Stuk **268** (2004-2005) – Nr. 1

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

Zitting 2004-2005

25 maart 2005

BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM) – GROTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

HOORZITTING

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

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

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

de heren Flor Koninckx, Herman Lauwers, Bart Martens.

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, Herman Reynders, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

INHOUD

Blz.

A. VERGADERING VAN 15 FEBRUARI 2005 5

INFORMATIEF LUIK 5

I. Toelichting door de top van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) 5
I.1. De voorgeschiedenis van de BAM 5
I.2. Principes van goed deugdelijk bestuur 7
I.3. De controlewerkzaamheden van BAM 7
I.4. Het administratief en financieel verslag 9
I.5. Activiteitenverslag: projecten 11

II. Vraagstelling door de leden 14
II.1. Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe 14
II.2. Tussenkomst van de heer Jan Peumans 15
II.3. Tussenkomst van de heer Jan Penris 18
II.4. Tussenkomst van de heer Rudi Daems 18

III. Antwoorden door de vertegenwoordigers van de NV BAM en discussie met de leden 19

FINANCIEEL LUIK 32

I. Toelichting door experts van KBC 32
II. Vraagstelling en discussie met de leden 34

B. VERGADERING VAN 24 FEBRUARI 2005 37
Maquette-incident 37

I. Toelichting door het kenniscentrum PPS - Vlaamse Gemeenschap 39
I.1. Presentatie door het kenniscentrum PPS 39
I.2. Vragen van de leden en antwoord van de sprekers 42

II. Toelichting door Tritel en Verkeersmodellen Vlaanderen 44
II.1. Presentatie door de heren Verlinden (Tritel) en Peetermans (Vlaamse Gemeenschap) ... 44
II.2. Vragen van de leden en antwoord van de sprekers 48

III. Toelichting door de MER-cel Vlaamse Gemeenschap 50
III.1. Presentatie door de heer Pascal Van Ghelue (Vlaamse Gemeenschap) 50
III.2. Vragen van de leden en antwoord van de sprekers 53

IV. Toelichting door BAM 54
IV.1. Presentatie van de Oosterweelverbinding 54
IV.2. Vragen door de leden 55

BIJLAGEN :
1. Lijst van experts 63
2. Uitgekeerde werkingstoelagen aan BAM 69
3. Audits – kaderovereenkomst TV SAM en NV BAM 73
4. Kostprijs multimodale verkeersmodellen 77
5. Percentage van studiekosten predesign TV SAM 81
6. Gunning TV SAM 85
7. Rapportering regeringscommisarissen 91
8. Beslissing commissie 22 maart 2005 – opvolging groot infrastructuurproject 95

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op verzoek van een aantal leden van de commissie een hoorzitting omtrent de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

De bedoeling van deze hoorzitting was inzicht te verwerven in de structuur en werking van de BAM (functioneren) enerzijds, en in het financieel mechanisme (concept) anderzijds.

Deze hoorzitting was gespreid over twee vergadermomenten: dinsdagnamiddag 15 en donderdagnamiddag 24 februari 2005.

In de eerste commissiezitting werd in een eerste informatieve luik de top van de BAM (voorzitter van de raad van bestuur, het managementteam en de regeringscommissarissen) gehoord. Een tweede luik van deze eerste zitting betrof het financieel luik. Twee experts van de KBC Bank, de heer Gert Dekeyser, Hoofd Cel projectfinanciering (Brussel) KBC Bank, en algemeen directeur Liam Donlon van het Directoraat Global Structured Finance KBC Bank gaven een toelichting.

In de tweede commissiezitting op 24 februari presenteerden naast het Kenniscentrum PPS van de Vlaamse Gemeenschap, de experts van Tritel en Verkeersmodellen Vlaanderen, en de MER-cel van de Vlaamse Gemeenschap hun visie op het masterplan Antwerpen vanuit hun specifieke invalshoeken (mobiliteit en milieu). De hoorzitting werd afgerond met een tweede vragenronde gericht aan de top van de BAM.

In de bijlagen van dit verslag wordt de beloofde informatie, verstrekt vanuit de BAM, opgenomen. Andere informatie (kadercontract met TV SAM, Overzichtsplanning Oosterweelverbinding 30.06.2003, rapport PPS-Kenniscentrum met betrekking tot de besluiten van de studie naar de aanbestedingsvormen 26.03.2003 en overzicht onderzoeken en studies die via TV SAM werden uitgevoerd) is door de algemeen manager van de BAM, de heer Accou, bezorgd aan het commissiesecretariaat en op 3 februari 2005 overgezonden naar de fracties en de leden van de commissie.

Op donderdagvoormiddag 3 maart 2005 werd door de commissie een werkbezoek georganiseerd aan de BAM. Naast een presentatie van de zogenaamde Oosterweelbrug ('Lange Wapper' gedoopt) konden de parlementsleden zich door middel van een rondrit en een plaatsbezoek een indruk vormen van hetgeen op stapel staat. De parlementsleden van de commissie zullen een cd-rom ontvangen met documentatie over de Oosterweelconstructie.

Op 22 maart 2005 nam de commissie een aantal beslissingen in verband met de opvolging van de grote infrastructuurprojecten van de NV BAM. Deze beslissingen werden opgenomen in de laatste bijlage van dit verslag.

A. VERGADERING VAN 15 FEBRUARI 2005

INFORMATIEF LUIK

I. TOELICHTING DOOR DE TOP VAN DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

I. 1. De voorgeschiedenis van de BAM

De heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van de raad van bestuur van NV BAM schetst eerst de *voorgeschiedenis* van NV BAM. Al vanaf het begin van de jaren negentig werd gezocht naar oplossingen voor het mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen. In de periode 1995-2000 werden er heel wat studies uitgevoerd. In december 2000 keurde de Vlaamse Regering het masterplan voor Antwerpen goed. In oktober 2001 werd een kadercontract opgesteld voor de begeleiding, de coördinatie van de studies, de implementatie en prospectie van het masterplan Antwerpen. De Staten-Generaal Mobiliteit Antwerpen heeft ook een belangrijke rol gespeeld in het ontstaan van het masterplan. Op 13 december 2002 werd dan het decreet houdende de oprichting van NV BAM goedgekeurd.

In september 1998 heeft de administratie Wegen en Verkeer (AWV) een *startnota* uitgewerkt over het sluiten van de kleine ring (R1) van Antwerpen, via de Oosterweelverbinding, in samenwerking met de afdeling Zeeschelde, de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. In die studie zijn verschillende scenario's onderzocht, onder meer: de aansluiting van de E17 met de Liefkenshoektunnel; de grote ring rond Antwerpen, dit is de verbinding komende van Kallo via Haasdonk ten zuiden van Antwerpen in de richting van Ranst; de aansluiting van de verbinding

tussen Kallo en Haasdonk op Temse. Uiteindelijk bleek de sluiting van de ring van Antwerpen via de zogenaamde Oosterweelverbinding het meest haalbare en het meest aan de doelstelling beantwoordende project. De studie van de AWV kwam tot de conclusie dat het sluiten van deze ring een kernpunt in het masterplan was, zoniet zouden alle andere maatregelen hun doel missen. Even belangrijk was echter een multimodale aanpak: alleen een oplossing voor de wegen is geen oplossing. Er moet ook rekening worden gehouden met het openbaar vervoer, de zwakke weggebruiker, de scheepvaart en een aantal investeringen in het belang van de ontwikkeling van de haven van Antwerpen. Verder werd aanbevolen dat de negatieve invloed op het Sint-Annabos moest worden beperkt en dat moest worden onderzocht of een aparte vrachtwagenstrook op het hele tracé mogelijk was.

Daarop werd een opdracht uitgeschreven voor een *haalbaarheidsstudie* inzake het meest interessante tracé voor die zogenaamde Oosterweelverbinding. Die werd uitgevoerd door een groep studiebureaus, die hun eindrapport in mei 2000 afleverden. Ze hielden rekening met de randvoorwaarden, onder meer inzake verkeer, milieu, veiligheid, stedenbouw en het probleem van onteigeningen. De studie werd gepatroneerd door een stuurgroep bestaande uit de administratie LIN, de provincie en de stad Antwerpen, het Antwerpse Havenbedrijf, de NMBS en De Lijn.

Uit die haalbaarheidsstudie is een tracé ('zogenaamde Variant 7') gekomen dat vertrekt op de linkeroever, dan tussen de Blokkersdijk en het Sint-Annabos laveert, via een tunnel onder de Schelde gaat, om te landen op de rechteroever ter hoogte van de chemische installaties van Fina, waar er dan in een knooppunt voorzien is om het hele havengebied aldaar te bedienen. Verder is er een viaduct gepland en loopt het tracé door het noordelijke deel van het Eilandje om dan aan te sluiten op de R1, naar het noorden ter hoogte van de Groenendaallaan en naar het zuiden ongeveer ter hoogte van het Sportpaleis.

In december 2000 keurde de Vlaamse Regering het *masterplan* goed. Ze bevestigde dat dat een multimodaal plan moest zijn. De verschillende projecten die er deel van uitmaken, moeten gelijktijdig gerealiseerd worden. Ook werd afgesproken dat het principe van tolheffing zou worden ingevoerd. Het hele masterplan zou immers moeten worden gerealiseerd door alternatieve financiering. Tolheffing was daarbij een van de belangrijkste bronnen van financiering. Voor PPS-projecten in het kader van dit masterplan zou een beroep moeten worden gedaan op een dochter van de Participatiemaatschappij Vlaanderen. Op 15 december 2000 keurde de Vlaamse Regering ook het ontwerpdecreet BAM en het principe van de oprichting van BAM goed.

Het Vlaamse Gewest voelde aan dat het mobiliteitsprobleem van Antwerpen dringend een oplossing behoefde: men moest snel van start gaan met de studies om alle projecten van het masterplan zo snel mogelijk te kunnen realiseren. Er werd een Europese overheidsopdracht uitgeschreven om de administratie bij het opstellen van het masterplan te begeleiden, omdat de administratie zelf onvoldoende capaciteit had om dat binnen de gestelde termijn te realiseren. BAM moest een kleine, slagkrachtige organisatie worden, niet naar het voorbeeld van de vroegere autosnelwegintercommunales of van Aquafin, met een twintigtal personeelsleden, waarbij maximaal een beroep zou worden gedaan op uitbesteding van opdrachten. Ook omdat het masterplan een zeer complex gegeven is, wordt er een beroep gedaan op externe competente mensen. Het contract met de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (SAM) nam de vorm aan van een raamcontract, waarbinnen eerst de Vlaamse Regering en later NV BAM per kwartaal deelcontracten kan goedkeuren. De goedkeuring en de gunning van het raamcontract gebeurde op 28 september 2001.

De heer Fernand Desmyter wijst op de grote inspanningen van de Staten-Generaal Mobiliteit Antwerpen om een maatschappelijk draagvlak voor het masterplan te creëren. Op 26 oktober 2001 gaf deze instantie haar akkoord, hoewel het tolscenario niet vanzelfsprekend was. Daarnaast werd bepaald dat het plan slechts kans op slagen heeft bij een verbod van het verkeer van vrachtwagens in de Kennedytunnel. Op basis van de verkeersprognoses van 2001 achtte de Staten-Generaal het gehele masterplan financierbaar.

Het ontwerpdecreet ter oprichting van BAM werd eind 2002 in de Commissie Openbare Werken en Mobiliteit en de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement besproken. De redenen van oprichting zijn terug te vinden in de memorie van toelichting. Toch haalt de heer Fernand Desmyter de belangrijkste motivaties nog even aan. Er werd

duidelijk voor gekozen de financiering van het plan niet volgens de reguliere begroting te laten gebeuren; BAM was een vehikel voor deze aparte financiering. Ook de ESR-problematiek speelde een grote rol in de oprichting van BAM: de Europese rekenregels stellen onder meer dat een publiek organisme autonome beslissingsbevoegdheid moet hebben en dat meer dan 50 procent van de inkomsten van buitenaf moeten komen. Bovendien speelden het gebrek aan capaciteit binnen de administratie van het Vlaamse Gewest en de grote noodzaak aan organisatorische flexibiliteit een grote rol. Verder was het duidelijk dat de Vlaamse overheid niet over de specialistische kennis van financiering van dit project beschikte.

Het BAM-decreet werd op 13 december 2002 eenparig goedgekeurd door het Vlaams Parlement. BAM is een NV van publiek recht: het Vlaamse Gewest moet te allen tijde meer dan 50 procent van het kapitaal bezitten. Op 8 augustus 2003 werd BAM bij notariële akte opgericht; in september 2003 werd ze operationeel.

I.2. Principes van goed deugdelijk bestuur

De principes van goed deugdelijk bestuur worden bij BAM hoog in het vaandel gedragen. Buiten de raad van bestuur zijn er andere belangrijke spelers. De verhoudingen met de Vlaamse Regering, het politiek overlegforum, de betrokken ministers, de ambtelijke stuurgroep en de administratie werden netjes uitgetekend. Het politiek overlegforum werd vroeger reeds door de Vlaamse Regering in het leven geroepen, en later in de statuten van de BAM opgenomen. Het politiek overlegforum wordt voorgezeten door de gouverneur van de provincie Antwerpen. Het organiseert het gestructureerde politieke overleg tussen het stadsbestuur van Antwerpen, de leden van de raad van bestuur van de BAM en de vertegenwoordigers van de verschillende betrokken Vlaamse ministers.

Daarnaast, zo gaat de heer Fernand Desmyter verder, is er ook nog een stuurgroep op het niveau van het Vlaamse Gewest. Van bij het begin was duidelijk dat het masterplan Antwerpen onmogelijk door BAM kon georganiseerd worden zonder intense samenwerking met alle geledingen van de Vlaamse overheid. In de stuurgroep zijn dan ook alle betrokken administraties en overheidsdiensten van de Vlaamse overheid vertegenwoordigd; het is haar taak een link te leggen tussen de activiteiten van BAM en de beleidsvoorbereidende functie naar de Vlaamse Regering.

Het Vlaamse Gewest bezit 99,99 procent van de aandelen; één aandeel is eigendom van de PMV. De raad van bestuur voorziet in een auditcomité en een remuneratie- en benoemingscomité. Anderzijds wordt de raad van bestuur ook bijgewoond door de twee regeringscommissarissen, de commissaris-generaal en de algemeen manager. Onder de raad van bestuur staat het managementteam van NV BAM. Dat bestaat uit algemeen manager Bruno Accou, financieel manager Kris Blommaert, manager operationele zaken Yvan Verbakel en bestuurlijk manager Leo Van der Vliet.

De statuten bepalen dat de raad van bestuur minimum vijf en maximum negen leden mag tellen en dat de leden door de algemene vergadering benoemd worden voor zes jaar. Daarnaast zijn er deelnemers met raadgevende stem (de regeringscommissarissen, de commissaris-generaal en de algemeen manager), en kan de algemene vergadering nog vier extra personen met raadgevende stem aanduiden.

Voor de raad van bestuur bestaat een duidelijke belangenconflictenregeling; daarvoor wordt verwezen naar artikel 523 van de Vennootschappenwet. Tot nog toe werd deze maatregel nooit ingeroepen.

De raad van bestuur vergadert maandelijks. In 2004 waren er wel 14 vergaderingen. Het remuneratie- en benoemingscomité komt minstens twee keer per jaar samen; het auditcomité doet dit minstens drie keer per jaar.

De algemeen manager werd benoemd door de buitengewone algemene vergadering van 23 september 2003. De drie functionele managers werden door de raad van bestuur benoemd op 8 augustus 2003 na een objectieve selectieprocedure door Jobpunt Vlaanderen in samenwerking met Hanssens & Partners Benelux. Het managementcomité komt twee keer per maand samen.

I.3. De controlewerkzaamheden van BAM

De heer *Bruno Accou*, algemeen manager van de BAM, verklaart dat de controlewerkzaamheden een heel belangrijke rol spelen in het jaarverslag van BAM. De NV heeft haar eerste boekjaar op

31 december 2004 afgesloten. Het jaarverslag zal in mei 2005 aan de algemene vergadering ter goedkeuring voorgelegd worden. Vanaf 2005 zullen de jaarverslagen worden opgemaakt met een halfjaarlijkse update die op 30 juni over de cijfers rapporteert. Ze omvatten een uitgebreid activiteitenverslag, een financieel-administratief verslag dat zowel de enkelvoudige als de geconsolideerde jaarrekening tussen NV BAM en de NV Tunnel Liefkenshoek bevat, en een rapporterend luik betreffende de controlewerkzaamheden.

Het jaarverslag wordt in maart 2005 aan het auditcomité voorgelegd; de raad van bestuur neemt er kennis van in april en de gewone algemene vergadering zal er zich op 12 mei over uitspreken.

Het auditcomité wordt voorgezeten door de heer Van Herreweghe; als bestuurders zetelen de heren De Buysscher en Clinckers, samen met manager financiële zaken Kris Blommaert – als waarnemer – en samen met de twee regeringscommissarissen van de Vlaamse Regering. Op 8 november 2004 kwam het een eerste maal samen. Het keurde een auditcharter goed dat de taken en de bevoegdheden definieert, sprak zich uit omtrent de waarderingsregels en heeft samen met Ernst&Young de controlemethodologie vastgelegd.

De externe commissarissen-revisoren werden in maart 2004 na een marktbevraging aangesteld. Sindsdien staat Ernst&Young in voor de vennootschapsrechterlijke controle. In november 2004 maakten zij een risico-inschatting en namen zij kennis van de tussentijdse cijfers. De substantieve controle over de eindejaarsresultaten en balans is gepland in februari 2005. De externe commissarissen spraken zich verder uit over twee inbrengen en een quasi inbreng in het kader van het decreet. Dat bepaalt immers dat alle Scheldeoeververbindingen door het Vlaamse Gewest moeten ingebracht worden in NV BAM. Bij deze inbreng hebben de commissarissen een erg belangrijke rol gespeeld.

Betreffende het tweede luik van de controle zegt de heer Bruno Accou dat er afspraken gemaakt werden met het Rekenhof. Hij wijst daarbij op een spanningsveld: ESR95 bepaalt immers de neutraliteit die ook voorzien is in het BAM-decreet. Een entiteit als BAM moet een zelfstandige beslissingsbevoegdheid hebben. Indien daar niet aan voldaan wordt, wordt ze samengevoegd met andere overheden. Dat zou erop neerkomen dat de schulden van NV BAM geconsolideerd worden met de schuld van het Vlaamse Gewest. De heer Bruno Accou vindt dat BAM deze autonome beslissingsbevoegdheid zeker heeft. Hij stelt voor dat het Rekenhof de financiële controle in het kader van een wettigheidsnazicht samen met de externe commissaris en de regeringscommissarissen zou uitoefenen.

De heer Bruno Accou bevestigt dat er reeds afspraken gemaakt zijn met het Rekenhof. Het Rekenhof heeft toelichting gekregen over het financieel kader en de beheersstructuur. Het Rekenhof bereidt een intern controledossier voor. Het eerste boekjaar van NV BAM is nog maar zes weken afgesloten, daarom is die controle nu pas mogelijk.

De heer *Willy Borré*, regeringscommissaris bij de BAM, verwijst naar artikel 23 van het BAM-decreet waarin staat dat er twee regeringscommissarissen toezicht houden op NV BAM, één op voordracht van de minister bevoegd voor Openbare Werken en Mobiliteit, namelijk de heer Rik Haekens, en één op voordracht van de minister bevoegd voor Financiën en Begroting, de spreker. Het is de opdracht van de regeringscommissarissen erover te waken dat BAM haar maatschappelijke opdracht uitvoert conform de wetten, decreten en het algemeen belang. De regeringscommissarissen hebben het recht om met raadgevende stem de raad van bestuur bij te wonen. Dat gebeurt trouwens geregeld. Ze hebben een soort vetorecht en kunnen beslissingen blokkeren, waarna dat onderwerp doorverwezen wordt naar de Vlaamse Regering. Zij moet daarover binnen de twintig dagen beslissen.

De regeringscommissarissen hebben ook een vorm van dwangtoezicht. Daardoor kunnen ze elk bevoegd orgaan van BAM verplichten om te beraadslagen over een door hen bepaalde aangelegenheid. Regeringscommissarissen hebben een onbeperkt inzagerecht. Dat betekent dat ze te allen tijde inzage kunnen nemen in alle documenten en geschriften van BAM. Voorts kunnen ze vragen om aanwezig te zijn bij alle vergaderingen.

De werkzaamheden van de commissarissen worden ook geregeld in het BAM-statuut dat ook door de Vlaamse Regering is goedgekeurd. Het statuut herneemt grotendeels de bepalingen van het decreet en zegt dat de regeringscommissarissen wijzigingen aan de agenda van de raad van bestuur kunnen voorstellen als die tenminste vijf

dagen voor de vergadering worden meegedeeld. De commissarissen kunnen aan elk intern of extern overleg deelnemen als zij dat nuttig achten voor de uitoefening van hun opdracht.

Als regeringscommissarissen het niet eens zijn met beslissingen onder de bevoegdheid van het managementcomité, kunnen ze vragen dat de raad van bestuur in plaats van het managementcomité beslist. Elke regeringscommissaris rapporteert aan de minister op wiens voordracht hij benoemd is.

De heer *Bruno Accou* verklaart dat artikel 24 van het BAM-decreet een externe evaluatie voorschrijft. De raad van bestuur heeft in dat verband al een aantal initiatieven genomen. Vooreerst heeft hij in het voorjaar 2004 een opdracht gegund na een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking. Het betrof een second opinion over de voorgestelde structuur, de financiering en de risicobeheersing van het masterplan Antwerpen vanuit de maatschappelijke, bouwkundige, financiële, ondernemingsplanmatige en juridisch-fiscale invalshoeken. De conclusie van die second opinion was dat de structuur, voorgesteld door BAM, gerechtvaardigd, uitvoerbaar en werkbaar was. Bovendien was het oordeel dat alle risicofactoren op een passende manier behandeld waren.

I.4. Het administratief en financieel verslag

Vervolgens zal de heer Bruno Accou het administratief en financieel verslag behandelen. Hij zal daarbij toelichten hoe bij het opstellen van de financiële structuur rekening gehouden werd met de voorwaarden van het decreet en de Vlaamse Regering. Ook de keuze van de aanbestedingsvorm en de financieringsstructuur van de Oosterweelverbinding zullen behandeld worden. Voorts zal hij het hebben over de financieringsstructuur van het masterplan met achtereenvolgens de kapitaalsopbouw, de schuldfinanciering en de balans en de resultatenrekening.

De heer Bruno Accou heeft reeds gezegd dat het BAM-decreet bepaalt dat de financiering van BAM ESR95-neutraal moet zijn, met andere woorden dat de schulden van BAM niet mogen geconsolideerd worden met de schulden van het Vlaamse Gewest. Daarom is het belangrijk om te wijzen op de schuldevolutie van het Vlaamse Gewest. Het is de bedoeling dat het Vlaamse Gewest tegen 2009 volledig schuldenvrij zal zijn. Op dat moment zal BAM, als het investeringsschema volledig gevolgd wordt, ongeveer 1,2 (2010) tot 2 (2014) miljard euro schulden hebben. Dat is dus absoluut niet neutraal, vandaar dat de ESR95-neutraliteit belangrijk is voor de kredietrating en de kredietwaardigheid van het Vlaamse Gewest.

De heer Bruno Accou verduidelijkt dat er, gezien het belang van de ESR-neutraliteit, een dubbel vangnet ingebouwd is. Enerzijds is er de structurele ESR-neutraliteit. De spreker zal zich beperken tot de kenmerken daarvan. De BAM heeft een zelfstandige beslissingsbevoegdheid en voert een eigen boekhouding. Als gevolg daarvan wordt BAM gecatalogeerd als een institutionele eenheid. Er zijn geen privé-aandeelhouders. Dat staat trouwens ook niet in het decreet, enkel andere overheidsentiteiten kunnen participaties nemen. De BAM is een marktproducent want meer dan 50 procent van de kosten zullen op termijn gedekt worden door tolopbrengsten. Kortom, BAM voldoet aan de voorwaarden van de structurele ESR-neutraliteit.

De heer Bruno Accou vervolgt met het tweede aspect, dat steunt op de Eurostat-richtlijnen van 14 februari 2004. Daarin staat dat het bouwrisico of het beschikbaarheidrisico of het trafiekrisico moet overgedragen zijn aan de privé-sector. De schulden daarvoor dienen dus niet meegerekend te worden.

De aanbesteding heeft een design-build-finance-maintain (DBfM)-vorm. Het gaat dus over het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud. Dat is conform de aanbeveling van het PPS-kenniscentrum. De DBfM-aanbesteding is een innovatieve aanbestedingsvorm waarbij duidelijk bepaald is welke risico's de verschillende partijen dragen. De BAM en haar financiers dragen het trafiekrisico, met andere woorden het risico dat er onvoldoende verkeer langs de Oosterweelverbinding passeert. De aanbestedingsvorm integreert een levenscyclusaanpak. De bouwgroepen ontvangen hun vergoeding voor 80 procent via mijlpaalvergoedingen tijdens de realisatie van de Oosterweelverbinding. De betaling van 20 procent van de vergoeding wordt uitgesteld. De bedoeling is de bouwgroepen voldoende te stimuleren om de werken correct uit te voeren. De betaling van 20 procent van de vergoeding wordt dus gespreid in de tijd. Daardoor ligt het beschikbaarheidrisico bij de private sector. Het beschikbaarheidrisico gaat hand in hand met het onderhoud van de verbinding.

De spreker heeft al gezegd dat de financiers van BAM en BAM zelf het trafiekrisico nemen. Dat is belangrijk om het risico van het Vlaamse Gewest te kunnen inschatten bij de komende onderhandelingen over de beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de NV BAM. Om dat trafiekrisico in te schatten, heeft de NV BAM een zorgvuldigheidsonderzoek gedaan over de trafiekstromen. De trafiekstromen worden ook onderzocht door Faber Maunsell. Aangezien de financiering van de verbinding zal steunen op de trafiekgelden, zullen de financiers van BAM een eigen zorgvuldigheidsonderzoek uitvoeren om zich te vergewissen van de robuustheid van de gehanteerde trafiekassumpties of -hypotheses.

De heer Bruno Accou verwijst naar een uitspraak van de heer Philippe Maystadt die onlangs in een artikel gezegd heeft dat een van de moeilijkste onderdelen van een PPS-constructie de juiste allocatie van de risico's is. De heer Bruno Accou zegt dat er voor de realisatie van de Oosterweelverbinding een duidelijke scheiding tussen de risico's gemaakt is. De private groepen zullen tijdens de constructiefase instaan voor het bouwrisico, aangezien zij een voltooiingsgarantie zullen moeten afleveren voor de volledige Oosterweelverbinding. Vanaf de openstelling van de verbinding zullen ze zelf het beschikbaarheidsrisico dragen. De BAM werkt voor 64 procent met vreemd vermogen, dus schulden bij banken of obligaties. Vanaf 2010 zal BAM, samen met haar financiers het trafiekrisico dragen.

Er zijn verschillende mogelijke structuren voor publiekprivate samenwerking. Vooreerst is er de Angelsaksische financieringsmodel. Daarbij wordt er een concessie gegund waarbij de private partners instaan voor de realisatie en de exploitatie en het onderhoud. De BAM heeft niet voor dergelijke financieringsvorm gekozen omdat ze denkt dat het BAM-model, dat meer op een Benelux-leest geschoeid is, meer voordelen biedt.

Door de financiering en de risico's te spreiden over twee niveaus, namelijk BAM en de private bouwgroep, is de structuur wel ingewikkelder en is het moeilijker om een duidelijke risicoafgrenzing te bepalen. De heer Bruno Accou denkt dat BAM daar wel in geslaagd is. Voornoemde nadelen wegen niet op tegen de voordelen. Het Vlaamse Gewest blijft voor 100 procent aandeelhouder van BAM en houdt dus de volledige controle over een deel van Vlaanderens vitale wegeninfrastructuur. Bovendien behoudt het Vlaamse Gewest de 'upside' van het BAM-project.

Omdat BAM instaat voor 80 procent van het eigen vermogen of kapitaal, is de financiële inspanning van de bouwgroepen beperkt tot 20 procent. De totale kostprijs bedraagt 1,250 miljard euro. Twintig procent moet opgehoest worden door de bouwgroepen, als kapitaal en/of vreemd vermogen. Dat is dus 250 miljoen euro. Dat is een groot bedrag in vergelijking met de schaal van de in België en Vlaanderen actieve bouwgroepen (20% van 20% = 4 % = 50 miljoen euro).

De heer Bruno Accou vervolgt dat het totale masterplan een financiering vergt van 2,950 miljard euro. De infrastructuur is goed voor ongeveer 2,475 miljard euro. Bovendien zijn er andere annexe kosten zoals intercallaire intresten, studie- en onteigeningskosten. Die brengen het totale kostenplaatje op 2,956 miljard euro. De bouwgroepen zullen 250 miljoen euro inbrengen. De BAM gaat ervan uit dat 20 procent van de totale financiering, na aftrek van de voornoemde 250 miljoen euro, afkomstig is van het Vlaamse Gewest. Het saldo wordt gefinancierd door leningen aan te gaan of obligaties uit te geven op de kapitaalmarkten. De BAM heeft een eigen vermogensbehoefte van minimaal ongeveer 540 miljoen euro en een vreemd vermogen van 2,1 miljard euro.

Op basis van de huidige kapitaalsbasis en de gemaakte afspraken, die nog moeten vertaald worden in de beheersovereenkomst, kan geconcludeerd worden dat BAM in 2010 gedoteerd zal worden tot 700 miljoen euro eigen vermogen. Het saldo zal dus gehaald worden bij banken of op de kapitaalmarkt. Het kapitaal van BAM bedraagt 463 miljoen euro, waarvan 422 miljoen euro volstort werd. Van die 422 miljoen euro is slechts 135 miljoen euro cash; 287 miljoen euro is, conform de bepalingen van het decreet, ingebracht onder vorm van activa. Die activa zijn de aandelen en retributierechten van de tunnel Liefkenshoek en anderzijds de vorderingen, die het Vlaamse Gewest had op die tunnel. Kortom, het eigen vermogen is al voor twee derden opgebouwd. Als de gemaakte afspraken gehonoreerd worden in de beheersovereenkomst, is de opbouw van eigen vermogen eigenlijk voltooid.

De 287 miljoen euro activa kennen inderdaad niet onmiddellijk een geldelijke vertaling. De inbreng van 29 juli 2004 van zowel de aandelen als van de retributierechten van het Vlaamse Gewest op de tunnel Liefkenshoek werden in overleg met de commissaris-revisor Ernst&Young gevaloriseerd. Ook BAM beschikt over voldoende competentie om dat te valoriseren. Bij de valorisering werd daarom de discounted cashflowmethode (DCF) toegepast, de zogenaamde methode van de geactualiseerde vrije cashstroom. Die waardebepaling gaf een ondernemingswaarde van ongeveer 450 miljoen euro. De uitstaande schulden van de Liefkenshoektunnel, die van de ondernemingswaarde moet afgetrokken worden, bedroegen 115,8 miljoen euro, bij Fortis en ING en 254,5 miljoen euro bij het Vlaamse Gewest. De inbreng werd dus gewaardeerd op 78,3 miljoen euro.

In september 2004 is er aansluitend, opnieuw passend in het BAM-decreet en de geplande inbreng van het Vlaamse Gewest van de uitstaande vordering op de Liefkenshoektunnel, een effectisering uitgevoerd. Daardoor is de vordering vertaald in liquiditeiten, waardoor BAM na die transactie een beschikbaar kassaldo had van 241 miljoen euro.

De heer Bruno Accou zal vervolgens de ontleningscapaciteit toelichten. Daarvoor gaat de spreker uit van een aantal hypotheses. Hij steunt op de geïndexeerde toltarieven, goedgekeurd door de Staten-Generaal. Ook gaat hij ervan uit dat het Vlaamse Gewest vanaf 2011 een beheersvergoeding van 24,5 miljoen euro zal betalen. Hij gaat er eveneens vanuit dat de BTW op het gros van de investeringen zal kunnen gerecupereerd worden. Daarvoor zal in het tweede kwartaal een BTW-ruling aangevraagd worden.

Tot aan de opening van de Oosterweelverbinding in 2010 heeft BAM een maximale ontleningscapaciteit van 1,4 miljard euro, daarna zal die capaciteit oplopen tot 2,1 miljard euro. Die bedragen zijn berekend op basis van de tolinkomsten, vrije cashstromen, het huidig renteniveau, de looptijd van de leningen en de dekkingsratio's van de verschillende financiële instellingen.

De spreker verwacht dat de Europese Investeringsbank een belangrijke rol zal spelen in de financiering van de NV BAM. De BAM verwacht een principiële goedkeuring van het kredietdossier door de raad van bestuur van de Europese Investeringsbank in het tweede kwartaal van 2005.

De balans op 31 december 2004 bestaat voorlopig uit niet-geauditeerde cijfers. Ernst&Young zal de audit volgende week starten. Uit de balans blijkt dat het kapitaal van BAM 463 miljoen euro bedraagt. Het afgelopen boekjaar is afgesloten met een negatief saldo van 65 miljoen euro. De schulden hebben een termijn van 20 jaar. De financiering steunt enerzijds op de uitgifte van de schuldeffecten, de effectisering, en anderzijds op de schulden bij het Vlaamse Gewest voor het verwerven van de gronden, voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. De materiele vaste activa van 185 miljoen euro bestaan uit twee posten: de gronden van de Oosterweelverbinding en de tijdelijke bruggen van het minderhinderprogramma. De financiële vaste activa zijn de aandelen in de Liefkenshoektunnel, de retributierechten en de vorderingen op de Liefkenshoektunnel. De 52,9 miljoen euro immateriële vaste activa betreffen de studies, die in de loop van het project uitgevoerd zijn.

De resultatenrekening van 31 december 2004 gaat over een verlengd boekjaar van ongeveer 16 maanden. De voornaamste uitgave is een bijdrage aan De Lijn. Voor het minderhinderprogramma financierde BAM 130 bussen en voor de uitvoering van het masterplan 10 trams. Het was de bedoeling om de kommer en kwel van de werken aan de R1 tot een minimum te beperken. De BAM werkt financieel orthodox: zaken waarvan BAM denkt dat het niet opportuun is ze te activeren worden onmiddellijk in kosten en opbrengsten omgezet. De waarborg die het Vlaamse Gewest zal aanrekenen voor de effectisering bedraagt 2 miljoen euro. De operationele kost van BAM is dan 1,3 miljoen euro.

De spreker verwijst naar de bronnen- en aanwendingstabel, die een volledig overzicht geeft van de financieringsbronnen en de aanwending van de middelen. Dat resulteert in een kaspositie van 226 miljoen euro op 31 december 2004.

I.5. Activiteitenverslag: projecten

De heer *Yvan Verbakel*, manager operationele zaken BAM, verklaart dat de onderzoeksaanpak voor de plan-MER uniek is in Vlaanderen. Ook de schaalgrootte is zonder weerga. Het onderzoek is uitgevoerd op plan- en op gebiedsniveau. De huidige trends zijn doorgetrokken naar 2015 en

onderling vergeleken. De plan-MER is aanvaard door de cel MER. De diverse versies van het masterplan zijn berekend: met en zonder Oosterweelverbinding, met en zonder tol, met en zonder een bijkomende Kennedyverbinding. Daarenboven heeft men het effect van de invoering van het rekeningrijden op de verschillende scenario's bekeken. De verschillende aspecten, mens, fauna en flora, zijn grondig onderzocht. Die multicriteria-analyse heeft tot een oplossing met voldoende compenserende maatregelen geleid.

Op Linkeroever hecht men veel belang aan de internationaal beschermde natuurgebieden, de habitatgebieden van artikel 6 van de desbetreffende Europese richtlijn. Ook moet rekening gehouden worden met de optimalisatie van het volledige wegennet en de optimalisatie van het verkeer bij de verschillende Schelde-overgangen, tot en met de Temsebrug.

Het gebiedsniveau is beoordeeld van Antwerpen-Noord tot Linkeroever-Oosterweel en de ringzone. De aandachtspunten zijn ervoor te zorgen dat de doortrekking van de stedelijke ringweg een positief effect heeft. De optie van de Staten-Generaal en het geoptimaliseerd middentracé zijn de beste tracés. Een volgend aandachtspunt is een groene Singel waarbij de Singel aangelegd wordt op niveau van de huidige ring, waar nog voldoende plaats is, en de huidige Singel een groene boulevard wordt met fiets-, voetpad en openbaar vervoer.

Alle projecten van het masterplan Antwerpen zijn multimodaal gericht: de effecten moeten op alle niveaus gelijktijdig voelbaar zijn. Gekend is het sluiten van de ring, minder gekend is dat ook de Singel geoptimaliseerd moet worden. Inzake openbaar vervoer zijn al acties ondernomen. Zo werden de tijdelijke bruggen op de Singel meer dan tijdig geplaatst. Er werd ook versneld een groter aanbod aan openbaar vervoer ingebracht. Inzake de scheepvaart is de renovatie van de sluizen een meer dan dwingende noodzaak, samen met de modernisering van het Albertkanaal. De zwakke weggebruiker zal evenmin worden vergeten.

