

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



Zitting 2007-2008

30 oktober 2007

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

VERSLAG

– van het Rekenhof –

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

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslagen 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
- Nr. 13: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 14: Verslag
- Nr. 15: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 16: Verslag



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

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	Brussel
--	--	N 10-3.052.584 B45	29 oktober 2007

Controle achtste voortgangsrapportage BAM

Mevrouw de voorzitter,

Aansluitend bij de afspraken met de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, zendt het Rekenhof u hierbij zijn commentaar bij de achtste 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 mevrouw de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, aan mevrouw de Vlaamse 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:

Het Rekenhof:

Jozef Van Ingelgem
Griffier

Franki Vanstapel
Eerste voorzitter

Bijlage: verslag

REKENHOF

Achtste 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 29 oktober 2007

Inhoud

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.....	10
2.3	Planning	12
2.4	Kostprijs en financiering.....	16
2.5	Risicobeheersing	18
2.6	Projectorganisatie	20
2.7	Commentaar bij de meerjarenverbintenissen	20
3	Conclusies	22
4	Aanbevelingen	24
	Bijlage: Overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen	25

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 wenste 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 achtste voortgangsrapportage, die het op 25 oktober 2007 heeft ontvangen. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de raad van bestuur van de BAM en de Vlaamse Regering tot 19 oktober 2007 hebben genomen. Het verslag van het Rekenhof moet worden samengelezen met de achtste 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 25 oktober 2007 informeel met het management van de BAM besproken.

Het Rekenhof heeft onderzocht of de informatie uit de achtste 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 andere actoren 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 van juni 2007 op het vlak van de reikwijdte, de planning, de kostprijs en financiering, de risicobeheersing en de projectorganisatie. Het formuleert ook zijn opmerkingen over de achtste voortgangsrapportage.

De Vlaamse Regering heeft op 19 juli 2007 de structuur voor een eerste groep openbaarvervoerprojecten (Brabo I) goedgekeurd, de selectieprocedure voor de kandidaten opgestart en opdracht gegeven bijkomende juridische en financiële aspecten uit te werken⁽⁴⁾. Op 19 oktober 2007 heeft ze de lijst van geselecteerde kandidaten, het bestek en de samenwerkingsovereenkomst tussen de BAM, De Lijn en het agentschap Wegen en Verkeer voor die eerste groep tramprojecten goedgekeurd⁽⁵⁾. Op 14 september 2007 heeft ze de statutenwijziging van de BAM goedgekeurd, waarbij de in de kaderovereenkomst afgesproken kapitaalverhogingen werden vastgesteld.

De raad van bestuur van de BAM heeft recent de werken aan de Burchtse Weel, de tijdelijke stelplaats voor De Lijn op de Belgasite, de Van Cauwelaertsluis en de Noorderlaanbrug toegewezen en de bijhorende overeenkomsten met de andere publieke partners goedgekeurd. Hij heeft ook samenwerkingsovereenkomsten gesloten voor het knippen van de Schijn en de herinrichting van de Kattendijksluis. Er zijn ook tussentijdse beslissingen genomen m.b.t. de gunningprocedures voor het verzekeringsprogramma voor het Oosterweelproject en de financiering van het Masterplan Antwerpen. De raad van bestuur heeft ook nog een terechtwijzend bericht bij het bestek voor de Oosterweelverbinding goedgekeurd.

De raden van bestuur van de BAM en van De Lijn hebben ook voor de eerste groep tramprojecten de selectie, het bestek, de samenwerkingsovereenkomst en enkele andere overeenkomsten goedgekeurd.

De beslissingen van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 en de goedgekeurde kaderovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de BAM vormen samen met de beslissingen van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 en 22 juli 2005 het referentiekader voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen. De goedgekeurde kaderovereenkomst werd ondertekend op 27 juli 2007.

⁴ Beslissing Vlaamse Regering van 19 juli 2007, 2007/28 punt 163.

⁵ Beslissing Vlaamse Regering van 19 oktober 2007, 2007/36 punt 23.

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.

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	BAM ⁽⁶⁾
		+ inrichting Kattendijksluis + afsluiten Kennedytunnel + tijdelijke stelplaats	BAM ⁽⁷⁾
		+ aanpassing De Schijn	VMM+AquaFin
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 De openbaar vervoerbrug wordt geïntegreerd in de nieuwe Noorderlaanbrug.	BAM ⁽⁸⁾
Leien fase I	Bolivarplaats – Maria-Theresialei		Vlaams Gewest
Leien fase II	Maria-Theresialei – Noorderlaan	Incl. Operaplein	SPV ⁽⁹⁾
Tramlijn Linkeroever-Noord	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM

⁶ De mitigerende maatregelen in het gebied Middenvijver en Burchtse Weel worden respectievelijk opgevolgd door de Vlaamse Landmaatschappij en het agentschap Waterwegen en Zeekanaal voor rekening van de BAM.

⁷ De BAM betaalt een maximale vergoeding van 15 miljoen EUR aan het agentschap Waterwegen en Zeekanaal voor de realisatie van de herinrichting van de Kattendijksluis.

⁸ 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.

