

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



Zitting 2006-2007

13 maart 2007

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

VERSLAG

– van het Rekenhof –

**Zesde voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
inzake het Masterplan Antwerpen**

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag over hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 9: Verslag + Addendum
- Nr. 10: Verslag over gedachtewisseling
- Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 12: Verslag



Brussel, 12 maart 2007
Regentschapsstraat 2
1000 BRUSSEL

N 10-3.052.584 B33

Bijlage: verslag

Mevrouw de voorzitter,

BETREFT : Controle zesde voortgangsrapportage BAM.

Aansluitend bij de afspraken met de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, zendt het Rekenhof u hierbij zijn commentaar bij de zesde voortgangsrapportage die de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) heeft opgesteld over de verkeersinfrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen.

Een kopie van deze brief en van het verslag wordt heden, ter informatie, bezorgd aan de heer voorzitter van de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, aan de heer Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, aan mevrouw de Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, aan de heer Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening en aan de heer voorzitter van de raad van bestuur van de BAM.

Op last :
De griffier,

J. VAN INGELGEM.

Het Rekenhof :
De eerste voorzitter,

F. VANSTAPEL.

Mevrouw M. VANDERPOORTEN
Voorzitter van het Vlaams Parlement
Leuvenseweg 27
1011 BRUSSEL

REKENHOF

Zesde voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen

*Verslag van het Rekenhof
aan de Commissie voor Openbare Werken,
Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement*

Goedgekeurd in de
Nederlandse kamer van het Rekenhof
op 12 maart 2007

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding.....	7
1.1. Opdracht.....	7
1.2. Werkzaamheden.....	7
2. Toelichting bij de recente ontwikkelingen.....	9
2.1. Algemeen	9
2.2. Reikwijdte	11
2.3. Planning.....	13
2.4. Kostprijs en financiering	15
2.5. Risicobeheersing	20
2.6 Projectorganisatie.....	21
2.7 Commentaar bij de meerjarenverbintenissen	22
3. Conclusies.....	24
4. Aanbevelingen	26
Bijlage: Overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen	27

1 Inleiding

1.1 Opdracht

De naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) is in augustus 2003 opgericht krachtens het decreet van 13 december 2002⁽¹⁾ en staat in voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio om de mobiliteit te bevorderen.

Op 22 maart 2005 heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement beslist de infrastructuurprojecten van de BAM periodiek en op gestructureerde wijze te volgen aan de hand van voortgangsrapportages. De commissie wenst daarbij een grote betrokkenheid van het Rekenhof⁽²⁾. Naar aanleiding van de presentatie van de eerste voortgangsrapportage op 1 juni 2005 heeft de commissie op voorstel van het Rekenhof een vaste structuur voor de voortgangsrapportages vastgelegd.

1.2 Werkzaamheden

De vaste structuur voor de voortgangsrapportages die de commissie heeft vastgesteld, bestaat uit een basisrapportage en voortgangsrapportages met een vaste indeling om een vergelijking te vergemakkelijken. De afgesproken structuur schrijft een zakelijke beschrijving voor van achtereenvolgens:

1. de basiskenmerken van het Masterplan Antwerpen;
2. de reikwijdte;
3. de planning;
4. de kostprijs en financiering;
5. de risicobeheersing;
6. de projectorganisatie.

Dit verslag bevat het commentaar van het Rekenhof bij de zesde voortgangsrapportage, die het op 7 maart 2007 heeft ontvangen. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de raad van bestuur van de BAM en de Vlaamse Regering tot 2 maart 2007 hebben genomen. Het verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de zesde voortgangsrapportage van de BAM.

¹ Decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

² Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 1, verslag hoorzitting, 25 maart 2005.

Het Rekenhof heeft de bij de BAM beschikbare documenten geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM de gevraagde toelichtingen gekregen. Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 8 maart 2007 informeel met het management van de BAM besproken.

Het Rekenhof heeft onderzocht of de informatie uit de zesde voortgangsrapportage overeenkomt met de ondersteunende documenten en beslissingen. Daarbij heeft het rekening gehouden met de vereisten inzake informatievoorziening die de commissie op 22 maart 2005 heeft vastgesteld. Het Rekenhof heeft verder nagegaan hoe de BAM en het Vlaams Gewest omgaan met de risico's voor het Masterplan Antwerpen en de evolutie daarvan. Ten slotte heeft het ook kostprijsinformatie bij de andere partners van het Masterplan Antwerpen verzameld.

Zoals op 1 juni 2005 aan de commissie is meegedeeld, kan de externe toets van het Rekenhof niet slaan op een validering van de gehanteerde calculatiemethodes, het realiteitsgehalte van de ramingen of de kwaliteit van de risicobeheersing³).

³ Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 2, verslag eerste voortgangsrapportage, juni 2005.

2 Toelichting bij de recente ontwikkelingen

2.1 Algemeen

Het Rekenhof geeft hierna enige toelichting bij de ontwikkelingen sinds de vorige voortgangsrapportage op het vlak van de reikwijdte, de planning, de kostprijs en financiering, de risicobeheersing en de projectorganisatie. Het formuleert ook zijn opmerkingen over de zesde voortgangsrapportage.

Op 16 februari en 2 maart 2007 heeft de Vlaamse Regering enkele belangrijke beslissingen genomen over het Masterplan Antwerpen. Ze stuurde de beslissing van 22 juli 2005 bij, keurde de kaderovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de BAM goed en nam akte van de fase-ring van het Masterplan Antwerpen⁽⁴⁾. Ze heeft tegelijk beslist over de oprichting van Lijninvest, een dochtervennootschap van De Lijn die onder andere een eerste reeks tramprojecten van het Masterplan Antwerpen zal realiseren⁽⁵⁾. Aansluitend heeft de raad van bestuur van de BAM zich op 2 maart 2007 akkoord verklaard met de kaderovereenkomst, enkele bijhorende overeenkomsten en een aangepaste planning.

Door een alternatieve constructie voor de tramprojecten te kiezen, wijkt de Vlaamse Regering af een belangrijk uitgangspunt dat voorop stond bij de oprichting van de BAM. Toen werd namelijk gekozen voor één centrale structuur om de verschillende stappen en projecten van het Masterplan te realiseren. Dat zou immers de beste waarborgen bieden voor de coördinatie van de projecten en voor een snelle uitvoering⁽⁶⁾. Nu wordt er een alternatieve financieringsstructuur toegevoegd.

Kaderovereenkomst

De kaderovereenkomst bevat opdrachten, randvoorwaarden, financiële verplichtingen en verantwoordelijkheden van zowel het Vlaams Gewest als de BAM. De krachtlijnen van de overeenkomst werden midden 2006 al eens meegedeeld aan de Vlaamse Regering⁽⁷⁾ en aansluitend toege-licht in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie⁽⁸⁾. De aannames en uitgangspunten die in de goedgekeurde kaderovereenkomst zijn vermeld, sluiten aan bij de krachtlijnen die werden gepre-senteerd aan de commissie.