Vooraleer BAM in discussie gaat met de aannemers, moeten de risico's inzake de grote infrastructuurwerken maximaal kunnen worden ingeschat. Bij het eerste plan (in 2000) was de kostprijs voor de Oosterweelverbinding geraamd op 595 miljoen euro, nu gaat het al om 1.251 miljoen euro inclusief flankerende en mitigerende maatregelen. Met de plan-MER heeft men een aantal zaken bijkomend onderzocht. Zo moeten de op- en afritten 16 en 17 worden behouden, is er nood aan een degelijke ontsluitingsweg voor Burcht-Zwijndrecht-linkeroever, aan compenserende mitigerende maatregelen als ecoducten, aan de verbinding van Burchtse Weel met Het Wiel. Er zijn ook: de knoop-Blancefloerlaan, fietsverbindingen, Blokkersdijk, het Rod en Het Wiel, die tot één groot natuurgebied moeten gemaakt worden en de zone in Sint-Annabos moet maximaal worden overdekt. Ook het wegblijven van het tracé uit het Eilandje heeft een impact, deze oplossing werd samen met het autonoom Havenbedrijf uitgewerkt en hield twee mogelijke tracés in, met name één tracé aan de zuidelijke rand van Straatsburgdok en één in de noordelijke helft van Straatsburgdok.

Het project inzake de Singel was begonnen met kruispunten en was aanvankelijk in 2000 geraamd op 104 miljoen euro. Nu heeft men gekeken naar een volledige ondertunneling, kostprijs 400 miljoen euro, en naar een groene Singel, kostprijs 314 miljoen euro. Inzake gewestwegen Leien fase 2 en openbaar vervoer lopen er al een aantal projecten, waarvan ook een geactualiseerde waarde uit de aanbestedingsresultaten kan worden gehaald : 465 miljoen euro. De kostprijs van de trams is op hetzelfde niveau van 2000 gebleven (87 miljoen euro), net als de renovatie van de Royerssluis (74 miljoen euro). De raming inzake de Van Cauwelaertsluis daarentegen is overgenomen uit een studie van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten (AOSO) van het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN): 52 miljoen euro. Inzake de modernisering van het Albertkanaal wou het eerste plan een aantal bruggen hoger en breder maken. Bijkomend vraagt men nu ook om het kanaal zelf al op de gecalibreerde breedte van 63 meter te krijgen om daarvoor later geen supplementaire kosten te moeten maken: kostprijs 180 miljoen euro. De kostprijs van de fietspaden (12 miljoen euro) en van de verkeerstelematica (25 miljoen euro) is op hetzelfde niveau gebleven.

De spreker benadrukt dat het duidelijk de bedoeling is alle werken gelijktijdig uit te voeren en in alle verschillende verkeersmodi gelijktijdig te investeren, zoals beslist door de Vlaamse Regering en in het decreet. Maar de werken moeten wel gespreid worden in de tijd. Het gros van de investeringen gebeurt voor de eerste euro geïnd wordt in 2010.

De spreker geeft een overzicht van wat tussen 2001 en 2004 al aan studiekosten (totaal bedrag van 47,79 miljoen euro) is uitgegeven. Ze betreffen ondersteuning: juridisch advies, plan-MER en de communicatie. Daarnaast zijn er ook de terreinonderzoeken en de verkeersmodellering. Voor de Oosterweelverbinding is er al een kostprijs van 24,8 miljoen. Voor de Singel zijn de verkennende studies bezig. Het decreet op de veiligheid eist ook dat er zowel bij studie als bij uitvoering in veiligheidsconcepten wordt voorzien. Voor de knelpunten openbaar vervoer in de stad op de gewestwegen zijn de studies volledig klaar. De onderhandelingen hebben geleid tot een contract met een kostprijs van 4,4 procent op de ramingkost van de projecten.

Per project zijn de timing van de voorstudie, het voorontwerp, de aanbesteding en de uitvoering aangegeven. Het is immers belangrijk dat men weet wanneer iets ten vroegste kan uitgevoerd worden. In de onderhandelingen met de aannemers zal ook toegekeken worden op een garantie van beëindiging van de werken en zal de mogelijkheid van boni bij vroegtijdige beëindiging onderzocht worden. De Singel kan slechts gerealiseerd worden als er al inkomsten zijn op de Oosterweel. Inzake de Leien dringt de stad zeer sterk aan op een naadloze overgang met de aan de gang zijnde werken. Daarom is eind vorig jaar een architect-planoloog van wereldfaam, de Solà-Morales, aangesteld voor de ontwikkeling van het Operaplein en het Rooseveltplein. Voor de tramlijnen Sint-Bernardsesteenweg en Mortsel-Boechout vraagt men ook om de tweede fase naadloos te laten aansluiten op de eerste. Voor de tramlijn Mortsel-Kontich moet men nog een startnota maken over de noodwendigheid van de omleidingsweg Kontich en de aansluiting als Mortsel de werken aan het Gemeenteplein beëindigd heeft. De timing inzake de HSL loopt goed, wat betekent dat men ook een station Luchtbal zou willen realiseren. Maar om het busvervoer op de Noorderlaan en de IJzerlaan te ontlasten, moet er eerst een openbaarvervoersbrug gebouwd worden. Samen met de stad moet de locatie daarvoor nog bepaald worden. De tramlijn Ekeren eerste fase wordt gelijktijdig gepland met de Leien fase 2. Gelijktijdig heeft Luchtbal de mogelijkheid tot PPS ontwikkelingen. Voor de tramlijn Deurne-Wijnegem is de stelplaats bijzonder belangrijk: er mogen geen trams bijkomend in circulatie gebracht worden als ze niet degelijk kunnen worden onderhouden, gestockeerd en ingezet waar nodig op piekmomenten. De definitieve nota daarvoor is klaar. Elke brug over het Albertkanaal moet bijkomende faciliteiten bieden, zonder bijkomende hinder te veroorzaken op het vlak van mobiliteit. Er zal gestart worden aan de Noorderlaan, dan volgen de spoorbrug, IJzerlaan, en Hoogmolenbrug. Met het Havenbestuur en de Maritieme Toegang is besloten om van de sluizen eerst de Van Cauwelaertsluis aan te pakken, dan de Royerssluis. De studie van professor Verbeke heeft inmiddels uitgewezen dat een halfharde renovatie, een verbreding van de sluis tot 27 meter, gewenst is.

Voor al deze studies worden modellen gebruikt: modellen voor de kernstad en modellen op multimodaal vlak, waarin elke vervoersmodus vervangen wordt door een tijdsvenster die hij nodig heeft om zijn gebruiker daar op te laten overstappen. Dat model is gebaseerd op een avondspitsmodel dat uitgevlakt wordt over de hele dag, het model wordt gevoed door sociaal economische factoren, dit zijn functies op het vlak van economische en sociale ontwikkeling: hoe gaat het vervoersgedrag binnen tien, vijftien jaar zijn, hoeveel voertuigen heeft men, hoeveel accijnzen zullen er geheven worden op brandstof, enzovoort ?

Die modellen hebben gediend voor de tolberekening. Een eerste tolberekening, om het businessplan van de NV BAM op te stellen, heeft ook gediend om de effecten te kunnen berekenen op het niveau van de plan-MER en om de project-MER te starten. Als men de financiële wereld wil interesseren voor de projecten van NV BAM, moet de nauwkeurigheid van die verkeersmodellen getoetst worden. Dat kan enkel door metingen. Die zijn in november gestart: op belangrijke kruispunten van de Singel en op de ring werden een herkomst-bestemmingsonderzoek opgestart. In de laatste twee weken van februari en maart zal ook in de haven een telling doorgaan.

Op Linkeroever is het middentracé al ingetekend, met mogelijkheden om aan te sluiten, de afritten 16 en 17 te behouden, de Blancefloerlaan te ontsluiten en met de nieuwe knoop: de Waaslandhavenknoop. Vanuit Burcht-Zwijndrecht kan men via Blancefloer aansluiting hebben naar Brussel. Dat wordt vertolkt in zogenaamde routingplannen: stroomschema's van het verkeer. Vanuit Linkeroever blijft de Waaslandtunnel een mogelijke manier om Antwerpen te bereiken. Wil men van-

uit Linkeroever naar Brussel gaan, dan neemt men de knoop Blancefloer. Vanuit Linkeroever kan men momenteel slechts naar Nederland via de Kennedytunnel. Bedoeling is van de Oosterweelverbinding echt een vrachtverbinding te maken. Vracht zal trouwens de meeste opbrengst creëren. De vracht gaat dus via Blancefloer naar de Waaslandknoop en vervolgens naar de Oosterweeltunnel. Die kleine omslag in afstand van het vrachtverkeer genereert een betere inweefzone. Op de routing Zwijndrecht-Burcht blijft de afrit naar Gent behouden en via de paralleltakken is er de mogelijkheid om op te rijden in de richting van Brussel. Wie van daaruit naar Nederland wil, kan dat via de Waaslandhavenknoop.

Met diezelfde planologie en modellen wordt ook aan impactanalyse gedaan. De spreker geeft het voorbeeld van de natuurgebieden en de lichtverstrooiing. De lichtvlekken wil men compenseren met milderende en mitigerende maatregelen. De omvang van de geraamde lichtimpact (50 hectare) wordt gecompenseerd door oude wegenissen te herbestemmen, natuurgebieden te ontsnipperen en het gewestplan van Burchtse Weel te wijzigen – een compensatie van 40 hectare. Dat moet gerealiseerd worden voor men aan de Oosterweelverbinding begint.

II. VRAAGSTELLING DOOR DE LEDEN

II.1. Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe

De heer *Carl Decaluwe* merkt dat er pas in 2004 verkennende gesprekken zijn gevoerd met het Rekenhof, vooral onder parlementaire druk. Het is voor het Rekenhof blijkbaar geen sinecure geweest om inzage te krijgen. Het Rekenhof heeft moeten bewijzen dat het inzake BAM wel degelijk een controlebevoegdheid heeft. Dat vindt de heer Carl Decaluwe voor een parlementaire democratie hemeltergend, als men weet om welke bedragen het gaat. Tot vandaag is er overigens nog geen enkele controle geweest.

Misschien moet het parlement de hand in eigen boezem steken: bij het oprichtingsdecreet van de BAM in december 2002 heeft het geen enkele bepaling voorzien over de controle van het Rekenhof, noch enige informatieplicht ten aanzien van het parlement. De heer Carl Decaluwe is blij dat de Vlaamse Regering de controlebevoegdheid van het hof niet betwist en dat dit parlement ook als principe duidelijk heeft gesteld dat dergelijke gigantische projecten, die hoofdzakelijk met belastinggeld worden gefinancierd, automatisch zouden moeten vallen onder de controlebevoegdheid van het Rekenhof. Waarom kunnen er, naast de regeringscommissarissen, geen vertegenwoordigers van het Rekenhof functioneren, zoals dat in grote VOI's gebeurt? Hoe staat BAM daartegenover?

Nog belangrijker vindt de heer Carl Decaluwe een soort periodieke parlementaire controle. Welke mogelijkheden zijn er op dat vlak? Hoe ziet BAM dat? Is de NV BAM bereid het parlement een gedetailleerd jaarverslag en een halfjaarlijks voortgangsrapport te bezorgen dat bij begrotingsbesprekingen kan besproken worden? In hoeverre is het parlement bereid gebruik te maken van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten (aanwijzing groot infrastructuurproject cf. artikel 83bis van het Reglement van het Vlaams Parlement)?

Het onderwerp dat hier wordt behandeld, slorpt ontzaglijk veel middelen op. Wie maakt de lastenboeken op? Wie controleert de uitvoering en volgens welke procedure?

De BAM is een NV met het Vlaamse Gewest als enige aandeelhouder. Waarom kwam er geen EVA? De heer Carl Decaluwe verwacht een totale openbaarheid, niet alleen vanwege NV BAM maar ook vanwege de bevoegde ministers.

Er zijn destijds parlementaire vragen gesteld over de vergoeding van de bestuurders. Toenmalig minister Stevaert antwoordde daarop dat die vergoeding toegekend is op basis van een externe benchmark en zich onder de mediaan bevindt. De heer Carl Decaluwe weet intussen dat een bestuurder 1.250 euro per zitting verdient, met een maximum van 12.500 euro per jaar.

De bestuursleden van BAM beweren dat de vergoedingen gelijklopen met die in vergelijkbare instellingen, maar volgens de heer Carl Decaluwe is dit pertinent onjuist: bestuurders van de NMBS en Belgacom moeten het met ongeveer de helft stellen, terwijl bestuursleden van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij en de VRT het zelfs met een zitpenning van minder dan 70 euro moeten stellen. De heer Carl Decaluwe pleit ervoor

de vergoedingen drastisch in te perken: hij vindt de ordegrootte van deze vergoeding onethisch, temeer daar de bestuursleden hun taak tijdens of net na hun eigenlijke werkuren uitoefenen. Hij vraagt BAM deze zaak zelf bij te sturen; indien dat niet gebeurt, zal hij ervoor zorgen dat het parlement via decretale initiatieven een aanpassing oplegt. Terzake verwijst hij naar hetgeen toenmalig minister van Huisvesting De Batselier decretaal heeft laten vastleggen inzake vergoedingen.

Verder wijst de heer Carl Decaluwe erop dat de vier managers een geldelijk statuut hebben dat beter is dan dat van een secretaris-generaal van de Vlaamse Gemeenschap, en daarbovenop nog eens een ruime representatievergoeding ontvangen. Hun bezoldiging zou 7.000 euro netto per maand bedragen. De bijzondere competenties van de managers moeten daarbij in vraag gesteld worden: heel wat taken zouden wellicht door de administratie kunnen uitgevoerd worden.

De heer Carl Decaluwe ziet ook een deontologisch probleem in het feit dat één van de regeringscommissarissen tevens voorzitter is van de NV Tunnel Liefkenshoek. Hij vreest belangenconflicten, en pleit daarom voor bijsturing in het kader van een goed deugdelijk bestuur. Hij vraagt openheid op alle vlakken, en haalt terloops ook nog de extravagantie van het wagenpark aan. Deze regeringscommissarissen genieten een wedde van directeur-generaal en een representatievergoeding van 5.000 euro.

Ook de kosten voor communicatie zijn volgens de heer Carl Decaluwe veel te hoog opgelopen: er zijn facturen inzake communicatie (o.a. van Slangen & Partners) voor een totaal bedrag van bijna 3 miljoen euro. Hij beweert niet dat die uitgaven onterecht zijn, maar eist wel publicatie van deze cijfers. De spreker vraagt zich af op welke basis de communicatiebureaus geselecteerd werden en hoe de bestellingen geplaatst worden.

Ook op het gebied van communicatie tussen BAM en de overheid stelt de heer Carl Decaluwe zich vragen. Zijn de gemeentebesturen tevreden over de manier waarop de communicatie verloopt, en is er voldoende afstemming? Hij pleit nogmaals voor grote transparantie en grote parlementaire controle met hulp van het Rekenhof. Hij verwacht hieromtrent enige suggesties of op zijn minst respons van de NV BAM.

II.2. Tussenkomst van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* had zich de moeite getroost bij voorbaat informatie te vergaren, en moest vaststellen dat de 100 slides die hier vandaag getoond werden niets nieuws brengen. In het MER-rapport staat evenveel. Dat MER-rapport is volgens de heer Jan Peumans trouwens de enige bron van degelijke informatie: ook in de informatieverstrekking schiet BAM heel erg te kort.

Tot de heer Peumans' grote verwondering beweerde één van de voogdijministers dat de Vlaamse volksvertegenwoordigers alle informatie over BAM kunnen krijgen, zonder enige beperking, omdat de NV een bestuursinstantie is in de zin van het decreet op de openbaarheid van bestuur. De BAM zou volgens de spreker een voorbeeld moeten nemen aan de uitstekende website van de haven van Rotterdam: Nederland informeert zijn bevolking op schitterende wijze omtrent de uitbreiding van deze haven. De website Mobiel Vlaanderen rept met geen woord over BAM.

De spreker kondigt aan een massa vragen te hebben over de financiering en de geselecteerde aanbestedingsvorm. Hij wijst erop dat de oorspronkelijke raming van 1,5 miljard euro al verdubbeld is, en verbaast zich erover dat hij daar geen enkele kritische opmerking over hoorde. De Oosterweelverbinding wordt met de dag duurder. Wie is verantwoordelijk voor welke raming, en in hoeverre kloppen die schattingen? Dit project zou wel eens een bodemloos vat kunnen zijn. Terzake verwijst de heer Jan Peumans ook naar het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (de zgn. Commissie Duivesteijn) van de Nederlandse Tweede Kamer.

Verder heeft de heer Jan Peumans vragen over het multimodaal model. Hij klaagt aan dat de tijdelijke vereniging SAM nu al 50 miljoen euro aan studiekosten uitgegeven heeft, en wijst erop dat er ook nog een zorgvuldigheidsonderzoek en een herkomst-bestemmingsonderzoek moet plaatsvinden. Hij vreest dat de beroemde MMA-modellen ook enorm veel zullen kosten. Hij wil graag weten hoe de vork precies aan de steel zit.

De heer Jan Peumans heeft fundamentele vragen over de tijdelijke vereniging SAM. Hij lanceert het motto "De TV SAM doet wat BAM niet

kan", en heeft de indruk dat het om een onbeperkte grabbelton gaat.

Verder heeft de heer Jan Peumans vragen over de openbaarheid en de transparantie, de onbeantwoorde vragen en opmerkingen van het Rekenhof, de rol van de NMBS, en naar aanleiding van een artikel van vandaag in Het Laatste Nieuws over de variant die uiteindelijk zal toegepast worden. Blijkbaar weet de Antwerpse burgemeester zelf niet meer in hoeverre de Oosterweelverbinding, het Eilandje, het Antwerpse Ringsysteem en de knelpuntennota nog een rol spelen.

In verband met de financiën wil de spreker weten in hoeverre het multimodaal karakter van het masterplan betekent dat het "alles of niets" wordt. Tot nog toe zal enkel de Oosterweelverbinding door de privé-sector gefinancierd worden. Hoe zit dat voor de rest van de plannen?

De heer Jan Peumans verwijst naar de uiteenzetting van de voorzitter van BAM waarin die wees op de drie redenen van oprichting, met name de financiering, de beperkte capaciteit van de administratie en de nodige operationele flexibiliteit. Hij denkt dat er een groot deel van de taken perfect door de eigen administratie zou kunnen uitgevoerd worden. Hij vindt dat het niet opgaat dat het onderschrijven van de akte tot inbreng van de schuldvordering van de Liefkenshoektunnel ten aanzien van BAM gebeurt door een regeringscommissaris die tegelijk voorzitter is van een betrokken NV.

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Sauwens op 24 december 2003 bleek dat de regeringscommissarissen instaan voor het finale toezicht. De heer Jan Peumans wil van die regeringscommissarissen weten hoeveel rapporten zij tot nu toe aan hun respectieve ministers overgemaakt hebben en wat daarin stond.

Het oprichtingsdecreet bepaalt dat de opdrachten van BAM in overeenkomst met het Vlaamse Gewest geregeld worden. Welke overeenkomsten zijn tot nu toe gemaakt? Ondanks de openbaarheid van het dossier is deze informatie nergens te vinden.

Op 4 maart 2004 gebeurde een evaluatie door Ernst&Young. In hoeverre kan Ernst&Young objectief zijn, als je weet dat de externe commissaris ook tot Ernst&Young behoort, en bovendien hetzelfde adres heeft?

De volgende vraag van de heer Jan Peumans is welke werkingstoelagen tot op heden uitbetaald zijn. Er circuleren totaal uiteenlopende cijfers.

De heer Bruno Accou probeerde met slide 59 van zijn uiteenzetting duidelijkheid te verschaffen over de raming: de heer Jan Peumans wil nu weten met welk businessplan het managementteam van BAM vertrokken is en of daar documenten over bestaan. Met welke cijfers wordt momenteel gewerkt? Hij komt na een eerste telling al aan een bedrag van 3 miljard euro.

Welke expertise heeft BAM in huis, en op welke expertise wordt buitenshuis beroep gedaan? De spreker heeft de indruk dat er veel te veel aan de tijdelijke vereniging SAM uitbesteed wordt.

Welke ervaring heeft BAM met PPS-constructies? Ook in wetenschappelijke literatuur valt te lezen dat men met de Liefkenshoektunnel een zeer slechte ervaring opdeed. Hoe staat het met de kapitaalsopbouw? De statuten van BAM hebben het over een huidig kapitaal van 463 miljoen, terwijl de heer Bruno Accou het over 422 miljoen had.

De heer Jan Peumans meent te weten dat er naar aanleiding van de oproep van de heer Maystadt onderhandeld wordt met de Europese Investeringsbank. De Waalse collega's maakten daar voor de A25 en de E411 al gretig gebruik van.

Wat is de slagkracht van de eigen administratie? Wellicht moeten binnenkort in Gent of ergens anders ook grote infrastructuurwerken gebeuren. Gaat het erom de werken snel uit te voeren, of gaat het erom de competentie van de eigen ambtenaren te verhogen? De spreker vindt het jammer dat alles uitbesteed wordt, terwijl de administratie heel veel zelf zou kunnen.

In principe moet de administratie instaan voor de beleidsvoorbereiding, de regering voor de beslissing, en BAM voor de uitvoering. De heer Jan Peumans heeft de indruk dat alle facetten nu in handen van BAM liggen. Wat is de juiste functie van BAM?

De spreker wil ook weten of de vooropgestelde timing waarbij alles zou klaar zijn tegen 2010 nog altijd geldt. Is BAM een eenmalige uitzonderingsconstructie, of zal het systeem overgenomen worden voor andere grote investeringswerken? Wat de tol betreft zouden oorspronkelijk Europese afspraken gemaakt worden omdat de Oosterweelverbinding in 2008 of 2009 klaar zou zijn. Nu is er weer sprake van 2010. Wat is de uiteindelijke timing? Klopt het ook dat op financieel vlak een break-even zou gehaald worden in 2014?

Volgens de richtlijn van 1999 mag er tol geheven worden voor voertuigen van meer dan 12 ton, maar moet de tol in relatie staan met de kostprijs van de hele infrastructuur. De heer Jan Peumans wil weten hoe dit in relatie staat met alle andere aspecten van het masterplan. Gaat het enkel over de wegeninfrastructuur, of ook over openbaar vervoer, waterwegen en dies meer?

De spreker hoopt dat de mensen van BAM ook de opmerkingen van het Rekenhof met betrekking tot de Liefkenshoektunnel gelezen hebben.

Bij het model van aanbesteding waar men voor gekozen heeft, namelijk het DBFM-model, stelt zich het probleem dat het vrijwel onmogelijk zou zijn eenheidsprijzen te bepalen ingeval er wijzigingen aan het plan zouden moeten doorgevoerd worden. De studiebureaus zelf in TV SAM maakten deze opmerking: er zijn geen eenheidsprijzen voor individuele activiteiten en er is geen controle op de prijsimplicatie. Zullen de grote aannemersgroepen die nog in de running zijn alle reeds gedane kosten niet nog eens doorrekenen? De heer Jan Peumans pleit er nogmaals voor eens te gaan kijken op de websites van grote Nederlandse infrastructuurwerken: daar zal iedereen met eigen ogen kunnen zien dat de uiteindelijke kosten altijd hoger liggen dan de oorspronkelijke ramingen.

Het Rekenhof maakte een aantal terechte opmerkingen en stelde belangrijke vragen over heel de operatie BAM, die tot nu toe uitsluitend en alleen met overheidsgeld gewerkt heeft. Tot nog toe werd op die vragen nog geen antwoord gegeven.

De openbaarheid en de transparantie zijn erbarmelijk. De tijdelijke vereniging SAM, die tot op heden 50 miljoen euro factureerde, slaagt er zelfs in een verkeerd mailadres op haar website te zetten. Over de NV BAM is geen enkele informatie te vinden. In het rapport plan-MER-verslag van december van vorig jaar worden een aantal terechte opmerkingen gemaakt over de informatie aan de burger betreffende de vervolgmogelijkheden. De spreker vindt dat de NV BAM de taak heeft de burger daarover te informeren. Welke rol speelt de administratie hierin? Er is een managementcomité, een stuurgroep, een raad van bestuur en een informeel politiek comité. Wie beslist uiteindelijk wat? Volledig transparantie en openbaarheid zijn absoluut noodzakelijk. De heer Jan Peumans roept andermaal op tot het aanleggen van een degelijke website waarop alle informatie te vinden is.

De tijdelijke vereniging SAM wordt door sommigen als een grabbelton aanzien, door anderen dan weer als de verdringer van de expertise en de deskundigheid binnen de eigen administratie.

In het raamcontract van 28 september 2001 staat een indicatie van wat aan ereloonovereenkomsten zou uitbetaald worden. Bij de wegen ging het over 38,2 miljard BEF, bij het openbaar vervoer over 11,2 miljard BEF en bij de waterwegen over 7,7 miljard BEF, samen goed voor 57,1 miljard BEF. In de memorie van toelichting werd de totale kostprijs op 1,45 miljard euro geschat. Het is dus evident dat de erelonen dan lager lagen; de huidige raming bedraagt echter het dubbele. Ramingen zijn ramingen. De heer Jan Peumans wil weten hoe voorkomen zal worden dat de kostprijs verder blijft stijgen. Hij verwijst opnieuw naar het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (de zgn. Commissie Duivesteijn) van de Nederlandse Tweede Kamer.

De heer Jan Peumans vervolgt dat het een contract van 10 jaar is, dat met twee jaar verlengd kan worden. Het Vlaamse Gewest bezit de zogenaamde intellectuele eigendom. In de overeenkomst tussen de tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel (TV SAM) en de toenmalige minister Stevaert, later overgenomen door de NV BAM staat dat een constante evaluatie zal gebeuren van de overeenkomst. Wat houdt dat precies in? De vergoeding voor de overdracht van de intellectuele eigendom bedraagt volgens de overeenkomst 10 procent. Wat is daar de juiste betekenis van? De heer Jan Peumans vraagt de lijst van de experts die in het projectteam zitten. Is de minister nog steeds bevoegd om de overeenkomsten te tekenen of is dat nu de NV BAM? Er is ook sprake van een audit over de TV SAM. Welke audits zijn al uitge-

voerd? Wat is het uiteindelijke eindsaldo van alle aspecten die te maken hebben met de TV SAM? De lijst van experts wordt opgenomen als *bijlage 1* van dit verslag.

II.3. Tussenkomst van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* benadrukt dat de vorige sprekers al heel wat argumenten aangehaald hebben. Ze nemen de rol van de oppositie en de verdediging van Antwerpen perfect waar. Hij zal zowel institutionele als verkeerstechnische vragen stellen. Hoe is het brede maatschappelijke draagvlak, dat BAM vaststelt voor tolheffing, gemeten? De spreker beschikt immers over andere aanwijzingen. Op slide 18 van de getoonde presentatie is sprake van de samenstelling van een politiek overlegorgaan. Wie heeft zitting in dat overlegorgaan? Wat zijn de politieke krachtverhoudingen?

Er zullen verschillende projecten voor andere publieke instellingen uitgevoerd worden, die momenteel zelf bouwheer zijn voor hun projecten, bijvoorbeeld De Lijn, de administratie Waterwegen, het Havenbedrijf. Wie zal er nu bouwheer zijn voor bijvoorbeeld de herinrichting van de Van Cauwelaertsluis? Wie zal het lastenboek opstellen, wie zal waken over de correcte uitvoering van het lastenboek? Hoe verhoudt BAM zich tot de andere publieke instellingen? Hoe kan BAM aangesproken worden door de politici als ze de bekommernissen van de burgers willen meedelen? Kan dat rechtstreeks of moet dat via de minister van Openbare Werken? Zullen de volksvertegenwoordigers nog vragen kunnen stellen over werken in Antwerpen? Sinds de VRT zelfstandig is, kunnen ze immers geen vragen meer stellen aan de minister over de programmatie.

II.4. Tussenkomst van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* benadrukt twee aspecten die verduidelijking behoeven, namelijk de rol van het Rekenhof en van het parlement. Het budget van 50 miljoen euro voor de TV SAM is zeer hoog. Communicatie is waarschijnlijk ondergebracht onder de post algemene ondersteuning. De spreker heeft begrepen dat er bijna 3 miljoen euro naar de Groep C & Slangen gaat. Welke procedure voor overheidsopdrachten heeft de TV SAM gevolgd? In de eerste periode was er een dienstverleningscontract tussen de Vlaamse Regering en de tijdelijke vereniging bestaande uit drie studiebureaus. Op een bepaald moment is het contract overgedragen aan de NV BAM waardoor er nu een rechtstreekse relatie bestaat tussen de NV BAM en TV SAM. Welke wetgeving werd daarbij gevolgd?

Er zijn blijkbaar nog vier gegadigden om de werken aan de Oosterweelverbinding uit te voeren. Hoe kan dat als er nog geen beslissing is over het tracé en het type van de verbinding? Geldt hier ook het principe van de meerwerken, waarbij tot 50 procent van de kosten extra kunnen aangerekend worden in het kader van dezelfde opdracht?

De NV BAM is opgericht voor de operationele flexibiliteit en om PPS-constructies mogelijk te maken. Er was even sprake van de oprichting van een vehikel binnen de PMV. Is dat denkspoor voort onderzocht? De financiering mag immers niet alleen ten laste van de Vlaamse overheid zijn. De kostenraming opgemaakt in 2000 was 1,5 miljard euro, ondertussen is dat gestegen tot 2,95 miljard euro.

De heer Rudi Daems maakt zich zorgen: zijn de multimodaliteit en de gelijktijdigheid van het globale project (de twee belangrijke principes) nog haalbaar? Het tijdschema voor tal van werken die met het openbaar vervoer te maken hebben, wordt niet gehaald. Al te veel van dergelijke werken aan tramverbindingen, sluizen, de Singel, enzovoort, worden uitgesteld. Brengen de extra kosten voor de Oosterweelverbinding de uitvoering van de multimodaliteit en de flankerende maatregelen niet in gevaar?

Kennen de vertegenwoordigers van de NV BAM het standpunt van de Vlaamse Regering over tolheffing? Hoe zal men de financiering rond krijgen? De Vlaamse overheid heeft een aantal gronden overgedragen aan de NV BAM voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding. Het betreft gronden met een waarde van ongeveer 178 miljoen euro. Hoe kunnen die gronden overgedragen worden als het tracé nog niet duidelijk is? Of worden alle gronden voor alle tracés overgedragen? Welke procedure werd gevolgd?

De heer Rudi Daems vraagt hoe het staat met de keuze van de tracés. Ook over de leefbaarheid van het Eilandje en Merksem heeft hij bedenkingen.

Zal het Sint-Annabos op Linkeroever al dan niet tijdelijk moeten verdwijnen voor de uitvoering van de werken? Het verheugt hem dat er op Linkeroever blijkbaar voor het middentracé gekozen zal worden. Dat zal de leefbaarheid van Zwijndrecht ten goede komen.

III. ANTWOORDEN DOOR DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE NV BAM EN DISCUSSIE MET DE LEDEN

De heer *Bruno Accou* verduidelijkt dat het Rekenhof pas in het laatste kwartaal van 2004 betrokken is op aangeven van de adviseurs van BAM. Uitgangspunt daarbij was de ESR-neutraliteit. Het BAM-decreet plaatst de controle daarenboven in handen van de regeringscommissarissen en de vennootschapscommissaris. De BAM heeft zich gebaseerd op dat decreet en heeft rekening gehouden met de opmerkingen van de adviseurs. De BAM heeft zich, na een vraag van de minister, onmiddellijk aangepast aan de nieuwe situatie en contact opgenomen met het Rekenhof.

De heer *Fernand Desmyter* benadrukt dat BAM steeds bereid is om vragen van het parlement te beantwoorden. Daarover moeten echter afspraken gemaakt worden met de bevoegde ministers. Zij moeten immers het parlement inlichten.

De heer *Yvan Verbakel* zegt dat er momenteel drie bestekken uitbesteed zijn: de tijdelijke bruggen en twee tramprojecten. Die bestekken zijn samen met de beheerder opgemaakt: respectievelijk de administratie Wegen en De Lijn. Voor de tramlijnprojecten die nu in uitvoering zijn, is ook De Lijn, in casu Albin Van Walle, leidend ambtenaar. Hij controleert en attesteert de oplevering, hij stelt dus vast of de levering conform is aan het bestek en levert op. De bestekken werden eveneens in nauwe samenwerking met De Lijn opgemaakt.

Voor de bestekken voor de Oosterweelverbinding is er een ontwerp klaar dat nog niet op de raad van bestuur is besproken. Die aanbesteding is verdeeld in onderdelen over wegen, elektromechanica, waterwegen, openbaar vervoer, enzovoort. Elk aspect wordt nu door de verschillende beheerders, namelijk de administratie Wegen, AOSO, De Lijn, de afdeling Maritieme Toegang, doorgelicht. Zij gaan na of de consistentie van het bestek gerealiseerd is, of het overeenkomt met hun eigen voorschriften en de technische vereisten. Verdere afspraken met de spoorwegen zijn nog nodig.

De heer *Jos Stassen* vraagt hoe er een bestek kan gemaakt worden als er nog geen tracé gekozen is.

De heer *Yvan Verbakel* verduidelijkt dat het bestek op die manier opgemaakt wordt dat de tracés die de plan-MER doorstaan hebben en die nu in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) gegoten worden, in het bestek verwerkt worden. De plan-MER is door de cel MER conform verklaard. De volgende stap is de plenaire vergadering van de GRUP, deze GRUP is nu al goedgekeurd door de raad van bestuur. Het bestek zal niet vrijgegeven worden vooraleer de Vlaamse Regering de GRUP bekrachtigt. De BAM zal geen tracé kiezen. Dat belet echter niet om een en ander voor te bereiden in samenwerking met de verschillende partners, die bij de uitvoering de kwaliteit zullen attesteren.

De heer *Jan Peumans* dacht dat in de Europese aanbesteding voor de Oosterweelverbinding een bedrag van 895 miljoen euro vermeld is. In de plan-MER is er nog steeds sprake van zeven tracés. De bepaalde variant uit de slides kost veel meer, namelijk 1,2 miljard frank.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat de NV BAM en alle betrokken overheidsdiensten zich niet in een comfortabele situatie bevinden. Enerzijds moeten de procedures nageleefd worden. De BAM is vrijwillig gestart met een plan-MER. Er was immers nog geen regelgeving op dat vlak. De Vlaamse Regering zal het definitieve tracé bepalen en tezelfdertijd het GRUP. Het doel is de mobiliteitsproblemen van Antwerpen op te lossen tegen 2010. Dat is onmogelijk als er nu geen bestek wordt voorbereid voor een van de grootste Vlaamse infrastructuurwerken ooit. Het is dus noodzakelijk om, vooraleer er een definitieve beslissing is, toch al 80 procent van de voorbereiding van een bestek af te ronden. Stap voor stap werken betekent geen Oosterweelverbinding in 2012. Nogmaals, het bestek zal maar aan de aannemers bezorgd worden nadat de Vlaamse Regering een keuze gemaakt heeft. In de komende weken en maanden zijn er trouwens nog aanpassingen mogelijk.

De heer *Carl Decaluwe* wijst op de risico's van die werkwijze. Hij denkt dat de ramingen ruimschoots

overschreden zullen worden en dat het verrekeningen zal regenen. De Vlaamse overheid zal altijd de verliezen moeten dekken. Hij begrijpt wel dat er snel moet opgetreden worden.

De heer *Fernand Desmyter* bevestigt dat het in de hand houden van de kosten een belangrijk aspect is. Hij herhaalt dat het project uniek is in Vlaanderen. Het is een DBfM-contract waarbij de aannemers ook het design kunnen aanpassen. De aannemers zullen wel een resultaatsverbintenis moeten ondertekenen. De kostprijs zal alle aspecten omvatten. De bouwgroepen zullen ook verantwoordelijk zijn voor het onderhoud. Dat is gebaseerd op buitenlandse voorbeelden. Als de bouwgroepen het bouwrisico dragen, moeten ze ook verantwoordelijk zijn voor het volledige risico. De prijs die zij aanrekenen, moet al die aspecten omvatten. Het bestek is trouwens ook op die manier opgesteld. De BAM lanceert een referentieontwerp dat voldoet aan alle voorwaarden maar waarvan de bouwgroepen nog mogen afwijken. De aannemer moet ook het risico in zijn prijs incalculeren.

Op de vraag van de heer Carl Decaluwe of het design in het kostenplaatje inbegrepen is, antwoordt de heer Fernand Desmyter bevestigend. Niet alleen de uitvoering maar ook de aanpassingen aan het design moeten in de prijs inbegrepen zijn. Ook met de voorgestelde aanpassingen zal rekening gehouden worden bij het beoordelen van de verschillende offertes.

