumans hoopt dat minister Van Brempt het bij het rechte eind heeft, maar hij heeft zijn twijfels. De notulen van de Europese ministerraad zorgen evenmin voor duidelijkheid.

Vervolgens gaat de spreker in op de inkomsten. Hij vraagt uitleg bij de schaduwtoel. Is er een oplossing voor de aftrekbaarheid van de BTW? Komt er een NV Oosterweel?

Er is een timing voor de aanleg van de Oosterweelverbinding. De heer Jan Peumans vraagt of er een nieuwe timing komt voor de overige projecten?

De inbreng van het Vlaamse Gewest in het masterplan bedraagt één derde van de drie miljard euro. Zal de inbreng van het Vlaamse Gewest gebruikt worden om infrastructuurwerken te betalen die niet betaald kunnen worden met de opbrengsten uit het eurovignet?

De heer Jan Peumans betreurt de afwezigheid van de Vlaamse Regering omdat hij een aantal vragen heeft waarop de Vlaamse Regering moet antwoorden. Hij wil weten wat de twee regeringscommissarissen precies rapporteren. De heer Willy Borré heeft volgens de heer Peumans keurig verslag uitgebracht. De andere regeringscommissaris, de heer Rik Haekens, weigert te rapporteren. De heer Jan Peumans vindt het niet meer dan logisch dat het Vlaams Parlement de bevoegde minister ondervraagt over de rapporten van de regeringscommissarissen.

De heer Jan Peumans vraagt naar de agenda en de verslagen van de raad van bestuur van de BAM. Minister Peeters heeft de heer Peumans in een antwoord op een parlementaire vraag geantwoord dat deze documenten beschikbaar zijn voor de parlementsleden.

Hij vraagt een actualisatie van de studieopdrachten om de evolutie van de werken te kunnen volgen.

De heer *Jos Stassen* stelt vast dat de NV BAM politieke beslissingen dreigt te nemen. Er is de

beslissing over het uitstel van de werken. Daarnaast is beslist om een deel van de werken niet meer met toelinkkomsten te financieren maar met gemeenschapsmiddelen. Er is afgesproken om een deel van de jaarlijkse beheersvergoeding, namelijk 24,5 miljoen euro, om te zetten in een lening van 300 miljoen euro. Betekent dat een verdubbeling van de beheersvergoeding?

Antwoorden

De heer *Yvan Verbakel* antwoordt dat aanvankelijk is bestudeerd of de Singel volledig ondertunnelbaar is. Daarna is samen met de stad Antwerpen het idee van de Groene Singel gelanceerd. De Singel zou in de bedding van de huidige ring gebracht worden onder de huidige zijoverspanningen. Bovengronds zou er een tram- en een busbaan komen met ruimte voor voetgangers en fietsers. De Groene Singel loopt van het Zuid tot voorbij het Sportpaleis. Aanvankelijk was het de bedoeling dat de Singel maar tot aan de Noorderplaats zou lopen om langs daar over het Eilandje te gaan.

De stad Antwerpen werkt op dit ogenblik het idee uit om het noordelijke deel van het Eilandje volledig te bewaren en de Singel verder door te trekken als stedelijke ring. Op die manier worden de aansluitingen Schijnpoort en Groenendaallaan bewaard. Dat is niet begrepen in de genoemde som. Wel inbegrepen is het idee van de Groene Singel in de bedding van de huidige ring.

De huidige containertrafiek zal verdubbelen door de uitbreiding van de Waaslandhaven. Die verdubbeling is met de huidige bemanning mogelijk mits drie containers hoog geladen wordt. Het probleem is dat de bruggen op het Albertkanaal te laag zijn. Bovendien versmalt het Albertkanaal onder de bruggen. Men wil de breedte en de hoogte van de bruggen in eerste instantie aanpakken.

Er is een fasering. Men begint eerst aan de brug aan de Noorderlaan, dan volgt de spoorwegbrug. Vervolgens komt er een fiets- en voetgangersbrug aan de IJzerlaan en dan volgt de brug aan de Azijn, die aan de Deurnebal en de Hoogmolenbrug. Het gaat om het verlengen van de bruggen en het verbreden van de zones onder de bruggen van het Albertkanaal tot 63 meter.

De heer *Bruno Accou* stelt de commissieleden gerust over het uitzicht op Rechteroever. In de

evaluatie zal daaraan zeker aandacht worden besteed: er wordt een systeem uitgewerkt waarbij er een drempel is ingebouwd inzake architectonisch uitzicht. Als men die niet haalt, kan men niet meedingen voor de realisatie. BAM heeft in dit verband een document, dat heden is overhandigd aan de voogdijministers. Daarin is de structurering en aanpak opgenomen, meer bepaald op welke manier de architectuur op de Rechteroever zal worden geïnterpreteerd en beoordeeld. De spreker begrijpt de bekommernis van de commissieleden en van de Stad Antwerpen. Men gaat tevens een communicatieproject over het uitzicht van de ontwerpen uitwerken.

De heer *Yvan Verbakel* stelt dat stadsbouwmeester Daniëls het idee had om nog noordelijker een brug te ontwerpen die nog beter vanuit de Scheldebocht zou kunnen worden gezien. Men heeft dat idee voorgelegd aan de mensen van maritieme toegang, de havencommandant en de diensten van de heer Eddy Bruyninckx van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Men stelde evenwel vast dat men in de bocht de grote draaicirkel heeft voor de Panamaxschepen. Omdat die schepen vrij hoog geladen zijn en breder zijn dan het wateroppervlak dat door het schip wordt gesneden, is er een draaicirkel nodig van 300 meter. Daarom heeft men het tracé net buiten de draaicirkel gelegd, anders kon het Amerikadok en Albertdok bijna niet meer worden geëxploiteerd vanuit de zuidkant. Dat is de reden waarom het goedkoper traject niet kon worden gehanteerd.