⁴ Beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 (VR/PV/2007/06 – punt 42) onder voorbehoud van technisch nazicht. Op 2 maart 2007 werd het voorbehoud opgeheven.

⁵ Beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 (VR/PV/2007/06 – punt 43).

⁶ Memorie van toelichting bij het oprichtingsdecreet van de BAM, Stuk 1316 (2001-2002) – Nr. 1, 20 september 2002.

⁷ VR/2006/2804/MED25.

⁸ Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 10, 4 juli 2006.

De BAM verbindt zich ertoe binnen de randvoorwaarden van de kaderovereenkomst bepaalde infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen te realiseren en te financieren, en blijft instaan voor de algemene afstemming van alle projecten om de hinder tijdens de werken te minimaliseren. Het gewest is verantwoordelijk voor het aanleveren van voldoende kapitaal en werkingsmiddelen voor de BAM, voor het verzekeren van de randvoorwaarden en het opnemen van onder meer het overmachtrisico.

Alternatieve financiering eerste reeks tramprojecten

Enkele speciale projectvennootschappen (SPV's) zullen de tramprojecten van de eerste fase van het Masterplan Antwerpen financieren. Het gaat om de tweede fase van de heraanleg van de Leien, de tweede fase van de tramlijn Mortsel-Boechout, de tramlijn Deurne-Wijnegem en de stelpplaats, de tramlijn naar Ekeren en een aantal tramstellen en bijhorende tractiestations. Lijninvest en de BAM zijn publieke partners in die SPV's, die via DBFM-contracten⁹) de tramprojecten met private partners zullen realiseren. Het Vlaams Gewest zal de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen gespreid over de looptijd rechtstreeks uit de begroting betalen.

Met de alternatieve financiering van een aantal tramprojecten wil de Vlaamse Regering de financiële draagkracht van de BAM en de beoogde gelijktijdigheid van het Masterplan Antwerpen alsnog veilig stellen. De geschiktheid van de DBFM-formule heeft de Vlaamse Regering echter niet onderbouwd. Van constructies volgens de principes van publiek-private samenwerking dient vooraf het marktpotentieel worden onderzocht alsook de meerwaarde worden vergeleken met een klassieke projectrealisatie. De Vlaamse Regering heeft niet aangetoond dat dit is gebeurd.

Referentiekader

De beslissingen van 16 februari en 2 maart 2007 en de goedgekeurde kaderovereenkomst vormen samen met de beslissingen van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 en 22 juli 2005 het nieuwe referentiekader voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen. De BAM en de andere publieke partners moeten aansluitend bij dat referentiekader nog een reeks praktische afspraken finaliseren om het Masterplan Antwerpen te realiseren.

De talrijke en complexe structuren die in het kader van het Masterplan Antwerpen zijn opgezet, de onderlinge afhankelijkheden, de uitbreidingen aan het Oosterweelproject en het grote financieel belang kunnen volgens het Rekenhof de transparantie en de beheersbaarheid van het Masterplan Antwerpen in het gedrang brengen.

⁹ Ontwerp (Design), bouw (Build), financiering (Finance) en onderhoud (Maintain) worden als geheel aanbesteed.

2.2 Reikwijdte

In de nota van 22 juli 2005 heeft de BAM aan de Vlaamse Regering meegedeeld hoe de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen op hoofdlijnen worden ingevuld. De onderstaande tabel vat de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen samen en geeft aan hoe de projecten zijn ingevuld of gewijzigd sinds de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering op 15 december 2000. De wijzigingen sinds de vorige voortgangsrapportage van november 2006 staan cursief.

Project	Omschrijving (15-12-2000)	Concrete invulling	Realisatie en financiering
Oosterweelverbinding	Tunnel-brug-combinatie	+ Tuivariant + aansluiting Zwijndrecht + lokale ontsluiting Linkeroever + mitigerende maatregelen (Burchtse Weel & Middenvijver) + verknoping stedelijke ringweg Noord + terechtwijzende berichten <i>+ inrichting Kattendijksluis + afsluiten Kennedytunnel</i>	BAM
Singel	Stedelijke ringweg met ongelijkvloerse kruispunten	Vervangen door Groene Singel met Groene Boulevard en stedelijke ringweg naast R1 Verlenging tot Groenendaallaan	BAM
Royerssluis	Renovatie zonder verbreding	Verbreding tot 27 meter	BAM
Van Cauwelaertsluis	Vernieuwing deuren en elektromechanica	+ Dienstgebouw + aansluitingen	BAM
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Verbreding en verhoging van bruggen	+ Verbreding onder bruggen + wachtplaatsen	BAM ⁽¹⁰⁾
Leien fase I	Bolivarplaats – Maria-Theresialei		Vlaams Gewest
Leien fase II	Maria-Theresialei – Noorderlaan	incl. Operaplein	SPV ⁽¹¹⁾
Tramlijn Linkeroever-Noord	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Mortsel Boechout	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 SPV

¹⁰ De vervanging van de bestaande spoorbruggen over het Albertkanaal vak Wijnegem-Antwerpen zal de BAM realiseren. De bouw van de HSL-brug en de brug voor de tweede spoorontsluiting vallen niet onder het Masterplan Antwerpen en zal Infrabel financieren.

¹¹ De SPV's zijn een samenwerkingsvorm tussen de BAM en Lijninvest (dochtervennootschap van De Lijn) en de te selecteren private partners.

Project	Omschrijving (15-12-2000)	Concrete invulling	Realisatie en financiering
Tramlijn Noorderlaan-Ekeren	Tramlijn met heraanleg gewestweg		SPV
Tramlijn Deurne - Wijnegem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		SPV
met stelplaats	Nieuwe tramstelplaats		
Tramlijn Mortsel Kontich	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Hemiksem (St-Bernardsesteenweg)	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 BAM
Tramlijn Wommelgem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Nieuw-Zuid en Eilandje	Uitbreiding bestaande lijnen		BAM
Aankoop 48 trams			BAM + <i>Lijninvest</i>
Fietspaden			BAM
Telematica			BAM

Om een aantal havendokken toegankelijk te houden na de realisatie van de Oosterweelverbinding, zal de BAM de Kattendijksluis opnieuw inrichten.

De reikwijdte van de niet-Oosterweelprojecten is concreet afgebakend in technische fiches, die bij de kaderovereenkomst zullen worden gevoegd. Die afbakening is gebaseerd op de algemene projectfiches, zoals de BAM die in maart 2006 bij de derde voortgangsrapportage heeft voorgesteld. De technische projectfiches zullen worden bekrachtigd in de samenwerkingsovereenkomsten die de BAM en de andere publieke partners binnenkort zullen sluiten.