De heer *Jan Peumans* trekt het belang van de Oosterweelverbinding niet in twijfel. Hij is bezorgd over de stijgende kostprijs. Wat de buitenlandse voorbeelden betreft adviseert hij de sprekers nogmaals om het rapport Duivesteijn van de Nederlandse Tweede Kamer grondig te lezen. Daarin wordt verwezen naar een studie waaruit blijkt dat de kostprijs voor grote werken altijd te laag geschat wordt. Hij vreest dat na de aanleg van de Oosterweelverbinding de andere projecten uitgesteld zullen worden. Alle politici en deskundigen hebben de projecten als ondeelbaar betiteld, slechts de gezamenlijke uitvoering ervan kan het congestieprobleem in Antwerpen oplossen. Kan men dat nu nog hardmaken?

De heer *Yvan Verbakel* antwoordt dat men in het Europees publicatieblad vertrokken is van de gegevens die in maart vorig jaar bekend waren: de gegevens bekend voor civieltechnische werken. Naarmate de plan-MER verder evolueerde, heeft men gegevens naar boven laten komen, onder andere de compenserende maatregelen, om net te beletten dat men in een Deurganckdokscenario zou verzanden. Precies daarom wil BAM voorafgaand een aantal werken realiseren en die mee bekijken in het geheel. Compenserende mitigerende maatregelen zitten dus mee in het net vermelde bedrag van 1,2 miljard euro. Die gegevens zijn verworven tussen de kennisgeving van maart 2003 en de huidige raming.

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* neemt aan de hoorzitting deel als lid van de Commissie voor Financiën en Begroting en als voorzitter van de Subcommissie voor Financiën. De BAM zal met de aannemers resultaatsverbintenissen afsluiten. Zijn die verbintenissen juridisch gekaderd en heeft de beroepsaansprakelijkheid van de aannemers ook betrekking op die resultaatsverbintenis? Mevrouw Hoebeke vindt het innovatief dat de aannemers zullen uitbetaald worden in functie van de voortgang van de werken. Kan daar niet aan gekoppeld worden dat, als ze achter blijven met de realisatie van 20 procent, ze dat compenseren door wachtvergoedingen per dag? De meerwerken moeten in de contracten bepaald worden, zeker als het uitvoering in regie betreft. Kunnen die kaderen in de resultaatsverbintenissen, die blijkbaar voor een deel ook het ontwerp overkoepelen? In de offertes van de gewone burgerrechtelijke aannemingsovereenkomsten is de aannemer niet aansprakelijk voor een eventuele verhoging van de kostprijs van materialen. De spreker vindt dat de juridische omkadering dat moet onderzoeken.

Mevrouw Anne Marie Hoebeke wijst er op dat het regeerakkoord bepaalt dat de verkeersbelasting zal worden afgeschaft. Bij de overheveling moeten er eerst goede structuren opgesteld worden. Ze vraagt ook of het niet mogelijk is om het Rekenhof periodiek een controle te laten uitvoeren op de budgetten van BAM.

De heer *Bruno Accou* antwoordt dat de groepen die instaan voor de financiering gedurende de periode die voorafgaat aan de vrijgave van de Oosterweelverbinding een garantiebrief afgeven aan de financiers van BAM. In de vrijgave van de Oosterweelverbinding zelf en van de verschillende garanties is slechts voorzien in een periode van 12 tot 24 maanden die volgt op de oplevering

van het werk. Daarmee is een heel sterke financiële controle ingebouwd op de realisatie en de vooruitgang van de werken. Het spreekt vanzelf dat BAM de betalingen pas zal uitvoeren in functie van de vooruitgang. Die zal heel strikt moeten beantwoorden aan parameters die mee zullen worden opgenomen in het bestek en ook het voorwerp zullen uitmaken van de onderhandelingsprocedure.

De heer *Jos Stassen* merkt op dat de prijs van het sluiten van de ring variabel is en alleen maar zal stijgen. De BAM gebruikt een origineel concept: ze kiest een tracé en maakt een bestek op, waarna de groep die intekent ook nog mee het ontwerp kan maken. Dat zal deels mee de prijs bepalen. Anderzijds is er binnen de meerderheid blijkbaar een politieke discussie ontstaan over de vraag of de inkomsten uit een wegenvignet of een tolheffing gaan komen. Maar ook de geraamde inkomsten zullen met een bepaalde coëfficiënt moeten worden vermenigvuldigd. Zoniet gaat de zaak failliet en moet ze door de overheid worden overgenomen of zal een deel van de werken, bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden en tramlijnen, niet meer kunnen gebeuren. Als men de gelijktijdigheid van de werken wil behouden, zal men een bepaalde variatie moeten toepassen op het bedrag dat hier voor tolheffing is genoemd, want anders zullen de werken nooit kunnen worden betaald. De heer Stassen hoopt dat de NV BAM zich daar bewust van is.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat de NV BAM heeft afgesproken dat elke wijziging op het gebied van de raming van de kostprijs onmiddellijk moet worden voorgelegd aan de raad van bestuur. Telkens BAM naar het parlement gekomen is, heeft ze de laatste raming gegeven. In 2002 heeft de heer Fernand Desmyter hier gesproken over een bedrag van 2,3 miljard euro, zonder dat men wist hoe het zou zitten met de intercallaire intresten. Die zijn immers gewoon een inschatting in functie van het voorziene financieringsschema en dus nog niet gemakkelijk in te vullen. Op de kosten voor de Oosterweelverbinding is nu, met alle beschikbare middelen, een raming geplakt Die is realistisch, met inbegrip van alle flankerende maatregelen, die overigens niet te onderschatten zijn. Maar men zal maar weten hoeveel die verbinding werkelijk zal kosten als de betrokken groepen hun prijs ingediend hebben. De prijzen van de aannemers zouden tegen het einde van dit jaar gekend moeten zijn. Als op dat moment blijkt dat de raming niet goed opgemaakt is, zal de situatie opnieuw volledig geëvalueerd moeten worden, ook inzake de inkomsten. BAM zal dan, in overleg met de politieke overheid van het Vlaamse Gewest en het parlement, moeten nagaan wat er kan gebeuren.

De vergoedingen van de leden van de raad van bestuur zijn bepaald door de Vlaamse Regering. Daarvoor is er een benchmarking gebeurd. De heer Fernand Desmyter wijst er op dat de realisatie van het masterplan Antwerpen onuitgegeven is in ons land, met heel veel complexe factoren: het gaat om een zeer groot bedrag, de formule is origineel, in het financiële plan wordt rekening gehouden met de inbreng van de privé-sector, de financiering van de diverse andere projecten is evenmin een evidentie. Bij de opmaak van het financiële plan voor het masterplan werd door alle geraadpleegde instanties, zoals bijvoorbeeld de Nationale Bank, benadrukt dat BAM ESR-neutraal moest werken, zoniet zou het hele bedrag opgeteld worden bij de overheidsschuld van het Vlaamse Gewest. De BAM moet de Europese regels, die in 2004 trouwens nog strenger gemaakt zijn, respecteren en bewijzen dat ze autonoom beslissingen neemt. Als men vaststelt dat er te veel formele links zijn naar organen van de Vlaamse overheid, wordt het risico groter dat BAM niet ESR-neutraal is.

De heer *Carl Decaluwe* merkt op dat zijn vraag over de vergoedingen daar niets mee te maken heeft. De heer *Fernand Desmyter* repliceert dat hij enkel wil zeggen dat de leden van de raad van bestuur van BAM een heel grote verantwoordelijkheid dragen.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of de bestuurders van de VRT, De Lijn, VHM, NMBS of Belgacom dan geen grote verantwoordelijkheid dragen. Dat heeft de heer *Fernand Desmyter* niet willen zeggen. Hij zegt alleen dat de persoonlijke verantwoordelijkheid van bestuurders in BAM tamelijk hoog zal zijn omdat er gewerkt wordt met alternatieve financiering en de waarborg van het Vlaamse Gewest tot een minimum beperkt moet worden. De heer *Carl Decaluwe* repliceert dat die verantwoordelijkheid gewoon kan worden opgelost met een verzekering. Hij herhaalt dat de CD&V-fractie de vergoedingen niet ethisch vindt. Men beweert dat er zo weinig mogelijk links moeten zijn met de

Vlaamse overheid maar alle bestuurders zijn wel leidinggevende ambtenaren van diezelfde overheid. Dat is allemaal vrij wazig en schept problemen. Hetzelfde geldt voor de cumulatie van de functie van voorzitter van de Liefkenshoektunnel en regeringscommissaris bij de NV BAM. Het betreft hier beslissingen van de vorige regeringen, maar de heer Carl Decaluwe dringt aan op een debat hierover vooraleer alles definitief van start gaat.

Mevrouw *Annick De Ridder* wil de negatieve voorstelling van de heer Carl Decaluwe nuanceren. Ze wijst er op dat de bedragen van de vergoedingen bruto bedragen zijn. Ook aan bijvoorbeeld de CEO van de GIMV, die een zware verantwoordelijkheid draagt, worden serieuze bedragen gegeven.

De heer *Jul Van Aperen* wijst er op dat het BAM-decreet op 7 november 2002 unaniem is goedgekeurd in het Vlaams Parlement, ook door diegenen die nu blijkbaar de grootste vragen hebben over de hele constructie. Dat decreet moest een oplossing bieden voor het verkeersinfarct waar Antwerpen al bijna tien jaar lang mee wordt geconfronteerd. Onder impuls van de gouverneur van Antwerpen is een zeer efficiënt masterplan opgesteld dat door de Vlaamse Regering werd overgenomen. Men is gaan zoeken naar een vehikel om dat in de praktijk om te zetten zonder de Vlaamse begroting te bezwaren. De BAM is een originele constructie die volgens de heer Jul Van Aperen heel goed werk verricht en nog te verrichten heeft. De parlementsleden moeten de Vlaamse Regering nu dringend vragen een traject als definitief te aanvaarden. Zoniet kan men geen definitieve kostprijs kennen. Daarnaast zijn er een aantal onvoorziene omstandigheden mogelijk die niemand nu al kent. Liefkenshoektunnel is indertijd failliet gegaan omdat onder meer niet in de verbinding tussen die tunnel en de E17 was voorzien. De heer *Jan Peumans* betwist dat laatste met klem.

De waarnemend voorzitter, de heer *Frans Peeters*, stelt dat het hier niet de bedoeling is een politiek debat te voeren. Er moeten vragen gesteld worden aan de sprekers die op deze hoorzitting zijn uitgenodigd.

De heer *Fernand Desmyter* vervolgt dat van tevoren onderzoek is verricht naar de bezoldiging van het management. Op basis daarvan zijn de wedden vastgelegd van de algemeen manager en van de leden van het managementteam.

De heer *Willy Borré,* regeringscommissaris, licht zijn taak toe. De regeringscommissarissen rapporteren geregeld aan de voogdijministers van BAM, vroeger twee, nu drie. Tot nu toe hebben ze nog geen gebruik gemaakt van hun vetorecht. Ze hebben de ministers wel geïnformeerd. De heer Willy Borré geeft daarvan een voorbeeld. De NV BAM is op een bepaald moment belast met de communicatie over de renovatie van de R1. De vraag was of de tijdelijke vereniging SAM ook de projectleiding ging doen van de renovatiewerken van de ring. De heer Willy Borré had daar enorm veel vragen bij, omdat sommige leden van SAM betrokken waren geweest bij de studie en andere optraden als studiebureau voor de aannemer. Hij heeft daarover juridisch advies gevraagd en dat overgemaakt aan de minister. Als gevolg daarvan hebben bepaalde groepen niet kunnen inschrijven. Er zijn ook vragen gesteld over het referentieontwerp. De regeringscommissarissen hebben ook de jaarrekeningen voor 2004 nagekeken en de opmerkingen daarover overgemaakt aan het auditcomité dat binnen de schoot van BAM is opgericht. Een jonge organisatie moet nu eenmaal de kans krijgen om kinderziekten te overwinnen. Er zullen remediërende maatregelen getroffen worden.

De heer Willy Borré was voorzitter van de raad van bestuur van de NV Liefkenshoektunnel toen hij tot regeringscommissaris van BAM werd benoemd. Hij heeft zich daar ook vragen over gesteld. De vorige Vlaamse Regering heeft beslist dat de huidige leden van de raad van bestuur van de NV Liefkenshoektunnel hun huidig mandaat zouden uitzitten. Elk van de leden van de raad van bestuur van om het even welke NV heeft verschillende functies. De NV Liefkenshoektunnel is een NV van privaat recht en kan dus wettelijk geen regeringscommissaris hebben. De NV BAM daarentegen is een NV van publiek recht die ten minste één regeringscommissaris moet hebben. Totnogtoe heeft de heer Willy Borré nog geen tegenstrijdigheid tussen zijn twee functies ervaren, integendeel: het gaat om een zorg om continuïteit. Intussen is de NV Liefkenshoektunnel een volwaardige dochtermaatschappij geworden van de NV BAM en zullen de inkomsten van de NV Liefkenshoektunnel mee bijdragen om het totale masterplan te betalen.

De spreker maakt van de gelegenheid gebruik om het verhaal waarin de NV Tunnel Liefkenshoek een fiasco-operatie was, uit de wereld te helpen. Toch mag de NV BAM niet dezelfde fouten maken. De Tunnel Liefkenshoek was een volledig privé-initiatief, dat in de eerste fase inderdaad een fiasco was. Het Vlaamse Gewest kocht de aandelen over, maar momenteel is de Liefkenshoektunnel winstgevend. Hij zal, samen met de inkomsten van de tolheffing op de Oosterweelverbinding, een serieuze bijdrage leveren in de financiering van het masterplan. De vorige regering heeft zeer goed ingeschat dat alle Schelde-overschrijdende infrastructuur in de toekomst best onder één hand zou komen. De heer Willy Borré vindt het onzinnig dat een dochter en een kleindochter van het Vlaamse Gewest elkaar zouden gaan beconcurreren.

De spreker wil het gerucht dat hij als voorzitter van de NV Liefkenshoektunnel over een auto met chauffeur zou beschikken van de baan ruimen: hij heeft nooit een chauffeur gezien.

De heer *Jan Peumans* herhaalt dat hij het niet gezond vindt dat de regeringscommissaris tevens voorzitter is van de Liefkenshoektunnel. Dat de Liefkenshoektunnel initieel een puur privé-project was, klopt volgens de heer Jan Peumans niet. Alle toegangswegen en de nieuwe verlichting van de Beverentunnel en de Thijsmanstunnel werden met gemeenschapsgeld gerealiseerd. Door dat mee te rekenen, krijg je een heel ander verhaal.

De heer *Carl Decaluwe* vindt dat het probleem van deontologie nog versterkt wordt door het feit dat de heer Willy Borré aanhaalde dat de NV Tunnel Liefkenshoek een volwaardige dochter van de NV BAM geworden is. Hij vindt dat de minister hier iets moet aan doen. De spreker stelt de heer Willy Borré de vraag of hij de wagen die hij ter beschikking heeft als voorzitter van de Liefkenshoektunnel of als bestuurder van BAM gekregen heeft, en over welk type van wagen het gaat. Hierop antwoordt de heer *Willy Borré* dat hij als voorzitter van Liefkenshoektunnel weliswaar een wagen ter beschikking heeft, maar dat het om wagen gaat die een klasse kleiner is dan de heer Carl Decaluwe vermoedt. De heer *Carl Decaluwe* vindt dat dit antwoord vrij ontwijkend is.

De heer *Jos Stassen* vindt dat de heer Willy Borré zelf de perfecte reden aangaf waarom een combinatie van zijn twee functies niet verantwoord is: bij volledig gescheiden NV's zou zoiets nog enigszins aanvaardbaar zijn, maar nu het om een regelrechte dochtermaatschappij gaat, is het onoverkomelijk.

De heer *Robert Voorhamme* vindt de opmerkingen van de collega's terecht, maar vindt dat de discussie over de verenigbaarheid van functies beter op een andere ogenblik zou verdergezet worden. Hij vindt dat het er nu om gaat zoveel mogelijk informatie te vergaren. *De voorzitter* geeft de heer Robert Voorhamme hierin gelijk, en stelt voor verder te gaan met het antwoorden op de vragen.

De heer *Bruno Accou* geeft toe dat het bedrag dat aan communicatie besteed werd zeer hoog is. Voor de periode 2002-2004 werden facturen ten bedrage van 2,9 miljoen euro opgemaakt. Anderzijds, zo relativeert de heer Bruno Accou, is communicatie zeer arbeidsintensief.

Op de communicatie over de werken aan de R1, een opdracht die eveneens aan BAM toevertrouwd werd, valt niets aan te merken. In 2004 werden zeven informatiecampagnes opgezet, werd een website aangelegd waarop 1 miljoen bezoekers navigeerden, werden 158 persberichten opgemaakt, werden 82 verkeersjournaals op ATV geproduceerd en bereikte de mobiliteitsbus 8.000 bezoekers op haar 30 ritten. Dit betekende een permanente tewerkstelling van een drietal mensen door Groep C, aangevuld met specialisten in de back office.

De keuze voor Groep C was eenvoudig. De offerte van de groep TV SAM voorzag onderaannemers en preciseerde dat de onderaannemer met betrekking tot communicatie Groep C was: het contract met Groep C vloeit dus voort uit de gunning van de opdrachten van het contract met TV SAM.

De heer *Fernand Desmyter* vindt communicatie cruciaal, ook in het overleg met steden en gemeenten. Hij vindt dat de situatie wat dit laatste betreft niet comfortabel was, onder meer wegens het plan-MER dat lopende was. Mensen zijn enkel geïnteresseerd in wat er in de directe omgeving van hun woning gebeurt. Veel projecten hebben echter nog niet dat detailniveau. De spreker vindt dat de informatie pas kan gepubliceerd worden eens er zekerheid over bestaat. De plan-MER procedure moet goed gevolgd worden om problemen in de toekomst te vermijden, maar volgens de spreker is

die formele procedure te weinig toegankelijk voor alle betrokkenen. Het is een terecht aandachtspunt: BAM zal er zich moeten over beraden hoe de communicatie met de betrokken gemeenten en buurten kan verbeterd worden.

De heer Fernand Desmyter zegt dat hij de suggestie van de heer Jan Peumans zal volgen door de website betreffende Rotterdam aan te klikken; misschien doet hij er wat inspiratie op. De heer *Bruno Accou* verklaart dat de website van de NV BAM samen met het jaarverslag gelanceerd zal worden.

De heer Fernand Desmyter vraagt de heer *Yvan Verbakel* uitleg te geven over de hoge kosten met betrekking tot het multimodaal model. Deze laatste verwijst tevens naar de vraag over de slagkracht van de administratie van de afdeling Verkeerskunde. De aanpassingen aan het model worden mee geleid door de Mobiliteitscel en door de mensen van de afdeling Verkeerskunde. Bij de opmaak van het masterplan was het multimodaal model een kopie van het Nederlandse Randstadmodel. Op dat ogenblik was dat het best beschikbare, maar vrij snel moest men het aanpassen omdat Antwerpen geen randstad is. Dat gebeurde met dien verstande dat de modellen die in de vier andere provincies gebruikt werden, zouden overgeënt worden op het volledige Antwerpse model. Een volledig model herprogrammeren brengt hoge kosten mee. Bij de opmaak van het model heeft men zich moeten baseren op statistische gegevens van 1991 omdat er geen recentere cijfers beschikbaar waren. Er drong zich dus een actualisering op en een calibratie. Daar kwam nog bij dat men op zeker wilde spelen door een second opinion te vragen. Bij de verbeteringen die nu nog aangebracht worden gaat het om een fijne afstemming op basis van herkomst-bestemmingsonderzoeken. Men heeft besloten om zo snel mogelijk een herkomst-bestemmingsonderzoek en een telling te doen om het model af te stemmen op 2015 en de voorziene exploitatieduur van de volledige tunnel.

De heer *Jan Penris* vraagt in hoeverre de vroegere verkeersstudie van de heer Patrick De Baere, afdelingshoofd Wegen en Verkeer, verschilt van de huidige verkeersstudie. De heer *Yvan Verbakel* verduidelijkt dat het multimodale model heeft gediend als basis om het masterplan te maken om te bewijzen dat het sluiten van de ring effecten zou hebben over de brede regio. De heer *Jan Penris* repliceert dat de studie gecontesteerd is geworden in een aantal verkeersdeskundige kringen. Er was een aanvulling die meer rekening houdt met vrachtvervoer, van de heer Diego Tuerlinckx die verbonden was of is aan het Antwerps Havenbedrijf. Hij vraagt of die bevindingen in het uiteindelijke model verwerkt zijn. De heer *Yvan Verbakel* stelt dat niet alleen die bevindingen zijn opgenomen, maar ook de bedenkingen dat het een model diende te zijn dat op heel Vlaanderen kan worden afgestemd (in plaats van een randstadmodel typisch voor Antwerpen). Patrick De Baere heeft de communicatie op het vlak van de renovatie van de R1 en de te nemen maatregelen afgestemd op het model. Men heeft vrij nauwkeurig kunnen voorspellen wat de effecten zouden zijn van een tijdelijke brug op de Singel en dergelijke meer. De hamvraag evenwel is of men een dergelijk model kan gebruiken om daar financiële inkomsten uit te destilleren. Is dat al dan niet haalbaar? Dan gaat het om de onnauwkeurigheden in voorspellingen van het consumptiegedrag, van economische factoren, van de heffingen enzovoort. De heer *Jan Penris* vraagt of de bevindingen waarop men zich uiteindelijk heeft moeten baseren, dezelfde zijn als diegene die het Vlaams Parlement vijf jaar geleden heeft gekregen? De heer *Yvan Verbakel* verklaart dat dit het geval is voor de bevindingen over het sluiten van de ring. De bevindingen over de juiste hoeveelheden en waar welk verkeer van waar naar waar rijdt, worden nu verfijnd om uiteindelijk te weten hoe onnauwkeurig die marge is en naar waar men in de tijd gaat evolueren.

De heer *Jan Peumans* stelt dat het probleem met multimodale modellen is dat men de reactie van het vrachtwagenverkeer wel goed kan voorspellen, maar niet het autoverkeer. De vraag is altijd hoe de consument reageert. In al die modellen zit een zwakte: er zijn elementen die van buitenaf op het model toekomen. Op de Liefkenshoektunnel is ook een model toegepast, dat was nog heel primitief en stelde dat er enorm veel mensen gingen doorrijden, maar de Antwerpenaren reden niet door de tunnel. Het multimodale model is fundamenteel in het financieel plaatje dat de NV BAM gaat maken. Daarover mogen kritische bedenkingen worden gemaakt. De heer Fernand Desmyter geeft wel mooie voorbeelden uit het buitenland, maar de heer Jan Peumans kan tien tegenovergestelde voorbeelden geven. Daarvoor hoeft men alleen maar contact op te nemen met de Nederlandse minister Peijs van Verkeer en Waterstaat.

Het kenniscentrum PPS in Nederland kan een aantal voorbeelden geven waarin net het tegenovergestelde wordt beweerd. De Westerscheldetunnel is een mooi voorbeeld waarbij de kostprijs heel wat hoger lag dan aanvankelijk was vooropgesteld. De spreker heeft niets tegen de Oosterweelverbinding. Het gaat er evenwel om op welke manier alle projecten tegelijkertijd en multimodaal worden uitgevoerd. Het risico van dit project is dat men de Oosterweeltunnel bouwt en de rest laat liggen. Dat is de bezorgdheid van de heer Jan Peumans. Alle modellen zeggen dat men al de elementen van het masterplan moet uitvoeren. De zwakte blijft dat de spoorweg nog altijd niet is opgenomen. De enige beslissing die de regering heeft genomen, is de rente ten laste nemen van de lening voor de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel. De bottleneck van Antwerpen is de tweede spoorontsluiting. De vraag is hoe men dat gaat integreren in de rest.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat de inkomsten berekend worden door de tol met het aantal (vracht)wagens te vermenigvuldigen. Men moet dat zo goed mogelijk kunnen inschatten. Het is ook om die reden dat men bij de Vlaamse overheid continu verder investeert in de multimodale modellen. Dat doet men ook in Nederland. Men verwacht er veel van. Het is ook een absolute noodzaak. Hij verwijst nogmaals naar de Europese richtlijnen. Als men bepaalde oplossingen wil uitwerken voor verkeersproblemen, is men verplicht om veel alternatieven te onderzoeken. Dat kan men maar doen als men weet wat het effect is van de diverse alternatieven op het verkeer in algemene termen. Het gaat niet alleen om het autoverkeer, maar ook het openbaar vervoer en dergelijke meer. Daarom moet men die modellen blijven perfectioneren. Verder houdt de NV BAM voor ogen dat het masterplan het multimodaal modelplan is in zijn geheel. De Oosterweelverbinding is essentieel voor het hele plan omdat die de belangrijkste bron van inkomsten is. Als er geen inkomsten worden gegenereerd via de Oosterweelverbinding, beschikt men niet over de middelen om de andere projecten te realiseren. Het hele plan gaat er fundamenteel van uit dat alle projecten die in het masterplan zitten en die de regering in december 2000 heeft goedgekeurd, ook worden uitgevoerd.

Wat betreft de opmerking over de brief van de stad Antwerpen aan de gouverneur over alternatieven, stelt de heer Fernand Desmyter dat BAM overleg moet plegen met de partners. De stad Antwerpen is de belangrijkste partner in het geheel van de uitvoering van het masterplan. Het spreekt voor zich dat als de stad vragen stelt, dat BAM die moet beantwoorden. Als er alternatieven moeten worden onderzocht, moet men nagaan wat de consequenties daarvan zijn want men moet de timing in het oog houden. Men moet weten hoever men gaat.

De heer *Robert Voorhamme* wil weten wat de exacte procedure is in verband met de volledige uitvoering van het masterplan in geval bepaalde onderdelen meer zouden kosten. Is het de raad van bestuur die bepaalde beslissingen neemt? Welke stappen zullen er worden gezet? Het is heel belangrijk dat men politiek weet waar de beslissingen zullen worden genomen voor het respecteren van het uitgangspunt van het masterplan.

De heer *Bart Martens* vraagt hoe de multimodaliteit gegarandeerd gaat worden als de kostenescalatie verder doorgaat. Wordt er in de beheersovereenkomst voorzien dat BAM de onverwachte meerkosten kan compenseren door het optrekken van de tarieven van de tolheffing of wordt er in andere mechanismen voorzien om de multimodaliteit te blijven garanderen? Verder vraagt de spreker hoe het geactualiseerde model zal worden gebruikt om de inkomsten van de tolheffing te gaan bepalen. Is er zicht op de gedragselasticiteit? Hij veronderstelt dat het hoger leggen van de tarieven aanleiding geeft tot een daling van de trafieken en dat er een optimaal hoogteniveau is van de tolheffing waarbij de maximale inkomst kan worden gerealiseerd. Wordt er daarmee rekening gehouden in het model? In de plan-MER was ook opgelegd dat een aantal beprijzingsalternatieven bestudeerd moesten worden evenals de effecten daarvan op het congestieoplossend vermogen. Heeft men het geactualiseerde model daarvoor al kunnen inzetten of is in het kader van de plan-MER het verouderde model gebruikt om de effecten na te gaan van een aantal beprijzingsmaatregelen?

De heer *Fernand Desmyter* stelt dat BAM vertrekt van de beslissing van de Vlaamse Regering van december 2000 over gelijktijdigheid. Als er daar wijzigingen in komen, beslist de regering dat. Het is wel de plicht van BAM om het financiële plan zo op te stellen dat men binnen de budgetten kan

blijven. De BAM moet een voorstel doen, maar de Vlaamse Regering neemt de beslissing.

De heer *Rudi Daems* ziet een aantal verschuivingen in de tijdstabel van de voorstudies en de uitvoering van de werken die soms oplopen tot een jaar of vijf vertraging. Hij wenst te vernemen of hetgeen hier wordt gepresenteerd een voorstel aan de Vlaamse Regering is om bepaalde werken te vertragen? De regering moet beslissen of dat al dan niet doorgaat? De heer *Fernand Desmyter* stelt dat het schema opgemaakt en goedgekeurd is door de raad ven bestuur, maar dat er is duidelijk afgesproken dat de Vlaamse Regering daarover nog een beslissing moet nemen. De heer *Rudi Daems* zegt dat door de presentatie de indruk ontstond dat alles al in kannen en kruiken was.

Volgens de heer *Ludwig Caluwé* bedraagt de maximumleningscapaciteit vooraleer de Oosterweelverbinding af is, 1,4 miljard euro. Dat bepaalt het geheel. De heer *Bruno Accou* verduidelijkt dat de leningscapaciteit van de NV BAM uit drie elementen bestaat. Men kan ontlenen op basis van de verwachte tolinkomsten van de Oosterweeltunnel of op basis van de vrije kasstromen die van de Liefkenshoektunnel naar de NV BAM zullen worden doorgestuurd. Men moet daarbij rekening houden met het feit dat de NV Tunnel Liefkenshoek vandaag nog een financiële schuld draagt en dat er een overeenkomst is die maakt dat de vrijheid die men heeft om uitkeringen te doen vanuit de NV Tunnel Liefkenshoek beperkt is. Het derde element moet het voorwerp uitmaken van negotiatie tussen het Vlaamse Gewest en de NV BAM, namelijk de beheersvergoeding voor de NV BAM.

Wat betreft de robuustheid en de vraagelasticiteit die kan worden onderzocht, is het een feit dat de Vlaamse Regering in 2000 heeft beslist om de Kennedytunnel alleen open te houden voor personenwagens. Een sterk element is dat 85 tot 90 procent van de verwachte tolinkomsten bij de Oosterweel zal afstammen van vrachtwagens. De robuustheid van een financieel plan wordt daardoor heel sterk gewaardeerd in financiële kringen in binnen- en buitenland. De heer Bruno Accou wijst erop dat men gaat financieren vanuit de veronderstelling dat er geen gewestwaarborg is. Als men met andere woorden aan de financiële communauteit het financieel plan niet kan verkopen, is er geen financiering. De gewestwaarborg is een element dat de financiering goedkoper maakt.

Vervolgens gaat de heer Bruno Accou in op de financieringscapaciteit. Hij gaat daarbij uit van de inkomsten uit de tolheffing in Oosterweel. Om die te berekenen, kan men vertrekken van de gegevens over het vrachtwagenverkeer door de Kennedytunnel. In 2001 reden in beide richtingen 120.000 tot 130.000 voertuigen door de tunnel. Ongeveer 25 procent daarvan zijn vrachtwagens, wat 30.000 passages oplevert. Tegen 2010 verwacht men een toename met 25 procent, dus 37.500 of afgerond 40.000 vrachtwagens. Uitgaande van de geïndexeerde tol van 13 euro (15,6 euro), komt men uit op 600.000 euro opbrengst per dag. Vermenigvuldigd met 250 werkdagen, levert dat ongeveer 150 miljoen euro (preciezer: 163 miljoen euro) aan tolgelden voor vrachtwagens (en personenwagens) op een jaar op. Op grond van dat bedrag kan men de vrije kasstroom berekenen door er de operationele kosten en de beschikbaarheidsvergoeding af te trekken. Men komt uit op 103 miljoen euro, wat tegen 6 procent over 30 jaar een ontleningscapaciteit van 1,417 miljard euro betekent. Maar dat bedrag moet ook nog gedeeld worden door de preoperationele dekkingsratio die de banken opleggen (1,25), zodat de financiële capaciteit in 2010 uitkomt op 1,134 miljard euro op basis van Oosterweel alleen. Daarbij komt nog de beheersvergoeding van het Vlaamse Gewest, zijnde 24,5 miljoen euro per jaar. In dat verband merkt de heer Bruno Accou nog op dat de reden waarom er op dit moment nog geen beheersovereenkomst is, is dat men pas aan tafel kan zitten met de aandeelhouders op het moment dat de risicoallocatie voor Oosterweel vastgelegd is. In de tweede helft van het jaar moet dat het geval zijn. De spreker vervolgt dan zijn berekening door de financieringscapaciteit op grond van de beheersvergoeding op te tellen bij die uit de tolgelden en komt daarbij uit op 1,471 miljard euro. Vanaf 2015 evolueren sommige factoren. De dekkingsratio daalt tot 1,15 omdat de tunnel tegen dan operationeel is. Vanaf 2012 is ook de Liefkenshoektunnel schuldvrij. Uiteindelijk komt men zo tot een financieringscapaciteit tussen 2 en 2,2 miljard euro.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt op de vraag naar de noodzaak van BAM omdat de administratie niet over voldoende capaciteit beschikte om een dergelijk project alleen te realiseren. Daarom werd de oprichting in het decreet opgenomen. Hij verwijst voorts naar de memorie van toelichting. Dat neemt niet weg dat men

blijft investeren in de capaciteit en de competenties van de administratie. Maar de projecten zijn dus wel ingewikkelder geworden dan zij tien jaar geleden waren. De spreker wijst nog op de constructieve samenwerking tussen BAM en de verschillende administraties en overheidsinstellingen. Er wordt alles aan gedaan om het project binnen de termijn integraal te realiseren.

De heer *Bruno Accou* antwoordt op de vraag in verband met de evaluatie van E&Y op 4 maart 2004 dat de algemene vergadering van Ernst&Young op dat tijdstip slechts een commissaris-revisor heeft aangewezen. Ten aanzien van vragen van de heer Jan Peumans over onverenigbaarheden omtrent de commissaris-revisor en de externe auditors legt de heer Bruno Accou er de nadruk op dat die wettelijke opdrachten heeft die niet zomaar kunnen doorgeschoven worden naar een externe audit. Ze zijn voorbehouden voor de commissaris-revisor.

In verband met de reeds uitbetaalde werkingstoelagen (door het Vlaamse Gewest) aan de BAM, verklaart de heer Bruno Accou dat er vorige week 24,5 miljoen euro werd uitbetaald. Tijdens de periode tot het operationeel zijn van de Oosterweelverbinding worden die werkingstoelagen in de vorm van kapitaal uitgekeerd. De heer *Fernand Desmyter* engageert zich dat deze gegevens schriftelijk bezorgd worden aan het commissiesecretariaat zodat deze bij het verslag kunnen worden gevoegd. Deze gegevens zijn terug te vinden in *bijlage 2* van dit verslag.

Wat het verschil tussen de bedragen van 463 en 422 miljoen euro betreft, legt de heer *Bruno Accou* uit dat het gaat om het verschil tussen het volgestorte en het ingetekende kapitaal.

Op de vraag met welke cijfers het managementteam binnen het businessplan werkt, verklaart dezelfde spreker dat het management werkt met cijfers die steunen op verkeersmodellen die de heer Yvan Verbakel toegelicht heeft en op cijfers die de beste inschatting geven met betrekking tot investeringsbedragen die beschikbaar zijn. Daarnaast zijn er een aantal scenarioanalyses (elasticiteit), maar daar wordt gewacht op de volledige onderbouw door Faber Maunsell. Vandaag doet men aan scenarioanalyse: 'what if?' de inkomsten bijvoorbeeld 10% lager liggen. Wat zijn dan de dekkingsratio en ontleningscapaciteit?

In verband met de expertise die binnen de BAM aanwezig is, verduidelijkt de heer Bruno Accou dat de BAM zelf vandaag een heel kleine structuur heeft. BAM heeft die expertise nodig om goed te kunnen onderhandelen. Er is een gedegen financiële en juridische ervaring aanwezig; deze combinatie levert ook een gedegen PPS-ervaring op in relatie met het Kenniscentrum PPS van de Vlaamse Gemeenschap. In cijfers gaat het over een vijftal mensen voor financieel-juridische expertise, een drietal voor de opvolging van de investeringen en een kleine ondersteunende staf.

De heer Bruno Accou verwacht dat hij in 2005 met dat kleine team parallel niet minder dan acht onderhandelingen zal moeten voeren: met de vier geselecteerde bouwgroepen en met de vermoedelijk vier financiële spelers/groepen voor de 80 procent financiering van BAM.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt op de vraag naar de plaats van BAM in de cyclus van beleidsvoorbereiding, -uitvoering en -evaluatie dat BAM bij de uitvoering zit. De band met de regering is er via de stuurgroep. Op de vraag van de heer Jan Peumans of de Vlaamse Regering al een formele beslissing heeft genomen met betrekking tot het optrekken van de inbreng van 1,5 miljard euro naar 3 miljard euro, antwoordt dezelfde spreker ontkennend. Hij verwacht dat dit punt de eerstvolgende weken op de agenda van de Vlaamse Regering komt, als het volledige masterplan en de stand van zaken wordt voorgelegd. De heer *Jan Peumans* wil ook nog weten of men 2010 of 2015 als einddatum ziet. Daarop antwoordt de heer *Fernand Desmyter* dat de raad van bestuur van BAM 2015 voorstelt, wat de heer *Jan Peumans* weer de vraag ontlokt naar de relatie van die beslissing met de oorspronkelijke beslissing van de Vlaamse Regering.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt tevens dat men bij grote infrastructuurprojecten tijdens overleg en studies vaak tot de vaststelling komt dat een en ander grondiger bestudeerd moet worden. De BAM werkt sedert haar oprichting in 2003 keihard.