De heer *Bruno Accou* stelt met betrekking tot het eurovignet dat men in de structurering totnogtoe heeft geprobeerd om systematisch voldoende veiligheidsmarge in het masterplan in te bouwen. Om te vermijden dat de schuld die BAM aangaat met de schuld van het Vlaamse Gewest zou worden geconsolideerd, zijn er momenteel twee veiligheden. Zo is er het feit dat BAM een institutionele eenheid is en bovendien doet men de aanbesteding van de Oosterweel met respect voor de richtlijn van 11 februari 2004 van de Europese Commissie. In de structurering wordt eveneens een dubbele veiligheid ingebouwd. Van de drie miljard euro investeringsprojecten is grosso modo 1 miljard niet weginfrastructuurgebonden. De spreker hoopt dat de aandeelhouder zal worden vergoed. Het is immers de bedoeling dat BAM de infrastructuurwerken realiseert, maar ook dat ze de aandeelhouder kan remunereren voor zijn

inbreng. Het bedrag van 700 miljoen euro dat wordt geïnvesteerd, is heel belangrijk en is nodig om het masterplan te realiseren.

Als men verschillende analyses bekijkt, zijn er twee modellen. Er is enerzijds een model waarbij men spreekt over een beschikbaarheidsvergoeding en waarbij er geen trafiekrisico is. De vereiste kapitaalbreng is volgens financiers gelegen tussen 8 en 12 procent. Anderzijds is er het model waarvoor BAM heeft gekozen. Daarbij staat BAM in voor het trafiekrisico van haar financiers. Een dergelijk model vereist minstens 20 procent eigen vermogen.

Er wordt terecht gesteld dat het Vlaamse Gewest een heel belangrijke aandeelhouder is. Volgens de heer Bruno Accou moet elke aandeelhouder marktconform worden vergoed. In de nieuwe richtlijn van de Europese Commissie is die marktconforme vergoeding op het eigen vermogen ingebouwd. Het is heel belangrijk in termen van de ESR-neutraliteit om erop te wijzen dat die vergoeding gaat resulteren in dividenden. Hoe het Vlaamse Gewest de dividenden vanuit BAM gaat aanwenden voor de andere projecten van het masterplan, is een beslissing van de aandeelhouder en niet van management of het bestuur.

Verder gaat men met de financiers bekijken hoeveel eigen vermogen men dient toe te wijzen aan de Oosterweelverbinding en hoeveel eigen vermogen vrij kan worden toegewezen voor de andere projecten van het masterplan. Eens de beheersovereenkomst met het Vlaamse Gewest is gesloten, zijn er een aantal afspraken gemaakt over de beheersvergoeding. Het is perfect mogelijk om die vergoeding te 'effectiseren' en die gelden te gebruiken voor de financiering van andere masterplanprojecten. De beheersvergoeding moet niet worden verdubbeld. Als men 24,5 miljoen euro neemt aan de gemiddelde kapitaalkost die daarmee gepaard gaat, is dat ongeveer 300 miljoen euro. Men kan dat gebruiken voor de financiering van de andere projecten.

De vraag over de BTW-problematiek bij de BAM is heel pertinent. Het managementcomité zal dat probleem behandelen in de tweede helft van dit jaar. Om BTW-aftrekbaarheid te hebben moet men BTW-gerelateerde inkomsten hebben. Er is een duidelijk financieel structureringsmodel met betrekking tot de Oosterweel. Er zijn een aantal

andere modellen waarover de raad van bestuur nog geen beslissing heeft genomen. Die modellen worden momenteel onderzocht en bieden de mogelijkheid om ook de BTW op die projecten af te trekken en te recupereren. De spreker stelt voor om die oefening samen met het Rekenhof te doen.

De heer *Jan Peumans* stelt dat De Lijn en de NV Scheepvaart kapitaalsubsidies krijgen van de overheid en daardoor kunnen ze de BTW recupereren. De vraag is of de NV BAM de BTW ook gaat kunnen recupereren. Dat is fundamenteel.

De heer *Bruno Accou* zegt dat er drie modellen worden onderzocht. Het model van de Oosterweelverbinding is klaar. De toelinkomsten van die verbinding zijn onderhevig aan BTW. De bespreking met de Europese Commissie zal uitmaken hoever dat draagt op het netwerk.

Het tweede model wordt momenteel met de haven onderzocht. Daarin is de haven de bouwheer van de renovatiewerken en BAM enkel de financier. Op die manier doet het BTW-probleem zich niet voor.

Over het derde model is de beslissing nog niet finaal genomen. De infrastructuurwerken zouden gebeuren door BAM, die die werken ter beschikking zouden stellen aan De Lijn en de Scheepvaart, die daarvoor een vergoeding betalen. Die uitgaven moeten op een correcte manier gecompenseerd worden.

De heer *Jan Peumans* concludeert dat de overheid uiteindelijk voor een deel de factuur zal betalen. Klopt die conclusie?

De heer *Bruno Accou* bevestigt dit, voor zover de overheid voor de factuur niet zou gecompenseerd worden. Het is de bedoeling dat de overheid uiteindelijk uit BAM een aantal inkomstenstromen zal krijgen in de vorm van dividenden: op die manier is er een compensatie mogelijk.

De heer *Jan Peumans* heeft begrepen dat BAM de kostengerelateerdheid van het eurovignet relatief ruim zal interpreteren. Deze zegt ook dat de 1 miljard euro investeringskosten van het Vlaamse Gewest voor het masterplan niet relateerbaar zijn aan Oosterweel. Betekent dat dan dat er nog voor een paar honderd miljoen euro een oplossing moet gezocht worden om die aan Europa te

kunnen verantwoorden? Moet er voor de feitelijke kosten nog een gat van ongeveer 800 miljoen euro dichtgereden worden?

