

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



Zitting 2005-2006

3 juli 2006

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

VIERDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Juni 2006

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Jan 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 Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

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

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

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

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

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

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag over hoorzitting en Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).....	4
II. Presentatie door het Rekenhof	11
III. BESPREKING.....	14
III.1. Scopewijzigingen en planning masterplan.....	14
1.1. Tussenkost van de heer Jan Penris.....	14
1.2. Tussenkost van de heer Rudi Daems	14
1.3. Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder	15
1.4. Tussenkost van de heer Jan Peumans	15
1.5. Tussenkost van de heer Bart Martens.....	15
1.6. Antwoorden van de BAM en minister Kris Peeters en repliek van de leden	16
III.2. Financiën	17
2.1. Tussenkost van de heer Rudi Daems	17
2.2. Tussenkost van de heer Jan Penris.....	17
2.3. Tussenkost van de heer Jan Peumans	18
2.4. Antwoorden van de BAM en de minister en repliek van de leden	18
III.3. Overige aspecten	21

DAMES EN HEREN,

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

Deze voortgangsrapportage vond plaats op woensdag 21 juni 2006.

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

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

In een derde deel volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden.

De beloofde aanvullende informatie en de vragen waarop geen antwoord werd verstrekt, worden gebundeld in een aanvullend verslag.

I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager van de BAM, leidt de voorstelling van de vierde voortgangsrapportage in. Hij legt uit dat niet alles in de schriftelijke versie zit die vooraf aan de commissieleden werd bezorgd. De aanvullende punten zullen vandaag mondeling gepresenteerd worden. De drie thema's van de toelichting zijn achtereenvolgens de actualisering van de kortetermijnplanning van de deelprojecten van het masterplan, de stand van zaken wat het financieel model betreft, en de risicobeheersing. Op de basiskenmerken van het masterplan zelf gaat hij niet opnieuw in.

De heer *Yvan Verbakel*, operationeel manager van BAM, geeft een overzicht van de actualisering van het masterplan. Voor wat de Oosterweelverbinding betreft, is het zo dat een belangrijk deel van de stedelijke ringweg Noord mee in het werkvolume van

de aanneming is opgenomen. Vrijdag 23 juni a.s. zal weliswaar het eerste bod van de kandidaten worden voorgesteld, de vier consortia vroegen drie maanden extra om ook de bijkomende opdracht te kunnen bestuderen.

De milderende maatregelen die de regering in juli 2005 voorstelde, zijn inmiddels uitgewerkt in twee projecten op Linkeroever. Het is de bedoeling ze te realiseren voor de aanvang van de Oosterweelverbinding. Het eerste is Middenvijver. Daar is bijkomend overleg geweest met de verschillende partners, wat heeft geleid tot een verschuiving van de start met vier maanden, met de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) werd al een aannemer aangesteld. Voor Burchtse Weel werd gevraagd een dijkdoorbraak mee te onderzoeken. Een waterskiclub heeft daar nog een concessie tot 1 januari 2007, zodat de werken pas dan kunnen beginnen.

De heer Verbakel herinnert eraan dat ook twee sluisen moeten gerenoveerd worden. De bouwvergunning voor de Van Cauwelaertsluis is al verleend. Studie en raming werden opgemaakt door de diensten van Openbare Werken, maar BAM heeft op haar budget slechts 51 van de 67 miljoen euro die wordt geraamd. Het akkoord over de bijkomende middelen is nodig om de aanbesteding te kunnen starten.

Vervolgens gaat de heer Verbakel in op het Albertkanaal. In overleg met de Stad Antwerpen, De Lijn en het agentschap Infrastructuur kwam een akkoord tot stand om ook op de Noorderlaanbrug een vrije trambusbaan te integreren. Als dat wordt meegenomen evenals de wens van De Lijn om hun huidige stelplaats als een blijvend depot te exploiteren, kan het waarschijnlijk zo uitgewerkt worden dat geen aparte openbaarvervoerbrug noodzakelijk is.

Voor de spoorbruggen op de lijnen 12A en 27A is het akkoord en de basisovereenkomst tussen BAM-Infrabel enerzijds en de NV De Scheepvaart-Infrabel anderzijds van bijzonder groot belang voor de aanvang van de werken.

Het provinciebestuur en de stad zijn mee in de discussie over de mogelijkheden rond de Theunisbrug gekomen, laat de spreker weten. Er zijn namelijk ook uitbreidingsplannen voor het Sportpaleis, wat kansen biedt voor een volledige ontsluiting van Schijnpoort tot Gregoorplein. Het overleg met het oog op de beslissingen over de excentrische of centrische tram- en busbanen en over de uitbreiding van de ontwerpzone heeft thans plaats.

De heer Verbakel gaat nu in op de openbaarvervoerprojecten. In fase twee van de Leien is de aanvaarding van het wijkcirculatieplan bijzonder belangrijk, met de gefaseerde afbouw van het drukke busstation aan de Rooseveltplaats. Voor tramlijnen met een behoorlijke impact moet ook een project-MER gerealiseerd worden. Voor Deurne-Wijnegem vroeg en kreeg het agentschap Infrastructuur de aanpassing van de rijstrookbreedte. Bijkomend vroeg Riant voor de Stad Antwerpen de renovatie van de bestaande rioleringen. De timing voor de stelplaats wordt dan weer beïnvloed door de wens om openbaar onderzoek en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) te laten samenvallen. Voor Mortsel-Boechout is de schriftelijke bevestiging van de rioolsubsidie voor Mortsel belangrijk. De uitvoering van de aansluiting van de riolering onder de stoepen op de huizen heeft een impact van zes maanden.

Voor de tramlijn Ekeren is een project-MER nodig, wat gepland is voor het vierde kwartaal van 2006. Ekeren vroeg daarbij ook een multicriteria-analyse voor drie tracés. Daarnaast is ook nog een akkoord nodig tussen de Stad Antwerpen en Ekeren over het Eilandje, de verschillende tracés en het concept voor de Noorderplaats.

Vervolgens presenteert de heer Verbakel een schematisch overzicht van de timing. Dit schema werd aan de leden bezorgd. Wat de regering op 22 juli 2005 goedkeurde, is paars ingekleurd op de getoonde slide, de gegevens waarover BAM tot nu toe beschikt, zijn turkoois op de slide. De raad van bestuur vroeg om alles in het werk te stellen om de vertraging in de uitvoering van de werken weg te werken en de timing van de uitvoering van 22 juli 2005 aan te houden voor de projecten openbaar vervoer. De spreker vat zijn eerdere opsomming nog eens samen en vult daarbij aan dat inmiddels de toewijzing is gebeurd voor de afbraak van de tijdelijke brug maar dat het nog wachten is op een akkoord tussen stad, agentschap Infrastructuur, De Lijn en BAM over de handhaving van de verkeersgeleidende maatregelen tot en met de bouw van Leien fase II. Dat akkoord wordt verwacht tegen 1 augustus a.s.

De heer *Jan Van Rensbergen* stelt vervolgens de belangrijke beslissingen voor die in de tussentijd zijn genomen. Hij wijst erop dat in de onderhandelingen over de kaderovereenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest enkele principes en essentiële uitgangspunten werden goedgekeurd en op 28 april 2006 medegedeeld aan de Vlaamse Regering. De regering

stelde ook zeer recent definitief het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Oosterweelverbinding vast.

De raad van bestuur van BAM keurde enkele aanpassingen aan de vraagspecificatie van de Oosterweelverbinding (terechtwijsende berichten) goed. Risicoallocatie en contractvoorwaarden worden straks nader toegelicht. Het bestek voor de financiering van BAM werd principieel goedgekeurd en er werd consultancy aangewezen voor risico- en verzekeringsbeheer.

De heer Van Rensbergen stelt vervolgens het onderdeel financiering aan de orde. Hij stelt voor om niet in te gaan op de punten waar niets gewijzigd is.

De heer *Ivan Costermans*, financieel manager van BAM, gaat eerst in op de genoemde principiële goedkeuring van het bestek financiering.

De goedgekeurde basisprincipes zijn de volgende.

Het eerste basisprincipe is de ontleenbasis op grond waarvan de financiers gevraagd wordt aan BAM kredieten te verstrekken. De ontleenbasis bestaat principieel uit de toelinkomsten uit de Oosterweelverbinding, aangevuld met dividenden en retributierechten van de dochteronderneming Tunnel Liefkenshoek. Aan de banken werd voorgesteld om de beheersvergoeding die BAM vanaf 2011 ontvangt van het Vlaamse Gewest, buiten de ontleenbasis te houden. Maar aangezien aan de bankiers de harde eis van onvoorwaardelijke financiering voor de totaliteit van het masterplan wordt gesteld, kan het zijn dat zij het noodzakelijk achten om de ontleenbasis uit te breiden met de beheersvergoeding. Dit kan, evenwel enkel mits penalisatie in de evaluatie via de gunningscriteria.

Een tweede basisprincipe in het bestek financiering wordt gevormd door de gunningscriteria. Een eerste gunningscriterium is de ESR-neutraliteit. Een tweede criterium is de onvoorwaardelijke en volledige financiering van de totaliteit van het masterplan.

Derde element is de gehoudenheid van het Vlaamse Gewest. Het gaat hier om eventuele garanties die het Vlaamse Gewest zou stellen ter ondersteuning van de bankiers.

Het vierde element in de gunningscriteria is de prijs, waarbij er evenwel op wordt gewezen dat het aspect

kostprijs van de financiering reeds gedeeltelijk vervat zit in de eis van financiering van de totaliteit van het masterplan. Immers, een uitermate hoge financieringskost zou leiden tot de onmogelijkheid om, gegeven een bepaald niveau van toelinkomsten, het geheel van het masterplan te financieren. Het kan evenwel niet de bedoeling zijn dat de bankiers nog extra waarborgen en garanties vragen aan het Vlaamse Gewest bovenop wat nodig is om tot een volledige financiering te komen, louter en alleen om de prijs verder te drukken.

Het bestek zelf is principieel goedgekeurd door de raad van bestuur en voort uitgewerkt door het management van BAM. De procedure om het bestek aan de financiers te verstrekken, is opgestart. De confidentialiteitsverklaringen worden momenteel ondertekend, volgende week vrijdag is er een toelichting over de financiering van het bestek voor alle bankiers.

Een volgend element dat ook in de schriftelijke rapportage toegelicht is, is de indekking van het renterisico, de zogenaamde 'pre-hedge'. Op de vorige voortgangsrapportage van 8 maart 2006 is al toegeleid dat er een viertal strategische indekkingsverrichtingen voor een totaal notioneel bedrag van 2 miljard euro, werden afgesloten. De raad van bestuur keurde een bijkomende indekking goed tegen het renterisico van de gedeeltelijke financiering door de opdrachtnemer voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Twintig percent van de investeringswaarde van de Oosterweelverbinding moet immers gefinancierd worden door de aannemer, de opdrachtnemer. Aan die financiering, die doorheen de exploitatiefase van 35 jaar wordt terugbetaald via de beschikbaarheidsvergoedingen die BAM zal betalen aan de opdrachtnemer, zit een renterisico vast.