⁹ De speciale projectvennootschappen (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 Morsel Boechout	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 SPV (Brabo I) SPV ⁽¹⁰⁾
Tramlijn Noorderlaan- Ekeren	Tramlijn met heraanleg gewestweg		
Tramlijn Deurne - Wijnegem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1: SPV (Brabo I)
met stelplaats	Nieuwe tramstelplaats		SPV (Brabo I)
Tramlijn Morsel 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 + Lijninvest
Maatregelen zwakke weggebruiker ⁽¹¹⁾			BAM

De BAM geeft in zijn achtste voortgangsrapportage een uitvoerige toelichting over de wijzigingen aan het bestek en het verloop van de onderhandelingsprocedure voor de Oosterweelverbinding. Door terechtwijzend bericht nr. 6 werd de tijdelijke stelplaats voor De Lijn uit het bestek gelicht. De BAM zal die tijdelijke stelplaats met een afzonderlijke aanbesteding realiseren. In juli 2007 werd aan de enig overblijvende bidder het terechtwijzend bericht nr. 7 bezorgd. Dit bevat de aanpassingen aan het bestek naar aanleiding van tussentijdse besprekingen, waarmee de overblijvende bidder moest rekening houden bij de indiening van zijn best and final offer (BAFO). Het betrof aanpassingen in functie van nieuwe veiligheidsreglementering, redelijkheid van te strenge initiële eisen, enkele bijkomende eisen van de stakeholders en enkele detailleringen die de onzekerheid moeten verminderen.

De externe dienstverleners van de BAM hebben het terechtwijzend bericht nr. 7 vooraf onderzocht, onder meer om na te gaan of de gelijke behandeling met de eerder afgewezen bidders niet in het gedrang komt. De BAM heeft het terechtwijzend bericht nr. 7 goedgekeurd, aangezien de adviezen concludeerden dat het geen substantiële wijzigingen van

¹⁰ De openbaar vervoerbrug (Noorderlaan) over het Albertkanaal maakt geen onderdeel uit van de SPV Brabo I.

¹¹ De maatregelen ten gunste van de zwakke weggebruiker omvatten de aanleg van fietspaden, alsook telematica. Die maatregelen worden in de praktijk geïntegreerd in de overige projecten van het Masterplan Antwerpen.

het project bevatte, dat de eerdere besluitvorming niet werd aangetast en dat de wijzigingen behoorlijk gemotiveerd waren. Het Rekenhof vond bij zijn controle geen aanwijzingen dat de terechtwijzende berichten het correct verloop van de onderhandelingsprocedure hypothekeren. Terechtwijzend bericht nr. 7 bevat geen wijzigingen aan de pech- en rijstroken in de tunnel en op het viaduct.

Het Rekenhof meent dat talrijke wijzigingen en aanvullingen van het bestek een indicatie zijn van de onvolkomen inzichten bij de vaststelling van het initiële bestek in september 2005. Het alsnog aanpassen van het bestek was evenwel belangrijk voor de verdere beheersing van het Oosterweelproject. Met deze laatste wijzigingen is het bestek finaal vastgelegd. In de onderhandelingen met de voorkeursbieder kunnen eventuele aanpassingen niet meer met terechtwijzende berichten bij het bestek worden aangebracht, maar in de overeenkomst die de BAM uiteindelijk met de voorkeursbieder zal sluiten.

Voor de overige projecten van het Masterplan Antwerpen zijn het Rekenhof geen recente belangrijke projectwijzigingen bekend.

2.3 Planning

2.3.1 *Planning van de werken*

De Vlaamse Regering heeft al op 16 februari 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. Sinds de zesde voortgangsrapportage van maart 2007 zijn geen formele wijzigingen aan de globale planning van het Masterplan Antwerpen aangebracht.

In terechtwijzend bericht nr. 7 heeft de BAM, onder meer om de verkeershinder te beheersen, wel een beperkt gewijzigde uitvoeringsplanning goedgekeurd. Vòòr de eigenlijke start van de werken wordt een periode van 3 maanden voorzien voor het finaliseren van alle nodige onteigeningen en het verplaatsen van nutsleidingen, alsook voor de werfinrichting. Nagenoeg alle bouwwerken moeten worden uitgevoerd binnen een periode van 4 jaar; de beperkte werken voor de aansluiting van de Kennedytunnel moeten worden uitgevoerd tijdens de zomer van het daaropvolgende jaar. De gelijke behandeling van de bidders lijkt niet aangetast door de beperkte verlenging van de uitvoeringstermijn, rekening houdend met het geheel van de wijzigingen en sommige strengere eisen die daarbij aan de aannemer worden opgelegd.

De Vlaamse Regering had in februari 2007 aan de BAM gevraagd een eventuele fasering van het Oosterweelproject nader te onderzoeken. Ter uitvoering daarvan voert de BAM onder meer in samenwerking met het Vlaams Verkeerscentrum nog bijkomende studies uit om de uitvoeringsplanning met de minste verkeershinder op punt te stellen. Tevens onderzoekt de BAM in samenwerking met onder meer het Agentschap Wegen en Verkeer en de verschillende hulpdiensten de overeenstem-

ming met de Europese tunnelveiligheidsvoorschriften en de impact van verkeerscalamiteiten op de veiligheid, bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. De resultaten van die studies zijn nog niet gekend.