De heer *Bruno Accou* ontkent dat. Aan de principes wordt niet getornd. Het huidige masterplan houdt de realisatie van zes of zeven verschillende belangrijke projecten in, die gegroepeerd zijn in drie clusters. Men moet met de eigenheid van die clusters rekening houden. De structurering die vandaag wordt voorgesteld poogt een antwoord te bieden, rekening houdend met de krijtlijnen die Vlaamse Regering in 2000 heeft uitgetekend, namelijk dat in het masterplan ook de vergoeding zit voor de realisatie van de totaliteit daarvan. Op dat vlak moet men attent zijn welke middelen men gaat alloceren op welke projecten.

De heer *Bart Martens* vraagt of kosten, verbonden aan compensatiemaatregelen voor natuurinrichtingen op Linkeroever, ook als projectgerelateerd beschouwd worden.

De heer *Yvan Verbakel* antwoordt dat de mitigerende maatregelen mee opgenomen zijn in het geheel. De BAM zou zelfs graag eerst met de mitigerende maatregelen voor Linkeroever willen beginnen, voor er een spa in de grond komt met Oosterweel. Daardoor zou ze bij Europa aan credibiliteit winnen.

De Liefkenshoekspoortunnel is geen opdracht van de BAM, daar is ze niet mee bezig.

De heer *Bruno Accou* stelt dat de werkrelatie tussen de BAM en de NMBS en Infrabel zeer goed is. Een van de bruggen over het Albertkanaal is een spoorwegbrug; die moet door Infrabel gerealiseerd worden.

De heer *Yvan Verbakel* preciseert dat er met de NMBS een resultaatsverbintenis is afgesloten. Voor de spoorwegbrug zijn andere dan de normaal gangbare percentages overeengekomen. Bovendien is er ook een tijdsschema: de brug komt als eerste aan bod, net na de Noorderlaan. De onzekerheidsmarge is inderdaad vrij hoog. Maar 20 procent is het beste wat men inzake haalbaarheid kan bereiken in ontwerpstudies. Eens de onderhandelingen lopen, is het de bedoeling om dat naar 10 en 5 procent op te trekken.

De boortunnel is inderdaad verlaten. De redenen zijn legio: de Oosterweelknoop kan niet meer gerealiseerd worden, de hellingen kunnen niet

meer gehaald worden en – nog belangrijker – de stad drong zeer sterk aan op de externe en interne veiligheid. Er komt één GRUP en dat zal aangevraagd worden bij de voogdijminister.

De heer *Bruno Accou* zegt dat het niveau van de tolheffing nog niet vastligt. Het is de Vlaamse Regering die daarover moet beslissen. In de eerste helft van juli zal de BAM terzake een goed onderbouwde nota aan de regering overmaken.

De heer *Rudi Daems* wil graag weten wat de BAM zal voorstellen: liggen er meerdere scenario's voor inzake variabele tolbedragen en de timing van de uitvoering van de werken? Uit de website van BAM blijkt immers nu al dat de werken voor een aantal projecten vertraging gaan oplopen.

Daarop wordt door de heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van de raad van bestuur van de BAM, geantwoord dat de nota aan de Vlaamse Regering zal voorgelegd worden door de drie bevoegde ministers samen. De raad van bestuur van BAM heeft een voorkeur voor een scenario waarbij de timing van de werken enigszins gespreid wordt in de tijd, omwille van het evenwicht van het financiële plan enerzijds en een aanneembare hoogte van de toltarieven anderzijds. Als men zaken eerder realiseert, heeft dat een effect op het financiële plan. Daaraan kan eventueel geredigeerd worden door hoge tolgelden. In de nota aan de Vlaamse Regering zal zowel het scenario van de raad van bestuur aanbod komen, met een zekere spreiding in de tijd van projecten, als het scenario waarbij de gelijktijdigheid bewaard wordt.

De heer *Bruno Accou* stelt verder dat de BAM de impact van de verbreding van de Temsebrug mee opneemt in het verkeerszorgvuldigheidsonderzoek. Dat is natuurlijk wel een nieuw element.

De vraag over het deugdelijk bestuur komt toe aan de Vlaamse Regering. Er komen geen nieuwe NV's bij.

Het Rekenhof heeft in principe een volledig inzicht in de verslagen van de raad van bestuur van de NV BAM. Dat kanaal kan gebruikt worden.

De heer *Jan Peumans* concludeert dat hij zich telkens tot het Rekenhof zal moeten wenden met de vraag om de verslagen van de NV in te zien. De *voorzitter* antwoordt dat daar iets zal aan gedaan worden.

De heer *Bruno Accou* stelt dat de timing voor de nieuwe projecten zo snel mogelijk bekend gemaakt zal worden. Maar die timing hangt ook af van de beslissing die de Vlaamse Regering moet nemen over de tolhoogte en de gelijktijdigheid.

De *voorzitter* dankt de vertegenwoordigers van de BAM en het Rekenhof.

3. Afspraken

Volgende afspraken worden geformuleerd:

1. de volgende voortgangsrapportage zal wellicht in de eerste week van oktober georganiseerd worden;
2. de inhoudelijke commentaar van het Rekenhof op dit eerste voortgangsrapport zal nog voor het zomerreces bij het commissiesecretariaat ingediend worden;
3. de aan de regering gestelde vragen zullen aan de kabinetten worden overgemaakt. De bevoegde ministers dienen schriftelijk te antwoorden en ook die antwoorden zullen de commissieleden via het commissiesecretariaat bezorgd worden. De antwoorden worden bovendien opgenomen als bijlage bij dit verslag.