Aan de indekking van renterisico is een kostprijs verbonden, ofwel 'up-front' door het betalen van een premie om een optie te krijgen om de swaptransactie achteraf kosteloos op te breken, ofwel een verbrekingsvergoeding op een swap die nu aan nulkost wordt aangegaan. Afhankelijk van de evolutie van de rente kan de kostprijs van het tegendraaien van een indekkingstransactie hoog oplopen. Het is niet realistisch om van bieders, die niet zeker zijn dat ze de opdracht zullen toegewezen krijgen, te verlangen dat zij het renterisico tot aan contractsluiting zouden dragen. Daarom zal het renterisico tot aan contractsluiting, gedragen worden door BAM.

De heer Costermans vervolgt met de structurering van de overige projecten van het masterplan. BAM

heeft een financieel-juridische structuur uitgewerkt die erin bestaat om voor de realisatie van de Oosterweelverbinding te werken met een zogenaamde stille maatschap, tussen BAM als werkende vennoot en het Vlaamse Gewest als stille vennoot.

Een stille maatschap is een vennootschap zonder rechtspersoonlijkheid, waarvan één vennoot de werkende vennoot is en de andere de stille vennoot. De stille vennoot treedt niet actief op als vertegenwoordiger van de stille maatschap. De stille maatschap wordt met andere woorden naar buiten toe vertegenwoordigd door de werkende vennoot. De financiers, alle tegenpartijen en de bouwgroepen blijven dus BAM zien als realisator van het Oosterweelproject.

De integrale activiteit voor de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding zal in de stille maatschap gevestigd worden: de infrastructuur, het eigen vermogen, de externe financiering, zijnde de zogenaamde tranche A-schuld, de gronden, de tolgelden, de operationele kosten, de beschikbaarheidsvergoedingen aan de opdrachtnemer.

De structurering is gestoeld op het concept dat het Vlaamse Gewest het rendement dat conform de EU toelichtlijn wordt gerealiseerd op het eigen vermogen dat is aangewend voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, zal herinvesteren om de overige projecten van het masterplan te realiseren. De structuur van de stille maatschap laat toe de resultaten van de Oosterweelverbinding op elk moment afzonderlijk te meten, los van het vennootschapsrechtelijke resultaat op de statutaire boeken van BAM. De doorstroming van deze rendementen naar het begrotingsfonds gebeurt bovendien op een fiscaal transparante en neutrale wijze. De eigenheid van het stillemaatschapscontract is dat de winsten niet op het niveau van de maatschap zelf, die immers geen rechtspersoonlijkheid heeft, belast worden, maar wel op het niveau van de vennoten, de stille en de werkende. De winstverdeling is contractueel te bepalen.

Een bijkomend voordeel is de ESR-neutraliteit in de zin dat de stille vennoot niet naar buiten optreedt. In het oprichtingscontract van de stille maatschap zal het takenpakket van de stille vennoot immers worden beperkt. Een vierde voordeel is de conformiteit met de EU-toelichtlijn en de transparantie terzake. De toelichtlijn bepaalt dat er maar tol geheven mag worden tot de investeringskost van de gerelateerde infrastructuur teruggewonnen is. De toelichtlijn laat wel een rendement op eigen vermogen toe. Dat rendement

wordt in het begrotingsfonds gestopt en geherinvesteerd in de overige projecten. Bij de structuur van de stille maatschap, met een eigen boekhouding, wordt dat principe transparant en meetbaar toegepast.

De update van het financieel model werd niet beschreven in de schriftelijke rapportage. In de vorige voortgangsrapportage werd melding gemaakt van de nieuwe verkeerscijfers op basis van het MOTO-verkeersmodel dat toen al geauditeerd was door Faber Maunsell. De doorrekening van de nieuwe tolprognoses in het financiële plan van BAM, om daaruit dan de financiële haalbaarheid van het masterplan af te leiden, was toen nog niet doorgevoerd. Ondertussen is dat wel gebeurd.

De heer Costermans licht de evoluties van het financiële model toe ten opzichte van de versie bij de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005. Een belangrijk element zijn de tolprognoses, maar er zijn nog een aantal vermeldenswaardige bijkomende aspecten.

De impact van de tolinkomsten is tweërlei. Het nieuwe verkeersmodel is meer gedetailleerd dan het model dat geleid heeft tot de verkeers- en tolprognoses voor de beslissing van 22 juli 2005. Het biedt een meer voorzichtige en realistische schatting van de verkeersstromen wat dus leidt tot een neerwaartse herziening van de tolinkomsten.

Een tweede element heeft te maken met de sensitiviteitsanalyse. Het verkeersmodel leidt immers niet tot één enkele prognose, maar tot een reeks van mogelijke scenario's en tolinkomsten, elk met een bepaalde waarschijnlijkheidsgraad. Voorheen werd gewerkt met een P50-tolinkomstenscenario. Dat is het meest waarschijnlijke scenario. Het scenario bevindt zich in het midden van de curve die de kansverdeling weergeeft waarbij er 50 percent kans is dat er minder tolinkomsten zullen zijn, en 50 percent kans dat er meer tolinkomsten zullen zijn.

BAM hanteert nu tolinkomsten waarvan ze met 90 percent zekerheid kan zeggen dat ze gehaald zullen worden. Dat biedt meer zekerheid maar houdt ook in dat wordt gewerkt met een lager bedrag aan tolinkomsten.

Ook enkele financiële parameters in het financiële model werden herzien. De belangrijkste parameter is hier de basisrente. De heer Costermans komt terug op de rente-indekkingsverrichtingen waarin

de basisrentevoet, waartegen BAM zijn financiering zal afsluiten, op een strategische wijze vastgelegd is op een tarief van 4,07 percent. Dat werd reeds in de derde voortgangsrapportage toegelicht. Het is een hogere basisrente dan op 22 juli 2005 werd gehanteerd. Ook dat leidt dus tot een hogere kostprijs in het financieel model.

Een ander element is de financieel-juridische structuur van de niet-Oosterweelprojecten. De structuur van het begrotingsfonds met de werking van de stille maatschap, zoals net toegelicht, is in het huidige financiële model begrepen. Dat heeft een fiscale implicatie. De stille maatschap maakt het mogelijk om tijdig en op een fiscaal transparante wijze rendementen te laten doorstromen naar het begrotingsfonds. Dat is fundamenteel voor het financiële model.

Anderzijds wordt de notionele intrestaftrek opgenomen, omdat er een aanzienlijk eigen vermogen is waarop die intrestaftrek van toepassing is.

De herziene planning op korte termijn van de projecten is al door de heer Verbakel toegelicht. Voor de volledigheid vermeldt de heer Costermans een aantal technische aanpassingen aan het model. Het model wordt immers voortdurend aangepast. Zo werd bijvoorbeeld de tranchering van de schulden toegevoegd.

De financiële haalbaarheid wordt uitgedrukt door middel van 'schulddekkingsratio's'. Dat is de verhouding tussen de inkomsten en de uitgaven en kosten. Per periode wordt nagegaan hoeveel inkomsten er staan tegenover de uitgaven. De bankiers hebben in hun kandidatuurstelling voor de financiering van BAM een aantal ideeën gegeven over wat zij verwachten als minimale schulddekkingsratio. Uit het financiële model blijkt dat BAM kan voldoen aan die minimale eisen.

Tot slot gaat de heer Costermans in op de nieuwe verbintenissen. Een eerste gaat over de retrocessie van een aantal gronden die aan BAM toegewezen werden maar niet nodig zijn voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Ten tweede is er het contract voor de ondersteuning op het vlak van verzekeringsbeheer. Ten slotte is er de afbraak van de IJzeren Brug.

De heer *Jan Van Rensbergen* legt uit dat er gekozen is voor de benaming kaderovereenkomst om het onderscheid te maken met de beheersovereenkomsten met

de klassieke agentschappen. De kaderovereenkomst is enerzijds bedoeld om uiting te geven aan de decreetale bepalingen bij de oprichting van BAM. Daarin zijn verplichtingen opgenomen van BAM en het Vlaamse Gewest voor de uitvoering van de deelprojecten. Anderzijds bevat de kaderovereenkomst een aantal waarborgen en uitgangspunten voor de financiers van het masterplan. Het financieren van dergelijk groot project is vanuit bancair oogpunt risicovol. De bankiers willen de reële risico's inschatten en de relatie tussen BAM en het gewest kennen. Ze willen ook beoordelen of een aantal uitgangspunten stand zullen houden gedurende de financieringsperiode.

De onderhandelingen over de kaderovereenkomst tussen de ministers Peeters, Van Mechelen en Van Brempt en een delegatie van de raad van bestuur en het management van BAM zijn in maart 2006 opgestart. Uiteindelijk is het de bedoeling om in de tweede helft van de maand juli 2006 een finaal ontwerp van kaderovereenkomst te kunnen voorleggen.

In de eerste fase heeft BAM zich geconcentreerd op een aantal essentiële uitgangspunten en heeft getracht om daarover tot een overeenstemming te komen met het Vlaamse Gewest. Die overeenstemming is weergegeven in de mededeling aan de Vlaamse Regering van 28 april 2006. De essentiële uitgangspunten zijn belangrijk omdat die nodig waren voor het bestek van de financiering en bij de verdere onderhandelingen met de bidders.

De uitgangspunten komen voornamelijk uit het decreet en de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005. Als BAM nog bijkomende opdrachten krijgt, moet ze daarvoor voldoende financiële middelen krijgen. Het mag geen extra afname betekenen van de engagementen. BAM wil ook dat het Vlaamse Gewest geen alternatieve, nog niet bekende verkeersinfrastructuurprojecten in de Antwerpse regio ontwikkelt die rechtstreeks concurreren met de Oosterweelverbinding. Bij de verkeersprognoses en het financiële model wordt wel rekening gehouden met alle geplande grote projecten, de missing links, het strategische plan van de haven enzovoort. Voornoemde bepaling geldt dan ook niet voor die projecten. Financiers zullen immers willen weten dat er geen projecten komen die een negatieve impact hebben op de financiering van het masterplan.

Het is de bedoeling om het risico van dergelijke negatieve weerslag te ondervangen in de kaderovereenkomst door een schadevergoeding vast te leggen als

er toch dergelijke concurrerende projecten zouden komen.

Eén van de essentiële uitgangspunten is dat er ook een tripartiete overeenkomst zal zijn tussen de financiers, het Vlaamse Gewest en BAM. De financiers krijgen zo een stem in de uitvoering van de kaderovereenkomst en kunnen tussenbeide komen als een en ander fout loopt. In de maanden mei en juni zijn de onderhandelingen over een eerste technisch volwaardig ontwerp voortgezet. Daarop kunnen de komende onderhandelingen gebaseerd worden.

Parallel met die onderhandelingen bereidt BAM met elk van haar partners, De Lijn, NV De Scheepvaart, het havenbedrijf, het agentschap Infrastructuur, overeenkomsten voor over de deelprojecten van het masterplan. Het is de bedoeling dat de hoofdlijnen van die overeenkomsten medio juli van dit jaar klaar zijn zodat ze, na het afsluiten van de kaderovereenkomst, gefinaliseerd kunnen worden.

Het volgende hoofdstuk van de BAM-toelichting betreft risico's en risicobeheersing. Het eerste element is het Oosterweelproject zelf. BAM verwacht deze week de eerste offertes van de vier consortia. Daarna worden onderhandelingen gestart om van de 'first offer' tot de 'best and final offer' te komen. Dat zal zo tegen eind september klaar zijn. De volgende fase is de bepaling van de 'preferred bidder', zo rond de jaarwisseling.