2.3.2 *Stand van uitvoering*

Zoals in de vorige voortgangsrapportages is gemeld, zijn de afbraak van de ijzeren brug, de herinrichting van het kruispunt op de Rooseveltplaats en de projecten uit het Masterplan Antwerpen die het Vlaams Gewest zelf heeft gestart vóór de oprichting van de BAM⁽¹²⁾, volledig gerealiseerd. De inrichting van het gebied Middenvijver is in juni 2007 gestart door de Vlaamse Landmaatschappij voor rekening van de BAM. De ont-eigeningen en het verplaatsen van een aantal nutsleidingen zijn al gedeeltelijk in uitvoering.

Voor de Oosterweelverbinding heeft de enig overgebleven bidder op 1 oktober 2007 zijn BAFO ingediend. De BAM onderzoekt met medewerking van haar technische, financiële en juridische dienstverleners en van de kwaliteitskamer de overeenstemming met de vraagspecificatie en beoordeelt de offerte aan de hand van de gunningscriteria. Als de offerte voldoet, zal de BAM verder met de bidder onderhandelen om het voorstel nog te optimaliseren. De contractsluiting is in het voorjaar van 2008 gepland.

Tijdens de realisatie van de Oosterweelverbinding moet de stelplaats van De Lijn in de Tjalkstraat tijdelijk worden verplaatst. Voor de inrichting van een tijdelijke stelplaats op de Belgasite heeft de BAM een afzonderlijke aanbesteding georganiseerd. De werken kunnen starten na het bekomen van de bouwvergunning en de ontruiming door De Scheepvaart, die eigenaar is van het terrein.

De natuurinrichtingswerken in het gebied Burchtse Weel heeft de raad van bestuur van de BAM in augustus 2007 goedgekeurd. Die werken worden onder toezicht van het agentschap Waterwegen en Zeekanaal uitgevoerd en starten eind 2007. Ook de aanpassingswerken aan de Schijn zijn toegewezen. Voor de herinrichting van de Kattendijksluis is de projectvoorbereiding in volle ontwikkeling.

Voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis en de vernieuwing van de Noorderlaanbrug is inmiddels de aanbestedingsprocedure doorlopen. De werken kunnen van start gaan nadat de BAM de overeenkomsten met het Havenbedrijf en met De Scheepvaart heeft gesloten en nadat er een gunstig antwoord is op de ruingaanvragen. Het uitblijven van de nodige akkoorden kan de vooropgestelde uitvoeringsplanning in het gedrang brengen.

¹² 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.

Brabo I is de DBFM-constructie⁽¹³⁾ die de tramlijnen Deurne-Wijnegem fase 1, Mortsel-Boechout fase 2 en de tramstelplaats in Deurne omvat⁽¹⁴⁾. De raad van bestuur van De Lijn heeft in september 2007 de selectie van de kandidaten goedgekeurd. De Vlaamse Regering, De Lijn en de BAM hebben als betrokken partijen in oktober 2007 het DBFM-bestek, de samenwerkingsovereenkomst en andere nodige overeenkomsten goedgekeurd. De sluiting van de overeenkomsten met de private partner op het einde van de onderhandelingsprocedure wordt verwacht in april 2008.

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

Project	Uitvoeringsplanning februari 2007	Wijzigingen tot oktober 2007	Stand van voorbereiding / uitvoering
Oosterweelverbinding	Fase 1: 1kw 2008 – 4kw 2011 Fase 2: 2kw2012 – 1kw2014	Start werken vanaf derde kwartaal 2008; bouwperiode van 4 jaar met voorbereidingsperiode van 3 maand en hinderlijke werken in vijfde zomer.	BAFO ingediend op 1 oktober 2007; onderhandelingen met overblijvende kandidaat lopen verder; onteigeningen in uitvoering; bouwvergunning aan te vragen door de voorkeurbieder.
+ investeringen Burchtse Weel en Middenvijver	3kw 2007 – 3kw 2009		Middenvijver: werken gestart in juni 2007 Burchtse Weel: bouwvergunning gekregen in mei 2007; gunning oktober 2007; start werken gepland in november 2007.
+ Kattendijksluis		Werken uit te voeren tegen eind 2009	Werken uit te voeren o.l.v. W&Z; aanvraag bouwvergunning in juni 2007; start werken gepland begin 2008.
+ Tijdelijke stelplaats + De Schijn		Werken uit te voeren voor de start van de werken aan het Oosterweelproject	Vergunningen verwacht in november; start werken gepland in najaar 2007.
Singel	3kw2009 – 4kw2010 (deel Sted.Ring Noord) 3kw2012 – 2kw2016		Visie verder uitwerken.
Royerssluis	1kw 2013 – 4kw 2015		
Van Cauwelaertsluis	3kw 2007 – 2kw 2009		Afbraakwerken uitgevoerd door Afdeling Maritieme Toegang; aanbesteding in augustus 2007 met start werken gepland eind 2007.

¹³ Integrale aanbesteding van het ontwerp (design), de bouw (build), de financiering (finance) en het onderhoud (maintenance). Voor de tramlijnen is de ontwerpvrijheid voor de private partner zeer beperkt omdat de tramlijnen aan vele voorschriften zijn gebonden en omdat eerder al plannen voor een klassieke aanbesteding waren ontworpen. In tegenstelling tot de DBFM-constructie voor de Oosterweelverbinding, voorziet de DBFM-constructie voor de tramlijnen een volledige prefinanciering door de private partner.