De verslaggevers,

Jan PEUMANS
Jan PENRIS

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN

BIJLAGE 1

Antwoorden van de (voogdij)minister(s)

Betreft: schriftelijk antwoord van de ministers Kris Peeters, Dirk Van Mechelen en Kathleen Van Brempt op de vragen gesteld ter gelegenheid van de voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen (commissie van 1 juni 2005)

1. Rapportage van de regeringscommissarissen: wat en aan wie en waarover?

2. Waar is de rapportage van de regering zoals afgesproken?

Sinds de hoorzitting zijn er op regeringsniveau geen beslissingen genomen die aan het parlement gerapporteerd dienden te worden. Wel is er werk gemaakt van de voorbereidingen voor de GRUP-procedure en is er met de BAM overlegd over de MER. Op basis van dit overleg werden aan de oorspronkelijke MER studieaanvullingen toegevoegd.

Op 10 juni 2005 beslist de regering over de te volgen strategie voor de uitvoering van het masterplan. Deze beslissing zal worden gevolgd door een beslissing over de tolhoogte en het ruimtelijk uitvoeringsplan. Men verwacht dat deze beslissingen tegen het einde van de maand september genomen zullen zijn.

3. Quid link met NMBS?

NMBS (Infrabel) is een partner voor de realisatie van het masterplan. Immers zij is de exclusieve contractant voor de realisatie van de op te richten spoorwegbrug over het Albertkanaal. Zoals reeds meegedeeld tijdens de zitting van de Commissie voor Openbare Werken Mobiliteit en Energie op 1 juni werd met NMBS (Infrabel) een resultaatverbintenis afgesloten.

4. Wanneer worden de agenda en de verslagen van raad van bestuur van BAM ter beschikking gesteld? Zie ook antwoord op parlementaire vraag aan de minister terzake dat alles openbaar is.

BAM heeft agenda's en alle verslagen van de raad van bestuur ter beschikking gesteld van het Rekenhof. Zoals meegedeeld door de voorzitter van de commissie, tijdens de zitting van de commissie voor Openbare Werken op 1 juni, zal er een praktische regeling uitgewerkt worden met het oog op het inzagerecht van de commissieleden.

5. Actualisatie van studies opdrachten TV SAM en andere studies

Zie bijlage 2 bij dit verslag.

6. Stand van zaken beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering

De beheersovereenkomst wordt voorbereid en zal onderhandeld worden met de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest tegen het einde van 2005. Wij verwijzen graag naar het Jaarverslag 2004 waar in hoofdstuk 9 op pagina 68 een paragraaf gewijd werd aan deze materie (paragraaf 9.3).

7. Vraag van parlementslid Robert Voorhamme m.b.t. 'schaduwtoel'

In de voorstellen tot structurering van de financiering van de projecten binnenvaart en openbaar vervoer is er geen sprake van schaduwtoel.

In de nota aan de Vlaamse Regering inzake de planning voor de projecten van het masterplan en de hoogte van de toltarieven, die voorzien is voor medio juli 2005, zullen de kosten verduidelijkt worden.

8. Vraag van parlementslid Rudi Daems m.b.t. cumul regeringscommissaris met bestuursmandaat NV Tunnel Liefkenshoek (TLH)

De raad van bestuur van BAM heeft hieromtrent geen beslissing genomen aangezien dit buiten haar bevoegdheidsterrein ligt.

9. Vraag van parlementslid Jan Peumans m.b.t. openbaarheid verslagen van de raad van bestuur BAM

BAM heeft agenda's en alle verslagen van de raad van bestuur ter beschikking gesteld van het Rekenhof. Zoals meegedeeld door de voorzitter van de Commissie tijdens de zitting van de Commissie op 1 juni zal er een praktische regeling uitgewerkt worden met het oog op het inzagerecht van de commissieleden.

BIJLAGE 2

Actualisatie studieopdrachten eerste kwartaal 2005



bam
 beheersmaatschappij
 antwerpen mobiliteit

Totaaloverzicht van studiekosten TV SAM

(Alle bedragen zijn exclusief BTW)

CLUSTER	TOTAAL 2001-2004	TOTAAL Q1 2005
1. ONDERSTEUNING	10.737.762 €	1.293.453 €
2. ONDERZOEKEN	2.264.678 €	714.361 €
3. VERKEERSMODELLERING	2.548.234 €	136.674 €
4. OWV	24.816.996 €	10.865.238 €
5. TRAM	3.495.795 €	484.141 €
6. SINGEL	902.131 €	-
7. WATER	1.040.349 €	-
8. VEILIGHEID	1.254.138 €	107.144 €
9. KOV - ZW	731.165 €	28.523 €
TOTAAL GEFACTUREERD	47.791.252 €	13.629.533 €

1



bam
 beheersmaatschappij
 antwerpen mobiliteit

Verwerking in de boekhouding BAM Facturatie 01/01/2005 tot 31/03/2005

01-01-2005 t.e.m.
31-03-2005

210010 Studies wegenwerken	12.260.963 €	
210020 Studies waterwerken	0 €	
210030 Studies openbaar vervoer	534.719 €	
210040 Algemene studies	254.312 €	
210050 Studies singel	10.681 €	
210060 Studies Leien	8.674 €	
Geactiveerde studies:		13.069.349 €
613140 Erelonen studiebureaus (omkadering en communicatie)	560.184 €	
Omkadering en communicatie in kosten opgenomen:		560.184 €
TOTAAL		13.629.533 €

2

Facturatie mbt Wegenwerken 1ste kwartaal 2005

» Studies Wegenwerken : **12.260.963 €**

- Studieprestaties onteigeningen Oosterweelverbinding
(155.435 €)
- Terreinonderzoek Oosterweelverbinding
(219.113 €)
- MER
(552.943 €)
- Oosterweelverbinding « Habitat »
(98.172 €)
- Oosterweelverbinding « aanbestedingsdossier »
(11.099.634 €)
- Risico- en knelpunten analyse
(135.666 €)