Om de risico's zo goed mogelijk te beheersen, hanteert BAM een zeer strikte confidentialiteitsaanpak. Dat omvat de opleiding van de eigen mensen, de confidentialiteitsclausules, de procesbeheersing, de procedures voor de behandeling van de offertes, de procedures voor de geheimhouding. Geheimhouding is vooral belangrijk als het 'best and final offer' bepaald wordt. De offertes van de bidders moeten dan strikt geheim zijn omdat andere bidders daaruit ideeën zouden kunnen putten. Dat zou kunnen leiden tot procedurefouten. De bepalingen over de geheimhouding gaan zeer ver, met inbegrip van informatica-technische maatregelen, fysieke toegangsbeveiliging, monitoring, controle enzovoort.

Het volgende element van risicobeheersing heeft te maken met de verduidelijking en de afbakening van de risico's voor het consortium dat de Oosterweelverbinding uiteindelijk zal bouwen en voor de opdrachtgever.

De heer *Yvan Verbakel* zegt dat deze commissie gesuggereerd heeft om die risicoverdeling te toetsen

aan de Bolkensteinrichtlijn. Heel wat overheidsaanbestedingen bevatten impliciete risico's. BAM heeft een lijst van de risico's met een voorstel van verdeling over de opdrachtnemer en opdrachtgever aan de mogelijke bidders bezorgd. Het spreekt, gezien de ESR-neutraliteit, vanzelf dat het bouwrisico bij de opdrachtnemer ligt. Ook de termijnoverschrijdingen en het beschikbaarheidsrisico zijn ten laste van de opdrachtnemer. De rijvakken moeten immers de hele tijd van de concessie beschikbaar zijn.

Het ontwerprisico, de aanpassingen aan het ontwerp zijn voor de opdrachtnemer. Dat geldt ook voor de afwijkingen van verkeersprognose. De opdrachtnemer dient immers de rijstroken aan te bieden, onafhankelijk van de verkeersprognoses. Het hoort tot de kennis en de sterkte van de bieder om te beoordelen welke technologie best is om volumes van verkeer te meten. De opdrachtnemer moet de technologische evoluties volgen en de beproefde technologie zo snel mogelijk te implementeren.

De opdrachtnemer moet voldoen aan de eisen van de vergunningverlener, maar als de opdrachtgever een vraagspecificatie wijzigt, is dat zijn verantwoordelijkheid.

Onvolledigheden in de bestekdocumenten zijn voor de opdrachtnemer, maar manifeste fouten in contractdocumenten voor de opdrachtgever. Het niet beschikbaar zijn van de werkplaatsen is de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer, de onmogelijkheid een bepaalde bouwplaats te betreden, bijvoorbeeld in geval van een onaangekondigde staking, is een risico voor de opdrachtgever.

Ook de aard van de bodemgesteldheid is belangrijk, daarover zijn er trouwens nogal wat disputen. Dat is de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer, de kosten voor niet-gekende verontreinigingen liggen bij de opdrachtgever. De tijd en de kosten voor bouwplaatsverontreiniging alsook de kosten voor archeologische vondsten en explosieven zijn ten laste van de opdrachtnemer. De kosten voor onvoorzienbare explosieven en archeologische vondsten zijn voor de opdrachtgever. Bij de afbraak van de IJzeren Brug zijn er bijvoorbeeld nu al archeologen betrokken. De resultaten van de opgravingen zijn trouwens dit weekend al te bezichtigen. Dat is een voorbeeld van een gekende archeologische vondst.

De heer Verbakel zegt dat de kabels en leidingen en de vaststaande verplaatsingen het risico zijn van de opdrachtnemer. Het niet-tijdig verplaatsen is een

risico van de opdrachtgever. Tijdig besliste verplaatsingen, de verplaatsingen, laattijdig door toedoen van de opdrachtnemer, de aan de nutsleidingen gekoppelde activiteiten, de claims van nutsmaatschappijen en het tijdig verkrijgen van vergunningen zijn risico's die toekomen aan de opdrachtnemer. De niet-afgifte van een vergunning of de schorsing der werken zijn ten laste van de opdrachtgever. De juiste interpretatie van vergunningen en de mogelijke disputen daarover blijven ten laste van de opdrachtnemer. Fouten in de milieuaanvraag en bewarende maatregelen bij schorsing zijn ook ten laste van de opdrachtnemer. De heer Verbakel verwijst naar problemen bij grote werken om te bepalen welk materiaal, dat in aanmerking komt voor een verrekening, zich op het ogenblik van schorsing op de werf bevond. Hij zegt dat er gewerkt zal worden met een depot bij bijvoorbeeld een notaris. Bij geschillen van schorsing wordt de geraamde hoeveelheid materiaal, mankracht en tijd geopend. Dit zal dienen als basis voor overleg bij schorsing.

De wijzigingen van de wetgeving in de bouwfase zijn voorspelbaar. De spreker zegt dat de opdrachtnemer bereid is om dit risico op zich te nemen. In het bilaterale overleg kwam daarop geen reactie.

De verschillende risico's vertegenwoordigen een bepaalde prijs. Het is van belang om te weten in welke mate de verzekeraar hiervoor kan aangesproken worden. Na de eerste offerte wil de spreker ook een zicht krijgen op de vraag of de risico's duidelijk gespecificeerd zijn, en of ze duidelijk toewijsbaar zijn aan opdrachtnemer of opdrachtgever, en wat de maximale verzekeraarbaarheid is van elk van de risico's.

De heer *Jan Van Rensbergen* gaat in op enkele specifieke materies. Over de btw-aftrekbaarheid werd overleg gepleegd met de dienst Voorafgaande Beslissingen. Het masterplan en in het bijzonder de Oosterweelverbinding werden toegelicht. Hiervoor wordt momenteel een 'ruling' aangevraagd. De ruling van de andere deelprojecten wordt aangevraagd naarmate er meer duidelijkheid komt over de overeenkomsten en hoofdlijnen en principes die er aan de basis van liggen.

De kennisgeving aan de Europese Commissie van de vaststelling van toltarieven wordt voorbereid.

De ESR-neutraliteit van de financiering is van groot belang. Ze werd omstandig toegelicht aan de administratie. Er wordt een advies over gevraagd.

Er werden twee audits georganiseerd. Voor een eerste audit werd in augustus 2005 opdracht gegeven. Deze

heeft betrekking op de dienstverlening van de TV SAM. De audit had onder meer betrekking op een beoordeling van de dienstverlening van TV SAM, met nazicht van de interne kwaliteitsprocedures en controles van TV SAM. De audit strekte ook tot een vergelijking van de dienstverleningsniveaus van TV SAM, in vergelijking met lokale en internationale benchmarks inzake technische kwaliteit en kostenniveau. Ook de grootteorde van de investeringskosten van de masterplanprojecten en van de projectrisico's diende te worden onderzocht. Daarbij diende aandacht te worden besteed aan de gehanteerde eenheidsprijzen en volumes. De resultaten van deze audit zijn intussen verwerkt.

De heer *Yvan Verbakel* licht de technische elementen hiervan toe. De audit werd uitgevoerd door PM Symonds en PWC. Zij stelden vast dat TV SAM beschikt over een internationaal erkende certificering. Deze werd vergeleken met vergelijkbare studiegroepen. De uitwerking van de plannen en de technische documentatie zouden voldoende diepgaand zijn. Het niveau van ereloon zou vergelijkbaar zijn met de internationale benchmark. De ramingen in het domein van de afgezonken tunnel zouden soms aan de lage kant zijn. De methodologie voor de ramingen was volgens de auditkantoren de juiste. Er bestaan nog enkele onbekende factoren. De doorlichting dateert van oktober van vorig jaar. Toen was het oriënterend bodemonderzoek nog niet helemaal klaar. Ook de grondkarakteristieken waren nog niet afgerond. Het betrof met name het tracéonderzoek en het geomorfologisch onderzoek, namelijk het slibonderzoek in de Schelde. Ook de onderhoudsvereisten waren niet bekend, bijvoorbeeld wat de kosten waren voor Waterwegen en Zeewezen en de loods. Er werd toen een dringende voltooiing gevraagd van de risico-analyse. Dit heeft geleid tot het terechtwijzend bericht 5.

Voor wat betreft de raming stelt de heer Verbakel een slide voor met een overzicht van internationaal vergelijkbare afgezonken tunnels. Daarop is de kostprijs per vierkante meter aangegeven. Telkens wordt de breedte van de tunnel vermeld. Er blijkt geen vergelijkbare tunnel te bestaan. De tunnel die zal worden aangelegd is vijf tot zes meter breder dan vergelijkbare tunnels. De verkeersdruk in de tunnel leidt tot afmetingen die veel groter zijn dan in de andere tunnels.

De vergelijking heeft geleid tot een eenheidsprijs per vierkante meter van de doorsnede. Deze wordt

gehanteerd bij de ramingen die in dit parlement werden voorgelegd.

De heer *Jan Van Rensbergen* zegt dat een tweede audit betrekking had op het onderdeel communicatie. Deze communicatie wordt door TV SAM ingehuurd. De audit werd in januari 2006 opgestart, met als opdracht interne kwaliteitscontroles en -procedures te onderzoeken ten aanzien van de dienstverlener communicatie, en om indien mogelijk een benchmarking uit te voeren, met aandacht voor eenheidsprijzen en volumes. Er diende de nadruk te worden gelegd op de marktconformiteit van prijszetting en de procedures die een goede aansturing en kwaliteit moeten waarborgen.

De audit heeft zich niet uitgesproken over de opportuniteit of de effectiviteit van de communicatie, en evenmin over de creatieve waarde van het verleende advies. Tijdens de audit is gebleken dat er te weinig informatie voorhanden was om zich uit te spreken over marktconformiteit en de billijkheid van prijszetting. De audit concentreerde zich daarom vooral op de procedures en mogelijkheden om een goede aansturing en kwaliteit te waarborgen.

De audit heeft vastgesteld dat er geen onregelmatigheden zijn gebeurd. Iedereen heeft deontologisch gehandeld. Er werden wel twee zwakheden vastgesteld. BAM zou te zwak staan op het vlak van contractbeheer waarbij er te weinig juridische opvolging is, zowel bij het opstellen als de uitvoering van de deelcontracten.

Een tweede zwak punt is dat de prestaties van de dienstverlener grotendeels een forfaitair karakter hebben. Er bestaat te weinig inzicht in prestaties per resultaat. Hierdoor kan BAM de marktconformiteit van bepaalde activiteiten niet toetsen, en bevindt BAM zich in een zwakke positie ten aanzien van de dienstverlener bij het afsluiten van de deelcontracten. De forfaitaire regeling voor een deel van de prestaties is in 2003 tot stand gekomen met gunstig effect voor BAM.

De heer Van Rensbergen wijst erop dat de aanbevelingen van het auditkantoor vooral betrekking hebben op de verbetering van de processen met betrekking tot contractbeheer binnen BAM, op een meer gedetailleerde opvolging van alle prestaties van de dienstverlener, op de verbetering van de formulering van de opdracht om het risico van belangenvermenging tegen te gaan, en op een verbetering van de

opvolging van vervanging van de medewerkers van de dienstverleners.