De heer *Jan Peumans* wijst de heer Fernand Desmyter erop dat de permanente omkadering van de tijdelijke vereniging SAM totnogtoe 3,7 miljoen euro gekost heeft. Hij begrijpt niet waarom de eigen administratie niet voor die omkadering kan zorgen. Bovendien hoefde BAM niet van nul te

beginnen want in 2002 was er al een permanente omkadering binnen de administratie.

De heer *Fernand Desmyter* repliceert dat de Vlaamse administratie, die weliswaar voorbereidend werk heeft geleverd, niet over de nodige capaciteit en competentie beschikt om dit grootse project binnen de opgelegde termijn uit te voeren. Er zijn nog redenen waarom voor een autonome instelling werd geopteerd.

Vervolgens merkt de heer *Jan Peumans* op dat BAM vrijwel alles uitbesteedt aan de tijdelijke vereniging SAM. De administratie had op dezelfde manier tewerk kunnen gaan. Op die manier was alle expertise binnen de administratie gebleven. De managers van de NV BAM komen daarenboven uit de administratie. Wie de politieke argumenten om BAM op te richten, toetst aan de werkelijkheid, zal volgens de heer Jan Peumans merken dat men net het tegenovergestelde heeft bereikt.

De heer *Fernand Desmyter* repliceert dat niemand kan bewijzen dat de administratie goedkoper had kunnen werken. Indien de administratie deze taak op zich had genomen, dan had de overheid massaal mensen in dienst moeten nemen die na het project overtollig zouden zijn. Daar waar de studiebureaus van de tijdelijke vereniging SAM tot voor kort meer dan honderd mensen in dienst hadden, zullen dat er over enkele maanden nog een veertigtal zijn. Afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt, zijn ingenieurs, financiële experts of juristen nodig. Uitbesteding maakt flexibiliteit mogelijk: in elke fase van het project kunnen geschikte medewerkers aangetrokken worden.

Vervolgens antwoordt de heer Fernand Desmyter op vragen over tol. Europese regels bepalen dat de hoogte van de tol bepaald wordt door de prijs van de infrastructuur. Deze regels slaan op vrachtwagens boven de 12 ton. Tol geheven op voertuigen die minder wegen, kan vrij gebruikt worden. Naast de inkomsten uit de Oosterweelverbinding zijn er nog de middelen die de Liefkenshoektunnel oplevert. Beide inkomstenbronnen moeten volgens de huidige financiële planning volstaan om alle projecten van het masterplan te betalen.

De heer *Jan Peumans* vraagt of tolinkomsten uit de Oosterweel gebruikt mogen worden voor andere infrastructuurwerken.

De heer *Fernand Desmyter* denkt dat hij op deze vraag al geantwoord heeft. Enkel de tol betaald door vrachtwagens van meer dan 12 ton mag gebruikt worden voor de Oosterweelverbinding. Tol betaald door voertuigen die minder wegen en tolinkomsten uit de Liefkenshoektunnel kunnen voor andere projecten gebruikt worden.

De heer *Robert Voorhamme* wil weten welke vrachtwagens verplicht zullen worden door de Oosterweelverbinding te rijden.

De heer *Yvan Verbakel* antwoordt dat vanaf 3,5 ton tolgelden gevraagd mogen worden mits de infrastructuur maatschappelijke en economische winst oplevert. Tol vragen voor het gebruik van een ontdubbelde Kennedytunnel zou Europa niet aanvaarden omdat dit traject al veertig jaar gratis aangeboden wordt. De berekening is gebaseerd op het aantal vrachtwagens van meer dan 12 ton. Op vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton kan ook tol geheven worden.

De heer *Jan Peumans* vraagt of het model rekening houdt met de brug van Temse of met Nederlanders die door België rijden via de Craeybeckxtunnel en Brussel.

De heer *Yvan Verbakel* zegt dat Europa verplicht dat er een duidelijke relatie bestaat tussen het tolgeld en de noodzakelijke infrastructuur. Omdat dit project multimodaal is, vallen de werken aan de Singel en aan het openbaar vervoer dat bijdraagt aan de multimodaliteit mee onder het begrip noodzakelijke infrastructuur. De spreker benadrukt het belang van dat multimodale aspect. Europa doet wel moeilijk over de verlenging van bijvoorbeeld de tramlijnen naar Ekeren en Kontich. De Europese Commissie vraagt welke eenduidige relatie er is tussen deze werken en de effecten op de congestie.

Het model houdt volgens de heer Yvan Verbakel rekening met omrijden en vluchtroutes. Nederland vraagt een compensatie voor de hinder veroorzaakt door de werken aan de ring. Hinder kan achteraf maar moeilijk aangetoond worden. Het staat wel vast dat de Liefkenshoektunnel een goed jaarverslag zal kunnen voorleggen door de werken aan de ring. Op basis van deze gegevens kan het omrij- en ontsnappingsgedrag in kaart gebracht worden. De kosten van het vrachtvervoer worden meer en meer in tijdseen-

heden uitgedrukt. De omrijtijd zal de uiteindelijke keuze bepalen.

De heer Yvan Verbakel gaat vervolgens in op de vragen over de elasticiteit van tol. Een te hoge tol heffen, zal tot gevolg hebben dat het nieuwe alternatief niet gebruikt wordt. Nieuwe infrastructuur gratis ter beschikking stellen, werkt congestie alleen maar in de hand. De Oosterweelverbinding gratis ter beschikking stellen, zal het personenvervoer met 41 procent doen stijgen. Het is echter de bedoeling om de jaarlijkse stijging van het personenvervoer binnen de normen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen te houden. Een financieel plan vereist één vast cijfer, maar in de realiteit wil de heer Yvan Verbakel een moduleerbare tol: door de tol te verhogen of te verlagen kan het aantal gebruikers van het nieuwe traject beïnvloed worden of kan tol helpen bij het bijvoorbeeld op kwaliteitsvolle wijze afwikkelen van het verkeer bij grote happenings of calamiteiten. De spreker is ervan overtuigd dat de technologische vooruitgang hen daarbij zal helpen.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat de vragen van de heer Jan Peumans over TV SAM en de bekommernissen over het tekort aan transparantie door het management van de NV BAM aan TV SAM zullen overgemaakt worden.

De heer *Yvan Verbakel* denkt dat de aanstelling van TV SAM genoegzaam bekend is, desnoods zal hij de tekst van de kaderovereenkomst aan de parlementsleden overmaken. Er wordt gewerkt met deelovereenkomsten, en per type werk, elektromechanica, waterbouw, enzovoort, is een kostencoëfficiënt bepaald. Gemiddeld is dat 4,4 procent. Dat percentage is bepaald na een marktenquête. Wat de marktconformiteit van de toewijzing betreft, moet TV SAM bij studies en onderzoeken steeds een marktenquête en dus een overzicht van de prijzen indienen.

Om kennisuitverkoop te vermijden, wordt bijvoorbeeld bij sonderingen die geotechnische verkenningen zijn, eerst aan de administratie Ondersteunende Studies van de Vlaamse Gemeenschap gevraagd of zij ze kunnen uitvoeren. Pas als zij niet kunnen, wordt de markt bevraagd en worden via TV SAM de sonderingen en de tellingen toegewezen na een vergelijkende studie. Op die manier zijn de marktevoluties op vlak van kostprijs, proeven en bijkomende studies bekend. Ook de andere aspecten kunnen vergeleken worden, bijvoorbeeld met studiecontracten of buitenlandse contracten. Bijkomend is ook vergeleken met de studie van de toewijzing van de gevaarlijke punten: de ereloonkosten blijven ook beneden die ereloonkosten. Bij de normen van de Belgische Confederatie van burgerlijke en landbouwkundige ingenieurs (KVIV-FABI), gebruikelijk in de studiebureaus, is er een degressief tarief tot een bepaald niveau, waarna het tarief gelijk blijft. De opdrachtgever heeft bedongen dat het tarief degressief blijft. Dat is mogelijk gezien de omvang van de werken. De erelonen worden berekend op de prijsramingen. Er is geen verband met de toegewezen werken. In de kaderovereenkomst staat dat de TV SAM niet kan meedingen naar projecten bij de uitvoering.

Wat de vergoeding van de intellectuele eigendom betreft, is tijdens de onderhandelingen bedongen – een beetje tegen het auteursrecht in – dat alles wat tijdens de duurtijd gevonden of bestudeerd wordt volle eigendom kan worden van de Vlaamse overheid, inclusief de kennisoverdracht. Als dat een deel van de overeenkomst is, moet de waarde ervan ook beschreven worden in die overeenkomst. Het is niet zo dat de Vlaamse overheid 10 procent moet betalen om die kennis te verwerven. De waarde, de 10 procent dus, moet al in de prijsberekening inbegrepen zijn, alleen moest het geëxpliciteerd worden tijdens de onderhandelingen. Dat is de bedoeling van die passage. De lijst met de experts zal deze week aan de commissiesecretaris bezorgd worden.

De heer *Bart De Wever* zegt dat TV SAM allerlei studies besteld heeft over alle projecten van het masterplan. De prijsraming stijgt voortdurend en nu al moeten een aantal werken uitgesteld worden. Ook de andere projecten zullen allicht duurder zijn dan geraamd. Hij vreest dat het volledige masterplan niet zal afgewerkt kunnen worden. Europa aanvaardt niet dat de trams betaald worden met tolgelden. Ze zijn echter een onderdeel van het multimodale project rond de Oosterweelverbinding. Zou het niet beter zijn om de tramprojecten uit het masterplan en BAM te schrappen? Ze zijn immers een zware financiële belasting. De spreker is er trouwens niet van overtuigd dat alle geplande tramlijnen even nuttige investeringen zijn. Zijn ze niet eerder het gevolg van een politiek compromis? Is alles nog wel realistisch en is het niet beter om een nieuwe

planning van het masterplan te maken en bepaalde delen ervan af te stoten?

De heer *Fernand Desmyter* herhaalt dat NV BAM moet werken binnen de krijtlijnen die de Vlaamse Regering uitgetekend heeft in haar beslissing van december 2000. Elke aanpassing aan het masterplan moet door haar beslist worden. Op de vraag naar zijn eigen mening antwoordt de heer Fernand Desmyter dat op basis van de inkomstenramingen, gesteund op de toltarieven en de verkeersprognoses, en de kostenramingen van de geplande werken kan besloten worden dat het mogelijk is om alle projecten uit te voeren. Als uit de lopende aanbestedingsprocedures zou blijken dat de financiële gegevens moeten herijkt worden, moet er opnieuw geëvalueerd worden. Dan nog zal BAM nooit zelf kunnen beslissen om het masterplan te wijzigen. Dat is een beslissing van de Vlaamse Regering.

De heer *Bart De Wever* acht het duidelijk dat het niet realistisch is dat de ramingen gehaald worden. Het is dus niet onredelijk om te vragen of het masterplan niet moet worden ontdaan van projecten die er niet direct in thuishoren.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat het masterplan Antwerpen een oplossing moet bieden voor alle mobiliteitsproblemen in en rond de stad. Het is niet voldoende om enkel het wegverkeer te optimaliseren, ook het openbaar vervoer en andere aspecten moeten aangepast worden. De Oosterweelverbinding en een paar bijkomende ingrepen op de wegen volstaan niet. De uitgavenramingen worden voortdurend aangepast. De inkomsten worden geraamd op basis van verkeersprognoses met multimodale modellen. Dat is niet zo eenvoudig, daarom wordt er nogmaals een validatie uitgevoerd door een internatonaal gerenommeerd bedrijf. Met die huidige kennis, is de uitvoering van alle aspecten haalbaar.

De heer *Bart De Wever* stelt dezelfde vraag op een andere manier: hoeveel toezeggingen zijn er al van privé-investeerders op basis van de ramingen van inkomsten en uitgaven?

De heer *Bruno Accou* repliceert dat dit een hypothetische vraag is. De heer De Wever vraagt hoeveel privé-investeerders al toegezegd hebben, maar BAM trekt geen privé-investeerders aan. Het BAM-decreet voorziet dat ook niet. Het voorziet wel dat het kapitaal aangereikt wordt door het Vlaamse Gewest of door 100 procent-dochters van dat Vlaamse Gewest. Het kapitaal wordt opgebouwd in een horizon naar 2010 naar 693,1 miljoen euro. Vandaag is er 463 miljoen euro, waarvan 422 volstort is. Tussen 2005 en 2010 komt daar volgens de planning nog ieder jaar 41,1 miljoen bij. Dat eigen vermogen volstaat vandaag.

Op de vraag van de heer Jan Penris over het maatschappelijk draagvlak voor de tol, antwoordt de heer *Fernand Desmyter* dat de gouverneur van Antwerpen door de Vlaamse Regering is belast om te helpen zoeken naar het maatschappelijk draagvlak voor het masterplan. Er hebben verschillende vergaderingen van de Staten-Generaal plaatsgevonden, waar de levende krachten van Antwerpen op uitgenodigd waren. Daar is uitgebreid gediscussieerd over de tol. Er zijn nog niet veel alternatieve oplossingen aangereikt om het masterplan Antwerpen te realiseren. De Staten-Generaal is natuurlijk een informeel overleg. De BAM zal er over waken om ook in het verdere traject alle procedures van inspraak te volgen.

Het politiek overlegforum, dat ook voorgezeten wordt door de gouverneur van Antwerpen, bestaat uit de burgemeester en de bevoegde schepen van de stad Antwerpen, de burgemeester van Zwijndrecht, een vertegenwoordiger van de bevoegde ministers, een vertegenwoordiging van de NV BAM en de regeringscommissarissen.

De heer *Jan Peumans* vraagt naar de transparantie van dat orgaan: zijn er notulen van de vergaderingen? De gouverneur en de regeringscommissarissen moeten immers geen politieke verantwoording afleggen. De heer *Fernand Desmyter* meent dat de parlementsleden zich over het politiek overlegforum perfect kunnen richten tot de bevoegde ministers. De heer *Jan Peumans* vervolgt dat de Liefkenshoektunnel helemaal geen maatschappelijk draagvlak had. De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat de Vlaamse Regering zich binnenkort over de tol en over het tracé zal moeten uitspreken. De regering kan perfect door dit parlement gecontroleerd worden.

De heer *Jan Penris* concludeert dat de heer Fernand Desmyter daarmee zijn vrees bevestigt: er

is geen maatschappelijk draagvlak voor de tol. De enige die beweert dat er dat wel is, is de gouverneur van de provincie Antwerpen. Maar dat is een ambtenaar, die aan het parlement geen enkele rechtstreekse politieke verantwoording moet afleggen. Een van de wezenlijke partners in de Staten-Generaal, de Antwerpse Kamer van Koophandel, heeft intussen al afstand genomen van een aantal essentiële elementen uit het masterplan of ze minstens kritisch bejegend. De heer Jan Penris betwist dus dat er een politieke legitimering is. Hij verwijt de heer Fernand Desmyter of BAM niet dat ze het tegendeel beweren, maar die bewering is enkel gestoeld op de verklaring van de gouverneur.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat hij geen redenering in het luchtledige kan opbouwen. De cijfers over de tol, die overigens ook al in de pers verschenen zijn, zijn naar voren gekomen op de Staten-Generaal maar de politieke overheid heeft zich daar nog niet formeel over uitgesproken. Ze zal dat wel moeten doen omdat potentiële financiers zullen willen weten wat de inkomsten zijn. De heer *Jan Penris* is blij met dat antwoord: het bevestigt wat hij wou duidelijk maken. Om het financiële plaatje rond te krijgen, moet BAM nu eenmaal uitgaan van de optie van tolheffing. Maar als er daarvoor geen politieke meerderheid in Vlaanderen bestaat, zou heel de constructie wel eens onderuit gehaald kunnen worden. Dat is niet de verantwoordelijkheid van BAM, maar wel die van het parlement.

De heer *Bruno Accou* vult aan dat al in de voorbereidende werkzaamheden van het decreet ter sprake gekomen is dat het een heel duidelijk aandachtspunt was dat er geen conflicten mochten zijn tussen het Havendecreet enerzijds en het BAM-decreet anderzijds. Het bouwheerschap van de sluizen blijft bij de haven, BAM staat in voor de financiering daarvan. Die constructie is al voorgelegd aan het directiecomité van de haven, die zich daar positief over uitgelaten heeft.

De heer *Jan Penris* wil graag dat de heer Bruno Accou uitlegt hoe die constructie in elkaar steekt. De heer *Bruno Accou* antwoordt dat zijn raad van bestuur daarover nog geen beslissing heeft genomen. De heer *Jan Penris* heeft, als lid van een andere raad van bestuur, hetzelfde probleem. Maar hij vindt dat pijnlijk: het Vlaams Parlement heeft recht op alle informatie die instellingen als die van de heer Bruno Accou het ter beschikking moeten kunnen stellen. Maar het krijgt die informatie niet.

De heer *Jul Van Aperen* wijst de heer Jan Penris terecht: hij vindt dat iedereen weliswaar recht heeft op informatie, maar dat dit enkel geldt voor definitieve standpunten. Over niet-goedgekeurde besluiten kan een bestuurder van een organisatie zich wel als privé-persoon uiten, maar niet in hoofde van de raad van bestuur.

De heer *Jan Peumans* komt nog even terug op de taakverdeling zoals die oorspronkelijk voorzien was en waarbij de administratie zou instaan voor de beleidsvoorbereiding, de regering voor de beslissingen en BAM voor de uitvoering. Hij heeft de indruk dat de wereld op zijn kop staat, en dat BAM nu instaat voor de beleidsvoorbereidingen en de beslissingen. Hij weet dat er voldoende procedures zijn om dit soort zaken aan te pakken, en verwijst in het bijzonder naar een beslissing van de Vlaamse Regering van 28 juni 2002 over de methodiek van het geïntegreerd gebiedsgericht beleid. De heer Jan Peumans vindt dat BAM moet beseffen dat de regering niet zomaar op genomen beslissingen zal terugkomen. Hij is bezorgd omdat er een kluwen is ontstaan dat nog maar moeilijk te ontwarren valt. Het gaat volgens hem niet op eerst een akkoord te krijgen voor 1,5 miljard, en daarna een prijskaartje van 3 miljard euro voor te leggen. De spreker roept nogmaals op een website op te maken met alle beschikbare informatie, omdat dit veel discussies zou vermijden. Zelfs de meest banale basisinformatie is nergens te vinden. De heer Jan Peumans wil nu eindelijk weten wie waarover beslist.

De heer *Fernand Desmyter* herhaalt dat betreffende de tol enkel de Vlaamse Regering een beslissing kan nemen. De bestaande consensus moet door de regering bevestigd worden. Er werden inderdaad een aantal scenario's uitgewerkt. Het niet beschikbaar zijn van informatie hoeft niet per se negatief te zijn: het heeft immers geen zin scenario's te publiceren die achteraf nog veranderen. Het multimodaal masterplan Antwerpen is uiterst complex: in verband met tol moet ook rekening gehouden worden met de Europese regelgeving, en er wordt

gezocht naar middelen om de BTW maximaal te recupereren. Het opzetten van dergelijke constructies is zeer ingewikkeld. Voor de heer Fernand Desmyter staat het vast dat de bevolking geïnformeerd zal worden eens er een concreet scenario is. Hij vindt echter dat het daar nu nog te vroeg voor is.

Over de communicatie tussen de gemeenten en BAM herhaalt de heer Fernand Desmyter dat die inderdaad voor verbetering vatbaar is. Hij belooft dat er werk zal van gemaakt worden.

Op de vraag van de heer Rudi Daems over tol versus wegenvignet antwoordt de heer *Bruno Accou* dat tol geen retributiebelasting is, en dat er in die zin duidelijk voor tol gekozen werd.

De heer *Ludwig Caluwé* wijst erop dat het om retributie, en niet om retributiebelasting gaat: de tol is geen belasting.

Betreffende de overdracht van de gronden verklaart de heer *Bruno Accou* dat alle gronden die mogelijk in een tracé zouden vallen reeds overgedragen werden: de gronden waarvoor dit uiteindelijk niet nodig blijkt, zullen later terug naar de Vlaamse overheid gaan. De heer *Rudi Daems* vindt dit een eigenaardige gang van zaken: een massa immobiliën overhevelen naar BAM om ze daarna voor 80 procent weer terug over te hevelen is volgens hem zinloos. De heer *Bruno Accou* repliceert dat er twee niveaus zijn: de onderhandse overeenkomst is reeds afgesloten maar de authentieke akte wordt pas verleden in de loop van 2005, eens het tracé vastligt. Voor de onderhandse overeenkomst werd gekozen voor overdracht, en niet voor een erfpacht van 99 jaar.

De heer *Yvan Verbakel* vindt de vraag over het Sint-Annabos zeer terecht. In ieder geval moest een plaats gevonden worden waar de uitgegraven grond gestockeerd kon worden. Het Sint-Annabos leent zich daar uitstekend toe: de plek verdraagt vernatting, en kan er alleen maar mooier op worden. In overleg met de cel-MER komt er een glooiend reliëf en een grotere diversiteit: het zal er uiteindelijk mooier zijn dan voorheen. De kosten voor deze verfraaiing zijn mee begroot in het gehele project. Daarop antwoordt de heer *Rudi Daems* dat de emotionele gehechtheid van de bevolking aan het Sint-Annabos niet mag onderschat worden.

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* vraagt meer uitleg over de eigendomsverwerving, en merkt daarbij op dat de term onteigening niet is gevallen. De heer *Bruno Accou* bevestigt dat BAM eigenaar van de gronden geworden is. Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* wijst erop dat een onderhandse overeenkomst bindend is als er geen opschortende voorwaarden in opgenomen zijn. De heer *Bruno Accou* bevestigt dat er een aantal heel duidelijke voorwaarden in het compromis staan.

De heer *Frans Peeters,* waarnemend voorzitter, rondt dit eerste informatief luik van de hoorzitting af en stelt voor naar het financiële luik met de externe experts over te gaan. Hij vermeldt nog wel dat de mensen van de NV BAM ook volgende week donderdag tijdens het vervolg van de hoorzitting zullen aanwezig zijn: er zal dan nog gelegenheid tot het stellen van vragen zijn.

FINANCIEEL LUIK

I. TOELICHTING DOOR EXPERTS VAN KBC

De heer *Liam Donlon,* algemeen directeur, Directoraat Global Structured Finance KBC, wil graag inzicht geven en uitleggen hoe een bank de financiering van dit soort projecten aanpakt. De entiteit projectfinanciering van KBC is een illustratie van de manier waarop de privé-financiering voor infrastructuur zich heeft ontwikkeld gedurende de laatste tien jaar, niet alleen in Europa maar over de hele wereld. Een specialistengroep is daarmee in de jaren ’90 begonnen. De zakenwereld ontwikkelde zich en men deed dat in de eerste plaats om te kijken naar de markt in het Verenigd Koninkrijk omdat dat de voornaamste markt is waarop dit soort financieringssystemen verloopt. Van daaruit heeft dat zich over de hele wereld verspreid. De bankwereld en het private financiële systeem in het algemeen hebben de knowhow en de mogelijkheid om veel risico te dragen, als het erop aankomt om te zorgen voor financiering van dergelijke grote werken. Dat is alvast de ervaring in de afgelopen tien jaar. De banken hebben zich ontwikkeld; de financiële wereld is gegroeid en de markt is ook uitgebreid. De banken zijn steeds meer bereid gebleken om risico’s te dragen en te delen, zelfs in grotere mate dan vroeger. Er is een goede mogelijkheid voor de openbare sector om deze kans te grijpen. De heer Donlon hoopt dat hij daarover informatie kan verstrekken. KBC heeft een voor-

beeld van dit systeem uitgewerkt. De entiteit projectfinanciering deed dat al in het begin van de jaren ’90. KBC is een van de grote spelers op de wereldmarkt. Er zijn activiteiten opgestart in een aantal steden over de hele wereld, namelijk New York, Brussel, Dublin, Londen, Hongkong en Sydney. In Dublin is momenteel het hoofdkwartier gevestigd. Dit is een illustratie van hoe sterk deze markt is gegroeid en van de mogelijkheden die er zijn. De commentaar van KBC is die van een onafhankelijke observator. Als de bank belangstelling koestert voor het project, zal ze net als de andere banken een bod doen om de financiering te mogen monteren. Men gaat ervan uit dat de informatie voor het publiek beschikbaar moet zijn. Hij vond de presentatie van BAM heel interessant. Vroeger had men geen toegang tot de gedetailleerde cijfers. Het is noodzakelijk om die te hebben. Hij is tevreden dat de presentatie meer gedetailleerde cijfers bevat.

De heer *Gert Dekeyser,* hoofd Cel Projectfinanciering KBC Brussel, stelt dat zijn presentatie voornamelijk steunt op publieke informatie over BAM en niet op de informatie die door BAM deze middag is verstrekt.

De doelstellingen van PPS zijn: het bekomen van kostefficiëntie tijdens de bouw- en de exploitatiefase van het project; het versnellen van de uitvoering van infrastructuurprojecten; het uitvoeren van infrastructuurprojecten zonder (over)belasting van het overheidsbudget. Ten slotte gaat men de risico’s delen en projectrisico’s uiteenrafelen en die toewijzen aan de partijen die het best geplaatst zijn om deze risico’s te beheren of te dragen.

Wat betreft de vereisten van de financierbaarheid, omvat de rationale van het project het nut en de noodzaak ervan en de duidelijke toewijzing van de verantwoordelijkheden. Er moeten sterke sponsors zijn, die kapitaalkrachtig zijn en over voldoende ervaring beschikken. Van de kant van de overheid moet er een sterke concessiegever zijn. Verder is het heel belangrijk dat de concessie voldoende lang loopt. De bank dient te bekijken welk vergoedingsmechanisme wordt gebruikt en kijkt ook of er een recht tot beëindigen is en of er compensatie moet worden betaald: in welke omstandigheden kan het project vroegtijdig worden beëindigd? De inkomsten en cashflow moeten robuustheid vertonen.

Hoewel voor Oosterweel een typische PPS-benadering werd gebruikt, is de structuur niet volledig typisch PPS. De financiering verloopt op twee niveaus: de DBFM-structuur is typisch PPS, terwijl de financiering BAM meer weg heeft van een traditionele projectfinanciering en minder de kenmerken van PPS heeft. De combinatie van de twee is nieuw en vormt een uitdaging voor de financiële instellingen. De voornaamste verschillen tussen BAM-financiering en PPS zijn: de aanbestedende overheid (BAM) ontleent zelf en de tolinkomsten van BAM zijn niet beperkt in tijd. Die structuur is innovatief en verlegt als het ware de grenzen van financiering van infrastructuurprojecten maar dit zou geen impact mogen hebben op de mogelijkheid tot aantrekken van financiering tegen competitieve voorwaarden.

Ten minste 20 procent van de projectkosten wordt gefinancierd door de projectmaatschappij en haar aandeelhouders (private sector). Deze typische PPS-structuur heeft een relatief laag risicoprofiel met een vergoedingsmechanisme gebaseerd op de beschikbaarheid van de verbinding. Daardoor wordt competitieve financiering mogelijk. De financiers van de projectmaatschappij bekijken onder andere of de finale projectstructuur o.k. is – wat vermoedelijk het geval is – en kijken ook naar het indirecte verkeersrisico, want de BAM-inkomsten worden gevormd door tol. Voorts moet ook de rangorde van de beschikbaarheidsvergoeding in de verplichtingen van BAM overeengekomen worden.

Voor de financiering van BAM zijn er twee mogelijkheden. Maar de eerste, de financiering gewaarborgd door het Vlaamse Gewest, blijft verder buiten beschouwing omdat een sterke voorkeur uitgaat naar financiering buiten budget. Het alternatief is projectfinanciering met beperkt of zonder verhaal. Die kan gestructureerd worden als gesyndiceerde banklening, obligatielening via de kapitaalmarkt of een combinatie van bank- en obligatielening. De Europese Investeringsbank (EIB) treedt vaak op als co-financier met de commerciële banken, wat tot lagere ontleningskosten kan leiden.

Projectfinanciering heeft de volgende voordelen: transfer van het risico van de publieke naar de private sector; de publieke sector kan zijn middelen aanwenden voor het realiseren van projecten en diensten die niet door de private sector kunnen gefinancierd worden. Maar de financieringskosten

zullen wel hoger liggen in vergelijking met ontlening door de overheid. Projectfinanciering heeft zijn nut indien een risicotransfer gebeurt. Dat is het geval bij Oosterweel, want de financiers van BAM moeten het verkeersrisico nemen.

Daarop vergelijkt de heer Dekeyser de bank- en de obligatielening. De banklening kent looptijden tot 30 jaar en langer, competitieve ontleningskosten, flexibiliteit (maatwerk), en is geschikt voor projecten met een hoog risico: een externe 'creditrating investment grade' is niet vereist. De obligatielening maakt zeer lange looptijden mogelijk (30 – 35 jaar); de ontleningskosten kunnen beneden de kosten van een banklening liggen indien de obligatie gewaarborgd wordt door een 'monoline insurer'; ze zijn wel minder flexibel; de waarborg door de 'monoline insurer' is slechts mogelijk indien het project een 'investment grade kredietrating' heeft; de projectgrootte moet minstens 100 miljoen euro bedragen.

Voor BAM zijn banklening en obligatielening allebei mogelijk. De spreker wijst nog op enkele aandachtspunten. Zo is er het verkeersrisico. Er is een gedetailleerde analyse nodig maar het risico is vermoedelijk aanvaardbaar gezien huidige verkeersaantallen en de verplichting voor vrachtwagens om de Oosterweeltunnel te gebruiken. Voorts zullen door de omvang van de lening ook financiële instellingen buiten de Benelux aangesproken moeten worden. Daarnaast is er nog de intercreditorproblematiek, met name de rangschikking van de schuld van BAM vis-à-vis de verplichting van BAM tot het uitkeren van een beschikbaarheidsvergoeding onder de DBFM-structuur. Tot slot moet ook nog een waarborgenpakket overeengekomen worden.

De BAM heeft een interessante variante ontwikkeld op de gebruikelijke structuren. De BAM heeft het Oosterweelproject voldoende naar buiten gebracht zodat zowel binnenlandse als buitenlandse banken het project met belangstelling volgen. De DBFM-structuur is goed gevorderd; er werden sterke aannemersconsortia geprekwalificeerd, die in staat zullen zijn de nodige financiering (20 procent) aan te trekken. Op het niveau van BAM heeft het project heel wat interesse doen ontstaan bij zowel binnenlandse als buitenlandse financiers. Een competitief biedingsproces is zeer waarschijnlijk. Nu aannemersconsortia geprekwalificeerd zijn en de aanbestedingsprocedure binnenkort opstart, is het belangrijk dat de parameters van het project onveranderd blijven. Het is evenzeer belangrijk een realistisch projectschema vast te leggen en dit zo goed als ongewijzigd te volgen.

De heer Dekeyser besluit dat het Oosterweelproject goed vordert. KBC meent dat het project (inter)nationaal goed aangeschreven staat en van nabij wordt gevolgd. De aanpak van BAM is innovatief maar de onderliggende componenten zijn welbekend en aanvaard door de financiële wereld. Enkele punten dienen nog uitgeklaard te worden maar zijn overkomelijk.

De DBFM-structuur (20 procent) en de geprekwalificeerde bouwconsortia zijn financierbaar. De BAM moet in staat zijn competitieve voorwaarden te verkrijgen zowel bij de banken als op de kapitaalmarkt (in functie van de finale structuur).

II. VRAAGSTELLING EN DISCUSSIE MET DE LEDEN

De heer *Jan Penris* vraagt wat precies bedoeld wordt met schaduwtol.

De heer *Gert Dekeyser* antwoordt dat een aantal buitenlandse projecten betaald zijn met schaduwtol. Schaduwtol betekent dat de tol niet door de bestuurder betaald wordt, maar door de overheid. Het nadeel daarvan is dat de tol betaald wordt met overheidsmiddelen.

De heer *Jan Penris* vraagt of het voor een bank een verschil uitmaakt of het project betaald wordt met tol dan wel met schaduwtol.

De heer *Gert Dekeyser* antwoordt daarop dat de KBC met beide soorten tol ervaring heeft. Hij durft zich nog niet uit te spreken over dit project omdat hij nog niet over verkeerscijfers beschikt.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de private sector, meer bepaald het consortium van grote aannemers garant staat voor 250 miljoen euro in het DBFM-model. Wat gebeurt er als het project duurder uitvalt? Wordt dat beschouwd als een gewijzigde parameter?

De heer Jan Peumans wenst vervolgens te vernemen wat precies bedoeld wordt met het lage risicoprofiel van dit project. Zijn de risico's die de bank loopt

beperkt, zijn de risico's die de overheid loopt beperkt of zijn de risico's voor beide beperkt?

Vervolgens verwijst de heer Jan Peumans naar een studie van de tijdelijke vereniging SAM over de beste manier van aanbesteden. Die studie wijst erop dat een 'design and build contract' enige discipline van de opdrachtgever vereist. Eenmaal het contract is afgesloten mogen de outputspecificaties niet meer gewijzigd worden. Dergelijke contracten bevatten geen eenheidsprijs voor individuele activiteiten. De opdrachtgever heeft weinig controle op de prijs van de wijzigingen die hij vraagt. Wijzigingen worden duur verrekend waardoor de efficiëntiewinst teniet-gedaan worden. Indien de outputspecificaties aan verandering onderhevig zijn, mag niet gekozen worden voor dit model. Volgens de heer Jan Peumans heeft Vlaanderen geen ervaring met dit soort contracten.

De heer Jan Peumans heeft vernomen dat een aantal grote buitenlandse groepen bij het project betrokken zijn. Hoe kan men garanderen dat zo'n 25 procent van de aannemers Vlaamse aannemers zijn?

De heer Jan Peumans wil ook weten welke parameters eigenlijk niet mogen wijzigen?

Ten slotte vraagt de spreker enkele buitenlandse voorbeelden van echte tol en schaduwtol.

Volgens de heer *Liam Donlon* was de KBC in het Verenigd Koninkrijk bij enkele projecten betrokken die gefinancierd werden met schaduwtol. Het voordeel van schaduwtol is dat het verkeersrisico wat lager uitvalt, immers de bestuurder betaalt niet de tol. Het valt ook voor dat de banken niet bereid zijn het verkeersrisico te dragen waardoor de overheid wel verplicht is dit risico op zich te nemen.

Er zijn volgens de heer Donlon heel wat voorbeelden. De risico's van dit systeem zijn lager voor de banken en sponsors. Zij hoeven zich niet bezig te houden met het innen van tolgeld. Ze hoeven zich evenmin af te vragen of de bestuurder bereid is de infrastructuur te gebruiken – de bestuurder is eerder indifferent omdat hij de tol niet hoeft te betalen.

De heer *Jan Penris* vraagt of schaduwtol ertoe leidt dat de intrest op het geleende bedrag daalt.

De heer *Liam Donlon* bevestigt dat. Omdat het risico lager is, daalt de intrest met 0,25 tot 0,5 procent. Dat is niet overdreven veel omdat er nog andere risico's zijn.

Wanneer de kosten hoger zijn dan gepland, is dat volgens de heer Donlon in de eerste plaats een probleem voor de beheersmaatschappij. Hoger oplopende kosten zijn echter ook een probleem voor de bank. Dergelijke projecten financieren komt erop neer dat de bank de verschillende risico's spreidt over de partner die geacht wordt het risico te kunnen dragen. Tegelijk is het zo dat banken zich over het algemeen goed kunnen wapenen tegen risico's. KBC wapent zich steeds tegen hoog oplopende kosten. Een van de mogelijkheden is samenwerken met een goede groep aannemers. De aannemers sluiten een overeenkomst met de bank om binnen een bepaalde termijn op te leveren. De overeenkomst bepaalt bijvoorbeeld een schadevergoeding per dag dat het project te laat wordt opgeleverd. Wordt het project te vroeg opgeleverd, dan ligt een bonus klaar. KBC werkt vaak met dezelfde aannemers waar ook ter wereld. Het is immers een heel gespecialiseerde business. Af en toe wordt een lokaal bouwbedrijf bij het project betrokken, maar de aannemers waar KBC mee werkt, zijn ervaren en overal ter wereld actief. Hun offertes zullen heel competitief zijn.

Wanneer de projectmaatschappij de infrastructuur ontwerpt, bouwt, financiert en onderhoudt (DBFM) in ruil voor een beschikbaarheidsvergoeding is het risico volgens de heer *Gert Dekeyser* lager dan wanneer de projectmaatschappij haar inkomsten uit tol moet halen. In dat laatste geval zijn de inkomsten immers variabel want afhankelijk van het aantal wagens dat de infrastructuur gebruikt.

Met parameters bedoelt de heer Dekeyser de outputspecificaties.

De heer Gert Dekeyser stelt dat de KBC in Nederland de Wijkertunnel in de buurt van Amsterdam mee heeft gefinancierd. De werken aan deze tunnel wordt terugbetaald met schaduwtol.