3

Facturatie mbt Openbaar Vervoer 1ste kwartaal 2005

» Studies Openbaar Vervoer : **534.719 €**

- Studieprestaties onteigeningen
(24.890 €)
- Tramlijn Deurne
(264.783 €)
- Tramlijn Mortsel
(5.583 €)
- Stelplaats
(11.569 €)
- Tramlijn Boechout
(227.894 €)

4



Facturatie mbt Algemene Studies 1ste kwartaal 2005

» Algemene studies : **254.312 €**

- Fietsinfrastructuur
(3.096 €)
- Mobiliteit (verkeersstudies)
(251.216 €)

5



Facturatie mbt Communicatie en omkadering 1ste kwartaal 2005

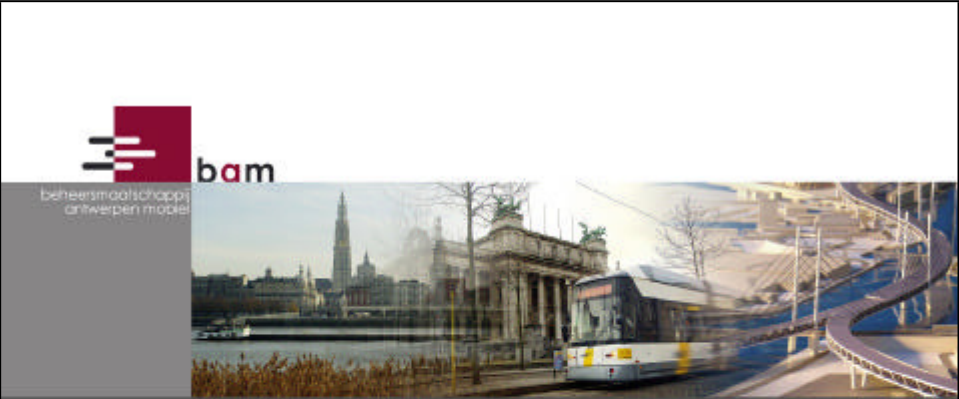
» Communicatie en omkadering (onmiddellijk in resultaat
genomen) : **560.184 €**

- Omkadering
(321.009 €)
- Communicatie
(239.175 €)

6

BIJLAGE 3

Slides presentatie BAM



Vlaams Parlement
Commissie Openbare Werken en
Mobiliteit
25 mei 2005



Agenda

1. Toelichting van het **jaarverslag 2004**
2. Toelichting van de uitkomst van de **second opinion** in opdracht van de Stad Antwerpen (Horvat studie)
3. Evolutie van de projecten van het Masterplan Antwerpen vanuit **bouwkundig en vergunningsmatig** perspectief
4. Rapport van het **Rekenhof** : stand van zaken en implementatie van de voorstellen van het Rekenhof
5. Toelichting van de invloed van het standpunt van de Europese commissie met betrekking tot het **Eurovignet**
6. Stand van zaken van de **nota** aan de Vlaamse regering

25/05/2005 Agenda 2



2. Toelichting van de uitkomst van de second opinion in opdracht van de Stad Antwerpen (Horvat studie)

- 2.1. Doelstellingen
- 2.2. Huidig tracé Oosterweelverbinding en referentieontwerp
- 2.3. Ondergrondse alternatieven: overwegingen
- 2.4. Kosten
- 2.5. Aanvullingen aan de studie BAM door Horvat & Partners

25/05/2005 Second opinion 3



2.1. Doelstellingen

- » Inschatten kostenconsequenties en risicoprofiel
- » Beoordeling gehanteerde veiligheidsfilosofie, veiligheidsmaatregelen en veiligheidsniveau
- » Kritische evaluatie van uitgangspunten BAM

25/05/2005 Second opinion 4



2.2. Huidig tracé Oosterweelverbinding en referentieontwerp (1)

Algemeen:

- » De studies uitwendige en inwendige veiligheid wijzen op een **voldoende niveau van veiligheid**
- » Studies op consequenties naar **geluidsemissie en luchtkwaliteit voldoen**
- » Capaciteit van tunnel is **afgestemd op calamiteiten** in Kennedytunnel

25/05/2005

Second opinion

5



2.2. Huidig tracé Oosterweelverbinding en referentieontwerp (2)

Tracé:

- » De stad wenst dat de **"soft spine"** plannen (groene strook noordoever) **niet doorkruist** worden
- » Stadbouwmeester wil **Noordkasteelpark behouden**
- » Het dubbeldeksviaduct dient **berekend tegen aanvaring**
- » **Stedenbouwkundige inpassing:** structuurplan Antwerpen is nog niet vastgesteld, aandacht voor goede inpassing met passend ontwerp als belangrijk aandachtspunt

25/05/2005

Second opinion

6



2.2. Huidig tracé Oosterweelverbinding en referentieontwerp (3)

Referentieontwerp:

- » De onzekerheidsmarge van BAM van 20% op aannemingssom is realistisch
- » "Quick" analyse geeft aan dat aannemingssom aan de ruime kant is
- » Het tracé is voldoende ruim
- » Referentieontwerp heeft visuele hinder die via esthetisch ontwerp te mitigeren is
- » Voorgaande nadelen kunnen weggenomen worden via een tunneloplossing, doch dit heeft andere nadelen (zie verder)

25/05/2005 Second opinion 7



2.3. Ondergrondse alternatieven : Overwegingen (1)

- » De aansluitingen knooppunt Oosterweel vereisen diepliggende verkeerspleinen en verkeerswisselaars
- » Diepteligging van geboorde tunnel met dekking van 0.7 Ø is een optimalisatie t.a.v. verleden
- » Schachten en toe-ritten vereisen voldoende brede open bakken om verkeersveiligheidsredenen
- » Dwarsprofiel: profiel met 4 x 2 rijstroken is noodzakelijk voor functionaliteit Oosterweelverbinding
- » Steilheid van hellingen is 3%