Deze aanbevelingen moeten volgens de heer Van Rensbergen leiden tot meer transparantie van de contractuele relatie tussen BAM en de dienstverlener, tot de mogelijkheid om de marktconformiteit te toetsen en tot een versterking van de positie van BAM.

Na advies van het auditcomité van de raad van bestuur en het managementscomité, heeft de raad van bestuur van BAM aan het management de opdracht gegeven om interne processen met betrekking tot contractbeheer en juridische opvolging te verbeteren, om met TV SAM en Groep C de wijze van rapportering van alle prestaties te verbeteren en in relatie te brengen met de geleverde resultaten, om de aansturing van de dienstverlener te verbeteren met betrekking tot de inzet en kwalificaties van de medewerkers. De raad van bestuur verwacht dat het management tegen het najaar een plan van aanpak opstelt betreffende de organisatie van de communicatie van BAM, met een afweging van de activiteiten die BAM in eigen beheer zal uitvoeren, en de diensten die zullen worden uitbesteed. Op basis van dit plan kan een heraanbesteding van de dienstverlening inzake communicatie overwogen worden.

De heer Van Rensbergen onderstreept het feit dat BAM gedurende de afgelopen driekwart jaar zeer veel heeft geïnvesteerd in doorlichting. Er werd veel uit geleerd. Dit zal de resultaten ten goede komen.

De heer *Leo Van der Vliet*, manager bestuurszaken van BAM, gaat ten eerste in op de opvolging van de werken. Aan de Vlaamse Landmaatschappij werd verzocht om in te staan voor de werfopvolging, voor de technische begeleiding van de inrichting Middenvijver. Ook de aanbesteding van de afbraak van de IJzeren Brug is inmiddels achter de rug.

Voor wat betreft de samenwerking wordt momenteel onderhandeld over een ontwerp van kaderovereenkomst. De regering heeft twee weken geleden de onroerende goederen die niet nuttig zijn voor de aanleg van de Oosterweelverbinding opnieuw bij zich genomen. Het GRUP voor de Oosterweelverbinding is intussen definitief vastgesteld. De raad van bestuur heeft daarom een oteigeningsbesluit genomen, dat aan de minister zal worden bezorgd. Zo zullen er ook gerechtelijke oteigeningen kunnen plaatsvinden.

Er bestaan ondertekende overeenkomsten met de Vlaamse Landmaatschappij over de Middenvijver,

met de DAB Vloot over de beboeiing van de Schelde, en met MVG en W&Z over de Scheldebodem.

Er kwamen ook een aantal voorontwerpen van overeenkomsten tot stand, waarover de onderhandelingen nagenoeg zijn afgerond, en die enkel nog administratief dienen te worden afgehandeld. Archeologie is belangrijk omdat een deel van het risico bij BAM blijft. Met AWW werden afspraken gemaakt over infrastructuur, en met de administratie Maritieme toegang over de baggerwerken. Daarnaast werden er ook afspraken gemaakt over beboeiing en het kruisen van de spoorwegen. Met W&Z werden afspraken gemaakt over de Burchtse Weel. Ten slotte kwamen er een voorontwerp tot stand voor de Tjalkstraat en voor wat betreft dijken en schorren. Ter hoogte van het Sint-Annabos zullen er nieuwe dijken worden gebouwd.

Over sommige zaken moet nog onderhandeld worden met de provincie, het Vlaams Verkeerscentrum, de federale verkeerspolitie, de brandweer en andere hulpdiensten. Over al deze aangelegenheden kan niet onderhandeld worden vooraleer de BAM een degelijk inzicht heeft in de verschillende offertes. De afspraken met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de NV De Scheepvaart zijn nagenoeg afgerond.

Voor andere masterplanprojecten moeten er afspraken worden gemaakt met De Lijn over de tramlijn Deurne-Wijnegem, de stelplaats Deurne en de tramlijn Mortsel-Boechout. Er werd reeds een ontwerp voor afspraken gemaakt. Pas als er duidelijkheid is over de financieringsmogelijkheden en de structuur van aanpak van de andere BAM-projecten, kunnen er definitieve overeenkomsten worden opgesteld.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer *Ignace Desomer*, raadsheer van het Rekenhof, wijst erop dat het verslag van het Rekenhof moet worden gelezen in samenhang met de voortgangsrapportage van de BAM.

De beloofde basisrapportage werd voorgelegd aan het Vlaams Parlement. Daardoor wordt het nu mogelijk om op een gestructureerde wijze een vergelijking te maken met de aanvankelijke uitgangspunten van het masterplan.

Van bepaalde aspecten waren enkel de hoofdlijnen bekend bij de initiële kostenraming in de aanvangsfase van het masterplan. Daarom is het niet altijd

mogelijk om de informatie uit de voortgangsrapportages te vergelijken met de begintoestand van de BAM.

De vierde voortgangsrapportage houdt rekening met de beslissingen van de raad van bestuur van de BAM en van de Vlaamse Regering tot mei 2006. De heer Desomer wijst er echter op dat er op 16 juni 2006 enkele belangrijke beslissingen werden genomen in de raad van bestuur. De BAM en het Rekenhof hebben deze opmerkingen niet meer kunnen verwerken in hun schriftelijke verslag. Daarom heeft het Rekenhof geen uitspraak gedaan over de volledigheid van de rapportering. Het management van de BAM heeft eergisteren aan het Rekenhof de nieuwe beslissingen mondeling toegelicht. De schriftelijke rapportering is daardoor gedeeltelijk achterhaald. Dankzij de bijkomende toelichting van de BAM, lijkt de voorlichting van het parlement nu volledig en actueel te zijn.

De heer Desomer zal ingaan op de verschillende vaste elementen die in de structuur van het verslag moeten voorkomen: de reikwijdte, de planning, de kostprijs en financiering, de risicobeheersing en de projectorganisatie.

Voor wat betreft de reikwijdte, wijst de spreker erop dat nagenoeg alle projecten zich in een voorbereidingsfase bevinden, met uitzondering van de projecten die het Vlaamse Gewest zelf heeft opgestart voor de oprichting van de BAM. De reikwijdte van de projecten is derhalve nauwelijks gewijzigd sinds de vorige voortgangsrapportage. Aan het bestek van de Oosterweelverbinding zijn er wel opnieuw enkele aanvullende bepalingen toegevoegd. Met name de terechtwijzende berichten in verband met de trafiekprognoses, het onderliggend wegennet en de herinrichting van het Sint-Annabos. De BAM heeft deze beperkte wijzigingen besproken op de raad van bestuur van 16 juni 2006.

De heer Desomer geeft aan dat de projecten die momenteel door en voor rekening van het Vlaamse Gewest worden uitgevoerd, niet in de voortgangsrapportage zijn opgenomen.

Voor wat betreft de planning, herinnert de spreker eraan dat de Vlaamse Regering zich op 22 juli 2005 akkoord heeft verklaard met een aangepaste overzichtsplanning, waarbij de aanvankelijk beoogde gelijktijdigheid van alle projecten gedeeltelijk werd opgeheven. De overzichtsplanning werd op 16 juni 2006 gewijzigd door de BAM. De projecten die zou-

den starten in 2006 en 2007 worden gemiddeld met een jaar uitgesteld. Soms wordt ook de geplande uitvoeringstermijn verlengd. De planning van de projecten die starten vanaf het jaar 2010 blijft ongewijzigd. De projecten waarvan de uitvoering reeds in 2006 had moeten starten, lopen vertraging op. De uitvoering van de meest prioritaire projecten kan niet starten zolang er geen kostenverdeling is en de overeenkomsten tussen de BAM en de andere overheden niet zijn ondertekend.

De geraamde investeringskosten werden niet gewijzigd in vergelijking met de vorige voortgangsrapportage. De kosten van het Vlaamse Gewest van de projecten die voor de oprichting van de BAM werden gestart, worden niet vermeld in de voortgangsrapportage. Hetzelfde geldt voor de ramingen voor de uitbreidingen van bepaalde projecten die ten laste vallen van andere publieke partners. Het Agentschap Infrastructuur geeft aan dat de kostprijs van bepaalde projecten gestegen is. Het is van groot belang dat er een totaalbeeld ontstaat van de kostprijs van het masterplan. Het overgrote deel van de financiering van het masterplan gebeurt via schuldfinanciering. Deze zal worden afgelost met de toelinkomsten van de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoekverbinding. De niet-Oosterweelverbindingprojecten zullen worden geprefinancierd door de BAM. Het aangekondigde begrotingsfonds werd intussen via het programma-decreet opgericht. De heer Costermans heeft laten weten dat de BAM van plan is om een stille maatschap op te richten om de prefinanciering te optimaliseren, met het Vlaamse Gewest als stille vennoot. Uit de verslagen van de raad van bestuur blijkt dat de BAM zich voorneemt om voor deze constructie een machtiging te vragen vanwege het Vlaams Parlement.

De BAM heeft intussen het bestek voor de externe financiering van het masterplan opgesteld. Hierin zijn ook de krachtlijnen van de kaderovereenkomst die de BAM met het Vlaamse Gewest zal sluiten opgenomen. Het bestek zou op dit ogenblik aan de geselecteerde financiers worden voorgelegd.

De BAM heeft in het kader van het risicobeheer de risico's herverdeeld tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer voor de realisatie van de Oosterweelverbinding, met de bedoeling om te hoge en onredelijke biedprijzen te vermijden.

De voorbereiding van de verschillende rilingaanvragen vordert gestaag. De definitieve rilingaanvragen

zullen binnenkort aan de betrokken administraties worden voorgelegd.

De BAM heeft de gevalideerde trafiekprognoses in haar financieel model ingevoerd. Op 16 juni heeft de raad van bestuur daar kennis van genomen. De heer Costermans heeft erop gewezen dat er een meer conservatieve raming van de toelinkomsten werd doorgevoerd in het financieel model. Volgens het aangepast financieel model zou het volledige masterplan Antwerpen financieel haalbaar en realiseerbaar zijn binnen de actuele reikwijdte, binnen de actuele kostprijsramingen en volgens de aangepaste planning.

De heer Desomer wijst erop dat het Rekenhof met genoegen vaststelt dat de BAM nog meer bijkomende preventieve beheersmaatregelen neemt om de risico's in te perken. De spreker vestigt de aandacht op de opleiding van het personeel op het vlak van overheidsopdrachten en het uitwerken van de confidentialiteitsprocedure. Het is van cruciaal belang dat de offertes op een vertrouwelijke manier worden behandeld, om de gelijkheid tussen de kandidaten en de voordelen van de marktwerking te blijven garanderen.

De BAM heeft een technische audit laten uitvoeren van de technische prestaties van de studiegroep die werd aangesteld om de masterplanprojecten te helpen voorbereiden. Deze resultaten werden op 16 juni jl. op de raad van bestuur van de BAM besproken.

Voor wat betreft de audit over communicatie, is de conclusie dat het toezicht en de controle van de BAM op de prestaties van het communicatiebureau kunnen worden verbeterd. Het management van de BAM zou hierover reeds een plan van aanpak opstellen.

De evolutie van de projectorganisatie wordt beschreven in hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage. Er zouden geen wijzigingen zijn. De BAM heeft reeds een groot aantal overeenkomsten met andere publieke partners voorbereid. De meeste overeenkomsten zijn nog wel niet ondertekend. Dit zou de start van de uitvoering van de verschillende projecten niet mogen hypothekeren.