De heer *Jul Van Aperen* merkt op dat schaduwtol een vorm van uitgestelde financiering is. Het is een terugbetaling van kapitaal en intrest, die eigenlijk buiten de begroting staat en in de tijd verschoven wordt. De bijdrage is afhankelijk van het aantal gebruikers die de investering benutten, maar er is altijd een minimumvergoeding.

De heer *Gert Dekeyser* antwoordt dat er geen sprake is van een minimumvergoeding. De projectmaatschappij zal gewoon moeten ramen hoeveel auto's er door de tunnel zullen rijden. Per wagen zal de overheid een bepaalde vergoeding geven. Rijden er minder auto's door moet de overheid minder betalen, in het omgekeerde geval zal de overheid, en het gaat hier toch over een periode van 20 tot 25 jaar, meer moeten betalen.

De heer *Jul Van Aperen* vat samen dat schaduwtol voor de bank een lager risico inhoudt waardoor de intresten op het project kunnen dalen. Dat kan alleen maar als de kredietverlener zeker is van een aantal inkomsten, zo niet draagt de bank het risico van minder passage. In dat geval is er geen lager intrestrisico.

De heer *Gert Dekeyser* verduidelijkt dat het risico lager is omdat de chauffeurs zelf de tol niet moeten betalen. Als dat wel het geval is, zal de chauffeur bewust kiezen voor of tegen de tolweg. Dat is niet het geval bij schaduwtol, vaak weet de chauffeur niet eens dat het een toltunnel is en dat verkleint het risico.

De heer *Jul Van Aperen* zegt dat BAM voor 80 procent vreemd vermogen aantrekt en dat het consortium dat de werken uitvoert, voor de resterende 20 procent moet zorgen. Is dat de meest gunstige verhouding voor BAM? Zou een andere verhouding de intrestvoeten beïnvloeden? Uiteindelijk kan het trouwens over dezelfde financiers gaan, die zowel BAM als de projectmaatschappij financieren.

De heer *Gert Dekeyser* kan daar moeilijk op antwoorden omdat KBC niet bij de bepaling van dat percentage betrokken geweest is.

De heer *Liam Donlon* benadrukt het innovatieve karakter van de structuur. Het is een nieuw concept. Aangezien KBC geen gedetailleerde analyse heeft gemaakt van andere verdeelsleutels, kan het niet bepalen of andere percentages voordeliger zijn. Het risico is echter van dien aard dat nu al een gunstigere rente mogelijk is. De tolheffing zal immers in de eerste plaats gebruikt worden om de twintig procent te dekken. Het risico van de banken die BAM financieren is ook beperkt. Een vijftig-vijftigverhouding is niet realistisch, het is echter niet duidelijk waar de grens ligt.

De heer *Jul Van Aperen* merkt op dat de te lenen 1,4 miljard euro allicht niet zal volstaan. Sommigen vrezen dat dan een deel van de infrastructuur niet aangelegd zal worden. Daarom vraagt hij of een andere verdeelsleutel, die het risico anders spreidt, misschien een oplossing zou kunnen bieden. Dan kan er misschien meer geleend worden.

De heer *Liam Donlon* vindt dat een terechte vraag. Zoals gezegd, heeft KBC de verhouding niet grondig bestudeerd en kan dus niet oordelen of het een goede verdeelsleutel is. De BAM zal dat zeker gedetailleerd bestudeerd hebben bij het opstellen van het model. Door de innovatieve structuur zijn de financieringsmogelijkheden groter dan in andere projecten. Door twee structuren samen aan te wenden, is de leningscapaciteit dus al groter. Het is trouwens een uitdaging voor de markt, maar de spreker denkt dat er kandidaten gevonden zullen worden. Er zijn echter grenzen aan de eisen die men aan private bedrijven kan stellen. Waar die grens precies ligt, kan de spreker niet beoordelen omdat hij, zoals gezegd, de cijfers niet grondig bestudeerd heeft.

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt of schaduwtaks nog retributie is. Deze namiddag werd het verschil tussen belastingen en retributie trouwens uitgelegd. Past een belastinginning en een teruggave aan de bouwmaatschappij nog in het concept? Brengt dat de hele constructie niet in gevaar?

De heer *Liam Donlon* antwoordt dat schaduwtaks wel past in het concept maar dat het een minder optimaal gebruik is van de financiering van het project, omdat de regering nog altijd een grote financieringsverplichting behoudt. Het is een vorm van uitgestelde financiering die wel beantwoordt aan bepaalde voorwaarden van de publiek-private samenwerking. Het beperkt de impact van het bouwrisico en op de kapitaalzijde van het budget, maar anderzijds veroorzaakt het een druk op het overheidsbudget doordat de tol jaarlijks moet betaald worden. Het is bijna een langetermijnlening aan de overheid. Het is een tussenoplossing. Het is een efficiënt systeem als een echt tolsysteem niet haalbaar is.

De heer *Jan Penris* vraagt waarom de Nederlandse regering in de Wijkertunnel voor schaduwtol gekozen heeft.

De heer *Gert Dekeyser* antwoordt dat de Wijkertunnel in het begin van de jaren negentig gebouwd is. De enige manier om toen tolgelden te innen was de constructie van tolhuisjes. Ondertussen is er al een hele evolutie, in bepaalde landen is er al een elektronische tolheffing. De Wijkertunnel ligt op een invalsweg naar Amsterdam. Het was onmogelijk om daar tolhuisjes te bouwen.

De heer *Rudi Daems* vraagt of de vertegenwoordigers van BAM de keuze van de verdeelsleutel 20-80 kunnen toelichten.

De heer *Bruno Accou* herhaalt dat het trafiekrisico gescheiden is van het beschikbaarheids- en bouwrisico. Dat betekent dat als de Oosterweelverbinding operationeel is, de financiers van de bouwgroepen de zekerheid moeten hebben dat de beschikbaarheidsvergoeding betaald kan worden. De beschikbaarheidsvergoeding vloeit voort uit de tolgelden. Het is dus een watervalsysteem, waarbij de tolgelden eerst het 20 procent-aandeel van de bouwgroepen zullen dekken. Dat neemt de vorm aan van een beschikbaarheidsvergoeding. Het percentage van de bouwgroepen kan allicht verhoogd worden tot 25 procent, veel hoger kan het echter niet omdat de financiers dan een risico zouden percipiëren. In een heel pessimistisch scenario zouden zij dan geconfronteerd kunnen worden met het niet-betalen van de beschikbaarheidsvergoeding. Een verhouding van 40-60 zal inderdaad niet haalbaar zijn omdat er dan te weinig comfort kan geboden worden aan de financiers van de bouwgroepen en ze er niet langer van overtuigd zullen worden dat ze minstens de beschikbaarheidsvergoeding zullen krijgen, tenminste als de tunnel goed gebouwd en onderhouden wordt.

De heer *Jan Peumans* legt uit dat de aannemers 250 miljoen euro inbrengen. De Kennedytunnel zal een grotere capaciteit krijgen omdat de vrachtwagens er niet meer door zullen mogen. Een vrachtwagen is het equivalent van tweeënhalve auto. Voorheen was de capaciteit 70.000 voertuigen per dag, nu is die capaciteit plots gestegen. De vrachtwagenchauffeurs en autobestuurders zullen tol betalen en daarmee wordt alles gefinancierd. Zijn de inkomsten uit de tolgelden ontoereikend, dan zal de overheid voor de kosten opdraaien. Uiteindelijk financiert de gemeenschap altijd: ofwel de chauffeurs, ofwel de overheid. De banken dekken zich volledig in. De heer Jan Peumans ziet dus niet zoveel innovatie in het systeem.

De heer *Gert Dekeyser* zegt dat de financiers van BAM het verkeersrisico dragen. Als de tolinkomsten niet volstaan zullen zij de schokken opvangen.

De heer *Jan Peumans* vraagt of zij dan niet liever de waarborg van het Vlaamse Gewest zullen hebben. Dat is immers een van de keuzes naast projectfinanciering met beperkt of zonder verhaal.

De heer *Gert Dekeyser* herhaalt dat de banken zelf de verkeersstromen zullen onderzoeken. Gezien de huidige verkeersdrukte op de ring, ligt het in de verwachtingen dat de aantallen voldoende zijn om het financieringsvoorstel te staven. De gedetailleerde berekeningen moeten echter nog gebeuren.

De heer *Jul Van Aperen* wijst de heer Jan Peumans er op dat het Vlaamse regeerakkoord bepaalt dat op termijn de schuld verder wordt afgebouwd. Antwerpen en andere plaatsen, zoals de haven van Zeebrugge, hebben nood aan heel grote infrastructuurwerken. Daar is geld voor nodig. Het is de verdienste van de Vlaamse Regering dat ze zoekt naar alternatieve financiering, niet alleen voor infrastructuurwerken van deze omvang maar ook op andere gebieden, zoals bijvoorbeeld voor schoolgebouwen en de bouw van OCMW's. Het alternatief is dat de belastingen worden verhoogd.

De voorzitter dankt alle sprekers en aanwezigen.

B. VERGADERING VAN 24 FEBRUARI 2005

Maquette-incident

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter, vangt de vergadering aan met de uitdrukking van zijn ongenoegen – hij wil het zelfs afkeer noemen – voor het feit dat het extern communicatiebureau Groep C geen toestemming gaf aan BAM om de maquette van de Oosterweeltunnel in deze commissie te tonen. Externe communicatiebureaus hebben niet het recht de parlementaire werkzaamheden te doorkruisen. Dit is volgens de voorzitter geen voorbeeld van open communicatie en transparantie. Voor hem gaat dit te ver.

De heer *Carl Decaluwe* treedt hem bij. In een parlementaire democratie hoort het absoluut niet dat een extern bureau als Groep C BAM een dergelijk verbod oplegt, maar anderzijds moet

de opdrachtgever ook op zijn strepen staan. Het gevolg is in ieder geval dat men andermaal een sfeer van geheimhouding creëert. Hoe is het communicatiebureau trouwens aangesteld? Het lid heeft begrepen dat de groep-Slangen in onderaanneming werkt voor de tijdelijke vereniging SAM. Ondertussen is er al voor een bedrag van ongeveer 3 miljoen euro aan communicatie besteed. Is de aanbestedingsprocedure waardoor dat communicatiebureau aangesteld werd, wel correct verlopen? Parlementaire vragen daarover werden natuurlijk niet beantwoord. De heer Carl Decaluwe meent dat het Rekenhof dit minstens moet onderzoeken.

De heer *Jan Peumans* stelt serieuze vragen bij de kwaliteit die het communicatiebureau Groep C levert. Men heeft via TV SAM voor 3 miljoen euro gefactureerd. Dit doet vragen rijzen. Op de website www.antwerpenwerken.be staan nog altijd oude cijfers inzake de kostprijs van het masterplan Antwerpen en achterhaalde data inzake de afwerking van het masterplan te lezen.

De heer *Ludwig Caluwé* stelt voor dat, als de maquette niet naar de commissie komt, de commissie naar de maquette gaat. *De voorzitter* wou net hetzelfde zeggen, aangezien BAM daar geen enkel probleem mee heeft, en wil bekijken hoe dat georganiseerd kan worden. Hij geeft ook de opdracht om onmiddellijk een brief aan het Rekenhof te schrijven om de gevolgde aanbestedingsprocedure te onderzoeken. Hij stelt ook voor om aan de heer Fernand Desmyter, voorzitter van de NV BAM, te vragen hoe de beslissing tot stand kwam om de maquette niet te tonen in het Vlaams Parlement.

De heer *Robert Voorhamme* vindt dat zijn collega's gelijk hebben. Het communicatiebureau had dit advies beter niet gegeven, maar anderzijds is het ook maar een advies. Het is aan de opdrachtgever om op basis van dat advies een beslissing te nemen. Wie heeft het advies omgezet in een beslissing?

De heer *Marc van den Abeelen* wil weten wie precies de opdracht gaf aan BAM om de maquette niet te transporteren.

De heer *Fernand Desmyter* verduidelijkt dat BAM altijd optreedt via haar opdrachtgever en dat is de Vlaamse Regering, dat wil zeggen de ministers Peeters, Van Mechelen en Van Brempt. In dit geval was het minister Peeters die de opdracht gaf om een ander moment voor de presentatie te kiezen.

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat minister Peeters nadrukkelijk verklaard heeft dat alles in verband met BAM openbaar is. Het lid is van mening dat de heer Fernand Desmyter zich verschuilt achter de politici.

De heer *Carl Decaluwe* wil een duidelijk antwoord van de heer Fernand Desmyter op de vraag of minister Peeters BAM verboden heeft om de maquette bekend te maken. Ja of neen? De heer *Fernand Desmyter* verwijst andermaal naar zijn gesprek met de minister op de ochtend van deze vergadering, maar de heer *Carl Decaluwe* pareert dat het bericht in de ochtendkrant stond die dus de vorige dag werd gedrukt. Heeft de minister hem verboden de maquette kenbaar te maken? De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat hij de dag tevoren niet betrokken was bij de zaak en dat hij pas de ochtend van deze vergadering met de minister een gesprek had. Wie heeft de opdracht dan gegeven, dringt de heer *Carl Decaluwe* aan: het communicatiebureau-Slangen of de raad van bestuur van BAM? Bij gebrek aan duidelijk antwoord zal hij de schorsing van deze vergadering vragen. Het is een té belangrijke kwestie.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat de heer Bruno Accou, algemeen manager van de BAM, gisteren betrokken was bij de gang van zaken. De heer Bruno Accou verklaart dat hij opgebeld is door Groep C & Slangen. Groep C achtte het, in overleg met een aantal mensen van het kabinet, opportuun om de maquette op een ander moment te presenteren. Daar heeft de BAM dan ook gevolg aan gegeven.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter vraagt om te bevestigen dat Groep C & Slangen stelde dat de beslissing in overleg met het kabinet genomen is. De heer *Bruno Accou* herhaalt dat Groep C & Slangen de BAM heeft opgebeld en gevraagd heeft om de maquette vandaag in het parlement niet tentoon te stellen omdat men daar liever een persmoment van maakte (een officiële persvoorstelling voor organiseerde). Dat was op dat moment nog niet geregeld.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter, vindt dat vandaag een persmoment gecreëerd is. Voor hem is dat het bewijs hoe communicatiebureaus

zich kunnen vergissen in de evolutie van een dossier. Verscheidene parlementsleden is het ook niet duidelijk wie 'het kabinet' precies is.

De heer *Bart De Wever* vraagt de heer Bruno Accou om te bevestigen dat de Groep C & Slangen, die in onderaanneming werkt voor TV SAM, autonoom buiten de voorzitter en de algemeen manager van de BAM, contact opneemt met het kabinet en samen daarmee beslissingen neemt waarvan de BAM alleen maar akte kan nemen?

De heer *Bruno Accou* herhaalt dat Groep C & Slangen in overleg met een aantal mensen beslist heeft om een ander moment te kiezen voor de presentatie van de maquette.

De heer *Carl Decaluwe* heeft tijdens de schorsing overlegd en contact opgenomen met het kabinet. Hij benadrukt dat het kabinet en de minister altijd, ook gisteren, hebben gezegd dat de maquette moet te zien zijn. Hij is akkoord met het voorstel om de maquette te bezoeken in Antwerpen.

De commissie beslist om op donderdagmorgen 3 maart de maquette ter plaatse bij BAM te bekijken.

I. TOELICHTING DOOR HET KENNISCENTRUM PPS - VLAAMSE GEMEENSCHAP

I. 1. Presentatie door het kenniscentrum PPS

De heer *Germain Plancquaert*, manager van het kenniscentrum PPS van de Vlaamse Gemeenschap, zegt dat de oorspronkelijke vraag van de commissie ruim was en de financiering, financieringsstructuur en de financiële dekking van de BAM betrof. Het kenniscentrum zal niet op alle aspecten antwoorden. De BAM zelf en de regeringscommissarissen hebben immers een omvattende uiteenzetting gehouden. De decretale taak van het kenniscentrum is het PPS-aspect van projecten en niet de andere onderdelen zoals de financieringsstructuur. De BAM is trouwens een NV van publiek recht en geen PPS-vehikel. Het kenniscentrum is maar gedeeltelijk betrokken bij het masterplan Antwerpen en de financieringsstructuur van de NV BAM.

De toelichting heeft wel betrekking op een belangrijk deel van het masterplan, namelijk de Oosterweelverbinding en het daarvoor voorgestelde PPS-model. Vorige week is het belang ervan al aangetoond. De Oosterweelverbinding is het sluitstuk van het masterplan en realiseert de sluiting van de ring rond Antwerpen. Bovendien zijn de tolinkomsten nodig voor de haalbaarheid van het volledige masterplan. De toepassing van PPS is een belangrijk onderdeel van het realisatieschema.

Het onderzoek van het kenniscentrum heeft betrekking op de aanbestedingskeuze en gunningwijze van de Oosterweelverbinding. De opdracht is in de periode mei-oktober 2003 gegeven door de stuurgroep masterplan Antwerpen. De BAM was toen nog in oprichting. Er werd gevraagd om diverse mogelijkheden van publiek-private samenwerking als aanbestedingswijze te onderzoeken en de aanbestedingskeuze kwantitatief te onderbouwen. Het kenniscentrum kreeg dus de opdracht om een studie uit te voeren. Het kenniscentrum heeft de opdracht aanvaard omdat het past in zijn kerntaken.

Het kenniscentrum heeft diverse opdrachten gekregen in het kader van het oprichtingsdecreet. Het is opgericht om impuls te geven aan PPS in Vlaanderen. Het heeft een viervoudige opdracht: het PPS-beleid inspireren en adviseren en PPS-projecten faciliteren en evalueren.

De kerntaken van het kenniscentrum zijn mooi verwoord door consultantbureaus. De eerste kerntaak is optreden als veldontwikkelaar. Het kenniscentrum moet de overheid en de private sector informeren en sensibiliseren voor PPS. De tweede taak is die van kennismakelaar: kennis verzamelen en doorgeven. Daarmee wordt bedoeld de aanwezige, maar verspreide kennis, te verzamelen tot een geheel van belangrijke elementen en succesfactoren, die samen een gids vormen voor de succesvolle toepassing van PPS. Het kenniscentrum moet ook optreden als procesbegeleider en zo projecten detecteren en onderzoeken op meerwaarde en slaagkansen. De vierde taak is de meerwaarde bewaken en onderzoeken wat de voordelen zijn van PPS op meer klassieke overheidsprojecten.

Het kenniscentrum heeft de opdracht voor de Oosterweelverbinding aanvaard. Het is de bedoeling als procesbegeleider de mogelijke PPS-constructies mee te detecteren en vorm te geven en als meerwaardebewaker van bij de aanvang een antwoord te geven op de vraag of het PPS-concept een meerwaarde biedt aan het project.

Het kenniscentrum heeft het onderzoek op een systematische wijze gevoerd. De studie is ter beschikking. Ze zal verdeeld worden en ze wordt vanaf morgen op de website geplaatst. Voor dit onderzoek werd een systematiek ontwikkeld om op een geobjectiveerde wijze PPS-projecten te evalueren op hun meerwaarde, wat al gebeurd is, en op hun kansrijkheid, wat hier nog niet gebeurd is. Er is steeds een vergelijking met een meer klassieke uitvoeringswijze.

De meerwaarde komt neer op het bepalen van de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Die wordt uitgesplitst in diverse soorten van meerwaarden. De financiële meerwaarde, waarbij de kasstromen voor de overheid worden onderzocht, is uiteraard heel belangrijk. De maatschappelijke meerwaarde komt neer op de vraag of de beleidsdoelstellingen van de overheid beter gediend zijn door een PPS-project dan door een klassiek systeem. De operationele meerwaarde is meer algemeen en behoort niet tot de twee vorige categorieën. Men gaat na of er nog andere gunstige factoren verbonden zijn aan een PPS.

De uitvoering is uiteraard in stappen gebeurd. Een eerste stap was het bepalen van de aanbestedingswijze. Er was een publieke variant beschikbaar, namelijk design en build, waarbij het ontwerpen en het bouwen gebundeld werden. Die was opgesteld door de tijdelijke vereniging SAM. Het opmaken van het concept, de aanneming van diensten en van bouwwerken en het onderhoudscontract werden dus gebundeld. Het project Oosterweelverbinding werd in drie loten gelegd: linkeroever, rechteroever en de tunnel zelf.

In samenwerking met nationale en internationale PPS-experten heeft het kenniscentrum daar de beste PPS-variant tegenover gesteld. Daarbij baseerde men zich op onderzoeken in Nederland en uit Engeland. Er waren ook een aantal referentieprojecten in het buitenland, namelijk de A59 nabij 's Hertogenbosch en de N31 nabij Leeuwarden, een drietal voorbeelden in het Verenigd Koninkrijk, in Noorwegen en in Spanje en een aantal andere projecten wereldwijd.

Uiteindelijk vertrok men van een algemeen principe, namelijk de DBFM(O). Daarbij is er nog een grotere bundeling van de diverse opdrachten, zowel ontwerp en bouw, wat reeds in de klassieke visie het geval was, als financiering en onderhoud en zelfs een gedeelte van de exploitatie, al is dat in dit geval niet weerhouden. Bij een dergelijke bundeling kunnen de risico's gedragen worden door de partijen die dat het best aankunnen. Er is dan een levenscyclusbenadering die normalerwijze moet leiden tot een grotere efficiëntie en tot besparingen, onder meer op het gebied van het onderhoud. Uiteraard is er ook private financiering. De betrokkenheid van de private partner bij de investering zou een garantie moeten zijn voor een hogere kwaliteit en voor de beschikbaarheid over de volledige contractduur.

Vanuit dat algemene principe is men gekomen tot een variante die men de DBfM kan noemen. Daar vindt men opnieuw Design en Build in terug. Het onderdeel Design zou men ook met een kleine letter kunnen weergeven omdat er reeds een referentieontwerp is waarvan zelfs al een maquette bestaat. Build verwijst uiteraard naar het bouwen. Voor de financiering wordt een kleine letter gebruikt omdat het slechts gaat over twintig procent van de bouwkost. In absolute cijfers is dit goed voor tien miljard Belgische frank, wat nog steeds een belangrijk sluitstuk is in de totale financiering. Tijdens de totale duur van het contract blijft de betaling van die twintig procent afhankelijk van het prestatieniveau, dus van de effectieve beschikbaarheid van het geleverde werk. Het element Operate zit er niet in, want de exploitatie en de inning van de tol blijven bij de NV BAM zelf, omdat die belangrijk genoeg is om nog andere projecten mee te financieren. Alleen het onderhoud wordt bij de private partner gelaten. De eigendom blijft bij de opdrachtgever BAM, maar het bouwrisico ligt bij de private partner.

De voordelen van een dergelijke variant zijn duidelijk. Er is minder kans op een overschrijding van het budget en van de tijd. De financiële motivatie van de private partner is vrij groot. Hij krijgt de tachtig procent van de investeringskost pas bij de oplevering uitbetaald, zij het in schijven. Indien er geen beschikbaarheid is, is er een inhouding op de onderhoudskosten en op de achtergestelde

betaling van de twintig procent van de investeringskost.

De complexe structuur aan de private kant wordt veroorzaakt door de uiteenlopende handelingen waarvoor telkens een andere professionele speler gevraagd wordt. Bouwfirma's, onderhoudsbedrijven, financiële specialisten, moeten zich ook organiseren. Een ander nadeel is Vlaanderens beperkte ervaring met PPS. Daartegenover staat wel dat projecten van deze omvang internationaal aangepakt worden, ongeacht of ze op traditionele wijze dan wel door middel van PPS worden gerealiseerd.

Van zodra er een lijst was met alle mogelijke uitvoeringsmogelijkheden en aanbestedingswijzen, werd DBfM vergeleken met DB. Daarna werd nagegaan hoe hoog de financiële meerwaarde voor dit project precies is. Voor beide uitvoeringswijzen werd een gedetailleerde lijst gemaakt van alle deeltaken. Per deeltaak werden de kosten bepaald. Daarop werd een onzekerheidsanalyse uitgevoerd door toepassing van enkele onzekerheidspercentages. Ten slotte werd een publiek-private vergelijking uitgevoerd. Het kenniscentrum Publiek-Private Samenwerking heeft de publiek-private vergelijking ontwikkeld om verschillende uitvoeringswijzen kwantitatief te vergelijken.

In de publiek-private vergelijking worden de uitvoeringskosten van de publieke uitvoering of DB-variant gelijkgesteld aan 100. Daarna werd nagegaan hoe hoog de voorbereidingskosten en de jaarlijkse onderhoudskosten zouden oplopen. Vervolgens werd nagegaan hoe deze kosten zich tot de totale kosten van het levenscyclusproject verhouden.

In een volgende fase is men nagegaan hoe de uitvoeringskosten van DBfM zich procentueel verhouden tot de DB-variant. Men heeft zich gebaseerd op een aantal overwegingen en niet op concrete offertes. De kosten zijn niet lager omdat goedkoper materiaal gebruikt wordt, wel omdat de activiteiten gebundeld worden, waardoor het werk beter georganiseerd wordt. Vervolgens is nagegaan hoe de voorbereidingskosten en onderhoudskosten bij PPS zich verhouden tot DB.

Bij de klassieke DB-variant vertegenwoordigen de voorbereidingskosten 4,8 procent van de uitvoeringskosten. De jaarlijkse onderhoudskosten 1,9 procent.

Bij de DBfM-variant bedragen de uitvoeringskosten 94,2 procent van de DB-uitvoeringskosten. De voorbereidingskosten bij DBfM zijn iets hoger, namelijk 105,2 procent omdat de voorbereiding van PPS complex is en langer duurt. De onderhoudskosten bedragen 101,4 procent, in vergelijking met de DB-variant.

Vervolgens werd een onzekerheidsanalyse uitgevoerd. Het kenniscentrum heeft uitgezocht in welke mate men er zeker van kan zijn dat deze getallen kloppen. Na verrekening van deze percentages, is men tot definitieve bedragen gekomen waarin rekening wordt gehouden met de onzekerheid. In dit concrete dossier levert DBfM een meerwaarde van 7,7 procent op.

In een volgende fase worden de financiële, maatschappelijke en operationele meerwaarde in rekening gebracht. Deze drie factoren worden vooraf afgewogen. De financiële meerwaarde bedraagt 80 procent. De maatschappelijke en de operationele meerwaarden bedragen beide 10 procent. Het kenniscentrum heeft op dit ogenblik nog geen operationele of maatschappelijke meerwaarde ontdekt in de DBfM-variant. De meerwaarde van 7,7 procent is na afweging van de financiële meerwaarde teruggebracht tot 6,2 procent.

De eindconclusie van het Vlaams kenniscentrum Publiek-Private Samenwerking luidt: na toetsing biedt PPS de hoogste meerwaarde. De meerwaarde is vooral het resultaat van efficiëntiewinst door integratie van de projectonderdelen en door het levenscyclus-denken. Integratie zorgt ervoor dat de verschillende opdrachten beter op elkaar worden afgestemd. Het levenscyclus-denken maakt iedereen bewuster van zijn verantwoordelijkheid in het onderhoud.

De heer Plancquaert benadrukt dat deze berekening geen absolute waarborg biedt. Het systeem garandeert dat het onderzoek professioneel is uitgevoerd volgens een internationaal aanvaarde methode. Het onderzoek is systematisch en objectief uitgevoerd. Het kenniscentrum werkt echter niet op basis van concrete offertes zoals het Rekenhof.

Het Vlaams kenniscentrum spreekt afsluitend de wens uit te mogen blijven meewerken aan dit project. Op die manier kan belangrijke ervaring opgedaan worden, die nuttig zal blijken voor andere PPS-projecten. Dit project is een reële kans om PPS te stimuleren.

I.2. Vragen van de leden en antwoord van de sprekers

De heer *Robert Voorhamme* vindt het weinig doordacht om de maatschappelijke operationele meerwaarde gelijk te stellen aan nul en te stellen dat die voor de twee varianten hetzelfde zijn. Hij kan zich voorstellen dat zowel wat het operationele als het maatschappelijke betreft er andere effecten zijn in een DBfM dan in een DB-werkwijze. De manier waarop het onderhoud gebeurt bijvoorbeeld en de enorme bottlenecks dat dit kan veroorzaken, kan moeilijk neutraal zijn.

De heer *Germain Plancquaert* stelt dat het inderdaad duidelijk is dat het project op zich maatschappelijke meerwaarde heeft. Het realiseert bepaalde beleidsdoelstellingen, een betere mobiliteit rond Antwerpen. Daarover is zeker geen discussie. Dat men voorlopig geen maatschappelijke meerwaarde van het PPS-model tegenover het klassieke model kan stellen, is te wijten aan het feit dat men op het ogenblik van het onderzoek (2003) niet over voldoende geobjectiveerd materiaal beschikte om die maatschappelijke meerwaarde te kwantificeren. Men wil graag objectief werken en daarom heeft men het niet geïnventariseerd. In de huidige stand van zaken zou de maatschappelijke meerwaarde kunnen worden vastgesteld, hoogst waarschijnlijk in het voordeel van het PPS-project. De beschikbaarheidstelling wordt bijvoorbeeld heel sterk gestimuleerd. De private partij heeft daar alle belang bij. Een dag minder beschikbaarheid van de tunnel zal zich vertalen in grote files. Als men dat berekent, is er reeds een maatschappelijke meerwaarde als die ene dag kan worden vermeden.

De heer *Rudi Daems* zegt dat de KBC vorige week tijdens de hoorzitting stelde dat de 80/20-verhouding een betrekkelijk laag risico impliceert voor degene die vanuit de privé-sector participeert. Hij vraagt of de heer Plancquaert die zienswijze deelt. Is deze PPS-constructie, die volgens KBC geen echte PPS is zoals dit volgens de definitie hoort te zijn, geen vrij comfortabele uitgangspositie voor wie vanuit de privé-sector wil participeren? Verder wijst hij erop dat de heer Plancquaert in het begin van de toelichting stelt dat de voorziene tolheffing de haalbaarheid van het hele masterplan dient te waarborgen. Vanwege Europa wordt gezegd dat de inkomsten uit de tolheffing verplicht naar de Oosterweelverbinding moeten gaan voor vrachtwagens boven 12 ton. Als men stelt dat het masterplan in zijn geheel moet worden uitgevoerd en dus ook de onderdelen die buiten de Oosterweelverbinding liggen (fietspaden, verbreding van sluizen en kanalen en dergelijke meer), is de vraag waar de inkomsten vandaan komen om een flankerend multimodaal beleid te ontwikkelen. Heeft men dat bestudeerd?

De heer *Germain Plancquaert* verklaart dat men de gegevens met betrekking tot de tolheffing heeft meegenomen, maar niet kritisch heeft onderzocht. Dat behoort niet tot de taak van het kenniscentrum. De 80/20-verhouding is inderdaad geen grote verhouding qua risico's voor de privé-sector. In absolute cijfers gaat het om ruim 10 miljard Belgische frank. Dat is een serieuze financiering vanuit de privé-sector. Men moet rekening houden met haalbaarheid en het geld bij elkaar krijgen. De absolute bedragen liggen in de weegschaal. Een eerste risico dat duidelijk bij de private partner ligt, is het bouwrisico. Een tweede risico betreft het gedurende 25 jaar ter beschikking stellen van de tunnel. Als dat niet het geval is, zal men op het onderhoud en op de 20 procent moeten inboeten. Dat is een serieuze verplaatsing van het risico naar de privé-sector. Theoretisch gezien bevat het als PPS-project geen zeer groot PPS-gehalte, maar het gaat om een duidelijke verschuiving van taken, verantwoordelijkheden en risico's zodat men het onder PPS-projecten mag catalogeren.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat er wordt gesteld dat de financiële meerwaardedimensie 50 procent is, de maatschappelijke 40 procent en de operationele 10 procent. Vervolgens maakt men een andere overweging: financieel 80, maatschappelijk 10 en operationeel 10. Hij vraagt op welke basis dat is onderbouwd. Dat is een vrij forse ingreep op de weging die men doet dat de PPS-constructie beter is dan de klassieke constructie. Verder citeert hij uit de studie van TV SAM: "Het gebruik van dat model vraagt een zekere discipline van de opdrachtgever. Eenmaal het contract

is afgesloten, mogen de outputspecificaties niet meer worden gewijzigd. Het DB-contract bevat geen eenheidsprijs voor individuele activiteiten en de opdrachtgever heeft dan weinig controle over de prijsimplicaties van de door hem gevraagde wijzigingen. In de praktijk komt dat erop neer dat wijzigingen duur worden verrekend waardoor de efficiëntiewinsten van het model teniet worden gedaan. Indien de outputspecificaties niet met meer zekerheid kunnen worden vastgelegd en aan veranderingen onderhevig zijn, mag er niet worden gekozen voor dat model.". In het Nederlandse kenniscentrum heeft hij een studie gevonden over de A59 in Noord-Brabant waarbij Deloitte&Touch een analyse heeft gemaakt van de manier waarop de PPS-constructie is verlopen. Het valt op dat bij dergelijke zaken achteraf blijkt dat het project duurder was dan vooropgesteld. Uit een andere studie van Deloitte&Touch blijkt dat eveneens.

De heer *Germain Plancquaert* stelt dat in het bestek, dat in een resultaat moet voorzien, heel duidelijk en gedetailleerd moet opgenomen zijn wat men wil. Een PPS-project vraagt dan ook een lange voorbereidingsperiode en nogal wat kosten. Als expert moet men de gewenste resultaten bepalen. Voor de Oosterweeltunnel is de overheid daarin voldoende bevoegd. In dit project is ze heel goed geplaatst om de gewenste resultaten op te geven. Als men fouten maakt en achteraf wijzigingen aanbrengt in een klassiek model, zal dat ook een serieuze kostprijs met zich meebrengen. Anderzijds is het zo dat de prijs van klassieke overheidsopdrachten steeds hoger uitvalt dan vastgesteld in het contract. Bij een PPS-constructie als dit, eenmaal de prijs is gemaakt en het contract is vastgelegd, zijn de risico's van hogere kosten voor de private partij. Men moet alleen maar betalen als men wijzigingen aanbrengt en het contract openbreekt. Normalerwijze liggen de kosten vast, weet de overheid wat ze zal betalen als beschikbaarheidsvergoeding en daaraan kan in principe niet meer getornd worden. Als de privé-partner zich vergist heeft in de kostprijs van materialen en dergelijke, dan is dat in principe voor zijn rekening. Het voordeel van DBfM-projecten ligt in het feit dat er veel minder kostenoverschrijdingen en minder overschrijdingen in de tijd en uitvoering zijn. Dat is te wijten aan het feit dat er een grotere voorbereidingsperiode is en dat men alles veel beter op elkaar heeft kunnen afstemmen.

De heer *Steven Steppe*, adviseur bij het Vlaams kenniscentrum PPS, bevestigt dat normaal gezien de weging 50-40-10 procent toegepast wordt: 50 procent financieel, 40 maatschappelijk, 10 operationeel. Daar is hier van afgeweken: men heeft de maatschappelijke meerwaarde van dit project via een omweg van het financiële trachten te berekenen, namelijk via de tolinningen. De bereidheid van de mensen om te betalen voor een filevrije doorgang is eigenlijk een afspiegeling van wat ze daar maatschappelijk voor over hebben. Die is dus mee in het financiële onderdeel opgenomen en daarom heeft het financiële in dit project een grotere weging gekregen. De maatschappelijke meerwaarde van een dergelijk project ligt voornamelijk in het sneller ter beschikking hebben van de infrastructuur en het sneller filevrij zijn. Er vallen verder geen uitspraken over te doen of dat via PPS al dan niet sneller kon. Onderzoek in Engeland, waar al een 200-tal PPS projecten in de DBFM-variant gerealiseerd zijn, wijst uit dat er veel minder tijdsoverschrijdingen zijn tijdens de uitvoering van de werken, zodat er meer garantie is dat de verbinding er op tijd zal liggen. Dat is ook voor het financiële plan van BAM belangrijk.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de heer Bruno Accou, algemeen manager BAM, tijdens de vorige hoorzitting gezegd heeft dat hier niet voor het Angelsaksische maar voor het Beneluxmodel geopteerd wordt. De heer *Steppe* bevestigt dat maar de principes van het risico op tijds- en budgetoverschrijding zijn in beide gevallen voor de private partij.

De heer *Jan Peumans* oppert dat de Westerscheldeverbinding toch ook veel duurder uitgevallen is. Was dat ook geen PPS-constructie? Hij verwijst ook naar de A59.

De heer *Steven Ducatteeuw*, adviseur bij het Vlaams Kenniscentrum PPS, antwoordt dat er voor de A59 een initiële raming was. Bij PPS is ook sprake van een soort risicotransfer van de overheid naar de privé-partner. Die risico's hebben meestal een kostprijs. Het probleem is om die kostprijs te ramen. In Nederland was de PPS-procedure doorlopen op basis van een vrij klassieke raming. Men slaagde er niet in de opdracht te gunnen binnen het vooropgestelde budget. Met andere woorden: het probleem lag niet na gunning, zoals dat in Vlaanderen bij klassieke opdrachten meestal het geval is, maar net voor

de gunning. Dat is opgelost doordat de overheid een aantal risico's terug naar zich heeft getrokken, waardoor de privé-partner een goedkoper voorstel kon doen. De Westerscheldetunnel was een design-and-buildcontract, een integratie tussen ontwerp en uitvoering, waarbij de tol nu door de Nederlandse overheid wordt geind.