De projecten voor de zwakke weggebruiker (fietspaden en telematica) uit het Masterplan Antwerpen zijn slechts vaag omschreven. Ze zouden worden geïntegreerd in de diverse projecten.

Bepaalde werken die niet tot het Masterplan Antwerpen behoren, kunnen samen met sommige Masterplanprojecten worden gerealiseerd. Een gelijktijdige uitvoering kan immers doelmatiger zijn. Het is de bedoeling dat de rechtstreeks verantwoordelijke overheden die werken financieren.

Zoals het Rekenhof ook in zijn commentaar bij de basisrapportage heeft vermeld¹², was de reikwijdte van de projecten bij de start van het Masterplan Antwerpen enkel op hoofdlijnen bekend en waren toen de details over de invulling nog niet vastgelegd. Het zal moeilijk uit te maken zijn in welke mate de kosten die het Vlaams Gewest boven het geplafonneerde

¹² Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 9, 3 juli 2006.

budget van de BAM zal financieren, te maken hebben met meerkosten van het Masterplan dan wel met werken die niet behoren tot het Masterplan.

2.3 Planning

2.3.1 *Planning van de werken*

De Vlaamse Regering heeft op 16 februari en 2 maart 2007 akte genomen van een herziene uitvoeringsplanning in twee fasen en de eraan gekoppelde financiering in twee fasen. Het scharniermoment van de fasering ligt kort na de opening van de Oosterweelverbinding.

In vergelijking met de planning van midden 2005 zullen de projecten uit de eerste fase volgens de nieuwe planning ongeveer een jaar later starten. De BAM onderzoekt of het Oosterweelproject kan gefaseerd worden uitgevoerd om de verkeershinder te beperken. De juridische en financiële consequenties hiervan moeten ook worden onderzocht.

De Vlaamse Regering heeft beslist de openbaarvervoerprojecten uit de eerste fase via alternatieve financiering te laten uitvoeren. Het Rekenhof vraagt zich af of de geplande aanvang van die projecten in het vierde kwartaal 2007 wel haalbaar is, gelet op de complexe voorbereiding van de nieuwe constructie.

2.3.2 *Stand van uitvoering*

Behalve de afbraak van de ijzeren brug en de heraanleg van de Rooseveltplaats, waarvoor de werken inmiddels zijn beëindigd, en de projecten uit het Masterplan Antwerpen die het *Vlaams Gewest* zelf heeft gestart vóór de oprichting van de BAM¹³), bevinden alle projecten zich nog in de voorbereidingsfase.

De BAM heeft in november 2006 de bestekken voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis, de tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1, de stelplaats en de herinrichting van de Burchtse Weel principieel goedgekeurd. De aanbestedingsprocedures starten echter pas na de goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners. De bestekken van de tramlijn Deurne-Wijnegem en de stelplaats zullen bovendien nog moeten worden aangepast aan de alternatieve financieringsconstructie.

Voor de Oosterweelverbinding is de aanbestedingsprocedure nog lopend. Na de selectie hadden 3 van de 4 kandidaat-bouwgroepen op

¹³ Het betreft de eerste fase van de heraanleg van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg) en de eerste fase van de tramlijn Mortsel-Boechout.

23 juni 2006 een eerste offerte ingediend. De BAM heeft op 16 oktober 2006 één van die offertes niet conform verklaard. Op 17 november 2006 heeft de raad van bestuur van de BAM het advies van de kwaliteitskamer goedgekeurd, zodat slechts één van de kandidaat-bouwgroepen een Best And Final Offer (BAFO) kan indienen. Daardoor kan de BAM tijdens de verdere onderhandelingen geen gebruik meer maken van het voordeel van de mededinging om de kostprijs te beheersen.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de vordering van de projecten ten opzichte van de vooropgestelde planning.

Project	Uitvoeringsplanning 22/7/2005	Wijzigingen februari 2007	Stand van voorbereiding / uitvoering
Oosterweelverbinding	1kw 2007 – 1kw 2011	Fase 1: 1kw 2008 – 4kw 2011 Fase 2: 2kw2012 – 1kw2014	Onderhandelingen met overblijvende kandidaat lopen verder; onteigeningsplan goedgekeurd; Project-MER verwacht in februari 2007
+ investeringen Burchtse Weel en Middenvijver	2kw 2006 – 4kw 2006	3kw 2007 – 3kw 2009	Middenvijver: voorstel tot gunning aan laagste regelmatige inschrijver; toewijzing na bekomen bouwvergunning (in onderzoek) Burchtse Weel: bouwvergunning in onderzoek
+ Kattendijksluis	-		
Singel	1kw 2010 – 4kw 2013	3kw2009 – 4kw2010 (deel Sted.Ring Noord) 3kw2012 – 2kw2016	Visie verder uitwerken
Royerssluis	1kw 2013 – 4kw 2015	Ongewijzigd	
Van Cauwelaertsluis	1kw 2006 – 4kw 2007	3kw 2007 – 2kw 2009	Bouwvergunning geldig tot 17/5/2007; nieuwe kostenverdeling klaar voor goedkeuring
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Fase 1: 2kw 2006 – 4kw 2008 Fase 2: 1kw 2011 – 4kw 2014	Fase 1: 3kw 2007 – 4kw 2011 Fase 2: 3kw 2012 – 4kw 2015	Kostenverdeling eerste reeks klaar voor goedkeuring; ontheffing MER-plicht voor bruggen verkregen
Leien fase I	-	-	Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Leien fase II (+ Rooseveltplaats)	3kw 2007 – 3kw 2011 (2kw 2006 – 3kw 2006)	3kw 2008 – 3kw 2012 -	Afbraak ijzeren brug uitgevoerd; voorontwerp Operaplein in voorbereiding
Tramlijn Linkeroever-Noord	1kw 2014 – 4kw 2015	Ongewijzigd	
Tramlijn Mortsel Boechout	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005 Fase 2: 3kw 2006 – 2kw 2008	- Fase 2: 4kw 2007 – 1kw 2010	Uitgevoerd door Vlaams Gewest Onteigeningen in uitvoering, ontheffing MER verkregen, bouwvergunning verwacht in februari 2007; alternatieve aanbesteding
Tramlijn Ekeren	3kw 2007 – 2kw 2012	2kw 2008 – 2kw 2012	Project-MER verwacht tegen oktober 2007
Tramlijn Deurne - Wijnegem + stelplaats	3kw 2006 – 2kw 2010	4kw 2007 – 2kw 2011 4kw 2007 – 1kw 2009	Onteigeningen in uitvoering, ontheffing MER verkregen, bouwvergunning verwacht in februari 2007; alternatieve aanbesteding