De heer Desomer gaat vervolgens in op de krachtlijnen van de kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaamse Gewest. Deze krachtlijnen werden reeds eind april meegedeeld aan de Vlaamse Regering. De uitgangspunten die erin zijn opgenomen, zouden de banken de nodige garanties moeten geven.

Het Rekenhof herinnert eraan dat de decreetgever meerjarenverbintenissen van het Vlaamse Gewest vooraf budgettair moet machtigen. Met deze machtiging kan worden begonnen op basis van het ontwerp van kaderovereenkomst.

Wat besluit het Rekenhof uit de vaststellingen? De basisrapportage werd zoals gevraagd door de commissie ter beschikking gesteld. Omdat er enkel informatie is over de hoofdlijnen van de begintoestand van het masterplan in 2000 zijn vergelijkingen op detailniveau uitgesloten.

De informatie in het vierde voortgangsrapport steunt op de beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur. De informatie is met andere woorden onderbouwd. Het voortgangsrapport bevat weliswaar enkel informatie over de projecten van het masterplan Antwerpen uitgevoerd ten laste van de BAM. Daardoor is er onvoldoende budgettaire informatie over de uitbreidingen, meerkosten en risico's ten laste van het Vlaamse Gewest en de andere partners.

De BAM-projecten zitten nog in een voorbereidingsfase. Een aantal projecten heeft vertraging opgelopen. Hier en daar zijn er extra kosten.

Om de prefinanciering van de niet-Oosterweelprojecten te optimaliseren wil de BAM een stille maatschap oprichten. De BAM wil daarvoor een decretale machtiging.

De BAM heeft enkele bijkomende maatregelen genomen om de risico's te beheersen. De aanpassingen aan het financiële model en de resultaten van de technische audit van de studiegroep zijn bekend. Daardoor kan de interne controle nog verbeteren.

De beschikbaarheid van de overeenkomst tussen de BAM, het Vlaamse Gewest en de andere publieke partners is een belangrijke randvoorwaarde voor het respecteren van de uitvoeringsplanning en de financiering van het masterplan. De meerjarenverbintenissen van het Vlaamse Gewest zijn nog niet budgettair gemachtigd door het Vlaams Parlement.

Welke aanbevelingen formuleert het Rekenhof? Om de commissie een volledig beeld te geven van het masterplan Antwerpen moeten de onderdelen van het masterplan die het Vlaamse Gewest zelf financiert, toegelicht worden in het voortgangsrapport.

Het Rekenhof heeft daarvoor een overzichtstabel ontworpen.

Om de actuele planning en financiering van het masterplan aan te houden, moeten de overeenkomsten tussen de BAM, het Vlaamse Gewest en de andere publieke partners zo spoedig mogelijk worden gesloten.

Het Rekenhof raadt aan om alle risico's gestructureerd en permanent te volgen. Het Vlaamse Gewest moet voor zijn meerjarenverbintenissen voorafgaandelijk budgettaire machtigingen krijgen van het Vlaams Parlement.

III. BESPREKING

III.1. Scopewijzigingen en planning masterplan

1.1. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* dankt beide instanties voor hun toelichting. Op dit ogenblik wordt de eerste grote BAM-werf operationeel. De spreker omschrijft de werfomkadering als een absolute ramp, chaotisch en slecht voorbereid. Dat hebben de meerderheid en de bevoegde schepen al toegegeven op de gemeenteraad in Antwerpen. De werfsignalisatie verandert dagelijks. De spreker hoopt dat men daar de nodige lessen uit trekt. In de brede omgeving van de bouwwerf moet de automobilist beter geïnformeerd worden over de mogelijke alternatieven. Zelfs de politie is niet echt op de hoogte.

Vervolgens komt de spreker terug op de uitspraken van minister Peeters over de noodbruggen. Zo heeft minister Peeters verklaard dat hij niet zal aarzelen om nieuwe bouwvergunningen aan te vragen voor de noodbruggen als de afbraak ervan tot bijkomende verkeershinder leidt. De spreker vraagt hoe de minister de huidige situatie inschat en of hij redenen ziet om nieuwe bouwvergunningen aan te vragen.

Daarna gaat de spreker in op de IJzeren Brug. Minister Peeters zou die brug pas afbreken als dat de verkeersdoorstroming in de onmiddellijke buurt niet zou belemmeren. De minister is op dat vlak teruggefloten door De Lijn, de BAM, het schepencollege enzovoort. De spreker stelt bijvoorbeeld vast dat de raad van bestuur van de BAM er nu al van uitgaat dat de IJzeren Brug zal worden afgebroken. De minister

heeft echter verklaard dat hij pas op 1 augustus e.k. zal beslissen wanneer hij over alle nodige elementen en garanties beschikt. De spreker heeft de indruk dat iedereen naar iedereen kijkt. De kabinetten van minister Peeters en minister Van Mechelen hebben enkele uitspraken gedaan. Het Antwerpse stadsbestuur wacht af en lijkt er niet meer in te geloven. De BAM laat niet meer van zich horen. De spreker vraagt de minister hoe ver het nu staat. Welke garanties en randvoorwaarden verwacht de minister?

Volgens de spreker wordt slecht gecommuniceerd over Merksem. De geruchten spreken elkaar van week tot week tegen. Het laatste bericht is dat er een bijkomende brug komt aan de Noorderlaan. De spreker vindt dat geen slecht voorstel omdat het verdwijnen van de brug op de IJzerlaan voor hinder zal zorgen in de brede omgeving van Merksem. De spreker betreurt dat de scope vaak en ingrijpend wordt gewijzigd.

Vandaag werd deze commissie geconfronteerd met de gewijzigde plannen voor de Van Cauwelaertsluis. De kosten werden aanvankelijk op 51 miljoen euro geschat. Nu lopen de kosten al op tot minstens 67 miljoen euro. De spreker wenst te vernemen waarom er een verschil is van 16 miljoen euro. Kan de minister garanderen dat de Vlaamse Regering bereid is het verschil te helpen betalen?

Het voornemen om het drukke busstation aan de Franklin Rooseveltplaats gefaseerd af te bouwen, is nieuws voor de heer Penris. Hij kan ermee leven mits er een alternatief is.

1.2. Tussenkoms van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* dankt de BAM en het Rekenhof voor hun toelichting en commentaar. Hij wil dat de toelichting van de BAM voortaan beter wordt afgestemd op de raad van bestuur. Heel wat van de zaken die hij heeft vernomen, kan de spreker niet inschatten. Hij zou het rapport liever enkele weken op voorhand ontvangen.

De heer Rudi Daems vraagt de commissievoorzitter inzage in de verslagen van de raad van bestuur van de BAM. Tussen dit en het vorige voortgangsrapport is daarover overleg gepleegd tussen het Bureau en de voorzitter van het Vlaams Parlement en de bevoegde ministers. Eerst besliste het Bureau dat inzage verleend zou worden aan de verslagen. Een week later is

men teruggekomen op deze beslissing na een juridische advies van het advocatenkantoor Stibbe, dat de spreker niet heeft kunnen overtuigen.

Vervolgens zegt de spreker dat hij de diensten van de Vlaamse administratie en de IVA's wil betrekken bij het voortgangsrapport. Ook het Rekenhof vraagt dat. De reden waarom een aantal niet-Oosterweelprojecten worden uitgesteld, is volgens de spreker dat er onduidelijke afspraken zijn over het aandeel van het Vlaamse Gewest in deze werken.

De heer Rudi Daems vindt het merkwaardig dat niets is verteld over de project-MER. Naar aanleiding van het vorige voorgangsrapport is gedebatteerd over het verband tussen het MER en het GRUP. Toen is gezegd dat alle alternatieven onderzocht zouden worden. De spreker vraagt hoe ver het staat met de aangekondigde onderzoeken. In deze context hebben minister Peeters en de BAM duidelijk gezegd dat er geen tol geheven zou worden op vrachtvervoer door de Kennedytunnel. De spreker vraagt of alle procedures gerespecteerd worden en alle alternatieven onderzocht. Aangezien de Vlaamse Regering het GRUP definitief heeft vastgesteld, vraagt de heer Daems of er nog speelruimte is voor alternatieven. Een van de vier bouwconsortia stelt voor om met een tunnel te werken in plaats van met een brug. De spreker vraagt of dit alternatief in overweging wordt genomen.

1.3. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw Annick De Ridder dankt de sprekers voor hun uitleg. Zij zou het nuttig vinden mochten de documenten vooraf verspreid worden al begrijpt ze dat een document dat op 16 juni 2006 werd besproken door de raad van bestuur enkel mondeling kan worden toegelicht.

Mevrouw Annick De Ridder vraagt een duidelijk overzicht van de volledige kosten. Ze wil zicht hebben op het gedeelte van de kosten waarvoor de BAM verantwoordelijk is en van de kosten die uit de Vlaamse begroting betaald zullen worden.

De spreekster vraagt of het feit dat een aantal projecten wordt uitgesteld ertoe zal leiden dat nog andere projecten worden uitgesteld. Is er een verband met het rapport van Faber Maunsell dat een realistisch beeld van de inkomsten vraagt en de verkeersprognoses lager inschat?

1.4. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer Jan Peumans feliciteert de heer Van Rensbergen en zijn medewerkers. Mocht de Vlaamse administratie op deze manier verslag uitbrengen van de werkzaamheden, zou de heer Peumans veel minder vragen moeten stellen.

De spreker stelt vast dat een aantal tramprojecten met een jaar wordt uitgesteld. TV SAM concentreert zich sterk op de Oosterweelverbinding en minder op de tramprojecten.

De heer Jan Peumans vraagt een tegenrapport over het milieu-effectenrapport. De MER-cel maakte begin dit jaar fundamentele opmerkingen over de te onderzoeken alternatieven. Het BAM-management wijst in zijn voorbereiding op de risico's bij bestuurs-handelingen. Volgens de spreker is dat de verantwoordelijkheid van de overheid. Het is de overheid en niet de BAM die vergunningen verleent. De spreker vreest juridische procedures die heel de planning overhoop dreigen te gooien.

Afsluitend gaat de spreker in op zijn parlementair inzage- en controlerecht. Het advocatenkantoor Stibbe verbiedt in zijn advies inzage in de notulen van de raad van bestuur van de BAM. De juridische dienst van het Vlaams Parlement is echter van oordeel dat het advies van het advocatenkantoor Stibbe gebaseerd is op onvolledige informatie. Een volksvertegenwoordiger kan gebruik maken van artikel 33 juncto 36 van het reglement van orde van het Rekenhof. De juridische dienst van het Vlaams Parlement besluit dat elke Vlaamse volksvertegenwoordiger het recht heeft op mededeling van de notulen van de raad van bestuur van de BAM. Ondanks alle toezeggingen in de voortgangsrapporten terzake is het inzagerecht nog steeds niet georganiseerd.

De heer Marc van den Abeelen, voorzitter, zegt dat het Uitgebreid Bureau van het Vlaams Parlement op 12 juni 2006 eenparig beslist heeft de behandeling van de nota van de juridische dienst en het advies van het advocatenkantoor Stibbe uit te stellen tot de Vlaamse Regering over dit item een standpunt heeft ingenomen.