¹⁴ De tweede fase van tramlijn Deurne-Wijnegem is niet in Brabo I begrepen omdat er eerst een oplossing moet komen voor de brug in Wijnegem, die moet worden aangepast.

Project	Uitvoeringsplanning februari 2007	Wijzigingen tot oktober 2007	Stand van voorbereiding / uitvoering
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Fase 1: 3kw 2007 – 4kw 2011 Fase 2: 3kw 2012 – 4kw 2015		Vergunningen voor Noorderlaanbrug aangevraagd; aanbestedingsprocedure afgerond; start werken gepland eind 2007. Open oproep voor ontwerp andere bruggen gestart.
Leien fase I	-		Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Leien fase II (+ Operaplein)	3kw 2008 – 3kw 2012 -		Te combineren met tramlijn Ekeren
Tramlijn Linkeroever-Noord	1kw 2014 – 4kw 2015		
Tramlijn Mortsel Boechout	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005 Fase 2: 4kw 2007 – 1kw 2010		Uitgevoerd door Vlaams Gewest Onteigeningen in uitvoering, bouwvergunning verkregen in augustus 2007; aanbestedingsprocedure Brabo I opgestart door De Lijn
Tramlijn Ekeren	2kw 2008 – 2kw 2012		Project-MER verwacht tegen december 2007
Tramlijn Deurne - Wijnegem	4kw 2007 – 2kw 2011		Onteigeningen in uitvoering, bouwvergunning verkregen in maart 2007; aanbestedingsprocedure Brabo I opgestart door De Lijn.
+ stelplaats	4kw 2007 – 1kw 2009		GRUP-procedure lopende
Tramlijn Mortsel Kontich	1kw 2013 – 4kw 2015		
Tramlijn Hemiksem (St.-Bernardse- steenweg)	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 3kw 2012 – 2kw 2016		Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Borsbeek – Wommelgem	1kw2013 – 4kw 2015		
Tramlijn Nieuw-Zuid, Linkeroever en Eilandje	1kw 2015 – 4kw 2015		
Aankoop 48 trams	2008 – 2015		Al 10 trams aangekocht voor Minder Hinder bij renovatie R1 in 2004
Maatregelen zwakke weggebruiker	2007 – 2014		Te integreren in andere projecten

In haar achtste voortgangsrapportage geeft de BAM ook een stand van zaken betreffende de aanbestedingen voor de financiering van het Masterplan Antwerpen en voor het verzekeringsprogramma van het Oosterweelproject.

De werken die in het derde en vierde kwartaal 2007 zouden starten, lopen opnieuw vertraging op bij gebrek aan goedgekeurde samenwerkings- en subsidieovereenkomsten, alsook bij gebrek aan zekerheid over de diverse rilingaanvragen.

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

In de voortgangsrapportage heeft de BAM geen nieuwe ramingen van de investeringskosten opgenomen.

Als bijlage bij zijn verslag neemt het Rekenhof een geactualiseerd overzicht op van de ramingen en realisatiekosten van de diverse projecten. De informatie is zo veel mogelijk verzameld bij de BAM, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de andere betrokken agentschappen binnen het Vlaams Gewest. De informatie uit de recent goedgekeurde bestekken werd verwerkt in de vermelde bijlage.

Investing Oosterweelproject

De Vlaamse Regering heeft de ontwerp- en bouwkosten van de Oosterweelverbinding geplafonneerd op 1.850 miljoen EUR. Die plafonnering is bepaald op een prijspeil van januari 2006. Het prijspeil van de BAFO is dat van oktober 2007, dat gedurende acht maanden blijft gelden. De finale contractbesprekingen zullen de uitvoeringswijze, de definitieve risicoverdeling en de uiteindelijke kostprijs van de DBfM-overeenkomst vastleggen. De totale kostprijs van het contract zal de ontwerpkosten, de bouwkosten, de financieringskosten van de bouwgroep, alsook de onderhoudskosten omvatten.

Op suggestie van het Rekenhof heeft de BAM voor de BAFO aan de kandidaat-bouwgroep een meer gedetailleerde prijsopgave gevraagd. Zo wil zij een beter inzicht krijgen in de opbouw van de prijzen van de diverse projectonderdelen en de marktconformiteit kunnen toetsen. Intussen verfijnt de BAM daarom ook zijn eerdere kostprijsramingen en voert een *public sector comparator* uit¹⁵). Met de selectie van de voorkeursbieder start de fase waarin het daadwerkelijk onderhandelen prijsvoordelen kan opleveren zonder in te leveren op de kwaliteit of de opgelegde functionele eisen. De BAM kan daarbij haar meerwaarde, die onder meer bij haar oprichting werd beoogd, verantwoorden. Bij de definitieve contractsluiting kan, rekening houdend met de doorgevoerde optimalisaties, de uiteindelijke risicoverdeling en de latere uitvoeringplanning, nagegaan worden of het eventuele verschil tussen de overeengekomen kostprijs en het vooropgestelde budget verklaarbaar en aanvaardbaar is.

¹⁵ De BAM werkt samen met haar externe dienstverleners en het Vlaams Kenniscentrum PPS aan een *public sector comparator*, waarbij de kostprijs van de verschillende onderdelen van de DBfM-constructie theoretisch wordt berekend in vergelijking met een klassieke aanbesteding.