Project	Uitvoeringsplanning 22/7/2005	Wijzigingen februari 2007	Stand van voorbereiding / uitvoering
Tramlijn Mortsel Kontich	1kw 2013 – 4kw 2015	Ongewijzigd	
Tramlijn Hemiksem (St.-Bernardse- steenweg)	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 1kw 2012 – 4kw 2015	- Fase 2&3: 3kw 2012 – 2kw 2016	Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Borsbeek - Wommelgem	1kw2013 – 4kw 2015	Ongewijzigd	
Tramlijn Nieuw-Zuid, Linkeroever en Eilandje	1kw 2015 – 4kw 2015	Ongewijzigd	
Aankoop 48 trams	2008 – 2015	Ongewijzigd	Al 10 trams aangekocht voor Minder Hin- der bij renovatie R1 in 2004
Fietspaden	2007 – 2014	Ongewijzigd	

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

In de voortgangsrapportage geeft de BAM enkel kostprijsinformatie over haar eigen aandeel in het Masterplan Antwerpen.

Investering Oosterweelproject

De Vlaamse Regering heeft de investeringskosten van de Oosterweel-verbinding geplafonneerd op 1.850 miljoen EUR . Dit bedrag houdt enkel rekening met de actuele prijzen van de projectvereisten, de ontwerpkosten en de financiële weerslag van het opnemen van het bouw- en beschikbaarheidsrisico door de kandidaat-aannemers¹⁴). De financieringskosten van de bouwgroep tijdens de bouwfase en tijdens de exploitatiefase en de onderhoudskosten zijn niet in dit bedrag opgenomen, maar zullen wel deel uitmaken van de offerte van de bieder. Het geplafonneerde bedrag weerspiegelt de realisatiekost exclusief financieringskosten . De BAM zal die voor 80% tijdens de bouwfase aan de bouwgroep betalen; de overige 20% van de realisatiekost zal de BAM samen met de onderhoudskosten gedurende 35 jaar via beschikbaarheidsvergoedingen betalen.

De kostenbeheersing van het Oosterweelproject tijdens het vervolg van de onderhandelingsprocedure is nu een cruciale taak van de BAM. De kostenbeheersing zou niet mogen gebeuren door de essentiële projectvereisten of risicoallocatie (nodig om de ESR-neutraliteit te bewaren) af te zwakken, maar door inefficiënties uit de biedprijs te halen, die normaal door de principes van mededinging worden geminimaliseerd. Er

¹⁴ Nota aan de Vlaamse Regering VR/2007/16.02/DOC.0149.

zou bijvoorbeeld ook een prijzencontrole kunnen worden uitgevoerd via inzage in de boekhouding van de bouwgroep.

Eerste reeks tramprojecten

De alternatief te financieren tramprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen vertegenwoordigen volgens de Vlaamse Regering een geraamd investeringsvolume van 301 miljoen EUR. Voorlopig is die raming nog altijd gebaseerd op een klassieke aanbesteding, waarbij geen rekening wordt gehouden met ontwerp-, financierings- en onderhoudskosten, noch met de kosten van de risico-overdracht. Het uiteindelijke investeringsvolume wordt, ingevolge de beslissingen van de Vlaamse Regering van 16 februari en 2 maart 2007, bepaald in functie van de beschikbaarheidsvergoedingen. Bij een vergelijking tussen de klassieke raming en de uiteindelijke kostprijs van de tramprojecten die via een DBFM-formule zullen worden gerealiseerd, moet een verschillende inhoud voor ogen worden gehouden.

Overige investeringsprojecten

Zoals al bij de vorige rapportage werd aangekondigd, neemt het Vlaams Gewest een gedeelte van de renovatiekosten voor de Van Cauwelaertsluis ten laste. Naar verluidt, betreft het een leidingenkoker en de toegangswegen die het Vlaams Gewest aanvullend bij dit Masterplanproject zal laten uitvoeren.

De plafonnering van het BAM-aandeel in de niet-Oosterweelprojecten, die de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 had goedgekeurd, blijft gehandhaafd per project en per vervoersmodus. Er wordt ook rekening gehouden met een gedeelte niet-recupereerbare btw. Het budget voor indexering, zoals voorzien in de beslissing van 22 juli 2005, is geactualiseerd volgens de nieuwe planning. Het reservebudget van de BAM voor onvoorzien is verminderd met de bijdrage van de BAM in de kosten voor de Kattendijksluis, het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en het verplaatsen van nutsleidingen.

Als bijlage bij zijn verslag neemt het Rekenhof een geactualiseerd overzicht op van de ramingen en realisatiekosten van de diverse projecten. De informatie is verkregen bij de BAM, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de andere betrokken agentschappen binnen het Vlaams Gewest. De informatie uit de technische fiches werd nog niet verwerkt in voormelde bijlage omdat die fiches nog niet definitief zijn goedgekeurd. In de technische fiches zitten al nieuwe ramingen en een voorstel van kostenverdeling tussen de BAM en de andere publieke partners. Het Rekenhof zal daar bij een volgende rapportage toelichting bij geven.

Vorbereidings- en werkingskosten

In de voortgangsrapportage geeft de BAM ook toelichting bij het jaarbudget voor 2007, met vermelding van de werkingskosten, het budget voor voorbereidende studies en de geplande investeringsuitgaven.

2.4.2 Kosten uitgevoerde werken

Binnen de beperkte controle van de voortgangsrapportages heeft het Rekenhof geen gedetailleerde analyse gemaakt van de voorbereidings- en werkingskosten.

De kostprijs voor de afbraak van de ijzeren brug en de beperkte heraanleg van de Rooseveltplaats bedraagt uiteindelijk 3,08 miljoen EUR, wat lager is dan de raming (4,1 miljoen EUR).

De projecten die het Vlaams Gewest heeft opgestart voor de oprichting van de BAM, zijn al in grote mate uitgevoerd. Een laatste 200 meter van de eerste fase van de heraanleg van de Leien, palend aan het Operaplein, wordt toegevoegd aan het project Leien Fase II. Volgens de informatie bij het gewest bedraagt de kostprijs van die projecten tot nu toe 171,9 miljoen EUR. De kostprijs omvat het aandeel van het Vlaams Gewest (het IVA Infrastructuur) en het aandeel van De Lijn. De kosten hebben betrekking op de goedgekeurde verbintenissen en de nog te verwachten verrekeningen, inclusief btw.