1.5. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens vindt multimodaliteit en gelijktijdige investeringen in de verschillende modi essenti-

eel. Hij stelt vast dat alle projecten vertraging hebben opgelopen. Hij heeft begrip voor de redenen voor de vertraging van een aantal tramprojecten. De spreker vindt een volledig voortgangsrapport zinvol. Hij wil een verslag over het verloop van de werkzaamheden uitgevoerd door de andere partners.

De spreker heeft de indruk dat de BAM de juridische risico's van het Oosterweelproject onderschat. De Vlaamse Regering heeft het tracé vastgelegd in een GRUP terwijl in het project-MER nog een aantal alternatieven wordt onderzocht.

1.6. Antwoorden van de BAM en minister Kris Peeters en repliek van de leden

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat BAM rekening zal houden met de opmerkingen over signalisatie en communicatie.

De heer *Yvan Verbakel* verduidelijkt wat de aanleiding is voor de extra kosten voor de Van Cauwelaertsluis. De studiediensten hebben in het project een onderpersing onder de sluis opgenomen, en aansluiting op wegen in de omgeving. Dat heeft ertoe geleid dat de prijs hoger ligt. Bovendien is het ontwerp inmiddels al 2,5 jaar oud en zijn de materiaalprijzen, hoofdzakelijk die van het staal voor de sluisdeuren, inmiddels gestegen.

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt negatief op de vraag of de vertraging op de overige deelprojecten een relatie heeft met de meer conservatieve studies van Faber Maunsell. Per project wordt hier trouwens de vertraging op de start van de uitvoering verantwoord.

Er was ook de vraag of de te sterke concentratie op de Oosterweelverbinding in het nadeel van de tramprojecten uitvalt. De heer *Van Rensbergen* verduidelijkt dat de zogenaamde tramprojecten in belangrijke mate gaan om het aanleggen van aparte tram- en busbanen maar ook renovaties betreffen van gewestwegen, met ook andere functies, waarbij telkens met zeer veel lokaal overleg voortgang wordt geboekt in het (voor)ontwerp. Er is dus wel degelijk aandacht voor het geheel van de projecten stedelijke mobiliteit. De planning voor de projecten van fase 1 en fase 2 is overigens al dermate verfijnd dat al is ingecalculiseerd wanneer de studies en het overleg moeten starten.

De heer *Leo Van der Vliet* bevestigt dat er enerzijds een GRUP is en anderzijds een project-MER-pro-

cedure, die een uitvloeisel is van de plan-MER-procedure. Ook BAM was even geschrokken toen haar, na de goedkeuring van de plan-MER, bijkomende tracé-onderzoeken werden gevraagd in het kader van de project-MER. Juridisch-technisch is het mogelijk om in deze of in de volgende fase nog bijkomende trajectvragen of -onderzoeken voor te leggen.

Er is ook onderzocht of het gaat om sluipende besluitvorming van de Vlaamse Regering. De heer *Van der Vliet* herhaalt dat het om twee gescheiden procedures gaat. De bijkomende vragen worden op het niveau van de project-MER onderzocht. Uiteraard kan de minister van Ruimtelijke Ordening overgaan tot besluitvorming in het GRUP-spoor. De gescheiden procedure betekent dan ook dat de project-MER tot andere procedures zou kunnen komen voor het tracé, dat de Vlaamse Regering wat betreft het GRUP in al zijn aspecten zal moeten hernemen.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat de stedenbouwkundige vergunning voor de afbraak van de IJzeren Brug uitdrukkelijk vermeldt dat er een convenant moet zijn tussen de vier partijen: de stad, het agentschap, BAM en De Lijn. Dat convenant zal omstreeks 1 augustus e.k. afgesloten worden. De afbraak moet immers in het weekend van 19 augustus 2006 plaatsgrijpen. Dat mag niet tot een verkeerschaos leiden. De stad moet daartoe maatregelen nemen. De afbraak van de vijf noodbruggen op de Singel is door de minister op de voet gevolgd. Verkeerschaos is daarbij uitgebleven.

De minister is het er mee eens dat de Oosterweelverbinding het koninginnestuk van de werken is. Zonder die verbinding komt er geen eurocent binnen. Maar nu blijkt dat de Van Cauwelaertsluis 16 miljoen extra zal kosten, moet er worden nagegaan wanneer de werken daarvoor zullen worden uitgevoerd: de minister heeft dat bedrag niet pasklaar ter beschikking. Een dergelijke reactie geldt overigens voor alle projecten, zo benadrukt de minister. De heer *Jos Stassen* besluit dat de werken andermaal zullen worden uitgesteld.

Minister *Kris Peeters* stelt dat als de meerkost niet kan worden gerealiseerd, de zaak moet worden uitgesteld. In de oorspronkelijke timing waren de werken aan de Van Cauwelaertsluis overigens al voor het eerste of tweede kwartaal van 2006 gepland. De heer *Jan Peumans* merkt op dat de Oosterweelverbinding normaal al in 2008 zou opengaan. Planning van dergelijke werken moet altijd met een korreltje zout genomen worden.

Volgens minister *Kris Peeters* zijn de juridische risico's inzake het GRUP en de MER voldoende bekeken. Het gaat om aparte procedures. De eventuele verdere impact op de ruimtelijke ordening kan bekeken worden.

Over het inzagerecht van de notulen van de raad van bestuur van de BAM heeft het Bureau van het Vlaams Parlement recent zeer wijs een beslissing getroffen.

De regering zal met de kaderovereenkomst BAM – Vlaamse Gewest naar het Vlaams Parlement komen, daarmee zal dan decretale machtiging gegeven worden.

De heer *Jos Stassen* vraagt of, als uit de project-MER een ander tracé naar voren komt, er dan een nieuw GRUP moet worden gemaakt. Of laat het GRUP dat de regering op vrijdag 9 juni 2006 heeft goedgekeurd toe om dat in te passen? Minister *Kris Peeters* antwoordt dat hij niet antwoordt op hypothetische vragen. De heer *Jos Stassen* wil gewoon weten of het huidige GRUP een aantal tracés toelaat. De heer *Bart Martens* vindt dat een terechte vraag. Risicomanagement is overigens niets anders dan als-vragen stellen. In het kader van het risicomanagement moet men kunnen inschatten wat de consequenties zijn voor het ruimtelijk kader als er uit de project-MER een ander tracé naar boven komt en welke vertraging dat alles kan veroorzaken. Minister *Kris Peeters* stelt dat hij daar nu niet kan op antwoorden.

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

Minister *Kris Peeters* herhaalt dat een aantal juridische vragen bekeken zijn.

De heer *Jan Peumans* merkt in de derde voortgangsrapportage dat er voor de Oosterweelverbinding voor 44 miljoen euro aan erelonen is uitbetaald, en voor tramprojecten maar 5 miljoen euro. De spreker

hoopt dat ook de tramprojecten verder zullen worden gezet.

III.2. Financiën

2.1. Tussenkost van de heer Rudi Daems

Inzake punt 4 in de rapportage van de BAM, met name de financiën, merkt de heer *Rudi Daems* op dat in de vorige voortgangsrapportering gezegd werd dat de besprekingen met Europa over de tol nog liepen. Wat is er in het kader van de tolheffing mogelijk? Als de Kennedytunnel opnieuw in het vizier zou komen, moet dan bijvoorbeeld ook het personenvervoer al dan niet ook onderhevig worden aan tol?

De heer *Daems* was verder heel erg verrast over de inhoud van de kaderovereenkomst, waarover de heer *Van Rensbergen* trouwens zeer vaag is gebleven in zijn presentatie. Er worden alweer heel veel zaken ten laste gelegd van het Vlaamse Gewest: zowel BAM als de bankiers hebben hun uiterste best gedaan om een en ander in te dekken. Een aantal uitgangspunten zijn niet van de poes. Zo wordt bijvoorbeeld bepaald dat er geen alternatieve infrastructuurprojecten mogen plaatsvinden die in concurrentie zijn met de Oosterweelverbinding. De Kennedytunnel wordt gesloten voor vrachtwagens. Het Vlaamse Gewest zal het overmachtrisico op zich nemen. Er mogen geen decreetswijzigingen gebeuren met een directe en ongunstige invloed op het masterplan gedurende de periode van het masterplan. Het ergste is nog dat de financiers van BAM het recht zal worden geboden het Vlaamse Gewest te vragen maatregelen voor te stellen indien de verkeersdruk onder het verwachte verkeersniveau zou liggen. Dat is toch wel een zeer verregaande cheque die, alweer ten laste van Vlaanderen, zal worden getekend. De heer *Daems* zou graag het standpunt van de minister hierover kennen. Hij heeft immers het gevoel dat de financiers zich zeer goed aan het indekken zijn voor het aandeel van het risico dat zij lopen. Gaat het nog wel om een echte PPS?

2.2. Tussenkost van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* begrijpt de financiers wel. Een van de gunningscriteria is immers de onvoorwaardelijke en volledige financiering van de totaliteit van het masterplan. Die totaliteit expandeert van dag tot

dag en dat zet de financiers tot grote voorzichtigheid aan. Heeft BAM momenteel al indicaties dat er op de markt terughoudendheid ontstaat, gelet op de omvang die het project aanneemt? Zijn de garanties van de Vlaamse Regering sterk genoeg om de kandidaat-financiers over de streep te blijven trekken? Hoe ver kan de Vlaamse Regering van haar kant nog gaan in de gehoudenheden die door de financiers gevraagd wordt: wat is de financiële ruimte van deze regering nog, als ze al geen 16 miljoen euro meer kan vinden voor de realisatie van een belangrijk project als dat van de Van Cauwelaertsluis?

Er is nu duidelijkheid over hoe de tolrichtlijn moet worden geïnterpreteerd. De opbrengsten van de tol moeten worden geïnvesteerd in infrastructuur. Dat betekent dat die inkomsten nooit exuberant zullen zijn. Wat is de orde van grootte van het verwachte rendement en wat zijn dan de vooruitgestelde parameters? Men weet nu wel ongeveer hoeveel weggebruikers men kan verwachten maar wat zullen die moeten betalen: wat zullen een automobilist en een vrachtvervoerder moeten betalen, welk systeem van korting voor frequent gebruik is mogelijk?

2.3. *Tussenkomen van de heer Jan Peumans*

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat BAM in de derde voortgangsrapportage drie essentiële voorwaarden heeft verbonden aan de financiering: btw, de ESR-neutraliteit en de tolgelden en Europa. Het advies in verband met de implicaties van de Eurovignetrichtlijn voor de Oosterweelverbinding is inmiddels in de voortgangsrapportage opgenomen – wat van een zeer grote openheid vanwege het BAM-management getuigt. In dat juridisch advies (van de administratie LIN) zegt de heer Geert Decorte heel duidelijk dat de tramprojecten niet met de tol mogen worden gefinancierd. Inmiddels is in het Europees Publicatieblad Richtlijn 2006/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG houdende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen verschenen. De heer Peumans hoort in dat verband allerlei tegenstrijdigheden. De juridische dienst van de administratie van minister Peeters zegt dat de tolgelden alleen maar voor de infrastructuur mogen worden gebruikt. Maar vandaag verklaart de woordvoerder van minister Van Brempt in de pers (Tijd, 21 juni 2006) dat het probleem opgelost is. In de richtlijn staat immers: “De lidstaten beslissen

over de aanwending van de inkomsten uit de heffingen op het gebruik van wegeninfrastructuur. Om de ontwikkeling van het gehele verkeerswegennet mogelijk te maken, zouden de inkomsten uit deze heffingen moeten worden aangewend in het belang van de verkeerssector en tot optimalisering van het gehele verkeerssysteem.” Even daarvoor staat ook dat er regulerende heffingen mogelijk zijn. Dat gebeurt onder meer voor een tunnel in Engeland, waarvoor men 's nachts minder moet betalen dan overdag. De heer Peumans wil nu eens eindelijk duidelijk weten of de tolgelden ook kunnen worden aangewend voor andere projecten dan de Oosterweelverbinding.