II. TOELICHTING DOOR TRITEL EN VERKEERSMODELLEN VLAANDEREN

II.1. Presentatie door de heren Verlinden (Tritel) en Peetermans (Vlaamse Gemeenschap)

De heer *Kurt Verlinden*, afdelingshoofd verkeersmodellen van het studiebureau Tritel, wil samen met de heer *Eddy Peetermans*, coördinator verkeersmodellen van de afdeling Verkeerskunde van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap beschrijven welk soort instrumenten verkeersmodellen zijn en hoe ze gehanteerd worden in de Vlaamse context, om vervolgens in te gaan op de specifieke toepassingen in het Antwerpse.

De heer *Kurt Verlinden* stelt dat alles waaraan een bepaalde wetmatigheid ten grondslag ligt, in een model kan gestopt worden. Een wetmatigheid moet cijfermatig te bepalen zijn en is voorspelbaar. Een verkeersmodel tracht de mobiliteit, het transport en het verplaatsingsgedrag van verschillende personen als een bepaalde complexe werkelijkheid te beschrijven. Om met die complexiteit om te gaan worden twee technieken gebruikt: vereenvoudiging van bepaalde keuzeprocessen en veralgemening.

De heer *Eddy Peetermans* licht toe waarom modellen worden gebruikt. De verkeersproblematiek werd steeds complexer. Geconfronteerd met schaarse middelen, moet men noodgedwongen overgaan tot combinaties van maatregelen om voor bepaalde problemen toch nog een aanvaardbare oplossing te vinden. Een modelmatige benadering heeft tal van voordelen. Als men eerst iets op zijn pc uitprobeert, vermijdt men foute beslissingen. Men krijgt meer inzicht in de problematiek en meer oog voor de afgeleide effecten. Bovendien heeft een modelmatige aanpak, door zijn objectiviteit, overredingskracht.

De heer *Kurt Verlinden* preciseert dat het in deze context gaat over klassieke strategische multimodale modellen, die ook binnen de provincies worden gebruikt. De verschillende modi van het personenverkeer worden opgenomen: de auto, met bestuurder en passagier, het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. Strategische modellen verkennen de (vrij verre) toekomst en nemen niet elk detail op. Dat ze klassiek zijn, betekent dat men de huidige stand van zaken van de strategische modellen probeert te integreren in de verschillende provinciale modelinstrumenten. Het gaat dus om evaluatie-instrumenten op het vlak van verkeer en mobiliteit, die heel gemakkelijk toelaten om verkeersmaatregelen in te schatten, te kwantificeren en de impact ervan te analyseren. Op drie niveaus, waar ze meestal gebruikt worden, hebben de modellen de jongste jaren heel wat vooruitgang geboekt: op het niveau van de keuze van de wijze van vervoer, de routekeuze en het afwikkelingsniveau. De modellen worden meestal gebruikt door de aanbieders van de infrastructuur, bijvoorbeeld de NMBS, de Vlaamse Vervoermaatschappij of de Vlaamse administratie. De meeste evaluatievragen zijn toegespitst op de capaciteitsbenutting in een bepaald netwerk.

De heer *Eddy Peetermans* vervolgt dat een model gebouwd is op een bepaalde schaal. Als men inzoomt op details, wordt het beeld vertekend door de gebruikte techniek. Men moet dus altijd nagaan of het resultaat dat men krijgt, het resultaat is van de gemodelleerde maatregel of van de manier van benaderen. De resultaten moeten dus heel nauwkeurig bekeken worden. De spreker geeft het voorbeeld van Kontich. Die gemeente, ten zuiden van Antwerpen, is gekenmerkt door een aantal belangrijke noord-zuidverbindingen – gewestweg, autosnelweg en wat verderop de Boomsesteenweg. Op oost-westniveau wordt het verkeer vooral afgewikkeld op het onderliggend wegennet. Met het model wil men vooral uitspraken doen over het hoofdwegennet. Niet elke individuele auto wordt op een provinciaal model gemodelleerd, men neemt verplaatsingen samen per zone. Uit een vergelijking tussen modelresultaten en tellingen, blijkt dat een aantal modelresultaten de tellingen heel goed benaderen, maar andere de bal heel erg mis kaatsen, omdat de modelbouwer zich niet bekommerd heeft om de details van het onderliggend wegennet. Voor dat soort problemen is een strategisch model dus niet zo geschikt, en moet het model verfijnd worden, zodat het dichter de realiteit benadert.

Vervolgens gaat de heer *Kurt Verlinden* in op de kenmerken en het nut van de modelinstrumenten. De benadering is globaal en multimodaal. De evaluaties zijn gebiedsdekkend en vergelijkbaar omdat men overal volgens hetzelfde procédé werkt. Die aanpak strekt tot inzicht, zowel kwantitatief als kwalitatief. Men kan met andere woorden gedrag in formules gieten en verklaringen onder de loep nemen. Hij maakt ook afweging mogelijk en de rangschikking van alternatieve scenario's, maar ook om ze in de tijd te faseren en te kijken wat met de minste moeite een maximaal resultaat oplevert. Er is ook sprake van een efficiënte koppeling met dynamische (deel)modellen of andere instrumenten.

De spreker wijst op de volgende aandachtspunten. Door de beperktheid tot de deelperiode van de avondspits in het huidige instrumentarium bestaat een risico van veralgemening, terwijl er wel degelijk een verschil is tussen dag-, avond- en nachturen. Door de statische toedeling en het ontbreken van een tijdscomponent worden bepaalde niveaus van congestie heel moeilijk te simuleren en te modelleren. De vandaag bestaande strategische modellen zijn voorts toegespitst op personenmobiliteit, de vrachtmodus wordt slechts benaderend behandeld. Men mag ook niet te ver afwijken van de individuele gebruiker, die gemiddeld reageert. Te grote afwijkingen zorgen voor onder- of overreactie van het model. Elk model incorporeert ten slotte de objectieven van de evaluatie en andersom bepalen deze objectieven de modelopmaak.

De heer *Eddy Peetermans* brengt het eerste scenario in herinnering: het doortrekken van de trends. Dat komt neer op een gestage groei van het autoverkeer, door de toename van de inkomens, de participatiegraad, het autobezit en het rijbewijsbezit. Er is sprake van een vrij ernstige congestie in de Vlaamse ruit. In feite bleek tussen 1994 en 2010 dat zowel de groei van het personenvervoer op de gewestwegen als dat op de autowegen iets minder snel steeg dan voorspeld in dat scenario. Het gaat respectievelijk om 36 procent en 54 procent. De afwijking, die zich pas sinds een paar jaar voordoet, wordt verklaard door de brandstofprijzen, die sneller stegen dan de inflatie. Bovendien zijn de autokosten ook toegenomen door de benadering van de congestie in het drukst bereden deel van het net.

Extreem volgende maatregelen op het vlak van infrastructuur hebben een beperkt effect op congestie. Het aandeel van doorgaand personenverkeer tijdens de piek is immers beperkt. Bovendien keert het verdreven verkeer bij ontlasting terug en induceren de lagere kosten weer nieuw verkeer. Sturende maatregelen, vooral op het vlak van prijs, vereisen een heel drastische aanpak als men de autonome groei wil terugdringen. Zo drastisch, merkt de spreker op, dat de politici daar wellicht niet voor willen tekenen.

Dergelijke conclusies vragen om validatie. De meest recente cijfers komen uit de volkstelling van 1991. Met de antwoorden op de vragen over woonplaats, werkplek en vervoerwijze, kan men perfect een woon-werkmatrix genereren en die gaan toedelen. Men merkt daarbij zwarte gaten op: er is nauwelijks woon-werkverkeer op de in de steden binnenkomende autowegen verder dan de agglomeratie. Nederlandse enquêtes leren dat 85 procent van het personenverkeer werkgebonden is.

Volgens de volkstellingen rijden dagelijks 280.000 mensen met de auto naar Brussel, al vermoedt de spreker dat het werkelijke aantal lager ligt, omdat niet iedereen elke dag de verplaatsing maakt. Van hen woont 75 procent op minder dan 25 kilometer van de werkplek in Brussel. Om die overige 15% allemaal binnen het uur in Brussel te krijgen, heeft men 35 rijstroken binnen de cirkel nodig, terwijl er 17 voorhanden zijn. Het gevolg is dat gedurende twee volle uren de volledige capaciteit van de autowegen rond Brussel benut is. Het is daarnaast ook zo dat 50% van degenen die in Brussel rondrijden, binnen een straal van 12 kilometer wonen. De woon-werkafstand is ook gemiddeld beperkt, ongeveer 10 kilometer. Omdat de autowegen al verzadigd zijn, gebruiken zij het hele onderliggende net met een mogelijke doorgaande functie. De situatie rond Brussel was dus in 1991 al ernstig, en vandaag, gezien de groei van het verkeer, is dat nog meer het geval.

Daarop geeft de spreker een overzicht van het effect van de drastische sturende maatregelen. Een verdriedubbeling van het parkeertarief geeft modelmatig geen effect, al heeft het wel een gunstig effect op congestie. De verdubbeling van het aanbod van het openbaar vervoer reduceert het aantal autokilometers met 2,5 procent.

Een strikt ruimtelijk beleid, een strikte toepassing van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaande-

ren heeft op die korte termijn ook maar een heel beperkt effect. De halvering van het parkeerareaal in de steden heeft een effect van 5 procent over twee jaar. Ook dat is dus geen permanente oplossing. Rekeningrijden aan een schappelijk tarief van 0,025 euro per kilometer heeft een reductie van ongeveer 8 procent tot gevolg. Daar is achteraf nog een studie over uitgevoerd, waarover eventueel meer uitleg kan gegeven worden.

De heer Eddy Peetermans zegt dat het model vooral gevoelig is voor prijsmaatregelen. De reële brandstofprijs met 50 procent verhogen zal een reductie van het aantal autokilometers met 50 procent teweegbrengen. Dat cijfer kan deels verklaard worden door de parameters van het model: er wordt met één enkele gebruiker gerekend. Het heeft dus deels te maken met het feit dat niet alle aspecten in het model meegerekend worden. Er is een economische wet die zegt dat wat duur is minder gebruikt wordt. Het is niet omdat brandstof duurder is dat er minder kilometers gereden zullen worden. Men zal met kleinere auto's of met diesel rijden. Dat blijkt trouwens ook uit een Europees onderzoek dat de verschillende mobiliteitsmaatregelen in de verschillende lidstaten vergeleek. Daaruit bleek dat elke maatregel in min of meerdere mate door de gebruiker omzeild werd. Als de inschrijving van nieuwe auto's duurder wordt, rijdt men meer en langer met oudere auto's. Als de brandstof duurder wordt, wordt er meer met kleinere auto's gereden.

De heer Eddy Peetermans zal het vervolgens hebben over de verwachte evolutie. Zelfs met redelijk ingrijpende maatregelen zal de congestie blijven toenemen. Daardoor wordt een verdere stijging van het autoverkeer afgetopt. Het verkeer zal ook in de daluren drukker worden. Mensen ontvluchten de spits en wijken uit naar de daluren. De economische impact van de hoge congestiekost neemt toe, vooral aan structurele knelpunten.

De autonome stijging van het autoverkeer, onder meer door de stijging van het aantal werkenden en de grotere woon-werkafstand, wordt deels opgevangen door het openbaar vervoer, vooral door treinen voor langere afstanden en door radiale openbaar vervoerlijnen voor vervoer naar stadscentra.

In Antwerpen is het aandeel van het vrachtverkeer in het totale verkeer hoog. Het gaat deels om havengebonden verkeer, een even groot deel is internationale transit. Voorts is er nog divers, meer regionaal vrachtverkeer. Het vrachtverkeer is goed voor tot 30 procent van de verkeersintensiteit op de hoofdwegen. De bedrijfswereld hamert sterk op de hoge kwetsbaarheid van het verkeerssysteem rond Antwerpen en de kleine ring omwille van de lage restcapaciteit. In de daluren is de verkeersdrukte nog zo groot dat het minste incident een aanzienlijke file veroorzaakt. Momenteel zijn er in Antwerpen meer dan 500 incidenten met file per jaar. De onverwachte files overdag veroorzaken de meeste hinder. In de processen wordt daarmee niet direct rekening gehouden.

Net voor de werken aan de ring is er een uitgebreide vrachttelling uitgevoerd. Daaruit blijkt de functie van Antwerpen als transitplaats voor vrachtverkeer. Op de invalswegen naar Brussel is het aandeel van het vrachtverkeer beperkt tot iets meer dan 10 procent. Op de oostwest- en de noordwestverbinding rond Antwerpen ligt dat percentage boven de 25 procent, aan de haven en de grens zelfs boven de 30 procent.

Uit de vrachttelling op het drukste punt van de ring, namelijk tussen Berchem en Borgerhout, blijkt het hoge aandeel van het vrachtverkeer. Als men rekent dat een vrachtwagen dubbel zoveel plaats inneemt als een personenauto, kan men besluiten dat vrachtwagens de helft van de capaciteit van de ring innemen. Er zijn twee spitsmomenten, maar ook in de uren daartussen is er druk verkeer. Ongeveer een kwart van de capaciteit is vrij in de daluren. Tussen Berchem en Borgerhout is dan één rijstrook beschikbaar. Aan de Kennedytunnel is dan maar een halve rijstrook vrij. Bij het minste incident wordt er minimum één rijstrook geblokkeerd en is er file.

De heer Eddy Peetermans besluit dat Antwerpen een knooppunt van internationale verbindingen is. De ring verwerkt veel stadsverkeer en dient als havenontsluiting. Er is enorm veel verkeer: tot 2x5 en op sommige plaatsen, met veel invoegstroken, 2x7 rijstroken. Tot 30 procent van het verkeer is vrachtverkeer. De restcapaciteit is beperkt. Bij incidenten zijn er weinig alternatieven. De Liefkenshoektunnel wordt dan wel tolvrij gesteld, maar die route is een hele omweg.

Door de Oosterweeltunnel wordt de haven en de stadsring gesloten. Het is een alternatieve route

bij incidenten, omdat er een systeem komt dat gestuurd kan worden. De scheiding van zwaar en licht verkeer wordt mogelijk, waardoor de kans op zware ongevallen verkleint. Er wordt extra capaciteit gecreëerd op een structureel knelpunt. Een negatieve evolutie, waarvoor er vooralsnog geen oplossing is, is dat het verkeer op de radiale autowegen toeneemt.

De heer *Kurt Verlinden* komt terug bij de modelinstrumenten. Er is een geschaalde aanpak met zogenaamde gerichte modelinstrumenten. Er is al gezegd dat er naargelang het analyseobjectief of de onderzoekstermijn andere modelinstrumenten nodig zijn. De geschaalde aanpak vertaalt zich in de ontwikkeling van drie uitwisselbare instrumenten. Vooreerst is er het grootschalig strategisch model dat gebaseerd is op het provinciale model. Dat is een langetermijnverkenning die kijkt naar de grote impact en de verschillende pakketten van maatregelen die samen kunnen opereren. Voorts is er een detail uitsnedemodel voor operationele ontwikkelingen op kortere termijn. Dat model is eerder unimodaal waarbij vooral het autoverkeer wordt bestudeerd. Bepaalde circulatie- en andere maatregelen, die een impact op verkeersafwikkeling hebben, kunnen door dat model meer in detail onderzocht worden.

Tot slot wordt er ook een meer dynamisch model ontwikkeld. Strategische modellen zijn eerder statisch en geven niet alle aspecten van de congestieopbouw weer. Daarom is er een dynamisch model voor de Antwerpse ring en de Singel ontwikkeld. Zo kan de invloed van diverse ontwerpvereisten, zoals de aansluitingen, getoetst worden. De dynamische modellen geven heel goed de interactie tussen de verkeersdeelnemers en laten simulaties toe die de invloed weergeven van een verkorting of verlenging van opstel- of weefstroken. De drie modellen vullen elkaar aan en gegevensuitwisseling is mogelijk. Het zijn mobiliteitsondersteunende instrumenten, ontwikkeld om transport- en mobiliteitsfactoren te analyseren en er succesfactoren aan toe te kennen.

De heer Kurt Verlinden wijst op een groot probleem van de strategische verkeersmodellen, namelijk dat de gemiddelde gebruiker eigenlijk niet bestaat. Het belangrijkste onderdeel van het masterplan is een toltunnel. De gebruikers reageren heel uiteenlopend op financiële maatregelen. Daarom is er in het strategisch model heel wat aandacht gegaan naar de verfijning van de factor tolgevoeligheid. In de eerste plaats is er een zeer uitgebreid literatuuronderzoek gebeurd. Er is gekeken naar vergelijkbare projecten in het buitenland om de tolgevoeligheden van de categorieën verkeersgebruikers te bepalen. Als conclusie is er besloten om een stratificatie van gebruikersgroepen met afwijkend gedrag in te voeren. Afwijkend gedrag wil zeggen gedrag dat afwijkt van het gemiddelde.

Er wordt gepoogd om de modelfout ten gevolge van de uitmiddeling op te vangen door verschillende gebruikerscategorieën in te voeren. Naargelang de motieven van verplaatsing is de gebruiker gevoeliger voor tol: bij recreatieve uitstappen bijvoorbeeld betaalt men niet zo graag tol. Om die redenen is het model aangepast en is er een differentiatie ingevoerd naar zakelijk en economisch verkeer, met een zeer lage tolgevoeligheid en bereid om meer te betalen voor een congestievrije verplaatsing, werkgerelateerd verkeer en overig verkeer, met een vrij hoge tolgevoeligheid. Door de aanpassingen worden nauwkeurigere tolberekeningen in het model mogelijk.

Er zijn verschillende groeiscenario's. Het is een toekomstverkennend instrument. Er is gekeken naar alle gekende en getoetste ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Er zijn een heleboel data verzameld. Die gegevens zijn, voor zover mogelijk en toepasbaar, in het verkeersmodel ingebracht. De heer Kurt Verlinden wijst op de moeilijkheden om bepaalde conceptuele ideeën te vertalen in spitsuurgegevens.

Het is niet omdat men weet hoeveel miljoen containers jaarlijks via een havenontsluitingsweg vervoerd worden, dat berekend kan worden hoeveel verkeer er precies in de spitsuren is. Het vertalen van concepten in operationele gegevens veroorzaakt een foutmarge. Dé toekomst is dus moeilijk te voorspellen.

De heer Kurt Verlinden legt uit dat alle maatregelen van het masterplan door de modellen geanalyseerd zijn. De analyses zijn op drie niveaus uitgevoerd. De impact op de bereikbaarheid van de binnenstad, de stad, de haven en de economisch belangrijke gebieden is bij elk scenario beoordeeld. De verschillende scenario's en maatregelen zijn ten opzichte van elkaar geanalyseerd. Een tweede belangrijk objectief is de evaluatie van de

doorstroming van het ringsysteem. Er is dan ook rekening gehouden met de effecten op de doorstroming en ook de kwaliteit van de verkeersafwikkeling bij de diverse maatregelen is beoordeeld.

Het masterplan is niet unimodaal. Ook de modale verschuiving is onderzocht en wordt in de cijfers opgenomen. Dit zijn de eerstelijns verkeerskundige of mobiliteitsanalyses. Het is ook mogelijk om tweedelijnsanalyses uit te voeren. Het model is daar niet echt voor gemaakt, maar geeft wel een goede indicatie van de tweedelijnseffecten.

Het blijft echter steeds een spitsuurmodel. Als de gegevens worden omgezet in jaarcijfers moet er rekening gehouden worden met een foutmarge. Het model is een interessant rekeninstrument dat kan ingeschakeld worden voor veel analyses, maar het staat zeker niet op zich. Ook andere elementen of resultaten moeten beschouwd worden. Zo kunnen de huidige cijfers van bijvoorbeeld het verkeer door de Kennedytunnel gebruikt worden om exactere resultaten te bereiken. Het is een kwestie van gezond verstand om het verkeersmodel te toetsen aan andere bronnen.

Men kan de tolinkomsten tijdens de spitsuren uit het verkeersmodel afleiden, maar dan moet men de onzekerheidsmarges mee opnemen, namelijk de toestand in de periode 2010-2020, de economische en ruimtelijke ontwikkeling en de vraag of men een spitsuurtotaal kan doortrekken naar een jaartotaal.

Het voordeel voor het vrachtverkeer kan een belangrijke opbrengst genereren. De maatregelen van het masterplan zorgen ervoor dat het voor het vrachtverkeer moeilijk is deze toltunnel te ontwijken. Als er verboden zijn op de andere oeververbindingen, dan weet men dat de fout die men heeft door de routering niet goed in te schatten, veel beter aangepakt wordt en dat men die eigenlijk kan minimaliseren.

Bepaalde elementen die in de presentatie niet aan bod zijn gekomen, kunnen wellicht in een vragenronde worden behandeld.

II.2. Vragen van de leden en antwoord van de sprekers

De heer *Jan Peumans* stelt dat deze uiteenzetting duidelijk aantoont wat de multimodale modellen kunnen en wat niet. Hij weet dat er tellingen gebeurd zijn op het grondgebied van de gemeente Kontich. Hij stelt dat de heer Peetermans het model vergelijkt en de tellingen doet. IGEAN staat daarbij vermeld.

De heer *Eddy Peetermans* verduidelijkt dat dit de intercommunale is. Hij antwoordt dat de tellingen manueel gebeurd zijn. Er is volgens hem een probleem met de centrumstraat. Dit is geen vraag voor het model. Er werd aanbevolen om de straat in een richting af te sluiten voor het verkeer. Hiertegen was er veel protest van de handelaars en van de bewoners van de parallelstraat die vreesden dat de overlast daar nog zou toenemen. In werkelijkheid is de overlast verminderd omdat de capaciteit van de straat is toegenomen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* getuigt dat het verkeer in die straat tijdelijk werd afgesloten in een richting en dat daartegen veel protest was. Nadien is dat opnieuw dubbele richting geworden. Omwille van verkeerswerkzaamheden aan de buitenschoolse kinderopvang heeft men vervolgens opnieuw gekozen voor een enkele richting en dat was een goede oplossing. Het gemeentebestuur wacht echter tot er een omleidingweg wordt gecreëerd door de Vlaamse overheid.

De heer *Eddy Peetermans* stelt dat het voorstel van IGEAN inderdaad een omleidingsweg was op het tracé van de grote ring. Modelmatig bleek dat er geen verkeer zou doorkomen als men het niet dwong om tot daar te rijden. Dat stukje weg ligt immers niet op een traject waar men veel verkeer kan verwachten. Voor alle verkeer dat er voorbij kan komen, is het een omweg. Wellicht staat dit nog steeds op de agenda bij de dienst wegen van Antwerpen. De omleidingsweg op die plaats zal op zich geen verkeer aantrekken.

De heer *Jan Peumans* stelt dat het nu gaat over de transeuropese netwerken. Bij de goedkeuring van het masterplan door de Vlaamse Regering op 15 december 2000 bleek dat men tot dan toe ongeveer 7 miljoen euro heeft uitgegeven aan de multimodale modellen. Daar kwam nog eens 7 miljoen euro bovenop van Europa. In het overzicht van de

tijdelijke vereniging SAM bleek dat men voor de modellering nog eens 2,5 miljoen euro heeft uitgegeven. Dat is 16,5 miljoen euro. Nu blijkt dat het bureau Maunsell indertijd ook al een studie heeft gemaakt over het masterplan. Dit bureau gaat zich nu blijkbaar weer in deze zaak verdiepen. De heer Peetermans en de heer Verlinden hebben de mogelijkheden en de onmogelijkheden van een model duidelijk toegelicht. Wat men erin stopt, komt er ook uit. Hij begrijpt niet waarom het nodig is nogmaals een zorgvuldigheidsonderzoek te doen als men al zoveel geld heeft uitgegeven.

De heer *Eddy Peetermans* stelt dat het in dit geval gaat om een onderbouwing van de financiering. Men moet nagaan of alles wat gebeurd is met modellen, ook goed gebeurd is. Er moet als het ware een kwaliteitsstempel worden gezet. Zonder iets dergelijks kan men dergelijke bedragen niet meer ontlenen. Vroeger kon dat wel, zoals blijkt uit het verhaal van Eurotunnel. De financiers hebben uit dat geval hun lessen getrokken en zijn behoedzamer geworden.

De heer *Jan Peumans* stelt dat men voor het masterplan het oude multimodale model heeft gebruikt. Eerst was het MMA1 en nu MMA2+. De vrachtwagens spelen een belangrijke rol. Critici wijzen op het feit dat er geen herkomst-bestemmingsmatrix is voor goederenvervoer omdat goederenvervoer niet te moduleren was. De term goederenvervoer verwijst eigenlijk naar drie dingen: de vrachtwagen, het spoor en de binnenvaart, en die zijn in het project niet terug te vinden. De uitleg over het avondspitsmodel werd gespreid over de rest van de dag. De vraag is of het systeem voldoende basis biedt om de nodige garanties te bieden voor het financiële plaatje dat men eraan koppelt.

De heer *Eddy Peetermans* stelt dat het multimodale model in de eerste plaats een model is voor het personenverkeer. Er zit een vrachtmatrix bij omdat het personenverkeer en vooral dan het autoverkeer, afhankelijk is van de afwikkeling van het verkeer op de weg en dat wordt voor een groot deel bepaald door de vrachtwagens op de weg. Er is dus een vrachtwagenmatrix gegenereerd en die is gecalibreerd aan de hand van tellingen. Dat betekent niet dat die vrachtmatrix van het eerste model geschikt was om dergelijke uitspraken te doen over het vrachtverkeer. Daarom heeft men een nieuwe vrachtmatrix opgebouwd. Uit overleg met Nederland over de ontwikkeling van modellen is gebleken dat het ontbreken van de nodige gegevens over het vrachtverkeer blijkbaar een Europees probleem is. Door het Schengenakkoord moeten de vrachtwagens immers niet meer stoppen aan de grenzen zodat men zich moet beperken tot een aantal nationale enquêtes die door Eurostat werden verzameld. Het is dus minder duidelijk dan vroeger hoe het vrachtverkeer op de weg verloopt.

Dergelijke modellen hebben drie grote effecten. De distributie-effecten gelden vooral voor het lokale verkeer. Twee zaken in bouwmaterialen, een op linkeroever en een op rechteroever, gaan mekaar op beide oevers beconcurreren indien er geen tol is. Als men een hoge tol vraagt, zullen de afzetgebieden beperkt blijven tot de eigen oever en dan zal er minder vrachtverkeer over de oever gaan, want dat leidt tot een concurrentienadeel met de andere oever.

De routekeuze-effecten spelen vooral voor het langeafstandsverkeer. Voor het lokale verkeer of het verkeer op middellange afstand is er geen alternatief. Men kan immers kiezen tussen Liefkenshoektunnel, Oosterweel of Westerscheldeverbinding. Er is echter ook veel langeafstandsverkeer. Denken we maar aan de oost-weststromen. Tijdens de werken in Antwerpen bleek het vrachtverkeer Lummen-Brussel-Gent sterk toegenomen te zijn. Een deel van het verkeer kan dus inderdaad zijn route wijzigen. Dat komt modelmatig tot uiting. Om te weten of men dat effect juist inschat moet de herkomst-bestemmingsmatrix van de vrachtwagens goed zijn.

Een derde effect is modale keuze en die is sterk productgebonden. Binnenvaart en spoor hebben misschien een grote betrouwbaarheid voor het moment van levering, maar de leveringstijd is doorgaans een stuk langer dan bij het werkverkeer. De modale keuze speelt slechts bij een beperkte klasse van producten een rol. De invloed van deze factor hangt niet alleen af van het aantal vrachtwagens, maar ook van de goederenklassen. Het multimodale model is een hulpmiddel, maar om de effecten perfect in te schatten heeft men eigenlijk een goederenmodel nodig. Het goederenmodel dat destijds werd opgebouwd door Tractebel was aan herziening toe. Men is daarmee bezig, maar dat gaat niet zo snel.

De heer *Jan Peumans* wil weten wat het model zegt over het verkeer door de Liefkenshoektunnel. Het is algemeen geweten dat een vrachtwagen minder snel zijn route zal wijzigen. Hij zal de toltunnel gebruiken en die doorrekenen in de eindprijs. Men kan zich wel afvragen hoever die ontwikkeling zal gaan.

De heer *Eddy Peetermans* antwoordt dat de gevolgen voor de Liefkenshoektunnel eerder beperkt zullen zijn. Uit een enquête blijkt dat het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de Liefkenshoektunnel havengebonden verkeer is. Een heel beperkt aantal vrachtwagens rijdt door de Liefkenshoektunnel naar Zelzate of Zeeuws-Vlaanderen.

Zelfs als de Oosterweelverbinding volop in gebruik zal zijn, zal de Liefkenshoektunnel nog altijd niet op een route liggen die gebruikt wordt door het doorgaand verkeer. Het havenverkeer dat nu nog rondrijdt door de gratis Kennedytunnel zal wel gebruik maken van de Liefkenshoektunnel als het concurrentieverschil wegvalt. De Liefkenshoektunnel zal nooit een echte concurrent worden van de Oosterweelverbinding.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat de Oosterweelverbinding praktischer zal zijn dan de Liefkenshoektunnel. De Oosterweelverbinding sluit aan op de E17. Deze toestand zal financiële gevolgen hebben voor de Liefkenshoektunnel.

De heer *Eddy Peetermans* beaamt dat. Gebruikers van de Liefkenshoektunnel moeten meestal in de onmiddellijke omgeving van de tunnel zijn. De Oosterweelverbinding zal daar geen invloed op hebben. De hoeveelheid vrachtwagens die gebruik maken van de Liefkenshoektunnel is beperkt. Het model voorziet geen grote stijging.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wijst erop dat het masterplan Antwerpen enkele tramlijnen doortrekt tot in de rand van Antwerpen. Zal dat gevolgen hebben voor de doorstroming van het verkeer in de gemeenten?

Vervolgens wenst mevrouw Marleen Van den Eynde te vernemen wat precies bedoeld wordt met een verfijning van het netwerk. Zijn er radiale verbindingen gepland tussen de gewestwegen of tussen de A12 en de E19?

De heer *Eddy Peetermans* antwoordt dat het openbaar vervoer vooral kansen heeft waar er veel verkeer is en waar het openbaar vervoer voordelen heeft, zoals bijvoorbeeld een verkeersvrije baan. Omdat het aantal auto's en het aantal afgelegde kilometers zal blijven toenemen, kan men in de steden brede wegen aanleggen om de auto vrije baan te geven of een combinatie van maatregelen nemen, ook financiële, om het autogebruik te ontmoedigen. Op die manier wordt het aantal afgelegde kilometers herverdeeld tussen auto en openbaar vervoer. Op die manier verhoogt de kans dat de tramlijnen succesvol zullen zijn. Over de concrete uitvoering kan de heer Eddy Peetermans zich niet uitspreken. TV SAM maakt de sectorstudies van de radiale verbindingen.

III. TOELICHTING DOOR DE MER-CEL VLAAMSE GEMEENSCHAP

III.1. Presentatie door de heer Pascal Van Ghelue (Vlaamse Gemeenschap)

De heer *Pascal Van Ghelue*, MER-cel, zal het hebben over het plan-MER (milieu-effectrapport) en het masterplan.

Er werd een plan-MER opgesteld voor het volledige masterplan. Dit plan-MER is overigens het eerste plan-MER in Vlaanderen. Zowel voor de initiatiefnemer als voor de MER-cel die het document moest beoordelen, was het een leerproces.

Het plan-MER bestaat uit een hoofdrapport en verschillende deelrapporten. Het beslaat een tweeduizendtal bladzijden. De niet-technische samenvatting van zo'n vijftig bladzijden staat op de website www.mervlaanderen.be.

Het plan-MER werd opgesteld om beslissingen te kunnen nemen op twee niveaus. Op planniveau moet het plan-MER aangeven welke strategie de beste is. Op gebiedsniveau werd een aantal varianten met elkaar vergeleken, waarbij telkens een andere strategie werd gevolgd. Het plan-MER zal aan het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan worden toegevoegd.

De kennisgeving van het plan-MER werd op 15 mei 2003 volledig verklaard door de MER-cel. Het document lag tussen 26 mei 2003 en 26 juni

2003 ter inzage in de betrokken gemeenten. Er zijn meer dan 1100 unieke reacties op gekomen. Dat alles heeft geleid tot richtlijnen op 13 augustus 2003 en 21 november 2003. Twee data omdat de initiatiefnemer in heroverweging is gegaan. Een commissie van wijzen heeft zich over het dossier gebogen, wat geleid heeft tot kleine aanpassingen en verduidelijkingen van de richtlijnen.

In augustus en oktober van 2004 werd de ontwerpversie voorgesteld. Dat maakt weliswaar geen deel uit van de formele procedure, maar is altijd interessant. De eindversie werd ingediend op 19 november 2004, goedgekeurd op 21 december en twee dagen later betekend bij de initiatiefnemer. De procedure heeft twee documenten opgeleverd: de richtlijnen en het goedkeuringsverslag. Beide documenten staan op de website.

De spreker wijst erop dat de MER-cel het plan-MER niet zelf heeft opgesteld. Het plan-MER is geschreven door minstens twee erkende MER-deskundigen per discipline. Zij werden geleid door een MER-coördinator, die een van de erkende deskundigen was. De meeste deskundigen kwamen uit het studiebureau Resource Analysis. De inhoud van het plan-MER valt decretaal onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en de opstellers. Het is niet omdat een plan-MER wordt goedgekeurd dat de milieuadministratie de verantwoordelijkheid overneemt.

De rol van de cel MER is het toetsen aan de bepalingen van het MER/VR-decreet. Dat houdt in kwaliteitscontrole van de ingediende documenten; kennisgeving (on)volledig verklaren; het opstellen van richtlijnen na verwerking van de opmerkingen en de goed- of afkeuring van het ingediende MER. Een andere taak is het begeleiden van het MER-proces.

Welke strategieën werden onderzocht? De 0-strategie betekent de autonome ontwikkeling in 2015 zonder de uitvoering van masterplanprojecten. De 0+-strategie is geen MP-projecten met het principe van het rekeningrijden. Strategie 1 omvat alle masterplanprojecten, geen tol voor de Oosterweelverbinding. Strategie 1A omvat alle masterplanprojecten en een lage tol voor de Oosterweelverbinding; strategie 1B betekent alle masterplanprojecten en een hoge tol voor de Oosterweelverbinding. Strategie 2 omvat alle masterplanprojecten zonder de Oosterweelverbinding, maar met een extra Kennedyverbinding (brug of tunnel). Strategie 3 betekent alle masterplanprojecten met uitzondering van de Oosterweelverbinding, geen bijkomende Scheldeoeververbinding. Het was de bedoeling om strategie 3 met het rekeningrijden (0+-strategie) te combineren.

De strategieën zijn getoetst aan de vier hoofddoelstellingen, met name het verbeteren van de mobiliteit op duurzame wijze, het minimaliseren van de effecten op mens en natuur: projecten mogen de natuur en leefomgeving niet schaden, liefst vrijwaren en bij voorkeur zelfs verbeteren (Structuurplan Vlaanderen) en het verbeteren van de ruimtelijke structuur en de stedenbouw.

De doelstellingen en criteria zijn in een zogenaamde multicriteria-analyse bestudeerd. De grafiek (1) komt uit de plan-MER en kent aan elk criterium 25 procent gewicht toe. De vaststelling is dat de 0+-strategie beter scoort dan de 0-strategie. Strategie 1 scoort heel slecht. De strategieën 1A en 1B scoren goed. Strategie 2 scoort heel slecht en strategie 3 doet het niet slecht. Er is een klein probleem. Het rekeningrijden werd geëvalueerd ten opzichte van volledige masterplanprojecten. Dat betekent dat het ook werd geëvalueerd ten opzichte van het gebruik van het openbaar vervoer. Eigenlijk moet dat complementair gebeuren. Daarom had men liever gezien dat het rekeningrijden werd onderzocht in combinatie met alle andere strategieën. Dat is aanvankelijk ook gebeurd, maar men is daar snel van afgestapt omdat het rekeningrijden door de Vlaamse overheid ten opzichte van Europa heel moeilijk te verantwoorden is. De plan-MER toont toch een aantal zaken aan en stelt ook dat men mag cumuleren. Als men de beoordeling van de 0+-strategie combineert met het niet uitvoeren van een extra Scheldeoeverbinding, komt men vrij dicht bij de 1B-strategie uit. Die vaststelling was niet in het rapport aangegeven, maar men heeft dat wel in het verslag opgenomen.