2.4.3 Financiering

Kapitaal en werkingmiddelen van de BAM

Het Vlaams Gewest zal, zoals beslist door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005, aan de BAM jaarlijks 41,1 miljoen EUR maatschappelijk kapitaal ter beschikking stellen tot en met 2010. Bovendien zal het Vlaams Gewest in 2007 voor 129 miljoen EUR bijkomend kapitaal ter beschikking stellen, afkomstig van de verkoop van GIMV-aandelen. Zoals bekend, wil de Vlaamse Regering vanaf 2011 gedurende 35 jaar ook een jaarlijkse beheersvergoeding van 24,5 miljoen EUR geven aan de BAM. De opname van die verbintenissen in de kaderovereenkomst vereist een volledige voorafgaande vastlegging op de begrotingskredieten 2007 van het Vlaams Gewest.

Schuldfinanciering

Het overgrote deel van de investeringskosten van het Masterplan Antwerpen zal de BAM financieren middels schuldfinanciering, die het zal aflossen met de tolinkomsten van de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel.

De BAM heeft recent enkele principes in het bestek voor de financiering van het Masterplan Antwerpen gewijzigd. In plaats van een financiering voor het volledige Masterplan aan te gaan, wordt de financieringsstruc-

tuur gefaseerd. In eerste instantie worden de nodige middelen voor de Oosterweelverbinding en de eerst geplande overige projecten opgevraagd. Na de openstelling van de Oosterweelverbinding zal de BAM een bijkomend bedrag van de financiering opnemen of eventueel een tweede lening aangaan. Wegens de vertraging in de goedkeuring van de kaderovereenkomst heeft ook de aanbestedingsprocedure voor de financiering vertraging opgelopen.

Een gedeelte van de schuldfinanciering voor de niet-Oosterweelprojecten - de zogenaamde tranche B en tranche C - zal gedekt worden door een tijdelijke gewestwaarborg⁽¹⁵⁾. Een eventuele gewestwaarborg voor de tweede fase van de financiering ligt nog niet vast. Het Rekenhof vraagt zich af wat de Vlaamse overheid kan doen bij een dreigende uitwinning van de waarborg om een schuldconsolidatie te vermijden.

In de modelovereenkomsten die bij de kaderovereenkomst principieel zijn goedgekeurd, zijn de maximumbedragen, maximumlooptijd en de premie voor de gewestwaarborgen nog niet bepaald. Die modaliteiten zijn pas definitief na de finale onderhandelingen met de kandidaat-financiers.

Begrotingsfonds Masterplan Antwerpen

Het begrotingsfonds voor de financiering van enkele niet-Oosterweelprojecten wordt onder meer ook gestijfd door de inkomsten uit de Stille Maatschap⁽¹⁶⁾. De middelen die het Vlaams Gewest volgens de subsidieovereenkomsten aan de andere publieke partners moet toekennen om die partners in staat te stellen de BAM te vergoeden, komen enkel uit dat begrotingsfonds. Het Rekenhof stelt zich de vraag wat er gebeurt als het begrotingsfonds te weinig middelen zou bevatten.

Alternatieve financiering van de eerste reeks tramprojecten

De alternatieve financiering van de eerste reeks tramprojecten houdt in dat de BAM en Lijninvest een minderheidsaandeel in het oprichtingskapitaal van de SPV's zullen onderschrijven. Het absolute bedrag daarvoor is het Rekenhof niet bekend. De te selecteren private partners zullen als meerderheidsaandeelhouder in de SPV's treden dewelke volgens een DBFM-overeenkomst de tramprojecten realiseren en financieren. De Vlaamse Regering heeft zich er op 16 februari en 2 maart 2007 toe verbonden voor het geheel van die projecten in de begroting jaarlijks maximaal 30 miljoen EUR in te schrijven om de beschikbaarheidsvergoedingen te betalen. Die maximale verbintenis zal het definitieve volume aan

¹⁵ Voor tranche B betreffende de financiering van niet-Oosterweelprojecten uit de eerste fase zal een tijdelijke gewestwaarborg gelden tot de openstelling van de Oosterweelverbinding; voor tranche C betreffende de financiering van niet-Oosterweelprojecten zal een gewestwaarborg gelden tot de BAM bepaalde schulddekkingsratio's realiseert.

¹⁶ De oprichting van de Stille Maatschap heeft de Vlaamse Regering op 16 februari en 2 maart 2007 principieel goedgekeurd.

investeringen – momenteel geraamd op 301 miljoen EUR – bepalen. De Vlaamse Regering zal die middelen op een afzonderlijke basisallocatie in haar begroting inschrijven. De looptijd van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen ligt nog niet vast, zodat de uiteindelijke financiële weerslag op de begroting niet is gekend⁽¹⁷⁾. Daarnaast zal nog in midde-len moeten worden voorzien voor de onderhoudskosten.

Afhankelijk van de voorwaarden in de DBFM-overeenkomsten zal de beloofde beschikbaarheidsvergoeding een meerjarenverbintenis inhouden, waarvoor de Vlaamse Regering nog een budgettaire machtiging van de decreetgever moet krijgen.

Impact op de begroting van het Vlaams Gewest

De onderstaande tabel vat de al aangerekende en toekomstige uitgaven en ontvangsten op de begroting van het Vlaams Gewest samen, op basis van de actuele inzichten. Bij de principiële goedkeuring van het Masterplan Antwerpen had de Vlaamse Regering de bedoeling het plan op een ESR-neutrale wijze te financieren.

In miljoenen EUR	Aangerekende uitgaven	Toekomstige uitgaven	Toekomstige ontvangsten
Kapitaalbreng BAM in geld	241,7	293,4	Dividenden
Inbreng in natura in BAM ⁽¹⁸⁾	(287,1)		Dividenden
Niet-ingebrachte voorbereidende studies	29,0		
Investeringsuitgaven van projecten, gestart vóór oprichting BAM	171,9		
Beheersvergoedingen BAM		35 jaar x 24,5	
Beschikbaarheidsvergoedingen voor eerste reeks tramprojecten via SPV's van Lijn-invest		Geschat op 30 jaar x 30,0	
Subsidies voor rioleringen en openbare verlichting		33,9	
Onvoorzienbare kosten		pm	
Totaal	442,6	2.084,8	

¹⁷ In de nota aan de Vlaamse Regering wordt een termijn van 30 jaar vermeld (VR/2007/1602/DOC.0150).

¹⁸ De inbreng in natura bestaat uit een aantal voorbereidende studies en de rechten van het Vlaams Gewest inzake Tunnel Liefkenshoek.

2.5 Risicobeheersing

2.5.1 *Risicoallocatie voor het Oosterweelproject*

Zoals al bij de vorige rapportage werd vermeld, zou de maximale allocatie van risico's aan de opdrachtnemer, zoals in het Oosterweelbestek van september 2005 gepland was, een aanzienlijke opdrijving van de biedprijzen impliceren. Omdat de maximale allocatie tot onredelijke prijzen zou leiden, wordt de risicoallocatie geoptimaliseerd. Daarbij moet over de beoogde ESR-neutraliteit worden gewaakt.