Dankzij een mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering is nu geweten wat de kaderovereenkomst gaat inhouden. Die kaderovereenkomst zal half juli worden goedgekeurd, als het parlement in reces is. De heer Peumans wil graag wat meer uitleg bij: “Het Vlaamse Gewest zal BAM voldoende financiële middelen ter beschikking stellen om alle bijkomende projecten of opdrachten die haar nog zouden worden toevertrouwd, te realiseren”. Gaat het dan ook nog om alles wat bovenop het bedrag van 3,5 miljard euro komt? Er wordt ook bepaald dat het Vlaamse Gewest het overmachtsrisico op zich zal nemen. Wat is dat? Wat is een schadevergoedingsverbintenis? En wat betekent dat men zekerheid wil geven aan de financiers van de BAM? Ook op deze vragen wil de heer Peumans een duidelijk antwoord. Hij heeft het gevoel dat de BAM een deel van het risico bij de drie ministers wil leggen.

De heer Peumans wijst er in dit verband nog op dat het feitelijke gedrag van vrachtwagenchauffeurs durft afwijken van wat in de theoretische modellen wordt voorspeld.

2.4. *Antwoorden van de BAM en de minister en repliek van de leden*

De heer *Jan Van Rensbergen* memoreert dat de Kennedytunnel tolvrij is maar dat de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 wel beslist heeft om hem te sluiten voor vrachtwagenverkeer. De kaderovereenkomst is nog volop in ontwikkeling en onderhandeling, maar met het oog op de eerste offerten, zijn wel al uitgangspunten en krachtlijnen vastgelegd. De spreker benadrukt dat de BAM in elk geval geen bijkomende lasten mogen worden opgelegd. Tegenover bijkomende taken moeten aanvullende inkomsten staan.

Rekening houden met het overmachtsrisico is normaal bij dergelijke grootschalige bouwwerken. Zij

zijn immers moeilijk te verzekeren voor natuurrampen, want dat zou het onbetaalbaar maken voor de consortia. Het overmachtsrisico is restrictief en strikt omschreven, conform de ESR-richtlijnen. Teveel risico's bij het Vlaamse Gewest leggen is tegenstrijdig aan het principe van ESR-neutraliteit. De ESR-neutraliteit mag op generlei wijze in gevaar worden gebracht als de BAM haar classificatie als marktspeeler wil behouden.

Tot slot wijst de heer Van Rensbergen er op dat de essentiële uitgangspunten van de kaderovereenkomst steunen op een stand van zaken die is opgesteld op grond van alle bekende plannen, of ze nu al in uitvoering zijn of niet. Om een realistisch businessplan te hebben, wilde men immers met zoveel mogelijk initiatieven rekening houden. Daarom werden ook projecten die nog in het planstadium verkeren in het verkeersmodel betrokken.

De heer *Ivan Costermans* merkt op dat het gaat om de financiering van niet onaanzienlijke bedragen. Het is dan ook normaal dat de bankiers de garantie willen dat de uitgangspunten waarvan eerder sprake was – bijvoorbeeld de sluiting van de Kennedytunnel voor vrachtwagens – ook werkelijk bewaarheid worden. Normaal wordt voor een nieuwe tolgeweg zonder bewezen verkeersstroom een schulddekkingsratio x gehanteerd, maar de BAM slaagde erin lagere ratio's te verkrijgen door te verwijzen naar de bewezen stroom door de Kennedytunnel, wat voor de banken dus aanvaardbaar is als de sluiting daarvan wordt gegarandeerd.

De spreker geeft toe dat de kaderovereenkomst inderdaad tegemoet komt aan de essentiële bekommernissen van de bankiers, maar tegelijk trok de BAM duidelijke lijnen. Zo is het bij projectfinanciering gebruikelijk dat banken instapmogelijkheden vragen, zoals zetels in de raad van bestuur. De BAM maakte duidelijk dat dit in dit geval niet kon worden toegestaan. Het Vlaamse Gewest kan er evenmin toe verplicht worden om in te gaan op de eventuele voorstellen van de banken met betrekking tot de afdekking van verkeersrisico's. Die blijven integraal bij de BAM en de banken berusten.

Sommige leden informeerden naar eventuele terughoudendheid bij de banken ten opzichte van de gevraagde onvoorwaardelijke en totale financiering. De heer *Ivan Costermans* heeft daar tot nu toe nog niets van gemerkt, maar daar is het in deze commerciële fase misschien nog te vroeg voor. Volgens hem

bestaat een duidelijke vraag op de internationale markt naar verkeersrisico.

Vervolgens gaat hij in op de recent gepubliceerde EU-richtlijn over tolheffing. Die laat verschillende interpretaties toe en is niet op alle vlakken even duidelijk. De BAM onderzoekt een en ander en er vinden ook informele contacten plaats met het oog op afstemming en nadere uitwerking.

Mevrouw *Annick De Ridder* wil weten of men ook rekening houdt met de tellingen die thans plaatsvinden in de haven van Antwerpen. Dat lijkt haar in elk geval nuttig.

De heer *Bart Martens* wijst op een mogelijke spanning tussen de financierende en congestieregulerende effecten van tolheffingen. Enerzijds willen de banken en de BAM voldoende verkeer door de Oosterweelverbinding krijgen en anderzijds vragen goederenbehandelaars en herladers om een 'time shift', meer bepaald een uitbreiding van de mogelijkheden voor nachtafhandeling. Men zou daar kunnen op inspelen door middel van de dag- en nachttarieven, maar daarmee komt men mogelijk op gespannen voet met de regulerende doelstellingen. Dit nog afgezien van de sociale vraagstukken die worden gegenereerd door de 24-uurseconomie.

De heer *Jan Penris* herhaalt zijn vraag over de tolhoogte.

De heer *Jan Van Rensbergen* verwijst naar een brief van het havenbedrijf waarin dit vraagt om een volumekorting voor havenintern verkeer. Dat wordt onderzocht en de spreker verwijst ook naar de beslissing van de Vlaamse Regering om BAM op te dragen dergelijk onderzoek te voeren. Ook dat gebeurt in samenwerking met de nv Tunnel Liefkenshoek. De kwestie moet immers omvattend bekeken worden en er moet rekening gehouden worden met de tolrichtlijn.

Wat het regulerend vermogen van tolgelden betreft, verwijst de spreker naar de principes en processen in de kaderovereenkomst. Voor de toltarieven verwijst hij naar de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005, waarin de tarieven zijn vastgelegd.

Als deze commissie vraagt om een toelichting over de krachtlijnen van de kaderovereenkomst, zal minister *Kris Peeters* daar graag op ingaan. Het gaat niet alleen over de uitvoering van de werken, maar ook

over de verdeling van de risico's. Die verdeling heeft financiële implicaties voor alle partijen. Het komt erop aan de risico's af te bakenen en de financiële gevolgen ervan juist in te schatten. Het zal niet zo zijn dat er geen openbare werken mogen uitgevoerd worden om de belangen van de BAM niet te schaden. Ook de missing links worden gewoon gerealiseerd.

De minister heeft begrepen dat het niet mogelijk is om 'à la tête du client' een korting op de tolgelden te geven. Europa staat dat niet toe, maar 'frequent users' kunnen wel korting krijgen. De minister denkt dat het zinvol is om na te gaan hoe de laad- en lostijden in de haven meer gespreid kunnen worden. Het is daarbij niet zijn bedoeling om te evolueren tot een 24-uurseconomie. De Hesse-natie heeft dergelijke spreiding al eens uitgetest. Het is de bedoeling om dat opnieuw te testen, maar iets ruimer. Een vrachtwagen moet immers niet enkel geladen maar ook gelost worden.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar een advies, beloofd door secretaris-generaal LIN en voorzitter van de raad van bestuur van de BAM, de heer *Fernand Desmyter*, en gericht aan de heer *Olaf Luyckx*, van de Permanente Vertegenwoordiging bij de EU. Dat advies is opgenomen als bijlage in de derde voortgangsrapportage. Het advies komt van een jurist. Die concludeert dat de aanleg van de tramlijnen niet betaald kan worden met de tolgelden. Zal men een ander systeem toepassen? De nieuwe verordening laat wel toe dat de inkomsten van een andere heffing gebruikt worden voor de aanleg van de tramlijnen.

De heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van de BAM, herhaalt dat de Europese tolrichtlijn de laatste maanden herhaaldelijk bijgestuurd is, gelukkig zijn de bijstellingen gunstig voor het masterplan. Dat betekent niet dat de inkomsten uit tolgelden van de Oosterweelverbinding voor alle projecten rechtstreeks aangewend kunnen worden of dat de kostprijs voor het volledige masterplan zomaar in rekening kan gebracht worden om de tolhoogte te bepalen.

Volgens BAM laat de tolrichtlijn wel toe dat met de tolinkomsten niet alleen de Oosterweelverbinding maar ook de bijhorende verkeersinfrastructuur wordt betaald. De spreker maakt abstractie van de Liefkenshoek-tunnel omdat die tolinkomsten wel kunnen worden gebruikt voor alle projecten. Het is nu een kwestie van de Europese Commissie het volledige project goed uit te leggen en de verkeersinfrastructuur maximaal in rekening te brengen. De BAM heeft

de mogelijkheid om het restant te vergoeden met de dividendenopstroom naar het Vlaamse Gewest via de stille maatschap. Die financieringsbron moet toelaten het volledige masterplan te financieren.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat een richtlijn enkel duiding geeft. Het is nodig om te overleggen met de Europese Commissie om duidelijk te maken hoe het concept in elkaar zit. Een paar dagen geleden is de delegatie van BAM en het Vlaamse Gewest samengesteld, die contact zal hebben met de Europese Commissie om het risico in te schatten. In de hele constructie zijn er geen absolute waarheden, BAM tracht enkel de risico's zo goed mogelijk in te schatten en te minimaliseren. BAM denkt dat ze de risico's voor de toelaanwending goed in beeld gebracht heeft.

De heer *Jan Peumans* vraagt of het advies van de jurist, *Geert Decorte*, herzien wordt? De tekst is geschreven op 14 april, de richtlijn dateert van 17 mei. Er is dus niet veel meer veranderd aan de ontwerp-richtlijn waarop de heer *Decorte* zijn advies baseerde. Kan de jurist argumenten geven waarom zijn advies achterhaald is?

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat het advies zal geactualiseerd worden.

De heren *Peumans* en *Daems* vragen wanneer de krachtlijnen van de kaderovereenkomst in deze commissie besproken zullen worden. De heer *Rudi Daems* vindt de uitgangspunten zeer confronterend. Hij dringt dus aan op inzage in de overeenkomst. Hij begrijpt dat de raad van bestuur van de BAM en de bankiers zich zoveel mogelijk willen indekken tegen risico's. Er moet vermeden worden dat het Vlaamse Gewest instaat voor de risico's, die niemand anders wil. Hij heeft ook problemen met de clausule dat het parlement de komende 10 tot 15 jaar geen decreetwijzigingen mag bespreken die een negatieve invloed hebben op het masterplan. Het is goed om de inhoud van deze kaderovereenkomst in het Vlaams Parlement te bespreken.