Eerste reeks tramprojecten

Zoals het Rekenhof ook in zijn vorige verslag heeft vermeld, wordt het investeringsbedrag van de alternatief te financieren tramprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen bepaald in functie van het budget voor de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoedingen. Voorlopig zijn de investeringsramingen¹⁶ echter nog altijd gebaseerd op een klassieke aanbesteding, waarbij geen rekening is gehouden met ontwerp-, financierings- en onderhoudskosten, noch met de kosten van de risico-overdracht.

Vorbereidings- en werkingskosten

De BAM heeft een deelcontract 22 en 23 gesloten met de externe studiegroep om de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen verder voor te bereiden. Voor de begeleiding bij het contractmanagement en de werfopvolging voor de Oosterweelverbinding en de eerste groep tramprojecten Brabo I moet het management van de BAM nog onderhandelen, zowel over de te leveren prestaties als over een marktconforme prijs.

2.4.2 Kosten uitgevoerde werken

Binnen zijn beperkte controle van de voortgangsrapportages heeft het Rekenhof geen gedetailleerde analyse gemaakt van de voorbereidings- en werkingskosten noch van de kosten van de al uitgevoerde werken. Het heeft de beschikbare gegevens over de aangegane verbintenissen wel opgenomen in het kostprijsoverzicht als bijlage bij dit verslag.

Voor het natuurinrichtingsproject Middenvijver is tot september ongeveer 0,5 miljoen EUR uitgegeven; voor een nieuwe leidingenkoker onder het Albertkanaal 0,3 miljoen EUR.

2.4.3 Financiering

In een buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van de BAM zijn de in de kaderovereenkomst afgesproken kapitaalverhogingen ten bedrage van 129 miljoen EUR en 131,9 miljoen EUR goedgekeurd.

In het kader van de aanbestedingsprocedure voor het aantrekken van externe financiering voor het Masterplan Antwerpen hebben drie van de vijf geselecteerde bankconsortia een offerte ingediend, telkens met een aantal varianten. De BAM heeft inmiddels die offertes beoordeeld op het vlak van volledigheid en conformiteit met het bestek en aan de hand van een aantal gewogen evaluatiecriteria. De BAM oordeelde dat één van de

¹⁶ Er wordt uitgegaan van een investeringsbedrag van 327,9 miljoen EUR (301 miljoen EUR + 4,9 miljoen EUR voor resterend deel Leien fase 1 + 22 miljoen EUR niet-recupereerbare btw).

drie offertes onvolledig was. Aan de twee overige bankconsortia zal de BAM tegen februari 2008 een BAFO vragen, opdat de finale contractbesprekingen in juni 2008 kunnen worden afgerond.

De Vlaamse Regering heeft in februari 2007 al principieel toegezegd jaarlijks een bijkomende dotatie van 30 miljoen EUR toe te kennen aan De Lijn en het agentschap Wegen en Verkeer om het aandeel van de ontwerp-, bouw- en financieringskosten in de beschikbaarheidsvergoedingen voor de eerste reeks tramprojecten te dekken. De Vlaamse Regering is er op 19 oktober 2007 op gewezen dat die jaarlijkse bijdrage in de beschikbaarheidsvergoedingen gedurende 35 jaar moet worden geïndexeerd⁽¹⁷⁾. Beide agentschappen moeten wel de gewone en de structurele onderhoudskosten⁽¹⁸⁾ met hun reguliere middelen financieren.

2.5 Risicobeheersing

2.5.1 *Rulings*

De BAM had al eerder inzake de btw voor het Oosterweelproject een gunstige ruling verkregen. Ook de ESR-neutraliteit voor het Oosterweelproject werd eerder bevestigd. Voor de overige onderdelen van het Masterplan Antwerpen bestaat nog geen zekerheid over de ESR-neutraliteit. Voor de rulingaanvraag inzake de EU-tolrichtlijn moeten nog een paar technische details op punt gesteld worden.

De rulingaanvraag voor de btw voor de sluisprojecten is in voorbereiding. De BAM heeft de samenwerkingstructuren met De Scheepvaart en met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen voor de realisatie van de projecten Albertkanaal en de sluisprojecten meegedeeld aan de Europese Commissie ter staving van een correcte toepassing van de richtlijn inzake overheidsopdrachten⁽¹⁹⁾.

Voor de eerste reeks tramprojecten heeft het Instituut voor de Nationale Rekeningen de ESR-neutraliteit onlangs bevestigd. De rulingaanvragen inzake btw-recuperatie voor het tram- en niet-tramgedeelte zijn in voorbereiding.

2.5.2 *Risico-allocatie bij de DBFM-constructies*

De risicoinschatting, -beheersing en -allocatie is bij de prijsonderhandelingen voor de Oosterweelverbinding een belangrijk aandachtspunt. Het

¹⁷ Nota aan de Vlaamse Regering van 19 oktober 2007, VR/2007/19.10/DOC.1135.

¹⁸ De kosten voor het structureel onderhoud zijn inbegrepen in de beschikbaarheidsvergoedingen die de agentschappen aan de SPV's zullen betalen.