Van de risico's die niet bij de opdrachtnemer terechtkomen, alloceert de kaderovereenkomst de niet-marktconform verzekerbare risico's en de risico's inzake onvoorzienbare omstandigheden, overmacht en contractbreuk door fouten van de BAM bij het Vlaams Gewest.

2.5.2 *Financiële risico's*

Het financiële model waarmee de BAM de financiële haalbaarheid van haar aandeel in het Masterplan Antwerpen bewaakt, houdt rekening met geactualiseerde kostenramingen, aannames uit de goedgekeurde kaderovereenkomst en 90% waarschijnlijkheid dat de geraamde toelinkomsten zullen worden bereikt. Het model wordt daardoor vollediger wat de uitgaven betreft en voorzichtiger wat de inkomsten betreft.

De BAM heeft ook de looptijd van de financiële producten voor de indekking van het renterisico verlengd.

2.5.3 *Maatschappelijk draagvlak, vergunningen en procedures*

Bij de goedkeuring van de bestekken heeft de raad van bestuur van de BAM zich voorgenomen de aanbestedingsprocedures pas te starten na goedkeuring van de kaderovereenkomst en de werken pas te gunnen na het verkrijgen van de bouwvergunningen.

In verband met het Oosterweelproject lopen een aantal juridische procedures. Omtrent de vordering tot schorsing van het GRUP is nog geen uitspraak van de Raad van State. De schorsingsvorderingen bij uiterst dringende noodzakelijkheid inzake de aanbestedingsprocedure zijn verworpen, maar er werden ook vorderingen tot nietigverklaring ingediend. Het Rekenhof neemt geen standpunt in over lopende gerechtelijke procedures.

2.5.4 *Rulings*

De BAM heeft inzake de btw voor het Oosterweelproject een gunstige ruling verkregen. Wat betreft ESR-neutraliteit voor het geheel van het Masterplan Antwerpen, is de aanvraag bij de bevoegde diensten ingediend. Voor de EU-tolrichtlijn is de rulingaanvraag in voorbereiding. De

betrokken instanties hebben nog niet definitief geantwoord op de rullingaanvragen. De BAM neemt zich voor btw-rullingaanvragen in te dienen voor de overige projecten.

Door de goedkeuring van de kaderovereenkomst draagt het Vlaams Gewest het risico voor het handhaven van de aannames waarop de rullingaanvragen zijn gebaseerd.

2.5.5 Risicomanagement van de BAM

De BAM heeft onderzocht of in haar organisatie aanpassingen nodig zijn om de bouw en exploitatie van de projecten goed te beheersen. Ze kiest voor een meer projectgerichte organisatie en plant een beperkte personeelsuitbreiding.

De kaderovereenkomst bevat nagenoeg geen bepalingen die het Vlaams Gewest beschermen tegen onrechtmatige of ondoelmatige bestuurshandelingen van de BAM. Het Vlaams Gewest stelt weliswaar de bestuurders in de BAM aan en moet toezicht houden via de regeringscommissarissen.

2.5.6 Projectcoördinatie

Hoewel in een oriënterende afsprakennota tussen de BAM, De Lijn en het agentschap Infrastructuur wordt voorgesteld dat de BAM tijdens de ontwerp- en bouwfase de openbaarvervoerprojecten zal coördineren, kan de uitvoering via aparte projectvennootschappen die centrale coördinatie bemoeilijken.

2.6 Projectorganisatie

Voor de onderhandelingen met de kandidaat-bouwgroep voor het Oosterweelproject heeft de BAM een onderhandelingssteam met verschillende werkgroepen opgezet.

Bij de kaderovereenkomst zijn ook principes voor de structurering van een aantal niet-Oosterweelprojecten voorgesteld. De BAM en de andere publieke partners zullen op basis daarvan per project definitieve afspraken maken in een aantal samenwerkingsovereenkomsten.

Voor de bruggen over het Albertkanaal en de renovatie van de sluizen zal de BAM zorgen voor de financiering op een ESR-neutrale wijze, waarbij de BAM het bouw- en vraagrisico draagt. De BAM laat de projecten bouwen volgens de regels voor overheidsopdrachten, met mogelijkheid van btw-recuperatie. Voor de bruggen over het Albertkanaal zou de BAM met het agentschap De Scheepvaart een contractuele vennootschapsstructuur willen opzetten. Voor de sluizen zou het havenbedrijf met de BAM een concessie van openbare werken sluiten. De betrokken publieke partners zouden zelf zorgen voor de financiering van het onderhoud en aan de BAM schaduwtoelagen betalen op basis van het werkelijk gebruik.

Voor de eerste reeks tramprojecten via alternatieve financiering zullen de BAM, het agentschap Infrastructuur, De Lijn of Lijninvest en de te selecteren private partners samenwerken. In de beoogde PPS-constructie zal het bouw- en beschikbaarheidsrisico bij de SPV's liggen. Die zorgen voor de bouw en voor het onderhoud van de openbaarvervoerinfrastructuur. Voor de opvolging van die projecten worden stuurgroepen opgericht met vertegenwoordigers van De Lijn, de BAM, het agentschap Infrastructuur, het agentschap Ruimtelijke Ordening, Lijninvest en de betrokken gemeentes. De BAM zal zorgen voor de coördinatie en communicatie van de verschillende projecten.

De concrete structurering van het project Singel ligt nog niet vast. Voor de tramprojecten uit de tweede fase worden meerdere structuren onderzocht.

Voor de voorbereiding van de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen doet de BAM in grote mate een beroep op een private studiegroep. Ook tijdens de uitvoeringsfase van de diverse projecten zal de BAM samenwerken met de studiegroep Tevens zal ze een beroep doen op gespecialiseerde auditbureaus.

2.7 Commentaar bij de meerjarenverbintenissen

Om een aantal verbintenissen in de kaderovereenkomst of bijhorende overeenkomsten formeel te kunnen aangaan, heeft de Vlaamse Regering of de BAM een voorafgaande machtiging nodig van de decreetgever. De Vlaamse Regering neemt zich voor onder meer te vragen bepalingen uit de vennootschappenwet en de wet inzake erkenning van aannemers niet toe te passen op de BAM en het oprichtingsdecreet van de BAM, alsook het begrotingsfonds aan te passen. De Vlaamse Regering moet terzake nog de nodige initiatieven nemen.

Voor de vier resterende kapitaalvolstorting van 41,1 miljoen Eur en de geïndexeerde jaarlijkse beheersvergoedingen vanaf 2011 waartoe de Vlaamse regering zich in de kaderovereenkomst onvoorwaardelijk heeft verbonden, zijn in de begroting 2007 onvoldoende vastleggingskredieten of vastleggingsmachtigingen opgenomen. Een passende voorafgaandelijke decretale machtiging voor de bedoelde meerjarenverbintenissen ontbreekt, zodat de begrotingsautoriteit van het Vlaams Parlement onvoldoende wordt gerespecteerd.