De plan-MER heeft nog een aantal andere oefeningen gedaan met de multicriteria-analyse. Voor de grafiek (2) werd aan de doelstelling mens-milieuhinder 50 procent van het gewicht gegeven en aan de drie andere criteria 50 procent samen. Dat brengt het aspect mens-milieuhinder duidelijk in beeld. In dit geval scoort de 1A-strategie het best en de extra Scheldeoeververbinding ter hoogte van de Kennedytunnel heel slecht, omdat men meer verkeer op de R1 kan genereren en

men nog altijd veel verkeer langs Zwijndrecht enzovoort, over de E17 stuurt. Het rekeningrijden wordt heel negatief beoordeeld. Daarin zit een foute redenering omdat men methodologisch niet anders kon dan met een avondspitsmodel (het MMA2+) te werken. Om dat te laten functioneren heeft men een avondspitsheffing ingevoerd. Het resultaat is dat het verkeer zich verplaatst van de avondspits naar andere momenten van de dag en vooral naar de nacht. Veel meer vrachtverkeer 's nachts betekent meer geluid 's nachts en dat wordt zeer zwaar bestraft, waardoor het rekeningrijden en het werken met een avondspitsheffing voor de relatie milieu-mens zeer negatief scoort.

Dezelfde oefening is gedaan in bijgevoegde grafiek (3). Daar krijgt natuur een gewicht van 50 procent en de andere drie criteria samen 50 procent. Het niet aanleggen van infrastructuur scoort goed.

Wat betreft mobiliteit (grafiek 4) geeft de 0-strategie (niets doen) een enorm slecht beeld. Het rekeningrijden heeft wel duidelijk effect op mobiliteit: het reduceert mobiliteit. De strategieën 1A en 1B scoren beter op mobiliteitsvlak door het invoeren van de tolheffing waardoor men het verkeer doet verminderen. De strategie 3 (het niet aanleggen van een extra Scheldeoeververbinding) scoort heel slecht. Dat heeft vooral te maken met de bereikbaarheid tussen linker- en rechteroever. Door het niet aanleggen van een extra Scheldeoeververbinding en het ontstaan van zware fileproblemen op beide oevers vermindert de bereikbaarheid. Uit grafiek (5) blijkt dat het niets doen aan ruimtelijke ordening niet de kans om zich beter te structureren. Door de aanleg van de Oosterweelverbinding worden er kansen geboden om de ruimte in en rond Antwerpen beter te ordenen.

Voor het bestuderen van de varianten werd het plangebied in vier delen opgedeeld: Linkeroever, Antwerpen Noord, de ringzone en de corridor. In de corridorzone gaat het alleen om tramprojecten. De ringzone is de Singel; Linkeroever heeft te maken met alle varianten die daar mogelijk zijn; in Antwerpen Noord zitten heel wat projecten gebundeld, met name het Albertkanaal, de verbindingstramlijn naar Ekeren en de Oosterweelverbinding op de Rechteroever. Voor het onderzoek van die varianten is men van in het begin uitgegaan van het opstellen van het MER. Men heeft niet eerst het onderzoek gedaan op strategieniveau en dan op de deelgebieden. Men heeft vanaf het begin een paralleltraject gevolgd. Het onderzoek is toegespitst op zowel strategieniveau als op de mogelijke varianten die binnen een van de strategieën mogelijk waren.

Men heeft zich gebaseerd op de meest plausibele, en dus niet mogelijks de meest milieuvriendelijke strategie. Dat is strategie 1B, de volledige uitvoering van het masterplan met een Oosterweelverbinding met hoge tol, maar zonder rekeningrijden op het wegennet. De toetsing van alle varianten binnen die strategie gebeurde op basis van dezelfde vier hoofddoelstellingen. De projecten waarvoor geen varianten bestaan – zoals een groot aantal van de tramprojecten – zijn in dit corridorgebied nauwelijks mee beoordeeld.

De heer Van Ghelue toont welke varianten er per gebied onderzocht zijn. Op basis van de kennisgeving en de inspraak was het noodzakelijk om voor Linkeroever acht varianten te bestuderen. Twee daarvan werden vrij snel afgevoerd, zonder alle effecten mee te nemen in heel het proces. Allereerst was er het tracé dwars door Blokkersdijk, een vogelrichtlijngebied. De habitatrichtlijn bepaalt dat als er alternatieven buiten zo'n gebied bestaan, die bij voorkeur verder moeten worden onderzocht. Het zogenaamde tracé Antwerpen, dat ons via de inspraak door het Antwerpse stadsbestuur was bezorgd, werd om veiligheidsredenen, namelijk de aanwezigheid van in- en uitvoegstroken in tunnels met heel veel vrachtverkeer, evenmin verder onderzocht. De zes andere tracés werden wel onderzocht. Het tracé Krijgsbaan-bis is door een opmerking van een burger mee in de plan-MER opgenomen.

Het algemene resultaat voor die verschillende tracés op Linkeroever is het volgende. De nulvariant, het tracé Staten-Generaal en het middentracé scoren vrij positief, de varianten Krijgsbaan en Krijgsbaan-bis doen het niet zo goed, het tracé-Zwijndrecht ligt daar zowat tussen in.

Inzake milieuhinder voor de mens (luchtverontreiniging en geluidsoverlast) zijn de resultaten niet verrassend. Het tracé Staten-Generaal, het middentracé en het tracé-oost doen het behoorlijk goed maar het tracé-Zwijndrecht niet. De inwoners van Zwijndrecht waren nochtans bevreesd voor een onderzoek van dat tracé, sommigen wilden dat zelfs verhinderen. Hetzelfde geldt voor Krijgsbaan en Krijgsbaan-bis.

Wat natuur betreft, zijn er evenmin verrassingen op Linkeroever. Niets doen betekent geen problemen ter hoogte van Blokkersdijk. Het tracé Staten-Generaal en het middentracé scoren gemiddeld, heel slecht hier scoort Krijgsbaan-bis, omdat daar precies alle verkeer langsheen de zuidkant van Blokkersdijk passeert.

Ook voor Antwerpen-noord waren er verschillende projecten: de Oosterweelverbinding op rechteroever, de tramlijn naar Ekeren, de werkzaamheden voor de aanpassing van het Albertkanaal en de aanpassing van de Royerssluis. De plan-MER heeft zich vooral toegespitst op de variant voor de Oosterweelverbinding. De tramlijn naar Ekeren werd helaas nauwelijks beoordeeld maar daar bestaan mogelijkheden voor in het vervolgtraject. De tramlijn is immers 6 tot 7 kilometer lang en intussen is er een nieuw uitvoeringsbesluit dat bepaalt dat een dergelijke tramlijn een milieubeoordeling nodig heeft ten behoeve van de vergunning, niet noodzakelijk een MER. Op basis van een goede milieubeoordeling kan geoordeeld worden of er al dan niet nog een project-MER nodig is.

Voor de Oosterweelverbinding werden vier varianten bestudeerd, eigenlijk twee varianten met telkens een combinatie van het al dan niet doortrekken van de stedelijke ringweg. De eerste variant is de Oosterweelverbinding over Straatsburgdok. De andere variant wijkt daar nauwelijks van af maar ligt langs de noordelijke kant van het Eilandje. Algemeen was de conclusie dat beide varianten op planniveau gelijk scoren. Het doortrekken van de stedelijke ringweg volgens de vier doelstellingen is geen gewenste evolutie.

Voor de ringzone bestaan er slechts twee concepten: de zogenaamde Tunnelsingel en de Groene Singel. De eerste is de Singel zoals hij nu bestaat maar met een ondertunneling waar nu de noodbruggen liggen. De Groene Singel wil de Singel zoals hij nu bestaat zelfs voor het lokale doorgaande verkeer naar de stad gedeeltelijk supprimeren en gebruiken als een openbaarvervoers- en fiets- en voetgangersas. Het verkeer dat nu op de Singel zit, wordt op de ring gebracht, maar de ring wordt in twee stukken gedeeld: een doorgaande ring, waar men alleen op kan van op de E19, de E313 en de E19 naar het noorden toe, met veel minder op- en afritten dan nu, waardoor de flux verbetert, en een stedelijke ringweg aan de buitenkant. Op dit moment zijn er in elke richting vaak 6 of 7 rijstroken beschikbaar. Als er drie daarvan voorbehouden worden voor het doorgaand verkeer, blijven er nog drie of vier over voor het lokale verkeer. De plan-MER brengt de Groene Singel als zeer positief naar voor. De Tunnelsingel scoort vrij slecht, onder meer wegens te verwachten effecten op grondwater.

De corridor betreft vooral tramprojecten en is niet behandeld in technische deelrapporten. Er zijn geen varianten onderzocht, waardoor de effecten vrij theoretisch beschreven zijn en nauwelijks op het terrein zelf getoetst. Maar zoals gezegd bestaan er vervolgtrajecten, zoals de milieubeoordeling. De heer Van Ghelue voegt daar aan toe dat vorige week donderdag het uitvoeringsbesluit op het decreet is gepubliceerd, die de zogenaamde bijlage 1- en bijlage 2-lijsten vastlegt. Bijlage 1-lijsten zijn lijsten van projecten waar onder alle omstandigheden voor een vergunning een MER nodig is. Bijlage 2-projceten zijn die waar geval per geval kan beoordeeld worden op basis van een verzoek tot ontheffing. Daar vallen de tramprojecten onder.

De heer Van Ghelue verzekert dat de Oosterweelverbinding duidelijk een bijlage 1-project is, wat betekent dat het een project-MER behoeft. Daarbij kan men uiteraard de relevante informatie uit het plan-MER weer overnemen.

III. 2. Vragen van de leden en antwoord van de sprekers

De heer *Bart Martens* heeft begrepen dat het nulscenario met rekeningrijden beter zou scoren op het criterium mobiliteit dan het meest plausibele scenario. Hij heeft daar wel vragen bij, zoals: welk type rekeningrijden werd bestudeerd? Ging het om bestemmings- of transitverkeer?

Vervolgens gaat het lid in op de mogelijkheid om de resultaten van scenario's op te tellen. Daarbij zou het nul-plus-scenario opgeteld met het scenario masterplan min Oosterweelverbinding als vrijwel beste uit de bus komen. De heer Martens plaatst daar de grootste vraagtekens bij, omdat er volgens hem sprake is van onderlinge beïnvloeding van de scenario's.

Voorts wil hij weten of het effect van de verschillende types en modellen van rekeningrijden op

suburbanisatie en sluipverkeer werden onderzocht.

De heer *Pascal Van Ghelue* heeft in het plan-MER zelf gelezen dat de cumulatie van blokjes mocht, al deden de auteurs van het plan-MER dat niet zelf. Op de andere vragen moet hij het antwoord schuldig blijven. Er vielen 2.000 pagina's te lezen op drie weken. Volgens de spreker werd het rekeningrijden bestudeerd als 'een vorm van' rekeningrijden. Verder dan een spitsheffing werd het niet gespecificeerd.

De heer *Jan Peumans* vindt dat het nodig is om de verschillende vormen van rekeningrijden, autowegenvignet en tolheffing duidelijk te omschrijven. Hij signaleert in dat verband dat minister Van Brempt tegen april e.k. een studie beloofde waarin alles op een rijtje wordt gezet. Overigens bestaat er voor rekeningrijden volgens de heer Jan Peumans op dit moment geen maatschappelijk draagvlak, wat verdere discussie irrelevant maakt. Het lid feliciteert vervolgens de heer Van Ghelue met zijn heldere uiteenzetting van een complex probleem. Zijn website was bovendien de enige plek waar goede informatie beschikbaar was. Hij heeft ook opgemerkt dat de nota van de MER-cel serieuze kritiek levert op het multimodaal model.

De heer *Pascal Van Ghelue* wijst erop dat de informatie op de website, de kennisgeving en de niettechnische samenvatting van het rapport aangeleverd zijn door de MER-makers. Het is wel zo dat die gegevens raadpleegbaar werden gemaakt door een link te creëren. De heer *Jan Peumans* waardeert dat omdat de burger te vaak in het ongewisse wordt gelaten in dit soort dossiers over de verdere procedure. Er is te veel geslotenheid. Wat over de uitbreiding van de mainport Rotterdam allemaal als informatie aan de burger wordt ter beschikking gesteld, is totaal tegengesteld aan dit, meent het lid.

IV. TOELICHTING DOOR BAM

IV. 1. Presentatie van de Oosterweelverbinding

De heer *Fernand Desmyter* kondigt aan dat men in afwachting van de echte maquette foto's zal tonen.

De heer *Yvan Verbakel* verstrekt uitleg bij de projectie van de werkmaquette van Oosterweelverbinding. De eerste foto biedt een zicht vanaf Antwerpen Noord. Men ziet de aansluiting op de Groenendaallaan en het bestaande viaduct van Merksem. Men kijkt op de toegang tot het Albertkanaal en de nieuw ingevaren brug voor de HST.

Daarnaast is er nog een oudere brug die ook moet vervangen worden. De heer *Yvan Verbakel* zegt dat het ook in het masterplan staat. Initieel was het de bedoeling om een reservatiezone te hebben midden in het Eilandje. Op vraag van en in samenwerking met het Havenbedrijf is er een nieuw traject gekomen dat de heer Pascal Van Ghelue daarnet heeft toegelicht: naast het tracé noordelijk aan het Eilandje werd het tracé in het Straatsburgdok bestudeerd. Het tracé noordelijk aan het eilandje heeft het voordeel dat een aantal pijlers met een tussenafstand van 50 tot 60 meter op de kade kunnen geplaatst worden. Het tracé in het Straatsburgdok heeft afstanden tussen de pijlers van al gauw 250 tot 300 meter.

Volgens de heer Yvan Verbakel buigt het traject daarna vrij snel af om de manoeuvreerruimte van de Panamax-schepen, die grote draaicirkels hebben, te vrijwaren. Van dan af wordt afgeweken naar de Royerssluis die volgens de studie van professor Verbeke tot de halfharde renovatie zal behoren en tot 27 meter verbreed zal worden. Het traject gaat schuin over die sluis. Noordelijk is er de toegang tot de Oosterweelknoop, die vorige week toegelicht is, en noodzakelijk is voor de ontsluiting van de haven. De Oosterweelknoop ligt hier op maaiveldniveau, vervolgens zijn er de inritten van de tunnel, die zich op een diepte van 15,2 meter onder het maaiveld bevinden. Daar is de toegang tot de tunnel onder de Schelde die in deze oplossingen een afgezonken tunnel is.

De stad vraagt ook om te onderzoeken of men vanaf die Oosterweelknoop een tunnelconstructie zou kunnen maken met behoud van de knoop. Dat kan technisch, maar de knoop moet dan 14 meter lager liggen in een open kuip, waarop de aansluiting kan gebeuren. Dat is nodig omdat er vanaf dat punt vrij snel dieper moet gegaan worden onder de bestaande infrastructuren zoals de Royerssluis en aansluiten op wegen naar het noorden en het zuiden.

Ook de impact van andere mogelijkheden is onderzocht, onder meer zonder en met ontwikkelingsprojecten op het Eilandje. De maquette geeft

een idee van de hoogte van de pijlers. De maquette geeft een eerste impressie van een mogelijk uitzicht. Het is de eerste vertaling van het programma van eisen. De onderhandelingen met de aannemers starten echter pas als de regering het definitieve tracé goedgekeurd heeft. Dan kunnen ook de bieders suggesties doen om de plannen aan te passen en andere types van bruggen voorstellen. De plannen zijn doorgepraat met onder andere de ontwerpers van de brug van Millau in Zuid-Frankrijk.

Op de plannen staat een ruimtesparend dubbeldeksviaduct. Een bijkomend voordeel is dat de overspanningen zonder hulpmiddel langer kunnen zijn: 80 tot 90 meter kan gemakkelijk overspannen worden zonder bijkomende pijler. Pas bij 120-150 meter zijn bijkomende ophangpunten nodig. De maquette is slechts een werkmaquette, aannemers zullen alternatieven mogen voorstellen. In de zones van het Eilandje zijn nog langlopende concessies, verstrekt door het Havenbedrijf.

De maquette strekt niet tot Linkeroever of de aansluiting Antwerpen-Noord, een heikel punt dat een grote bezorgdheid is van de stad. Daar moet immers een oplossing komen voor de aansluiting van de stedelijke ring zodat de aansluiting onder meer op Groenendaallaan behouden blijft. Spreker wijst erop dat een oplossing met behoud van Groenendaallaan en Schijnpoort aansluiting op de stedelijke ring kan. De maquette is een werkinstrument om de haalbaarheid te toetsen. Ze is al voorgesteld aan de voogdijministers en het schepencollege van Antwerpen.

De spreker verduidelijkt dat het inderdaad een dubbeldeksbrug is. De afstanden zijn zodanig dat de gewenste vrije hoogte voldoende is. De dubbeldeksstructuur maakt het mogelijk om een grotere overspanning te hebben zonder pijlers. De Oosterweelverbinding is in de eerste plaats bestemd voor vrachtverkeer. Door de opengewerkte vorm is het veilig om ook het verkeer van alle vijf de ADR-klassen voor gevaarlijk verkeer langs de brug te laten passeren, door de tunnel moeten twee klassen geweigerd worden. Ook de variant van een langere tunnel wordt nog onderzocht. Hoe langer een gevaarlijk goed onder de grond geleid wordt, hoe meer bijkomende beveiligingen nodig zijn. De BAM zal zich baseren op de laatste bijkomende Europese voorschriften naar aanleiding van de Mont Blanc-brand. In een tunnel moeten er om de 200 meter nissen zijn die onder druk geplaatst kunnen worden en verse lucht bevatten. Om de 800 meter moeten er verticale schachten zijn waarlangs veilig geëvacueerd kan worden. Het schepencollege heeft ook over de kostprijs daarvan een second opinion gevraagd.

IV. 2. Vragen door de leden

De heer *Jan Peumans* betuigt zijn spijt over de teneur van een aantal antwoorden. Sommige sprekers antwoorden correct, maar de voorzitter van de BAM geeft enkel politieke antwoorden. Hij heeft gevraagd wat de twee regeringscommissarissen eigenlijk al gerapporteerd hadden. De heer Willy Borré heeft de parlementsleden eerst de levieten over deontologie gelezen. Dat was stijlloos. De heer Jan Peumans oordeelt dat zijn vragen terecht waren en zeker geen insinuaties inhielden.

Klopt het dat er, weliswaar met Europese steun, in totaal 16 miljoen euro, dat is een half miljard Belgische franken, uitgegeven is aan de multimodale modellen? Is dat een goede investering, nu er nog een zorgvuldigheidsonderzoek nodig blijkt?

Zal men de planning van de werken wijzigen? Heeft men daarbij met alle modellen rekening gehouden? Is het de bedoeling dat het Vlaamse Gewest nog bijkomende middelen geeft? Met welk businessplan is het managementteam vertrokken? Op de website, waarvoor Groep C & Slangen verantwoordelijk is, staat nog altijd dat het masterplan gerealiseerd zal zijn tegen 2010 en 1,5 miljard euro zal kosten. Dat is overheidscommunicatie van een bedenkelijke kwaliteit. Het Rekenhof zal over de kostprijs duidelijkheid verschaffen.

De heer Jan Peumans wil weten welke audits er werden gehouden ten gevolge van de kaderovereenkomst tussen de tijdelijke vereniging SAM en de NV BAM. Op pagina 41 van het contract van 28 september 2001 staat immers dat er een audit zou gebeuren over de tijdelijke vereniging SAM. Deze gegevens werden opgenomen in *bijlage 3* van dit verslag.

De heer Yvan Verbakel heeft volgens hem duidelijkheid geschapen over de drie bestekken die al uitbesteed waren, namelijk de tijdelijke bruggen en de twee tramprojecten. De heer Jan Peumans wil weten hoe die aanbesteding er nu feitelijk uit-

ziet en voor welk tracé men nu eigenlijk kiest. Hij wil ook weten wanneer er daarover duidelijkheid zal zijn. In de outputspecificaties kan men immers nog weinig veranderen. Er zijn allerlei plannen gemaakt. Men heeft bijvoorbeeld gezegd dat de Oosterweelverbinding tegen 2010 in gebruik moet zijn, wat ook met het financiële aspect te maken heeft. Hij veronderstelt dat de betrokkenen hun medewerking zullen verlenen aan het Rekenhof.

De heer *Fernand Desmyter* stelt dat de heer Jan Peumans op al zijn vragen een antwoord zal krijgen. Voor de specifieke vragen moet hij de gegevens nog verzamelen. De totale kostprijs van de multimodale modellen zal hij eveneens opvragen. Dat zal wel wat opzoekingswerk vergen, want het Vlaamse Gewest investeert al tien of twaalf jaar in die modellen. Deze gegevens worden bezorgd aan het commissiesecretariaat. Deze gegevens werden opgenomen in *bijlage 4* van dit verslag. De EU-steun waarvan de heer Jan Peumans spreekt, is niet alleen naar die modellen gegaan, maar naar alle studies van het masterplan, onder meer naar de multimodale modellen. Op de vraag over het zorgvuldigheidsonderzoek heeft de heer Eddy Peetermans al geantwoord. De financiers en de potentiële uitvoerders zijn hier vragende partij. Dit onderzoek staat volgens hem los van de modellen. Het is een soort van kwaliteitsmerking van de manier waarop de verkeersprognoses werden gemaakt.

Voor de vraag over de wijziging van de plannen verwijst hij naar de heer Bruno Accou. De heer *Bruno Accou* stelt vast dat het masterplan vandaag 2,475 miljard euro kost voor infrastructuur, zonder de kosten voor onteigening of voor intercalaire interesten. Tijdens de vorige hoorzitting werd al toegelicht hoe de kostprijs evolueerde van 1,5 miljard euro in de beslissing van de Vlaamse Regering op 15 december 2000 naar 2,3 miljard euro zoals reeds aan deze commissie werd toegelicht in 2002 en ten slotte naar 2,475 euro nu.

Men stelt vast dat de inkomsten leiden tot een bepaalde ontleningscapaciteit. De Oosterweelontleningscapaciteit wordt op ongeveer 1,13 miljard euro geschat in 2010, te verhogen met een ontleningscapaciteit op basis van de beheersovereenkomst die met het Vlaamse Gewest moet worden afgesloten. De twee samen leiden tot een ontleningscapaciteit in 2010 van 1,4 miljard euro. Rekening houdend met het eigen vermogen dat de NV BAM in 2010 zal hebben, namelijk 700 miljoen euro, te verhogen met 1,4 miljard euro ontleningscapaciteit zal men in 2010 niet meer kunnen investeren dan 2 miljard euro. Bijgevolg moet men zich afvragen hoe men het masterplan kan realiseren, beseffende dat het hier alles of niets is. Behalve de Oosterweelverbinding moet ook de multimodaliteit worden gerealiseerd. We moeten nagaan hoe de ontleningscapaciteit van de NV BAM verder stijgt tussen 2010 en 2015. Op basis van de berekeningen werd een voorstel uitgewerkt dat werd voorgelegd aan de raad van bestuur. Er wordt vandaag gewerkt met een aantal scenario's die ter beslissing zullen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Er zijn twee verschillende planningen. Volgens een eerste planning moet de totaliteit van het masterplan worden gerealiseerd tegen 2014. Volgens een andere planning wordt de gelijktijdigheid, voorzien in de beslissing van 15 december 2000, ongeveer gerealiseerd, met dien verstande dat de datum wordt verschoven naar 2012. Die laatste datum veronderstelt dat de BAM over additionele middelen zou beschikken. De raad van bestuur heeft kennis genomen van de scenario's en heeft haar voorkeur uitgesproken. De Vlaamse Regering heeft dus nog geen beslissing genomen. Het document zal haar voorgelegd worden. De heer *Jan Peumans* wil weten wanneer dat zal worden voorgelegd aan de regering. De heer *Fernand Desmyter* denkt dat dit in de komende vier tot acht weken zal gebeuren.

De heer *Jan Peumans* wil weten of men een beroep zal doen op bijkomende middelen van het Vlaamse Gewest. De heer *Fernand Desmyter* zegt dat de Vlaamse Regering daarover zal moeten beslissen. De heer *Jan Peumans* vraagt of dat aan de Vlaamse Regering wordt voorgesteld. De heer *Bruno Accou* zegt dat de NV BAM dit aan de Vlaamse Regering wil voorleggen samen met de vraag om een beslissing te nemen over het tracé van de Oosterweelverbinding die voortvloeide uit de plan-MER en die de basis vormt voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het was dus de bedoeling alles te combineren in één nota. In diezelfde nota zou de regering ook gevraagd worden een uitspraak te doen over de timing van de werken en over de toltarieven. Tijdens de vorige vergadering werd al gezegd dat men met de huidige toltarieven juist rondkomt. De rek is eruit. Om de gelijktijdigheid te respecteren waarvan sprake in de rege-

ringsbeslissing van december 2000 is een merkbare verhoging van de tol noodzakelijk. De scenario's die de NV BAM voorstelt aan de regering, hebben dus te maken met een verhoging van de tol.

De heer *Jan Peumans* begrijpt dat de tol nog hoger zal worden dan de indexering van de oorspronkelijke bedragen, namelijk 2 of 13 euro. Tijdens de Staten-Generaal was sprake van een breed maatschappelijk draagvlak, maar dat principe wordt volgens hem nu onderuit gehaald. De heer *Fernand Desmyter* bevestigt dat men in 2000 uitging van bedragen in de grootte-orde van 2 en 13 euro. De kostprijs van de werken is echter geïndexeerd en daarom werd ook een indexering van die toltarieven voorgesteld. Dan zou het masterplan Antwerpen kunnen worden gerealiseerd tegen 2014. Indien men het plan wil realiseren tegen 2012, zal de tol nog hoger moeten liggen. De heer *Jan Peumans* wil weten hoe hoog de tol dan zal zijn. De heer *Bruno Accou* antwoordt dat de tol dan 20 tot 25 procent hoger zou moeten liggen.

De heer *Fernand Desmyter* verwijst naar de heer Bruno Accou voor de vragen over het businessplan waarmee het managementteam van start is gegaan en over de audits van BAM/SAM. De heer *Bruno Accou* ziet twee elementen in het businessplan, de infrastructuurwerken en de inkomstenramingen.

De infrastructuurwerken worden continu opgevolgd. De kostprijs wordt vandaag geraamd op 2 miljard en 475 miljoen euro. De kosten werden bijgesteld op basis van een verwachtingspatroon. Het maatschappelijk draagvlak wordt afgetoetst en op basis van de gepercipieerde vragen worden wijzigingen doorgevoerd aan de verschillende projecten en niet in het minst aan dat van de Oosterweelverbinding.

Het inkomstenpatroon moet worden geraamd. Vandaag baseert men zich daarvoor op het MMA2+ model. Op basis van de gegevens van dat model zijn er vandaag een aantal scenario's onderzocht. Volgens het eerste scenario zou de Kennedytunnel worden afgesloten voor verkeer van meer dan 3,5 ton en zou de Temsebrug niet worden afgesloten. We hebben de cijfers voor 2010 en voor 2015 gebruikt uit het MMA2+ model in het businessplan, al zijn die niet zaligmakend.

Het betreft echter een grote financiering waarvoor we naar het buitenland moeten. Dan moeten ook de buitenlandse standaarden worden gerespecteerd, namelijk dat er slechts vier of vijf gereputeerde kantoren zijn die een kwaliteitsborging kunnen geven aan de resultaten die voortvloeien uit die (verkeers- en financiële) modellen. Er wordt gestreefd naar een heel competitieve financiering. Daarvoor moet men een sterk businessplan hebben. Dat betekent dat ook derden van dit plan moeten overtuigd zijn. Dat cachet kost geld, maar de kostprijs ervan zal volgens hem dubbel en dik terugverdiend worden in de kostprijs van de financiering.

De heer Bruno Accou antwoordt dat er nog geen audit van TV SAM heeft plaatsgevonden. Dat betekent evenwel niet dat de kosten die TV SAM aanrekent niet geregeld geëvalueerd worden. Hij is bereid op vraag van de commissieleden het eerste werkingsjaar, meer bepaald 2004, te laten doorlichten. De raad van bestuur van de NV BAM heeft overigens al een second opinion gevraagd. Het resultaat van deze second opinion was heel positief voor de NV BAM. De uitvoering van deze second opinion is gegund op basis van een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking. Er waren vier kandidaten. Het bestek bepaalt dat het consortium dat de second opinion heeft uitgevoerd ook een audit kan uitvoeren van het eerste werkjaar.

De heer *Rudi Daems* wijst erop dat TV SAM oorspronkelijk een overeenkomst had met de Vlaamse Regering. Die overeenkomst is later overgedragen naar NV BAM. Is de wet op de overheidsopdrachten gevolgd alvorens een overeenkomst werd gesloten met TV SAM?

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat het kadercontract tussen TV SAM en het Vlaamse Gewest in de oprichting van NV BAM voorziet. Het kadercontract bepaalt ook dat het contract overgenomen zal worden door NV BAM.

De heer *Yvan Verbakel* antwoordt dat over het kadercontract is onderhandeld voor de oprichting van NV BAM. De vraag is of dat contract marktconform is toegekend. Een jaar later is een gelijkaardige procedure gestart voor het afsluiten van een contract over de studie van de gevaarlijke punten. Het percentage dat TV SAM vroeg bleef onder het percentage van de gevaarlijke punten. Daarnaast is de vergelijking gemaakt met vergelijkbare studies en die waren duurder.

De overdracht was afgesproken tijdens de onderhandelingen. De overdracht mocht geen kosten veroorzaken. Er was geen beroepsmogelijkheid tegen gelijksoortige aansturing of evaluatie. Het is een kaderovereenkomst zonder verplichte nering. Het is niet verplicht om elk project door TV SAM te laten uitvoeren. Voortaan wordt in afspraak met de raad van bestuur per kwartaal een deelopdracht toegekend aan TV SAM. Voorbeelden daarvan zijn de verlenging van de tramlijn Mortsel-Boechout bestuderen. Deze bestelling wordt pas toegekend als er genoeg prijzen en prijsvergelijkingen voorhanden zijn. Op vlak van geotechniek bijvoorbeeld wordt eerst aan Geotechniek, een overheidsdienst, gevraagd of zij de opdracht kunnen uitvoeren. Als Geotechniek de opdracht niet kan uitvoeren, dienen minstens drie prijzen voorgelegd te worden afkomstig van een kantoor dat geen deel uitmaakt van TV SAM vooraleer de opdracht wordt toegekend.

De prestaties geleverd in 2004 en 2005 zullen geëvalueerd worden. Er zal worden nagegaan of ze nog marktconform zijn. Daarna zal worden voorgesteld om bepaalde opdrachten toe te kennen na marktbevraging.

De heer *Rudi Daems* herhaalt dat in de plaats van de markt te consulteren, prijzen vergeleken worden. Dat systeem zal opnieuw bekeken worden.

De heer *Yvan Verbakel* verduidelijkt dat bij de overdracht van TV SAM naar NV BAM de markt niet bevraagd is omdat de overdracht zonder kosten en zonder verlies van rechten in de initiële onderhandelingen was bedongen. De overdracht van kennis en bevindingen naar de overheid was eveneens impliciet bedongen.

De heer *Jan Peumans* citeert de heer Bruno Accou over de Groep C: “De keuze voor de groep C was eenvoudig. De offerte van de groep TV SAM voorzag in onderaannemers en preciseerde dat de onderaannemer voor communicatie Groep C was. Het contract met Groep C vloeit dus voort uit de gunning van de opdracht in het contract met TV SAM.”. Einde citaat. Het Vlaams Parlement heeft het Rekenhof inmiddels gevraagd de aanbestedingsprocedure te onderzoeken. De spreker wil vernemen of er voldoende concurrentie is.

In de oorspronkelijke nota voor de Vlaamse Regering van 15 december 2000 staat dat een masterplan uitvoeren voor een bedrag van 72 miljard Belgische frank leidt tot ongeveer 7,2 miljard Belgische frank personeelskosten voor ontwerp en controle van de uitvoering. Dat is 10 procent van het totaal. De heer Jan Peumans twijfelt daarom of TV SAM erin zal slagen hetzelfde te realiseren voor 4,4 procent.

De heer *Fernand Desmyter* denkt dat 10 procent in vergelijking met het buitenland geen uitzonderlijk cijfer is voor de totale studie- en begeleidingskosten. Het kadercontract met TV SAM omvat heel wat studiewerk. Daarna worden nog studie- en begeleidingsopdrachten toegekend aan andere bedrijven. 4,4 procent slaat op de voorbereidende studies uitgevoerd door TV SAM. Van zodra de werken van start zijn gegaan, zal de markt geconsulteerd worden om een contract af te sluiten voor het controleren van de werken. Het financiële plan houdt rekening met deze kosten.

De heer *Jan Peumans* kan niet meer volgen. Waarom had men het in 2000 over 10 procent en nu over 4,4 procent?

De heer *Fernand Desmyter* zal schriftelijk antwoorden op deze vragen. Het antwoord wordt aan het commissiesecretariaat bezorgd en wordt toegevoegd aan het verslag. Deze gegevens werden opgenomen in *bijlage 5* van dit verslag.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de Groep C als onderaannemer totnogtoe zo’n 120 miljoen Belgische franken heeft aangerekend. Waren er concurrenten voor het toekennen van dat specifieke contract?

De heer *Bruno Accou* antwoordt dat bij de gunning is bepaald dat Groep C een onderaannemer is van TV SAM. Uit het evaluatieverslag blijkt dat men onder meer voor TV SAM heeft gekozen omdat zij bijvoorbeeld ook communicatieve en juridische bijstand aanboden. Er waren nog acht andere engineeringbureaus kandidaat.

De heer *Jan Peumans* merkt terloops op dat er ettelijke communicatiebureaus zijn in Vlaanderen. Hij vraagt om alle elementen op basis waarvan voor TV SAM werd gekozen aan het verslag toe te voegen. Deze gegevens werden opgenomen als *bijlage 6* bij dit verslag.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat de Vlaamse Regering gevraagd zal worden te beslissen welk tracé gevolgd moet worden. Van zodra er een beslissing is, wordt het bestek afgewerkt waarna aannemers een offerte zullen kunnen maken.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat het Antwerpse stadsbestuur een second opinion zal vragen omdat de Oosterweelverbinding zo ingrijpend is. Een onafhankelijke deskundige moet uitmaken of een tunnel technisch en financieel haalbaar is. Daarnaast zal onderzocht worden of een tunnel veilig genoeg is.

Voorts vindt de heer Jan Peumans dat het Antwerpse stadsbestuur onheus is behandeld. Zal dat geen invloed hebben op het standpunt van de Vlaamse Regering? Minister Van Brempt is immers Antwerps gemeenteraadslid.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter, wijst de heer Jan Peumans erop dat hij een intentieproces voert en de Antwerpse gemeenteraad met het Vlaams Parlement verwart. De stad Antwerpen zal iemand aanstellen die drie weken de tijd krijgt om uit te zoeken of een tunnel haalbaar is.

De heer *Jan Peumans* vindt dat zijn vraag perfect thuishoort in dit gremium. Hij wijst erop dat de commissaris-generaal van NV BAM Camille Paulus is. *De voorzitter* merkt op dat de heer Paulus niet aanwezig is en dat hij de vraag aan hem zal doorspelen. De heer *Jan Peumans* vraagt of er al een bespreking is geweest op de raad van bestuur van NV BAM. De heer *Fernand Desmyter* zegt dat dit al is gebeurd. Hij heeft een brief gestuurd aan de burgemeester van de Stad Antwerpen om hem mee te delen dat NV BAM alle medewerking zal verlenen aan de Stad Antwerpen om zo snel mogelijk te komen tot de 'third opinion'. De heer *Jan Peumans* vraagt of NV BAM het onderzoek zal doen. De heer *Fernand Desmyter* stelt dat het in het belang van iedereen is dat de onderzochte zaken meegedeeld worden aan de betrokkene die de opdracht heeft gekregen van de Stad Antwerpen zodat het onderzoek geen twee keer wordt gedaan. Op die manier kan men sneller tot resultaat komen. De heer *Robert Voorhamme* zegt dat het niet de bedoeling is van de Stad Antwerpen om nieuw studiewerk te doen. Het is wel degelijk de bedoeling om deskundigen te laten nakijken of het verantwoord is om met de doorrekening van een aantal veiligheidseffecten die door NV BAM is gebeurd, rekening te houden.

De heer *Jan Peumans* zegt dat hij nog geen antwoord heeft gekregen op de vraag welke rapporten de regeringscommissarissen totnogtoe aan de ministers hebben gericht. Er wordt gezegd dat het gaat om mondelinge rapportage, maar hij zou graag weten wat aan de ministers is verteld. Hij veronderstelt dat hij een schriftelijk antwoord zal krijgen. Verder heeft hij ontdekt dat een van de regeringscommissarissen deeltijds op een kabinet werkt, dat een advies moet geven. Regeringscommissarissen moeten toch zo onafhankelijk mogelijk optreden. Regeringscommissaris Rik Haekens werkt als adviseur Mobiliteit op het kabinet Van Brempt. Voeren de regeringscommissarissen al dan niet deeltijds hun opdracht uit?