¹⁹ Richtlijn nutssectoren 2004/17/EC van 31 maart 2004.

management van de BAM bereidt zich daar op voor⁽²⁰⁾. Bij de opmaak van het initiële bestek voor het Oosterweelproject had de BAM nog geen gedetailleerde kostenraming voor de diverse risico's. Bij de voorbereiding van de eigenlijke onderhandelingsfase voor de Oosterweelverbinding maakt het management van de BAM gebruik van ervaringen uit het buitenland. Die aanpak zou ook kennis moeten opleveren voor andere projecten van het Masterplan Antwerpen die met een DBFM-formule worden gerealiseerd.

Aangezien Lijninvest en de BAM als publieke partners zullen deelnemen in het kapitaal en in het bestuur van de SPV's voor de openbaarvervoerprojecten, kan de beoogde risico-overdracht aan de private partner verwateren. Weliswaar kan de deelname in het bestuur van de SPV's de publieke partners toelaten mede toezicht te houden op de kostenbeheersing tijdens de uitvoering.

2.5.3 *Risicomanagement van de BAM*

De BAM is in grote mate afhankelijk van externe dienstverleners. Gelet op de hieraan verbonden risico's moet de BAM de meest geschikte strategie kiezen om voldoende kennis in eigen huis te houden en om haar taken inzake contractmanagement en werftoezicht in de toekomst op een doelmatige wijze in te vullen.

Het bewaken van de vooropstelde uitvoeringsplanning is voor de BAM geen gemakkelijke opgave wegens de technische complexiteit van sommige projecten. Het grote aantal publieke partners en de ingewikkelde juridische structuren bemoeilijken de opdracht van de BAM om de doelstellingen van het Masterplan Antwerpen tijdig te realiseren. De nog steeds toenemende mobiliteitsproblematiek in de Antwerpse regio, alsook de financiële gevolgen van elk verder uitstel, beklemtonen de nood aan voortgang. In de eerst komende jaren moet duidelijk worden of de BAM in samenwerking met de andere partners de hieraan verbonden risico's voldoende onder controle heeft.

2.5.4 *Maatschappelijk draagvlak, vergunningen en procedures*

Het tracé van de Oosterweelverbinding werd vanuit verschillende hoeken opnieuw in vraag gesteld. De BAM slaagt er moeilijk in de negatieve perceptie te keren. In de achtste voortgangsrapportage geeft de BAM een uitgebreide toelichting over de stand van zaken van de belangrijkste projecten.

Er zijn verschillende juridische procedures aanhangig, zowel inzake de aanbesteding van het Oosterweelproject en het verzekeringspakket als inzake het GRUP Oosterweel en de stedenbouwkundige vergunning

²⁰ Samen met het Vlaams Kenniscentrum PPS maakt de BAM een oefening voor een *public sector comparator* voor de Oosterweelverbinding.

voor de tramlijn Deurne-Wijnegem. De uitspraken in de schorsingsprocedures zijn tot op heden positief voor de BAM. Er is echter nog geen enkele uitspraak ten gronde. In dit verband verwijst het Rekenhof naar de resolutie betreffende de invoering van een risicobeheerssysteem voor investeringsprojecten van de Vlaamse overheid, die het Vlaams Parlement op 24 oktober 2007 heeft aangenomen⁽²¹⁾.

2.6 Projectorganisatie

De juridische constructies voor de diverse projecten die de Vlaamse Regering in februari 2007 samen met de kaderovereenkomst heeft goedgekeurd, worden voortgezet. Voor de eerste groep tramprojecten Brabo I zijn de samenwerkingsovereenkomst en andere bijhorende overeenkomsten in oktober principieel goedgekeurd. Voor de aanpassingswerken aan de Schijn en de herinrichting van de Kattendijksluis zijn de samenwerkingsovereenkomsten tussen de BAM en de andere publieke partners ook goedgekeurd.

Voor de bruggen over het Albertkanaal en de Van Cauwelaertsluis is er nog geen definitieve overeenkomst met De Scheepvaart en met de afdeling Maritieme Toegang van het Vlaams Gewest. Volgens de BAM zijn de besprekingen over die samenwerkingsovereenkomsten nagenoeg klaar. Het Vlaams Gewest moet met de betrokken publieke partners wel nog subsidieovereenkomsten sluiten om de middelen uit het begrotingsfonds door te storten. Zolang al die overeenkomsten niet zijn ondertekend, kunnen de betrokken werken niet worden gerealiseerd.

2.7 Commentaar bij de meerjarenverbintenissen

Voor sommige bepalingen en de meerjarenverbintenissen van het Vlaams Gewest in de kaderovereenkomst zijn de nodige decretale machtigingen al verleend. Afhankelijk van de concrete invulling zal de Vlaamse Regering ook een budgettaire machtiging van de decreetgever nodig hebben voor de beoogde subsidieovereenkomsten met De Scheepvaart en met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Voor de eerste reeks tramprojecten van het Masterplan Antwerpen heeft de Vlaamse Regering gepland 30 miljoen EUR per jaar in de begroting in te schrijven. Voor het aandeel van het agentschap Wegen en Verkeer, dat geen eigen rechtspersoonlijkheid heeft, zal het Vlaams Gewest gedurende 35 jaar rechtstreeks contracterende partij zijn in de DBFM-overeenkomsten met de speciale projectvennootschappen van de private partner. Zoals alle andere financiële engagementen moeten de verbintenissen van het agentschap Wegen en Verkeer voor rekening van het Vlaams Gewest op basis van de vigerende regels van de rijkscomptabiliteit bij de contractsluiting op de begroting worden vastgelegd.