Het Rekenhof verwijst in dat verband naar zijn commentaar bij de vorige rapportages en bij de begrotingsonderzoeken betreffende het decretaal machtigen van meerjarenverbintenissen. De BAM en de Vlaamse Regering¹⁹) hadden zich nochtans voorgenomen de nodige machtigen te

¹⁹ In zijn schriftelijk antwoord op de aanbevelingen van het Rekenhof bij de vierde voortgangsrapportage stelt de Vlaamse minister van Openbare Werken dat de noodzaak van een budgettaire machtiging zal aan bod wor-

vragen na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van de kaderovereenkomst. De Vlaamse Regering heeft dat voornemen ten onrechte niet meer in zijn beslissingen van 16 februari en 2 maart 2007 herhaald.

Afhankelijk van de concrete invulling zal de Vlaamse Regering ook een budgettaire machtiging van de decreetgever nodig hebben voor de beoogde subsidieovereenkomsten en de DBFM-contracten voor de tramprojecten. Voor de eerste reeks tramprojecten van het Masterplan Antwerpen verbindt de Vlaamse Regering zich ertoe 30 miljoen EUR per jaar in de begroting in te schrijven.

Het Rekenhof wijst er ten slotte op dat een aantal bepalingen uit de kaderovereenkomst belangrijke garanties inhouden voor de financiers van het Masterplan Antwerpen. Met die contractuele garanties van de kaderovereenkomst dekt de Vlaamse Regering het gewone vraagrisko niet⁽²⁰⁾ ; de financiers van de BAM blijven onderhevig aan het trafiekrisico. Hoewel artikel 18 van het oprichtingsdecreet van de BAM de Vlaamse Regering machtigt een gewestwaarborg te hechten aan de leningen van de BAM, is in de huidige ontwerpen van gewestwaarborg formeel nog geen maximumbedrag of absolute tijdbeperking ingevuld.

den gebracht na de goedkeuring van de beheersovereenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest (Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 9 – Addendum van 3 juli 2006). Bij de bespreking van de vijfde voortgangsrapportage bevestigde hij dat het voor het Vlaams Gewest noodzakelijk is om voor zijn meerjarenverbintenissen een machtiging van het Vlaams Parlement te krijgen (Stuk 268 (2004-2005) – Nr.12 van 14 december 2006).

²⁰ In zijn resolutie van 10 juli 1996 (Stuk 376 (1995-1996)) heeft het Vlaams Parlement het volgende gesteld: *Alternatieve financieringen die het risico volledig bij de overheid leggen, moeten onmogelijk worden gemaakt. Het contractueel verlenen van de gewestwaarborg aan projecten vereist een voorafgaande decretale machtiging en tijdige kredietaanvraag.*

3 Conclusies

1. De informatie in de zesde voortgangsrapportage steunt op de diverse documenten die aan de raad van bestuur van de BAM en aan de Vlaamse Regering zijn meegedeeld. De informatie is onderbouwd en sluit aan bij de beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur van de BAM.
2. De beslissingen van de Vlaamse Regering van 16 februari en 2 maart 2007 doorbreken de eenheidsstructuur op het vlak van de financiering die bij de oprichting van de BAM als essentieel werd beschouwd.
3. De gestage uitbreiding en de complexiteit van de structuren rond het Masterplan Antwerpen, met talrijke onderlinge afhankelijkheden, en het grote financiële belang kunnen de beheersbaarheid en de transparantie in het gedrang brengen.
4. De zesde voortgangsrapportage geeft een beeld van de financiële verbintenissen van de BAM in het Masterplan Antwerpen. De verbintenissen die het Vlaams Gewest en de andere publieke partners rechtstreeks of via alternatieve financiering opnemen, komen slechts zijdelings in de voortgangsrapportage aan bod. Het Rekenhof heeft de beschikbare informatie over ramingen en kostprijs van de investeringen voor het Masterplan Antwerpen gebundeld in een proeve van algemene overzichtstabel.
5. Het budget van het Oosterweelproject is aanzienlijk gestegen. Om de oorspronkelijk beoogde gelijktijdigheid van het Masterplan Antwerpen en de financiële draagkracht van de BAM te redden, heeft de Vlaamse Regering beslist een eerste reeks tramprojecten alternatief te financieren zonder de geschiktheid van die constructie aan te tonen. De vergoedingen voor de tramprojecten zal ze uit de begroting betalen.
6. De BAM heeft de cruciale taak de kostprijs van het Oosterweelproject te beheersen, nu het voordeel van de mededinging niet meer speelt. De Vlaamse Regering heeft wel een plafond opgelegd.
7. De uitvoeringsplanning en de financiering van het Masterplan Antwerpen worden expliciet gefaseerd. De reikwijdte, verantwoordelijkheden en kostenverdeling voor een aantal projecten zijn grotendeels voorbereid, maar nog niet definitief overeengekomen met de andere partners. Het Rekenhof verwacht dat de eerste reeks tramprojecten wegens de complexe voorbereiding van de alternatieve financiering nog bijkomende vertraging zal oplopen.
8. De BAM volgt de verschillende risico's verder op en neemt de nodige beheersmaatregelen. Door de goedkeuring van de kaderovereenkomst draagt het Vlaams Gewest onder meer de risico's van het

handhaven van enkele aannames, onvoorzienbare omstandigheden, overmacht en contractbreuk door een fout van de BAM.

9. Noch de bestaande regelgeving, noch de begroting 2007 vormt voor de Vlaamse Regering de nodige basis om de financiële meerjarenverbintenissen uit de kaderovereenkomst en een aantal andere beoogde overeenkomsten aan te gaan. Door geen machtiging te vragen voor haar meerjarenverbintenissen, miskent de Vlaamse Regering thans de prerogatieven van de decreetgever.