Klopt het dat regeringscommissaris Willy Borré op 17 juni 2004 een toelichting heeft verschaft over de masterplanprojecten en daar heel wat bedrijven uit de bouwsector vertegenwoordigd waren? Als regeringscommissaris van de NV BAM heeft hij daar gesproken over het koninginnestuk, de Oosterweelverbinding enzovoort. Kan hij uitleggen hoe hij door het feit dat hij ondervoorzitter is van de intercommunale voor grondbeleid en expansie Antwerpen (Igean) en dat men een aantal onderzoeken heeft gedaan in het kader van bijkomende tellingen in het kader van multimodaal model? Klopt het dat hij als voorzitter van de NV Liefkenshoektunnel, die een kleindochter is van de NV BAM, als commissaris halfweg 2004 een studie heeft besteld bij een extern bedrijf om de zogenaamde lage vergoeding van de bestuurders en medewerkers van de NV Liefkenshoektunnel te onderlijnen en een voorstel van aanpassing uit te werken? Welk extern bedrijf was dat? Onmiddellijk na de indiening van het verslag van het extern bureau, zou de heer Willy Borré bij de raad van bestuur een voorstel hebben ingediend om de vergoedingen fundamenteel op te trekken. De overheid heeft twee miljard gestopt in de NV Liefkenshoektunnel. Kan een regeringscommissaris dat deontologisch gezien doen?

De heer *Rik Haekens*, regeringscommissaris bij de BAM, bevestigt dat hij werkt op het kabinet van minister Van Brempt. Het gaat over een deeltijdse opdracht van 20 procent. Hij heeft daar geen eigen bureau of infrastructuur ter beschikking. Zijn

aanwezigheid op het kabinet wordt vooral ingegeven door zijn ervaringen die hij gedurende tien jaar heeft opgedaan op verschillende kabinetten. Hij verleent vooral advies over mobiliteit en mobiliteitsconvenants, niet over de BAM. Het decreet stelt uiteraard dat regeringscommissarissen rapporteren aan de ministers. Uit hoofde van die functie rapporteert hij aan de minister, maar dat staat los van zijn deeltijdse opdracht. De heer *Jan Peumans* vraagt of hij ook aan minister Peeters rapporteert. De heer *Rik Haekens* zegt dat hij dat zal doen als minister Peeters vragen stelt. Totnogtoe heeft hij dat niet gedaan. De heer *Jan Peumans* vraagt of hij de inhoud van de rapportages die de regeringscommissaris aan de minister heeft gedaan, krijgt. De heer Rik Haekens repliceert dat de heer Jan Peumans die vraag aan de bevoegde minister moet stellen. De heer *Jan Peumans* wijst erop dat dit kadert in een functie van regeringscommissaris. De heer *Rik Haekens* stelt dat een regeringscommissaris volgens het decreet rapporteert aan de ministers. Rapporteren betekent informeren en ervoor zorgen dat de ministers op de hoogte blijven van het reilen en zeilen binnen de BAM. Dat gebeurt op verschillende manieren. Doordat hij regelmatig op het kabinet van minister Van Brempt komt, gebeurt dat mondeling, maar ook via e-mails. Af en toe komen er nota's op de Vlaamse Regering die te maken hebben met de BAM en daar maakt hij dan fiches of nota's van voor de minister. Er is wel degelijk communicatie. Hij wijst erop dat hij nooit grote rapporten heeft geschreven. Waarom is dat nodig? Uit de toelichtingen van verschillende externen, onder meer de KBC, blijkt dat die positief zijn over de BAM en dat de resultaten goed zijn. De heer *Jan Peumans* merkt op dat de toelichting van de KBC iets genuanceerder is. Hij zal de minister daarover ondervragen.

De heer *Willy Borré*, regeringscommissaris bij de BAM, zal aan het commissiesecretariaat een kopie bezorgen van de rapporten die hij aan de minister heeft overgemaakt. In *bijlage 7* van dit verslag wordt een verwijzing gemaakt naar de bezorgde gegevens.

De heer Willy Borré vermeldt dat er op alle mogelijke manier gecommuniceerd wordt met de minister, mondeling, per e-mail, enzovoort. Als het gaat over belangrijke zaken, houdt hij eraan om die op papier te zetten. Toen er sprake van was dat de BAM belast ging worden met de renovatiewerken van de R1, was er ook sprake van om het toezicht toe te vertrouwen aan de TV SAM. De heer Willy Borré had daar bedenkingen bij en heeft toen juridisch advies gevraagd. Dat stelde dat de TV SAM niet kon meedoen en dat sommige studieburelen die deel uitmaken van de tijdelijke vereniging, ook niet konden meedoen omdat ze vooraf al betrokken waren bij de voorbereiding daarvan. Dat advies is aan de minister overgemaakt en is ook opgevolgd. Hij heeft ook een kopie van de brief gericht aan de algemeen manager van BAM overgemaakt aan de drie voogdijministers over het referentieontwerp. De heer Willy Borré vond dat men goed diende na te gaan of de kosten voor de procedures van een DBfM-formule en het in detail uitwerken van een referentieontwerp niet de pan uit zouden swingen. Hij heeft een rapport gemaakt over de ESR-95-neutraliteitspolitiek. Het is een belangrijk gegeven dat de schulden van de NV BAM niet worden geconsolideerd met de schulden van het Vlaamse Gewest. Er is een miniaudit gebeurd op het kadercontract van TV SAM. Dat is gebeurd in de voorbereidende fase. Conform de wetgeving op de overheidsopdrachten is dat gegund geworden. Verder heeft hij vragen gesteld over de rol van juridische adviezen die aan BAM werden verstrekt.

In juni van vorig jaar heeft de heer Willy Borré een voordracht gehouden. Daar is alleen algemene informatie verstrekt. Hij meent dat hij daar zijn opdracht niet te buiten is gegaan. Wat betreft de rol van Igean is er alleen materieel personeelskracht geleverd om metingen te doen, niet voor BAM. Het heeft zeker niets te maken met resultaten. Er kan dan ook geen probleem zijn.

Inzake de NV Liefkenshoektunnel is er bij BAM op vraag van het remuneratiecomité een studie besteld. In de marge daarvan is diezelfde studie ook bij Liefkenshoektunnel besteld. Daaruit bleek dat het management van Liefkenshoektunnel zeer laag betaald werd. De heer Willy Borré zelf heeft niets voorgesteld, de raad van bestuur heeft voorgesteld om de wedden van de algemeen directeur en zijn adjunct op te trekken. De heer Willy Borré is bereid om die cijfers mee te delen; ze zijn niet exuberant. Hij zou niet weten welke levieten hij de heer Jan Peumans zou willen lezen; als hij die indruk heeft gewekt, wil hij zich daarvoor verontschuldigen.

De heer *Jan Peumans* meent dat de heer Rik Haekens als regeringscommissaris bij de NV BAM de taak heeft geregeld aan elke bevoegde minister te rapporteren, ongeacht zijn of haar politieke kleur. Hij moet niet afwachten tot de minister iets vraagt. De heer Willy Borré rapporteert wel degelijk aan de drie ministers. De heer *Rik Haekens* repliceert dat het rapporteren op verschillende manieren gebeurt. De heer Jan Peumans bekijkt dat zeer strikt onder de vorm van rapporten. Maar de ministers zijn al een paar keer bij de BAM geweest, afzonderlijk en gezamenlijk. Ook op die manier is meermaals informatie doorgegeven aan alle ministers.

De heer *Jan Peumans* vindt dat de heer Rik Haekens er zich zeer goed uitpraat.

De heer Jan Peumans merkt op dat het spoor, een federale materie, een fundamentele rol speelt bij een multimodale benadering. Hoe wordt het spoor hierbij betrokken? Desnoods moet dat maar via interministeriële conferenties.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat in 1995-1996, toen de eerste schetsen opgemaakt werden, er wel degelijk rekening gehouden werd met het spoor. De Vlaamse Regering heeft evenwel afgesproken het masterplan, althans in eerste instantie, te beperken tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest. Het spoor is daar dus buiten gelaten. Maar de heer Fernand Desmyter verzekert dat de vertegenwoordigers van de NMBS telkens ook verder betrokken worden in het masterplan, bijvoorbeeld in de Liefkenshoekspoortunnel. Het Vlaamse Gewest vraagt niet liever dan meer betrokken te worden in alles wat met de spoorwegen te maken heeft. Volgens de heer Fernand Desmyter moet het Vlaamse Gewest het probleem van de Liefkenshoekspoortunnel, waarvoor de federale regering de klus niet alleen kan klaren, aangrijpen om de zaak in de goede richting te helpen duwen.

De heer *Yvan Verbakel* vult aan dat er bij de voorbereiding samen met de NMBS een studie uitgevoerd is over de eventuele bijkomende kost of heffing die zou kunnen gebeuren op containers en de effecten daarvan op de haven. Nu zit BAM tweewekelijks samen met de spoorwegen, zeker voor projecten als de openbaarvervoerbrug en de spoorbrug op de bestaande lijn die moet vernieuwd worden. De NMBS zal ook de controle en de studie daarvan toegewezen krijgen omdat ze zelf de exploitant zal zijn. Ook bij de tramlijn Mortsel-Boechout, waarvoor aan een spoorlijn moet worden gewerkt, is de NMBS mee betrokken.

De heer *Jan Peumans* besluit dat de communicatie inzake BAM te wensen over laat. Volgens hem zijn er nog heel veel open vragen. Hij wil weten of hij daarop een antwoord moet zoeken door middel van schriftelijke vragen, dan wel of de commissie nog verdere opheldering vraagt aan de voorzitter van NV BAM.

De voorzitter antwoordt dat de heer Fernand Desmyter beloofd heeft dat hij over een aantal details nog schriftelijk zal communiceren en antwoorden zal indienen bij het commissiesecretariaat. Voorts heeft de heer Jan Peumans als parlementslid de mogelijkheid om de drie bevoegde ministers eender welke vraag te stellen.

De heer *Jan Peumans* heeft aan de voorzitter van het parlement gevraagd of het parlement op grond van artikel 83bis van het Reglement, controle kan uitoefenen op de NV BAM op basis van het zogenaamde decreet op de controle op de grote infrastructuurwerken. Hij heeft al voor deze hoorzitting een initiatief daaromtrent genomen. Een aantal parlementsleden zouden dergelijk initiatief mee willen ondertekenen. Zal de commissie nu ook het standpunt van de bevoegde ministers omtrent BAM vragen?

De voorzitter stelt voor dit dossier volgende week tijdens de commissievergadering bij de regeling van de werkzaamheden (dinsdag 1 maart 2005) te bespreken.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABEELEN

BIJLAGE 1

Lijst van experts

EXPERTEN-overzicht	
Naam	***Functie***
Altenburg Johan	Bestek OWV: contractmanagement
Baekeland Pieter	Vakgroepcoördinator Bruggen & Kunstwerken
Baeten Hans	Projectleider tramlijnen
Baetings René	Expert energie
Bart Van Gassen	Arch/stedenbouwkundige
Bart Van Zegbroeck	Vakgroepcoördinator geotechniek
Boswijk Herman	Expert Spooropbouw en onderbouw
Broeckhove Bart	Projectleider GRUP
Bulckaen Dirk	Projectleider Hydraulica / Hydraulisch Morfologisch onderzoek
Cochsedge Charles	Expert bruggen
Constable Phil	Expert bruggen
Cosyn Peter	Projectleider OWV RO
Cuppers Ron	Afdelingshoofd/Verantwoordelijke OWV
De Meel H.T.J.J.	Expert Tunnel
de Ronde S.F.	Expert Tunnel
De Smet Jozef	Projectleider OWV tracé - MX-ontwerp
De Smit Jef	Projectleider Veiligheid / Kwaliteitsverantwoordelijke
Decloedt Johan	Expert bruggen
Dehaeze John	IT Netwerkspecialist
Demeulenare An	Projectleider Hydraulica
Diependaele Manu	Expert infra / Vakgroepcoördinator Tram
Doornernik Jack	Expert Tractie en voeding
Duclos Thierry	Expert bruggen
Ettema Dick	Sr expert Verkeersmodellen
Faems Ludwig	Expert bruggen
Frans Hugo	Projectleider OWV LO
Gauderis Johan	Projectleider financiering
Gausset Barnard	Expert bruggen
Gevaerts Wouter	Vakgroepcoördinator Bodem
Gillespy Mike	Adviseur spooropbouw en onderbouw
Gillis Dominique	Ingenieur verkeersmodellering - expert Trips

Heijmans R.W.M.G.	Expert tunnel
Hellemans Luc	Vergunningen
Heymans Tiny	Projectleider OWV Optimalisatie
Hoekstra E.	Expert tunnel
Janssens Kathleen	Projectleider Hydraulica
John Roos	expert ROAH, RONAN
Jos Smits	Expert baggeren
Köhler Tom	Senior architect
Lauwaert Guido	Projectleider / Vakgroepcoördinator Stedebouw
Libbrecht André	expert kunstwerken
Maertens Jan	Expert geotechniek
Maes Damiaan	Projectleider Infra
Marc Sas	Expert hydromorfologie
Meirhaeghe Jan	Projectleider traminfrastructuur
Minten Jan	Projectleider Bestek
Moussard Michel	Expert bruggen
Nijssen David	Habitat : UIA-wetenschappelijk medewerker
Peeters Marc	IT-verantwoordelijke
Peeters Peter	Projectleider GRUP
Ploeger Roel	Kostendeskundige Civiele techniek
Prof. Meire Patrick	Habitat : UIA-wetenschappelijk begeleider
Rigault Dennis	Expert bruggen
Robbins Paul	Adviseur signalisatie en telecom
Roelants Paul	Projectleider traminfra
Sas Marc	Expert Hydraulica
Schillemans Luc	Expert Geluid
Schittekat Jacques	Expert grondmechanica
Schlagwein Jacqueline	Kostendeskundige Civiele techniek
Schoonhoven Ruud	Kostendeskundige Civiele techniek
Southam David	Adviseur bovenleidingen
Stappaerts Jan	Vergunningen
Stigter Jan	Bestek OWV: D&B infrastructuur,...
Suzanna Wijnand	Bestek OWV: contractmanagement
Tamminga Guus	Sr expert Verkeersmodellen

Tan Liong	Adviseur Tunnel
Temmerman Ivo	Projectleider Habitat
Thonnon Arn	Projectleider / Jurist
Többen Francis	Expert Bovenleidingen
Van Celst Erik	Projectdirecteur TV SAM
Van De Voorde Wim	Expert bruggen
Van Der Brinck Niels	Disciplineverantwoordelijke Paramics
Van der Ende Kees	Vakgroepcoördinator EM / Expert EM
Van Der Gaag Johan	Expert Besturing en Comm
Van Der Linde Rob	Expert tunnelverlichting
Van Dijck Marc	MER-deskundige Mens-Ruimtelijke aspecten – Fauna en Flora
Van Doninck Nicole	MER-deskundige Geluid
Van Eerdenbrugh Christian	Projectleider OWV, Sr expert tunnel
Van Gassen Bart	Projectleider Planologie
Van Herwegen Stefan	Vakgroepcoördinator topografie
Van Middelkoop Gerrit	Expert tunnelventilatie
Van Oost Ludwig	Projectcoördinator OWV
Van Spronsen Joost	Bestek OWV: D&B , kunstwerken, EM,..
Van Velzen Bert	Sr expert Telematica
Vanbeek L.	Expert tunnel
Vandervorst Freddy	Projectleider traminfra
Veeger Luc	Senior architect
Verbeemen Corneel	Projectleider Infrastructuur / Vakgroepcoördinator Infra
Verelst Carl	Afdelingshoofd/Projectmanagement
Vermeiren Erik	Projectleider / Vakgroepcoördinator Planologie
Vermey Peter	Bestek OWV: Maintenance
Verweij Armand	Bestek OWV: Maintenance
Vlaanderen Beate	Senior architect
Wauters Ewald	MER : Monumenten, Landschappen en Materiële goederen
Wolving Yvonne	Projectleider architectuur
Wouter Dernau	Projectleider GRUP

BIJLAGE 2

Uitgekeerde werkingstoelagen aan BAM

Hoeveel bedragen de uitgekeerde werkingstoelagen aan BAM ?

De hierna volgende volstortingen in cash op het oprichtingskapitaal van EUR 100 mio werden (naast de kapitaalsverhoging van EUR 100 mio met betrekking tot de bijzondere opdracht minder hinder werkzaamheden in het kader van de renovatiewerken aan de R1) tot op heden door het Vlaamse gewest aan BAM overgemaakt:

	datum storting	bedrag (EUR)	aandeelhouder
Oprichting BAM	23/07/2003	1.000	PMV
	24/07/2003	20.000.000	Vlaamse gewest
2de volstorting	30/01/2004	15.000.000	Vlaamse gewest
3de volstorting	9/02/2005	24.500.000	Vlaamse gewest
	Totaal	**59.501.000**	

BIJLAGE 3

Audits – kaderovereenkomst TV SAM en NV BAM

bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Welke audits zijn er gebeurd ten gevolge van de kaderovereenkomst TV SAM en BAM ?

Zoals reeds meegedeeld in de commissie Openbare Werken en Mobiliteit van het Vlaams Parlement vonden er nog geen audits plaats onder de vorm van een financiële controle.

Op tal van momenten heeft de opdrachtgever echter het raamcontract geëvalueerd. Zo is er na de gunning van het raamcontract aan TV SAM door het Vlaamse gewest een studie-opdracht aanbesteed met betrekking tot het wegwerken van de gevaarlijke punten (een studie-opdracht waar de korf van activiteiten kleiner is dan bij de aan TV SAM gegunde opdracht) en waar de uiteindelijke contractuele studiekosten in percentage hoger lagen. De contractant TV 3V bestaat uit dezelfde bestanddelen dan de TV SAM. Een andere "vergelijkbare" opdracht zijn de studiewerkzaamheden in het kader van de HST waar een beroep gedaan werd op TUC Rail. Ook hier liggen de contractueel verschuldigde studiekostenpercentages gevoelig hoger: hier wordt 13,5% ereloon gevraagd boven de aannemingssom *1,12*1,2 !

Het consortium rond PwC dat de Second Opinion opdracht tijdens de zomermaanden van 2004 heeft uitgevoerd, heeft zich positief uitgesproken over de aanpak met betrekking tot het technisch concept, de toepasselijkheid van de aanbestedingsmethode en de tijdsplanning van het aanbestedingsproces. In het kader van de opdracht met betrekking tot de Second Opinion is voorzien dat er een beroep kan gedaan worden op de contractant met betrekking tot opvolgopdrachten jaarlijkse evaluaties. PM Symonds (en PwC) zullen gevraagd worden om TV SAM eerstdaags door te lichten.

Indien U verdere verduidelijken wenst dan staan wij uiteraard ter beschikking.

Vriendelijke groeten,

Bruno Accou
Algemeen Manager
Voorzitter van het Managementcomité

bam | Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel | N V van publiek recht | Rijnkaai 37 | B-2000 Antwerpen | Tel + 32 (0)3 203 00 30 | Fax + 32 (0)3 203 00 31
BTW BE 0860 139 085 | RPR Antwerpen | Bankrekening 733-0149493-46

BIJLAGE 4

Kostprijs multimodale verkeersmodellen

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Mobiliteitscel

Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 BRUSSEL
Tel. 02-553 71 24 - Fax. 02-553 71 08
E-mail: mobiliteitscel@lin.vlaanderen.be

Vlaams Parlement
T.a.v. de heer Henk CUYPERS,
Secretaris van de Commissie voor
Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
Hertogstraat 2

1000 BRUSSEL

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
	Overzicht MM-verkeersmodellen 03-2005.doc	2
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**
Luc DE RYCK LucHP.DeRyck@lin.vlaanderen.be	02-553 71 22	10 maart 2005

Betreft : Hoorzitting BAM NV
Vraag van Vlaams volksvertegenwoordiger Jan Peumans i.v.m. de kosten van de multimodale verkeersmodellen

Mijnheer de secretaris,

In bijlage maak ik u een overzicht over van de kosten gemaakt t.b.v. de realisatie, verdere ontwikkeling en onderhoud van de diverse multimodale verkeers- en vervoermodellen.

De kosten ten laste van het Vlaamse gewest (buiten het contract met de TV SAM) bedroegen voor de periode 1992-2004 in totaal 6.788.560,38 euro. Rekening houdend met een Europese subsidie van 1.145.315,00 euro en een bijdrage van derde partijen van 325.980,00 euro is de netto kostprijs voor het Vlaamse gewest uiteindelijk 5.317.265,38 euro (alle bedragen inclusief BTW).

Wat betreft de kosten in het kader van het contract met de TV SAM moet een onderscheid gemaakt worden tussen
- de periode 2002-2003 (kosten ten laste van het Vlaamse gewest): 1.457.693,35 euro;
- de periode 2004 (kosten ten laste van NV BAM): 917.434,57 euro (of 1.090.540,57 euro inclusief kosten telematica).

Voor het geheel van de projecten van het Masterplan Antwerpen (dus niet exclusief voor de verkeersmodellen) verleende de Europese Commissie een subsidie van 7.000.000 euro.

Hoogachtend,

Ir. Fernand DESMYTER,
Secretaris-generaal

BIJLAGE 5

Percentage van studiekosten predesign TV SAM

Percentage van studiekosten pre-design TVSAM

Op de hoorzitting in het Vlaams Parlement werd het gemiddelde percentage vermeld van 4.4% voor alle masterplanprojecten samen.

Deze 4.4% dient gerekend te worden op de **raming van de investeringsbedragen** van de projecten. Aangezien er voor de Oosterweelverbinding het investeringsbedrag geplafonneerd werd is er geen direct verband tussen de uiteindelijke aanbestedingsprijs van de projecten en de verschuldigde erelonen.

Bij de indiening van het voorstel van toewijzing aan de TVSAM bij de Vlaamse Regering meldde de inspectie van financiën dat een ruwe schatting van 7% voor de studiekosten redelijk was. Immers de pre-design studiekosten van 4.4% dienen nog verhoogd te worden met de kosten voor opvolging van de projecten. Daar deze kosten verband houden met de opvolging van de vooruitgang, dienen deze gerekend te worden gedurende de periode dat de investering nog in aanbouw is. De opvolgingskosten kunnen jaarlijks geraamd worden op 0.7% van de investeringswaarde (voor het gedeelte dat in aanbouw is en nog niet opgeleverd werd). Gegeven de gemiddelde doorlooptijd van de projecten kan de opvolgingskost indicatief geraamd worden op een volle 2% van het investeringsbedrag.

Dit percentage moet echter niet op alle infrastructuurwerken en/of voor het volle bedrag van de investering toegepast worden. Voorlopig wordt ervan uitgegaan dat het percentage op circa 80% van het totaal investeringsbedrag dient berekend te worden.

Tevens dient rekening gehouden te worden met het feit dat een aantal kosten rechtstreeks op de lijn van de operationele kosten verrekend werd.

Verder kan uit vergelijking vastgesteld worden dat gelijkaardige werkzaamheden van dergelijke grote omvang hogere percentages gangbaar zijn. Voor de HSL werken wordt bijvoorbeeld op de **aannemingssom** een toeslag gevoegd van 12% voor directie- en bouwplaatskosten. Op het aldus bekomen totaal worden 20% onvoorziene kosten gevoegd, vervolgens wordt 13.5% studie- en toezichtkosten gerekend en 0.75% verzekeringskosten.

In de nota aan de Vlaamse Regering VR/2001/2809/DOC0914 voorafgaand aan de goedkeuring van de toewijzing is de verantwoording van de procedure toegelicht en werd in het bijzonder de evolutie van de biedingprijs voor het contract in de loop van de tijd weergeven teneinde ook het voordeel van de onderhandelingen weer te geven. In vergelijking met andere gelijkaardige contracten werd een degressief tarief bedongen dat niet begrensd was door de kostprijs van de werken, gegeven het feit dat de omvang van de geplande en te bestuderen werken te snel het plafond van afkappen van de ereloon curve benaderde. Onverminderd voorgaande werd ook de volledige overdracht van de intellectuele eigendom naar de opdrachtgever en dit zonder meerkosten bedongen.

BIJLAGE 6

Gunning TV SAM

bam
beheersmaatschappij antwerpen mobiel

Globale beoordeling per gunningscriterium van de 3 kandidaten die doordrongen tot de 2e fase van de onderhandelingen:

Bij de globale beoordeling per gunningscriterium is het onderhandelingsteam van mening dat de kandidaten die doordrongen tot de tweede fase van de onderhandelingen voor elk van de gunningscriteria voldoende garanties bieden om deze opdracht te kunnen uitvoeren.

Methodologie, projectorganisatie (draaiboek), kwaliteitswaarborgen, verzekering

Het onderhandelingsteam meent dat op basis van alle documenten, toelichtingen, verfijningen en aanvullingen verschaft tijdens de volledige onderhandelingen op het vlak van methodologie, projectorganisatie, kwaliteitswaarborgen en verzekering de TV SAM voor dit criterium het beste voorstel formuleerde . de twee andere kandidaten scoorden omwille van bovenvermelde elementen minder goed. Dit levert de volgende scores op:

	Methodologie, projectorganisatie (draaiboek), kwaliteitswaarborgen, verzekering
TV SWK – Haecon – DHV – Iris	"+"
TV SAM	"++"
NV Coppee Courtoy	"+"

Expertise, ervaring projectteam

Het onderhandelingsteam meent dat op basis van alle documenten, toelichtingen, verfijningen en aanvullingen verschaft tijdens de volledige onderhandelingen op het vlak van expertise en ervaring projectteam de TV SAM en Coppee Courtoy voor dit criterium het beste voorstel formuleerden . De TV SWK-Haecon-DHV-Iris scoorde omwille van bovenvermelde elementen minder goed. Dit levert de volgende scores op:

	Expertise, ervaring projectteam
TV SWK – Haecon – DHV – Iris	"+"
TV SAM	"++"
NV Coppee Courtoy	"++"

Capaciteit, beschikbaarheid, inzetbaarheid, waarborgen continuïteit projectteam

Het onderhandelingsteam meent dat op basis van alle documenten, toelichtingen , verfijningen en aanvullingen verschaft tijdens de volledige onderhandelingen op het vlak van capaciteit, beschikbaarheid, inzetbaarheid, waarborgen en continuïteit projectteam de TV SAM en Coppee Courtoy voor dit criterium het beste voorstel formuleerden . De TV SWK-Haecon-DHV-Iris scoorde omwille van bovenvermelde elementen minder goed. Dit levert de volgende scores op:

	Capaciteit, beschikbaarheid, inzetbaarheid, waarborgen, continuïteit projectteam
TV SWK – Haecon – DHV – Iris	"+"
TV SAM	"++"
NV Coppee Courtoy	"++"

Prijsbepaling

Het onderhandelingsteam is van oordeel dat de TV SWK-Haecon-DHV-Iris voor Y1 en Y2 samen een beter prijsvoorstel formuleerde dan dit van de andere twee kandidaten. De inhoud van de Y1 kost is evenwel niet identiek aan deze van de andere kandidaten gezien er posten verschoven werden naar Y3. Verder stelt het onderhandelingsteam vast dat de Y3 kost van deze TV de duurste is van de drie kandidaten. Om deze reden wordt het verschil voor de Y1+Y2 kost tussen de TV SWK-Haecon-DHV-Iris en de beide andere kandidaten op het vlak van prijszetting kleiner dan zou blijken uit een loutere vergelijking van deze Y1+Y2 kosten. Verder geeft de TV SWK-Haecon-DHV-Iris geen detaillering van de kost van het projectteam en vermeldt ze dat deze kost verweven is in deY1 post. In tegenstelling tot de andere twee kandidaten waarbij de detaillering van de kost van het projectteam wel aanwezig is, kan bij deze TV op basis van de door hen voorgestelde prijszetting (mn alle logistieke , ICT, en andere kosten van het projectteam vervat zijnde in de Y1 post), moeilijk een reductie hierop toegepast worden. De aangeboden reductie op de projectteamkost bedraagt bij de NV Coppee Courtoy 7.5% of 31,46 miljoen en bij de TV SAM 100 miljoen , indien de opdrachtgever voor de huisvesting van het projectteam kan zorgen.

Desalniettemin vindt het onderhandelingsteam dat het prijsvoorstel van de TV SWK-Haecon-DHV-Iris het beste voorstel formuleerde en beter scoorde dan het voorstel van elk van de andere twee kandidaten. De geraamde kost voor Y1+Y2 voor de TV SAM is lager dan deze voor de NV Coppee Courtoy. Coppee Courtoy heeft een beter prijsvoorstel voor Y3. Gezien het beperkte gewicht van de Y3-kost in de totale kost van de opdracht meent het onderhandelingsteam dat het globale prijsvoorstel van de TV SAM minder goed scoort dan het voorstel van de TV SWK-Haecon-DHV-Iris en beter scoort dan dit van de NV Coppee Courtoy. Coppee Courtoy scoort dus veel minder goed dan de TV SWK-Haecon-DHV-Iris

(zie ook overzicht prijzen Y1, Y2 en Y3 in bijlage 12)

Dit levert de volgende scores op:

	Prijsbepaling
TV SWK – Haecon – DHV – Iris	"++"
TV SAM	"+"
NV Coppee Courtoy	"0"

C. Keuze van de voordeligste offerte

Bij de beoordeling van de kandidaten op basis van de 4 gunningscritera kreeg elk gunningscriterium een gelijke weging.
De TV SAM scoort op de criteria 2 en 3 even goed als de NV Coppee Courtoy en beter dan de TV SWK-Haecon-DHV-Iris. Voor het criterium 1 is de TV SAM beter dan de TV SWK-Haecon-DHV-Iris en Coppee Courtoy. Voor criterium 4 is de TV SAM beter dan Coppee Courtoy en slechter dan de TV SWK-Haecon-DHV-Iris.
Het onderhandelingsteam meent dat de minder goede score van de TV SAM op criterium 4 ruimschoots tenietgedaan wordt door de betere scores van de TV SAM op de criteria 1, 2 en 3 ten aanzien van de TV SWK-Haecon-DHV-Iris.
Bij de vergelijking van de TV SAM met Coppee Courtoy blijkt dat zij dezelfde scores hebben voor criteria 2 en 3 maar dat de TV SAM beter scoort op criteria 1 en 4
Globaal meent het onderhandelingsteam dat de TV SAM de beste kandidaat is met de voordeligste offerte voor het geheel van alle criteria en dat de TV SWK-Haecon-DHV-Iris en de NV Coppee Courtoy evenwaardig zijn en lager scoren dan de TV SAM.
Het onderhandelingsteam besluit unaniem om met de TV SAM een voorstel van kadercontract op te maken en voorlopig niet verder te onderhandelen met de TV SWK-Haecon-DHV-Iris noch met Coppee Courtoy.

Het onderhandelingsteam stelt voor om op basis van bovenstaande evaluatie deze opdracht te gunnen aan de TV SAM.

Uitgebreide informatie is terug te vinden in het extensief beoordeligsverslag.

BIJLAGE 7

Rapportering regeringscommissarissen

BIJLAGE 7 : Rapportering regeringscommissarissen

1. Rapportage regeringscommissaris Borré

Antwerpen, 7 maart 2005

ir. Willy Borré
Regeringscommissaris NV BAM
☎ 0475/48.00.84
wborre@bamnv.be

Vlaams parlement
Aan de heer Marc Van den Abeelen
Voorzitter Commissie Openbare Werken,
Mobiliteit en Energie
Leuvenseweg 86
1011 Brussel

Ref: RC/WB/2005/3

Betreft: Rapporten aan Vlaams minister Dirk Van Mechelen

Mijnheer de Voorzitter,

Zoals gevraagd tijdens de hoorzittingen d.d. 15 en 24 februari betreffende de organisatie en de werking van BAM zend ik u -in overleg met minister Dirk Van Mechelen- in bijlage de briefwisseling, die met hem gevoerd werd, samen met de bijhorende nota's.
Het betreft volgende documenten:

- Schrijven d.d. 23 december 2003 over het inwinnen van juridisch advies aangaande mogelijke onverenigbaarheden bij de werken aan de R1 en het Masterplan Antwerpen. In bijlage aan deze brief vindt u mijn schrijven, zelfde datum, gericht aan de heer Karel Verdonck van de afdeling Overheidsopdrachten.
  Volledigheidshalve geef ik u ook kopie van het antwoord d.d. 23 januari 2003 van voormelde afdeling en het schrijven d.d. 3 februari, waarbij ik dit antwoord aan de heer Bruno Accou, algemeen manager van de NV BAM heb overgemaakt. Uiteindelijk werd beslist om de renovatiewerken van de ring niet toe te vertrouwen aan de NV BAM, maar het ingewonnen advies werd uiteraard wel gevolgd door de administratie (AWV Antwerpen).
- Schrijven d.d. 23 september 2004, gericht aan de heer Bruno Accou betreffende het referentieontwerp van de Oosterweelverbinding. Kopie van dit schrijven werd met brieven d.d. 27 september 2004 overgemaakt aan de 3 voogdijministers van de NV BAM, nl. mevrouw Kathleen Van Brempt, bevoegd voor mobiliteit, de heer Kris Peeters, bevoegd voor Openbare Werken en de heer Dirk Van Mechelen, bevoegd voor Financiën , Begroting en Ruimtelijke ordening.

- Schrijven d.d. 26 oktober betreffende de ESR neutraliteit van de "BAM holding", groeps- en financieringsstructuur.Deze brief bevat 8 bijlagen, die tevens meegestuurd worden. Aanleiding van dit schrijven was een voorstel van de algemeen manager van de NV BAM voor de groepsstructuur van de BAM en de financiering van de Masterplanprojecten.

Ik deel u tevens mee dat geregeld rechtstreekse mondelinge contacten tussen de heer minister en mezelf plaats vinden en dat schriftelijke rapporten zich hoofdzakelijk beperken tot complexe zaken, die gedetailleerde toelichting (meestal met bijlagen) behoeven.

Tot slot wil ik u ook meedelen dat de regeringscommissarissen herhaaldelijk door middel van opmerkingen, suggesties en tussenkomsten optreden tijdens de vergaderingen van het managementcomité en de Raad van Bestuur. Dit kan geverifieerd worden aan de hand van de verslagen van deze vergaderingen.
In de hoop u met deze inlichtingen van dienst te zijn geweest, teken ik,

met de meeste hoogachting,

ir. Willy Borré
Commissaris van de Vlaamse regering bij de NV BAM

2. Rapportage regeringscommissaris Haekens

Ik heb in de commissie geantwoord (cfr. verslaggeving) dat ik tot op heden geen rapporten opgesteld heb.
Rik Haekens

BIJLAGE 8

Beslissing commissie 22 maart 2005 – opvolging groot infrastructuurproject

Opvolging van de projecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) door de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Beslissing Commissie 22 maart 2005

1. Binnen de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie wordt op structurele basis op een vast tijdstip (vaste periodiciteit) minimaal 4 maal per jaar gerapporteerd door enerzijds de voogdijministers van de BAM (Peeters, Van Mechelen, Van Brempt), anderzijds de top van de BAM zelf.
De bedoeling is dat de commissie een voortgangsrapportage over grote infrastructuurprojecten naar Nederlands model krijgt.

2. Het is aan te bevelen dat de top van de BAM hetzij rechtstreeks, hetzij via de voogdijminister(s) vooraf op vaste tijdstippen aan het parlement een stand van zaken verstrekken zodat transparantie verzekerd is.

Op vaste tijdstippen moeten de parlementleden de voogdijministers en de BAMtop rechtstreeks kunnen ondervagen over de vooraf ingediende voortgangsrapportage. Het spreekt voor zich dat één minister namens de regering kan optreden.
De commissieleden kunnen op voorhand ook hun vragen indienen bij het Commissiesecretariaat zodat de BAM en de voogdijministers zich grondig kunnen voorbereiden.

3. Het decreet op de controle van de grote infrastructuurprojecten dat het parlement machtigt die controle te organiseren, moet de leidraad zijn (zowel naar procedure als periodiciteit)

Niets belet dat ministers ondertussen zoals reglementair bepaald, kunnen incidenteel ondervraagd (interpellaties, vragen) worden door de leden over deze projecten.

4. De commissie wenst wel een zeer grote betrokkenheid van het Rekenhof. Het Rekenhof zal telkens uitgenodigd worden zoals dat voorgeschreven is.
Ook twee andere commissies die inhoudelijk met het Masterplan Antwerpen verband houden, met name de Commissie Financiën en Begroting en de Commissie bevoegd voor ruimtelijke ordening kunnen betrokken worden bij de werkzaamheden.

5. Naar vergadertijdstip lijkt het aangewezen dat voor deze controleactiviteiten binnen deze commissie niet vergaderd wordt op het vaste vergadermoment van de commissie (dinsdagnamiddag) om de reguliere commissiewerkzaamheden niet te bezwaren, maar dat eventueel uitgeweken wordt naar een ander tijdstip bv. op woensdagvoormiddag (indien geen plenaire zitting).