²¹ Stuk 1321 (2007-2008) – Nr. 1 van 27 september 2007.

De Vlaamse Regering neemt zich voor een decretale machtiging te vragen voor een eventuele gewestwaarborg voor maximum 70% van het vreemd vermogen van de SPV Brabo I.

3 Conclusies

1. De informatie in de achtste 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 achtste voortgangsrapportage van de BAM is gestructureerd en ingevuld met de in 2005 door de parlementaire commissie vooropgestelde informatie-elementen. Omwille van de volledigheid en de vergelijkbaarheid in de tijd heeft het Rekenhof al enkele keren bij zijn verslag zelf een algemeen overzicht gemaakt van alle investeringskosten en bijkomende verbintenissen ten laste van de diverse publieke partners die nodig zijn om het Masterplan Antwerpen te realiseren.
3. De terechtwijzende berichten bij het bestek voor de Oosterweelverbinding houden volgens de beschikbare informatie geen substantiële wijzigingen van de reikwijdte in, die de gelijke behandeling van de bidders in het gedrang zou kunnen brengen. De wijzigingen en verfiningen wijzen volgens het Rekenhof op de onvolkomen inzichten bij de initiële opmaak van het bestek, maar zijn ook deels het gevolg van nieuwe reglementeringen en afspraken. Het aanpassen van het bestek was evenwel belangrijk voor de verdere beheersing van het Oosterweelproject. De reikwijdte van de overige projecten is niet gewijzigd.
4. De algemene uitvoeringsplanning voor het Masterplan Antwerpen die in februari 2007 werd opgemaakt, komt opnieuw onder druk te staan. Door het uitlopen van de onderhandelingsprocedures, het aanslepen van de goedkeuring van enkele samenwerkingsovereenkomsten en het nog niet beschikbaar zijn van alle gevraagde vergunningen en rulings kunnen de meeste projecten niet volgens de opgegeven planning starten. Die vertraging kan bijkomende kosten en afstemmingsmoeilijkheden met zich brengen, terwijl de mobiliteitsdoelstellingen van het Masterplan Antwerpen intussen niet worden gerealiseerd.
5. De ramingen voor de investeringskosten voor de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen zijn niet formeel aangepast. De kostprijsramingen voor de tramprojecten zijn nog niet aangepast aan de DBFM-constructie die is opgezet. De kostprijsgegevens moeten daarom met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd.
6. De BAM doet inspanningen om de interne en externe risico's te beheersen. De BAM gebruikt onder meer de public sector comparator bij de prijsonderhandelingen en de risicoallocatie. De afhankelijkheid van de dienstverleners stelt de BAM in een kwetsbare positie. Ook het handhaven van het maatschappelijk draagvlak lijkt nog steeds moeizaam te verlopen.

7. Afhankelijk van de concrete invulling zijn budgettaire machtigingen vereist voor de meerjarenverbintenissen in de subsidieovereenkomsten en de DBFM-overeenkomsten die binnenkort voor een aantal projecten worden gesloten.

4 Aanbevelingen

1. De BAM kan in samenwerking met de andere publieke partners ten behoeve van een transparante informatievoorziening een algemeen overzicht maken van de kostprijs van alle aspecten van het Masterplan Antwerpen, zowel met het aandeel van de BAM als met de kosten die ten laste van het Vlaams Gewest of andere publieke partners vallen. De evolutie van de investeringskosten moet daarbij, rekening houdend met het prijspeil, vergelijkbaar zijn met de ramingen. Andere kosten voor financiering, voorbereiding, werking, risicobeheersing en onderhoud worden daarnaast ook best in beeld gebracht.
2. De BAM moet analyseren of het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding voldoende rekening hield met alle noodzakelijke randvoorwaarden alsook met de realiteitszin van de eisen. De BAM moet de leereffecten van die analyse aanwenden om de voorbereiding van andere geplande projecten te optimaliseren.
3. De BAM en de andere publieke partners moeten de geplande samenwerkingsovereenkomsten spoedig definitief sluiten. De BAM moet de projectcoördinatie voor de diverse onderling afhankelijke projecten van het Masterplan Antwerpen maximaal beheersen, om verdere vertragingen, eventuele stijgende kosten en bijkomende verkeershinder te beperken.
4. De BAM moet de kostprijsramingen voor de diverse projecten die met DBFM-constructies worden gerealiseerd actualiseren, opdat zij bij de onderhandelingen met de private partners de geboden prijzen beter zou kunnen beoordelen. Bij de risicoallocatie moet ze ook rekening houden met de beheersmogelijkheden en de kostprijs ervan, en met de grenzen van de beoogde ESR-neutraliteit. Het gebruiken van de public sector comparator en het voeren van degelijke prijsonderhandelingen zijn daarbij cruciale instrumenten.
5. De BAM moet de risico's voor de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen verder blijven beheersen in samenwerking met de andere publieke partners. Zij moet daarbij haar afhankelijkheid van externe dienstverleners beperken en streven naar een actieve communicatie.
6. De Vlaamse Regering moet zonodig aan het Vlaams Parlement budgettaire machtigingen vragen voor de meerjarenverbintenissen in de DBFM-overeenkomsten voor de tramprojecten en in de subsidieovereenkomsten met de publieke partners.