4 Aanbevelingen

1. Bij de volgende voortgangsrapportages moet ook de nodige informatie worden gegeven over de eerste reeks tramprojecten die de Vlaamse Regering via alternatieve financiering wil realiseren. Meer algemeen moet het Vlaams Parlement op een transparante wijze een getrouw beeld krijgen van de totale kostprijs van het volledige Masterplan Antwerpen en de eventuele meerkosten, met zowel het aandeel van de BAM, het aandeel van de andere publieke partners als het aandeel dat ten laste van de begroting van het Vlaams Gewest zelf valt.
2. Bij de keuze voor alternatieve financiering of PPS-constructies, zoals voor de eerste reeks tramprojecten van het Masterplan Antwerpen, moet de Vlaamse Regering de meerwaarde van die keuze aantonen. Ook de haalbaarheid van de alternatieve financiering en de geschiktheid van de DBFM-formule voor de eerste reeks tramprojecten moeten worden onderzocht.
3. De BAM en de andere publieke partners, inclusief Lijninvest, moeten de details van hun samenwerking zo spoedig mogelijk definitief vastleggen. De projectcoördinatie voor de diverse, gelijktijdige projecten van het Masterplan Antwerpen moet worden gewaarborgd.
4. De BAM moet zich voldoende wapenen om de kostprijs van de Oosterweelverbinding in de verdere gunningsprocedure maximaal te beheersen en zo het project succesvol te kunnen realiseren.
5. De Vlaamse Regering moet erop toezien dat de risico's die ze met de goedkeuring van de kaderovereenkomst heeft opgenomen, goed worden beheerst. Om het Masterplan Antwerpen volledig te kunnen realiseren binnen de voorgestelde randvoorwaarden, moet ze toezien op de doelmatigheid van de projectbeheersing bij de BAM en alle andere betrokken publieke partners.
6. Zoals al aanbevolen bij de vorige voortgangsrapportages, is het noodzakelijk dat het Vlaams Gewest voor zijn meerjarenverbintenissen voorafgaandelijk een machtiging krijgt van het Vlaams Parlement. Voor de toepassing van de kaderovereenkomst is een dergelijke machtiging onmiddellijk vereist.

Bijlage:
Overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen

	bedragen in miljoenen EUR	raming 15/12/2000 basisrapportage	raming 22/7/2005 tweede rapportage	raming (toestand februari 2007)				uitvoering (verbintenissen februari 2007)			
	INVESTERINGSKOST PROJECTEN (incl. niet-recupereerbare BTW) (excl. onderhoud- en financieringskosten)										
a1	Oostenweelverbinding	594,94	1.342,00	1.850,00	1.850,00			0,00			
a2	ontelgingen		86,00	86,00	86,00			0,00			vastgelegde + nog niet goedgekeurde verbintenissen
a3	inrichting Middenvijver en Burchtse Weel		14,00	14,00	14,00			0,00			
a4	verplaatsen van nutsleidingen			7,00	7,00			0,00			
a5	kattendiksluis			15,00	15,00			0,00			
a6	aanpassing Kennedytunnel			5,00	5,00			0,00			
b1	singel (incl. sted. ring zuid)	104,12	296,30	333,63	333,63			0,00			
b2	stedelijke ring noord		81,00					0,00			
b3	onvoorzien singel		37,70					0,00			
b4	index singel		55,60					0,00			
A=a+b1+b2	totaal wegen	699,06	1.819,30	2.310,63	2.310,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
c	Royerssluis	74,37	74,40	74,40	74,40			0,00			
d	Van Cauwelaertsuis	29,75	50,70	50,94	50,94			0,00	11,25		
e	bruggen albertkanaal	121,47	180,00	180,00	180,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	brug Noorderlaan		26,30	26,30	26,30			0,00			
	spoorbruggen		46,10	46,10	46,10			0,00			
	brug Yzerlaan		11,00	11,00	11,00			0,00			
	Hoogmolenbrug		28,50	28,50	28,50			0,00			
	brug Deumebal		16,50	16,50	16,50			0,00			
	brug Kruingestraat		8,80	8,80	8,80			0,00			
	openbaar vervoerbrug		18,70	18,70	18,70			0,00			
	brug Theunis		24,10	24,10	24,10			0,00			
	verbreding albertkanaal						pm				
f	onvoorzien waterwegen		30,50					0,00			
g	index waterwegen		30,20					0,00			
B=c+d+e	totaal waterwegen	225,58	305,10	305,34	305,34	0,00	11,25	0,00	0,00	0,00	0,00
h1	aanpassing gewestwegen voor tramlijnen										
h2	Leien fase 1		?	59,91	59,91			118,40			118,40
	Leien fase 2 (incl. Operaplein)		64,00	60,00	60,00			0,00			
i	voorlopige aanpassing Rooseveltplaats			4,10	4,10			3,08			
j1	tramstellen - 48 stuks		86,60	107,80	95,80			22,03			10 trams voor minder hinder R1
j2	zachte weggebruikers - fietspaden	12,39	12,40	45,04	45,04			0,00			
j2	telematica	24,79	24,80					0,00			
k=som(k1:k12)	tramlijnen	277,64	449,60	462,00	190,00	229,00	43,00	53,49	0,00	0,00	53,49
k1	tramlijn St-Bernardsteenweg fase1		33,00	33,00	33,00			26,35			26,35
k2	tramlijn St-Bernardsteenweg fase 2 & 3	14,90	33,60	33,60	33,60			0,00			
k3	tramlijn Mortsel Boechout fase 1		10,00	10,00	10,00			27,13			27,13
k4	tramlijn Mortsel Boechout fase 2	14,90	28,90	28,90	0,00			0,00			
k5	tramlijn Mortsel Kontich	19,80	35,00	35,00	35,00			0,00			
k6	tramlijn Ekeren	29,70	81,60	81,60	0,00			0,00			
k7	tramlijn Deurne-Wijdegem	14,30	64,80	64,80	0,00			0,00			
k8	stelplaats	24,80	23,70	23,70	0,00			0,00			
k9	tramlijn Linkeroever Noord	7,40	27,00	27,00	27,00			0,00			
k10	tramlijn Borsbeek-Wommelgem	11,20	39,60	39,60	39,60			0,00			
k11	tramlijn Nieuw Zuid	12,40	12,40	12,40	12,40			0,00			
k12	traciestations, ed		60,00	60,00	30,00			0,00			
l	onvoorzien openbaar vervoer		57,40					0,00			
m	index openbaar vervoer		79,70					0,00			
C=h+h1+h+k	totaal openbaar vervoer	525,53	637,40	738,85	334,94	301,00	102,91	197,00	25,11	0,00	171,89
n=b3+h+l	onvoorziene kosten		125,60	71,90	71,90			0,00			
o=b4+g+m	indexatie		165,50	286,27	286,27			0,00			
p	studies en opvolging		124,90	124,90	124,90	?	?	87,53	58,49		29,04
D=A+B+C+n+o+p	totaal investeringskosten	1.450,18	3.177,80	3.837,89	3.433,98	301,00	102,91	284,53	83,60	0,00	200,93
E=b+B+C	totaal niet-oostenweelprojecten		1.319,80	1.377,82	973,91	301,00	102,91	197,00	25,11	0,00	171,89
q	gronden Oostenweel		180,00	180,00	180,00			180,00			
F	aandeel anderen Masterplan		43,00								
G=D+q	aandeel BAM Masterplan		3.314,80								