De minister zegt dat de uitvoerende macht er zorg voor draagt dat de overheid niet alle grote risico's draagt. Hij stelt voor om de krachtlijnen van de kaderovereenkomst hier toe te lichten en te bespreken.

De heer *Jos Stassen* merkt op dat in de tekst letterlijk staat dat "het Vlaamse Gewest geen decreten zal wijzigen die een directe en ongunstige invloed hebben

op het masterplan Antwerpen”. Die tekst is ondertekend door de kabinetschefs van de ministers Van Mechelen en Peeters en door minister Van Brempt. Dat is toch een probleem. Het parlement zal dus de komende 10 tot 15 jaar geen decreten mogen wijzigen die een ongunstige invloed hebben op het masterplan. De spreker stelt voor om die clausule te schrappen.

Minister *Kris Peeters* wijst erop dat dit aantoont dat er enige toelichting bij moet worden gegeven. De wetgevende macht heeft het laatste woord. Indien er wetten of decreten worden gewijzigd die een impact hebben op de overeenkomst, dan moeten daarvan de gevolgen worden gedragen of op zijn minst correct worden ingeschat. Dat wordt met deze formulering bedoeld.

III.3. Overige aspecten

Mevrouw *Annick De Ridder* wijst erop dat bij de audit van TV SAM is gebleken dat de raming in sommige domeinen aan de lage kant zou zijn, in vergelijking met andere projecten. Mevrouw De Ridder vraagt daar toelichting bij.

De heer *Jan Van Rensbergen* geeft aan dat de auditkantoren tot de vaststelling zijn gekomen dat de ramingen volgens hun benchmarks in bepaalde domeinen aan de lage kant waren. De audit doelde hiermee op de ramingen van het tunnelgedeelte.

De heer *Yvan Verbakel* licht dit verder toe. De auditkantoren hebben er een aantal elementen uitgelicht, onder meer wegeaanleg, natuurcompensatie en de afgezonken tunnel. Voor wat betreft de afgezonken tunnel vonden zij dat de ramingen aan de lage kant waren. Zij kwamen tot die conclusie op basis van een vergelijking met tunnels uit Amerika en Engeland. De BAM heeft vervolgens ook de andere recente tunnels in Europa op deze grafiek gezet.

De kostprijs per vierkante meter doorsnede van de tunnel werd vastgesteld. Daarnaast werd in de grafiek de breedte van de tunnel weergegeven. De grote onbekende is namelijk: hoe groter de tunnel, hoe groter de sleuf. Het constant houden van de sleuf tijdens de volledige afzinkwerkzaamheden is risicovol.

De spreker wijst erop dat de tunnel Eurosund, dit is nummer 7 op de grafiek, vijf meter minder breed is dan de tunnel die in Antwerpen zal worden gerealiseerd. Een belangrijk deel van de uitgaven zal gaan naar veiligheid en evacuatie rekening houdend met

de nieuwe tunnelrichtlijn van na de brand in de Mont Blanc-tunnel. Deze richtlijn bestond nog niet bij de bouw van Eurosund. Omdat er verder nood is aan voldoende drijfvermogen, is er bovendien een ruimte die als afzonderlijk fiets- en voetpad kan dienen. Om deze redenen zal de tunnel vijf meter breder zijn dan de Eurosundtunnel.

De heer *Jan Peumans* vraagt of de aanvraag van de btw-aftrek intussen eindelijk is ingediend bij de dienst Voorafgaande Beslissingen. Reeds bij de tweede voortgangsrapportage werd erop gewezen dat er uiterlijk eind 2005 een ‘ruling’ zou worden aangevraagd, zodat de BAM sterker zou staan bij de onderhandelingen met de financiers.

De heer *Jan Van Rensbergen* repliceert dat op deze vraag reeds werd geantwoord. Over het btw-dossier werd al overleg gepleegd met de administratie. Het zal, voor wat betreft de Oosterweelverbinding, eerstdaags worden ingediend. Aan de administratie werd de totaliteit van de werken toegelicht. In de mate dat er duidelijkheid komt over de precieze contractuele relaties tussen BAM en de partners voor de andere deelprojecten van het masterplan zullen de andere rulingsaanvragen volgen.

De heer *Ivan Costermans* geeft aan dat de btw-ruling reeds werd besproken met de administratie op het ogenblik van de tweede voortgangsrapportage. Intussen heeft er bijkomend overleg plaatsgevonden. Het rulingdocument werd inmiddels aangepast. Het werd geactualiseerd: de structuur van de stille maatschap werd in het document opgenomen. Het dossier wordt eerstdaags formeel ingediend.

De heer *Jan Peumans* gaat in op de audit communicatie van de TV SAM. De spreker vraagt om inzage in deze audit. Hij vraagt zich af waarom het management niet aan de raad van bestuur voorstelt om een overheidsopdracht uit te schrijven voor de communicatie. Dat gebeurde ook voor de juridische en de financiële ondersteuning. BAM heeft geen rechtstreekse contractuele relatie met groep C, en heeft dan ook niets te zeggen aan deze dienstverlener. Uit de derde voortgangsrapportage blijkt dat er voor 3.124.000 euro aan communicatie wordt uitgegeven. Alleen al voor de dienstverlening voor communicatie, waarover de audit heel wat opmerkingen heeft, wordt niet minder dan 870.000 euro uitgetrokken. De heer Peumans vraagt zich af of het niet zinvol zou zijn om een eigen communicatiebureau op te richten, aangezien de werken duren tot 2015. Indien dat niet gebeurt, is het in elk geval aangewezen dat een en ander in aanbesteding wordt gesteld.

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat hij reeds uitleg heeft gegeven over de maatregelen die de raad van bestuur in dit verband aan het management heeft opgelegd, rekening houdend met het advies van zowel het auditcomité als van het management. Er werd duidelijk gesteld dat er een plan van aanpak moet ontwikkeld worden. Vandaag bestaan er al veel meer mogelijkheden om de prestaties van de dienstverlener beter op te volgen. Het principe van de goede huisvader speelt hier. Men moet alleen de taken opnemen die men aankan. De heer Van Rensbergen herhaalt dat er in het najaar een plan van aanpak zal worden voorgelegd aan de raad van bestuur.

De heer *Jan Peumans* meent dat er verhoudingsgewijs wel zeer veel wordt uitgegeven aan communicatie. Hij wil weten of er hierover benchmarking werd tot stand gebracht.

De heer *Jan Van Rensbergen* wijst erop dat de audit niet ingegaan is op een aantal elementen, omdat dat niet de opdracht was. Er werd niet ingegaan op de opportuniteit van het bedoelde contract, op de effectiviteit van communicatieacties en op de creativiteit en kwaliteit van het werk van de dienstverlener. In de audit werd vastgesteld dat de BAM te weinig zicht had op de reële prestaties per resultaat. Hierdoor werd een vergelijking, een benchmark onmogelijk gemaakt. Er moet nu in de eerste plaats werk van worden gemaakt om dit nu wel mogelijk te maken.

De heer *Jan Peumans* vraagt of er niet kan worden overwogen om een en ander in aanbesteding te geven. Dit gebeurde ook voor de juridische en de financiële ondersteuning. Waarom wordt er geen eigen communicatiedienst opgericht? Dat zou veel goedkoper zijn. De audit heeft aangegeven dat er serieuze mankementen zijn. De spreker stelt vast dat hij hierop vandaag geen antwoorden krijgt.

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat de raad van bestuur naar aanleiding van de audit een aantal opdrachten heeft gegeven aan het management. Zo vraagt de raad van bestuur om een plan van aanpak op te stellen met een evaluatie van wat de BAM zelf doet en wat het uitbestedt. Dat sluit de mogelijkheid niet uit om een en ander uit te besteden.

Minister *Kris Peeters* zegt dat er nu een goede werkwijze is. De raad van bestuur zal de audit bestuderen. De minister gaat ervan uit dat de heer Peumans deze vraag niet meer zal moeten herhalen bij de toelichting over het volgende voortgangsrapport.

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt de resultaten van de studie over het bestemmingsverkeer op de Charles De Costerlaan. Zal de Charles De Costerlaan gesloten worden of blijft die laan open wegens de grote hoeveelheid doorgaand verkeer? De studie is heel belangrijk voor Linkeroever. De Charles De Costerlaan mag maar afgesloten worden als er zekerheid is dat het verkeer zijn weg naar Zwijndrecht en de ring niet door de woonwijken zal zoeken.

De heer *Leo Van der Vliet* antwoordt dat de bouw van de Oosterweelverbinding gevolgen heeft voor het onderliggende wegennet. De gemeentelijke begeleidingscommissie en de provinciale auditcommissie buigen zich over de herinrichting van het onderliggende wegennet. Men werkt niet op basis van tellingen maar op basis van verkeersmodelleringen. De hypothesen moeten op dit ogenblik nog onderbouwd worden. De cijfers over de verschillende modellen zullen ter beschikking worden gesteld nadat de verschillende keuzes zijn besproken met de betrokkenen.

De heer *Rudi Daems* vraagt bij de volgende voortgangsrapportering een presentatie over de onderdelen waarvoor diensten van het Vlaamse Gewest verantwoordelijk zijn. Op die manier wil hij onverwachte kosten zo veel mogelijk vermijden.

Voorts vraagt de heer Daems een timing voor de bespreking van de kaderovereenkomst van BAM. De voorzitter antwoordt dat minister Peeters heeft toegezegd nog voor het zomerreces een toelichting te geven bij de krachtlijnen daarvan, niet over de kaderovereenkomst zelf.

Minister *Kris Peeters* wijst de heer Daems erop dat een vergadering met alle betrokken diensten van de Vlaamse administratie enkel in een zaal zo groot als het Antwerpse Sportpaleis mogelijk is.

De heer *Jan Penris* vraagt of het Rekenhof akkoord gaat met de oprichting van een stille maatschap.

De heer *Ignace Desomer* antwoordt dat het Rekenhof dit aspect nog niet heeft onderzocht. Dergelijke constructie is bedoeld om de inkomsten te optimaliseren. Hij zal dat, indien gewenst, in het volgende voortgangsrapport onderzoeken. Het Rekenhof kan een autonome beslissing van de nv BAM niet tegenhouden.

De heer *Jan Peumans* vraagt een schriftelijk antwoord van de minister op de aanbevelingen van het Reken-

hof. Zo vraagt het Rekenhof telkens een overzicht van de onderdelen die ten laste vallen van de andere agentschappen van het Vlaamse Gewest. Het Rekenhof heeft daarvoor een overzichtstabel opgesteld. De heer Peumans wil de minister zo beschermen tegen onverwachte kosten. De BAM zegt dat derden die kosten zullen betalen. Die derden zijn stuk voor stuk instellingen die met gemeenschapsgeld werken. De spreker twijfelt of het BAM-budget beperken tot responsabilisering zal leiden.

De *minister* engageert zich om een schriftelijk antwoord te bezorgen. Deze aanvullende antwoorden en bijkomende informatie worden gebundeld in een aanvullend verslag.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN

Jan PENRIS