Bijlage:
Overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen

	bedragen in miljoenen EUR	raming 15/12/2000 basirapportage	raming 22/7/2005 tweede rapportage	raming (toestand september 2007) prijspeil volgens tijdstip raming (2006 of ouder)	uitvoering (verbindtissen september 2007)	
	INVESTERINGKOST PROJECTEN (incl niet-recupereerbare BTW) (excl onderhoud- en financieringskosten)					
	Oosterweelverbinding	594,94	1.342,00	1.850,00		
a1	ontleeningen	86,00	86,00	86,00	0,00	
a2	inrichting Middenvijver en Burchtse Weel	14,00	14,00	14,00	9,93	9,93
a3	verplaatsen van nutsleidingen	7,00	7,00	7,00	0,00	0,00
a4	kattendijksluis	15,00	15,00	15,00	0,00	0,00
a5	aanpassing Kennedytunnel	5,00	5,00	5,00	0,00	0,00
a6	tijdelijke stelplaats	2,94	2,94	2,94	0,00	0,00
b1	singel (incl.sted.ring Zuid)	104,12	296,30	333,63	0,00	0,00
b2	stedelijke ring noord	81,00	81,00	81,00	0,00	0,00
b3	onvoorziene singel	37,70	37,70	37,70	0,00	0,00
b4	index singel	55,60	55,60	55,60	0,00	0,00
B=A+B1+B2						
	total wagen	699,06	1.819,30	2.313,57	9,93	9,93
c	Royerssluis	74,37	74,40	74,40	0,00	0,00
d	Van Cauwelaertsluis	29,75	50,70	56,51	5,48	0,50
e	bruggen albertkanaal	121,47	180,00	168,92	0,00	1,80
	brug Noorderlaan	26,30	33,92	33,92	1,80	1,80
	spoorbruggen	46,10	46,10	46,10	0,00	0,00
k7	brug Yzerlaan	11,00	11,00	11,00	0,00	0,00
	Hoogmolenbrug	28,50	28,50	28,50	0,00	0,00
	brug Deurnebal	16,50	16,50	16,50	0,00	0,00
	brug Kruingestraat	8,80	8,80	8,80	0,00	0,00
	openbaar vervoerbrug	18,70	0,00	0,00	0,00	0,00
	brug Theunis	24,10	24,10	24,10	0,00	0,00
f	verbreding albertkanaal				pm	
g	onvoorziene waterwegen	30,50	30,50	30,50	0,00	0,00
B=C+D+E						
	total waterwegen	225,58	305,10	299,82	5,48	2,30
	aanpassing gewestwegen voor tramlijnen	210,71				
h1	Leien fase 1		?	60,99	60,99	
h2	Leien fase 2 (ind.Operaplein)		64,00	63,01	0,00	105,55
	voorlopige aanpassing Rooseveltplaats		86,60	4,10	60,04	0,00
i	tramstellen - 48 stuks	12,39	12,40	107,80	12,00	3,08
j1	zachte weggebruikers - fietspaden	24,79	24,80	45,04	12,00	22,03
j2	telematica	277,64	24,80	45,04	0,00	0,00
k=som(k1+k2)						
k1	tramlijnen	277,64	449,60	409,55	192,28	43,96
k2	tramlijn St-Bernardsesteenweg fase1	14,90	33,00	25,35	25,35	26,35
k3	tramlijn St-Bernardsesteenweg fase 2 & 3		33,60	37,70	4,20	0,00
k4	tramlijn Mortsel Boechout fase 1	14,90	10,00	10,96	10,96	17,61
k5	tramlijn Mortsel Boechout fase 2	19,80	35,00	31,73	27,27	0,00
k6	tramlijn Mortsel Konlich	29,70	81,60	40,96	5,67	0,00
k7	tramlijn Ekeren	14,30	64,80	59,49	53,00	0,00
k8	tramlijn Deurne-Wijnegem	24,80	64,80	61,17	61,17	0,00
k9	stelplaats	23,70	25,32	25,32	0,00	0,00
k10	tramlijn Linkerover Noord	7,40	27,00	25,07	3,65	0,00
k11	tramlijn Borsbeek-Wommelgem	11,20	39,60	26,89	3,34	0,00
k12	tramlijn Nieuw Zuid	12,40	12,40	12,40	3,56	0,00
l	tractiestations, ed	60,00	60,00	23,87	25,53	0,00
m	onvoorziene openbaar vervoer	57,40	57,40	49,40	0,00	0,00
n	index openbaar vervoer	79,70	79,70		EUR per jaar, te indexeren	
O=A+B+C+D+E+F+G+H+I+J+K		525,53	637,40	690,49	264,32	174,61
p=b3+H+I	onvoorziene kosten	125,60	71,90	71,90	0,00	0,00
q=sb4+g+m	indexatie	165,50	286,27	286,27	0,00	0,00
r	studies en opvolging	124,90	124,90	124,90	87,53	58,49
s	ontleeningen en nutsleidingen					
D=A+B+C+D+E+F+G+H+I+J+K+L+M+N+O+P+Q+R+S	total investeringskosten	1.450,18	3.177,80	3.385,99	264,32	95,