25/05/2005 Second opinion 8



2.3. Ondergrondse alternatieven : Overwegingen (2)

- » **Bouwhinder** tijdens bouw schachten
- » Boortunnels zijn moeilijker en vooral duurder op vlak van **veiligheidsvoorzieningen**
- » **Veiligheidsniveau** van tunnelalternatief kan **niet op zelfde niveau** gebracht worden van het referentieontwerp maar wel op een voldoende niveau
- » Meerkost tunnelalternatief zou kunnen **terugverdiend** worden op stedenbouwkundige invulling
- » **Geluid en luchtkwaliteit is beter** dan viaductoplossing

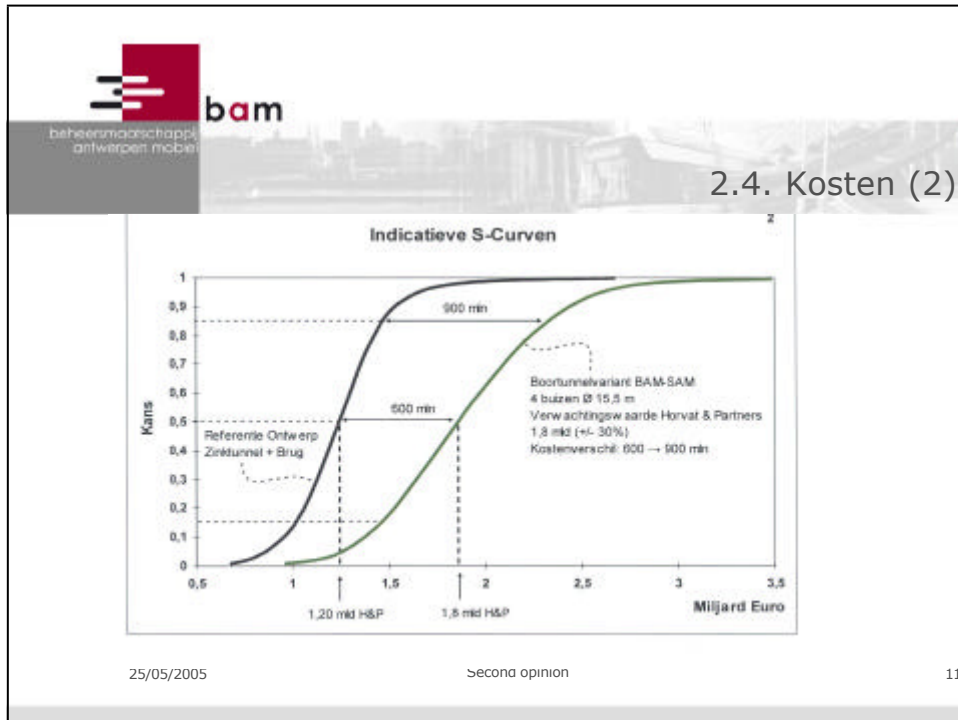
25/05/2005 Second opinion 9



2.4. Kosten (1)

- » Boortunnels relatief **duur**
- » Risico's **ondergronds** bouwen
- » **Veiligheid** is kostenverhogend
- » Prijsontwikkeling voor boortunnels vertoont **dalende trend**
- » Raming van prof Horvat is **EUR 1,8 mia**
- » Verschil met referentieontwerp kan **EUR 600 tot EUR 900 mio** bedragen

25/05/2005 Second opinion 10



bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

2.4. Kosten (3)

- » De kansverdelingscurve voor **onvoorziene omstandigheden en kostenramingen** worden door een S - vormige curve weergegeven in Nederland
- » 50% waarde komt overeen met de **meest waarschijnlijke waarde** waarop een project kan uitkomen, de uitlopen van de rechterstaat kan heel ver uitlopen, bij sommige projecten
- » Linker curve is deze van de brug -tunnelvariante, de groene curve deze van de 4 geboorde tunnels
- » Bij de **50% zekerheid is het verschil EUR 600 mio**, bij **85% zekerheid is het verschil EUR 900 mio**

25/05/2005

Second opinion

12

2.5. Aanvullingen aan studie BAM door Horvat & partners

- » Tunnelvariant is **technisch en veiligheidstechnisch inpasbaar** doch tunnelvariant zal altijd minder scoren op vlak van **verkeersveiligheid en interne veiligheid** en beter op **stedenbouwkundig vlak, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid**
- » Grote belemmering voor tunnelvariant is **kostprijs**, mogelijke meeropbrengsten op stedenbouwkundig vlak
- » Uitgangspunten van Masterplan zijn uit **duurzaamheidsredenen** goed verklaarbaar

25/05/2005

Second opinion

13

3. Evolutie van de projecten van het Masterplan Antwerpen vanuit bouwkundig en vergunningsmatig perspectief

3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan

3.2. Vergunningentraject: GRUP Oosterweelverbinding

25/05/2005

Projecten Masterplan

14



3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan (1)

- » 15 mei 2003: **volledigverklaring** kennisgevingsdossier door Cel Mer
- » 26 mei tot 26 juni 2003: ter inzage legging van het kennisgevingsdossier met **inspraakmogelijkheid**
 - bij de administratie Cel Mer (o.m. op website)
 - Stad-, gemeente- en districtshuizen van de steden en gemeenten binnen het plangebied (o.m. tentoonstelling in Provinciehuis Antwerpen 2 tot 4 juni 2003)
- » 1 augustus 2003: **Richtlijnen Cel Mer** (betekend aan initiatiefnemer op 13 augustus 2003)

25/05/2005 Projecten Masterplan 15



3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan (2)

- » 2 september 2003: verzoek tot **heroverweging**
- » 12 november 2003: unaniem advies aan Cel Mer van de door AMINAL samengestelde **adviescommissie**
- » 21 november 2003: betekening **aangepaste richtlijnen** aan de initiatiefnemer
- » November 2003 – november 2004: opstellen Plan Mer door de Mer coördinator in nauw overleg met de Cel Mer met voorstelling op 22 oktober 2004 van het ontwerp van Plan Mer aan de Klankbordgroep (o.m. vertegenwoordigers administratie, gemeenten en belangengroepen)

25/05/2005 Projecten Masterplan 16



3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan (3)

- » 19 november 2004: **betekening** voltooide Plan Mer aan Cel Mer
- » 21 december 2004: **advies AMINAL**, afdeling Natuur m.b.t. passende beoordeling Natura 2000 gebieden
- » 23 december 2004: betekening **goedkeuringsbeslissing** en plan-Mer-verslag aan initiatiefnemer

25/05/2005 Projecten Masterplan 17



3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan (4)

- » 20 april 2005: verzoek tot **intrekking goedkeuringsbeslissing** gevolgd door afkeuring in functie van een vervollediging van de Plan MER minstens op het vlak van:
 - Elementen m.b.t. de passende beoordeling (36ter Decreet Natuurbehoud)
 - De behandeling van strategieën waarin het rekeningrijden is vervat
 - De behandeling van een tweede Kennedyverbinding als alternatief voor de Oosterweelverbinding
 - De elementen die noodzakelijk zijn voor de milieubeoordeling van de GRUP's die mogelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van de Masterplan-projecten

25/05/2005 Projecten Masterplan 18



beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan (5)

» Doel van de **vervollediging** van het Plan MER:

- Tegemoet komen aan een aantal fundamentele opmerkingen uit het goedkeuringsverslag van de Cel MER dd. 21 december 2004
- De bruikbaarheid verhogen van het Plan MER Masterplan in de goedkeuringsprocedure van het GRUP
- Het verhogen van het maatschappelijk draagvlak voor het Masterplan

25/05/2005 Projecten Masterplan 19



beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

3.1. Vergunningentraject: Plan MER Masterplan (6)

» 5 mei 2005: **betekening** intrekings- en afkeuringsbeslissing door Cel MER

» 13 mei 2005: betekening **bijgewerkte Plan MER** aan Cel MER

25/05/2005 Projecten Masterplan 20



3.2. Vergunningentraject: GRUP Oosterweelverbinding (1)

- » Initiatiefnemer: Vlaams Gewest
- » GRUP gaat gepaard met **onteigeningsplan**
- » Goedgekeurde bijgewerkte **Plan Mer** zal deel uitmaken van GRUP dossier
 - Passende beoordeling art. 36ter Decreet Natuurbehoud
 - Watertoets art. 8 Decreet Integraal Waterbeleid
 - Dossier bevat eveneens kosten-baten analyse en maatschappelijke impactstudie

25/05/2005 Projecten Masterplan 21



3.2. Vergunningentraject: GRUP Oosterweelverbinding (2)

- » **Ruimtelijk Veiligheidsrapport** noodzakelijk: december 2004 in voorontwerp overgemaakt aan Cel Veiligheidsrapportage
- » 24 december 2004: GRUP dossier overgemaakt aan **AROHM**, afdeling Ruimtelijke Planning en aan kabinet minister bevoegd voor ruimtelijke ordening
- » 4 april 2005: **werkvergadering** kabinet van dhr. Minister Van Mechelen

25/05/2005 Projecten Masterplan 22



3.2. Vergunningentraject: GRUP Oosterweelverbinding (3)

- » **Aanvullingen/bijsturingen** t.o.v. het voorontwerp GRUP dd. 23/12/2004 ingevolge de tussentijdse aanpassingen van het referentie – ontwerp
- » **Voorontwerp** dossier GRUP beschikbaar

25/05/2005

Projecten Masterplan

23



4. Rapport van het Rekenhof : stand van zaken en implementatie van de voorstellen van het Rekenhof

25/05/2005

Rekenhof

24



beheermaatschappij
antwerpen mobiliteit

4. Controle Rekenhof ivm communicatie-opdracht en actieplan

- » **Rechtmatige aanstelling en facturatie** communicatiebureau
- » Aanbeveling omtrent uitvoeren van in kaderopdracht voorziene mogelijkheid tot **audit** op aangerekende prijzen, geleverde prestaties en afgeleverde studierapporten.
 - Kantoor **PWC** werd gevraagd om (zoals voorzien in contract voor de 2nd opinion) een voorstel te maken voor een dergelijke opdracht.
 - **Onderhandelingen** rond scope zijn momenteel nog aan de gang
 - Rapportering rond bevindingen bij **volgende toelichting aan Commissie**

25/05/2005

Rekenhof

25



beheermaatschappij
antwerpen mobiliteit

5. Toelichting van de invloed van het standpunt van de Europese commissie met betrekking tot het eurovignet

- 5.1. Invloed standpunt EU mbt Eurovignet
- 5.2. Masterplan steunt op verschillende inkomstenbronnen
- 5.3. Inbreng Vlaams Gewest in Masterplan
- 5.4. Conclusie en actieplan

25/05/2005

Eurovignet

26



5.1. Invloed standpunt EU mbt Eurovignet

- » Politiek compromis van 18 april 2005 binnen Europese Raad
- » Belangrijkste principe voor BAM:
 - « **kostengerelateerdheid** » , m.a.w. tol kan enkel dienen voor de dekking van de infrastructuurkosten, voor het onderdeel van het netwerk waarop tol geheven wordt

25/05/2005

Eurovignet

27



5.2. Masterplan steunt op verschillende inkomstenbronnen

Maar ook :

Bovendien voorziet de financiële structurering van de andere projecten dan Oosterweel, die momenteel gefinaliseerd wordt en ter goedkeuring zal worden voorgelegd aan de Raad van Bestuur.

Tol Oosterweelverbinding

Kostengerelateerdheid

Vergoeding voor de kapitaalsinbreng

Dividenden en retributierechten **TLH**

(Af te spreken) **beheersvergoeding**
Vlaams Gewest

Intrestvergoedingen op de door BAM
ingetekende obligatielening

“Schaduwtol” vergoedingen voor de ter
beschikkingstelling van de door BAM
opgerichte infrastructuur voor de partners

28



5.3. Inbreng Vlaams Gewest in het Masterplan



- » Belangrijke eigen vermogensinspanning ten belope van **EUR 700 mio**
- » (Af te spreken) beheersvergoeding (geraamd op 24,5 mio EUR per jaar) kan op basis van huidig rentepeil omgezet worden in ontleningscapaciteit van circa **EUR 300 mio**

EUR 1 mia = investeringskosten Masterplan die niet relateerbaar zijn aan Oosterweel

25/05/2005
Eurovignet
29



5.4. Conclusie en actieplan

- » Verhouding tussen
 - investeringskosten Oosterweelverbinding en tolinkomsten Oosterweel, en
 - investeringskosten overige projecten en inkomstenbronnen overige projecten
 is **in overeenstemming met vereisten Europa**
- » Desalniettemin zal een uitvoerig dossier aan de **Europese Commissie** overgemaakt worden met betrekking tot de Oosterweel tolheffing

25/05/2005
Eurovignet
30



6. Stand van zaken van de nota aan de Vlaamse regering

25/05/2005 Nota Vlaamse regering 31



**Vlaams Parlement
Commissie Openbare Werken en
Mobiliteit
25 mei 2005**

BIJLAGE 4

Slides presentatie Rekenhof



Voortgangsrapportering over infrastructuurprojecten Masterplan Antwerpen

Visie van het Rekenhof



Beslissing commissie 22 maart 2005

- Informatievoorziening geïnspireerd op het decreet van 8 november 2002 over de controle op grote infrastructuurprojecten
- Voortgangsrapporten door BAM en betrokken ministers
- Naar Nederlands model
- Betrokkenheid van het Rekenhof
- Bespreking in de commissie

Aandachtspunten voortgangsrapporten

- Voortgangsrapporten kunnen antwoord geven op volgende kernvragen en moeten tegemoet komen aan de informatiebehoeften van de commissie :
 - Welke risico's (juridisch, technisch, maatschappelijk, ...) bedreigen de realisatie van het Masterplan Antwerpen ?
 - Hoe beheersen BAM en de Vlaamse regering deze risico's ?
 - Hoe evolueert de kostprijs van de infrastructuurprojecten en hoe wordt de kostprijs beheerst ?
 - Is de vooropgestelde financiering afgestemd op de realisatie van het volledige Masterplan ?
 - Hoe evolueert de voorbereiding en de uitvoering van de infrastructuurprojecten en welke knelpunten duiken daarbij op ?

3

Voorgestelde aanpak

- *Basisrapport* met uitgangspunten, doelstellingen, alternatieven, projectomschrijving, middelen en ramingen als **referentiedocument**
- *Voortgangsrapporten* met nieuwe ontwikkelingen, risicobeheersing en vergelijkende informatie volgens **vaste structuur**

4

Structuur van het basisrapport

- Basiskenmerken van het Masterplan
 - Doelstellingen, ijkpunten, uitgangspunten en randvoorwaarden
- Scope
 - Afbakening en omschrijving van de verschillende projecten
- Planning
 - Voorbereiding, vergunningen, aanbesteding en uitvoering met beslissingstraject
- Financiën
 - KBA, investering- en exploitatiebudget, financieringsbronnen
- Risico's
 - Bedreigingen (rechtmatigheid, doelmatigheid, technische uitvoering, financiering, maatschappelijk draagvlak), mogelijke impact en beheersingsmaatregelen
- Organisatie
 - Vlaams Gewest, BAM, uitbesteding werken en diensten, samenwerking De Lijn en NMBS
- Bijlagen
 - Meerjarenbegroting van inkomsten en uitgaven
 - Beheersovereenkomst BAM – Vlaams Gewest

5

Structuur van de volgende voortgangsrapporten

- Verwijzing naar basiskenmerken
- Scope
 - Nieuwe ontwikkelingen, scopewijzigingen
- Planning
 - Voortgang inzake voorbereiding, beslissingspunten Vlaamse regering en uitvoering
- Financiën
 - Investering- en exploitatiebudget, onvoorzien, verbintenissen, financieringsbronnen
- Risico's
 - Evolutie gekende en nieuwe risico's en beheersingsmaatregelen
- Organisatie
 - Ontwikkelingen inzake projectorganisatie, bijkomende opdrachten en samenwerking met andere partijen
- Bijlagen
 - Actualisatie meerjarenbegroting, activiteitenverslag en jaarverslag

6

Controles door het Rekenhof van de voortgangsrapporten

- Het Rekenhof zal nagaan of :
 - de voortgangsrapporten de afgesproken informatie bevatten,
 - de risicoanalyse en –beheersing onderbouwd zijn.



7

Beperkingen van de controle van het Rekenhof

- De controle van het Rekenhof kan geen validering inhouden van :
 - de gehanteerde calculatiemethoden
 - het realiteitsgehalte van de ramingen
 - de kwaliteit van de risicobeheersing
 - de kwaliteit van de uitgevoerde projecten



8

Toetsing eerste voortgangsrapport

- Verschillende elementen voor basisrapport reeds tijdens hoorzitting meegedeeld
- Evolutie in onderbouwing projecten en nieuwe risico's en beheersingsmaatregelen vermeld
- Jaarverslag toegelicht
- Scope, planning, organisatie en meerjarenbegroting ontbreken
- Structuur en vergelijkbaarheid voor verbetering vatbaar
- Uitgeschreven tekst met bijlagen is aan te bevelen