

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



Zitting 2006-2007

24 augustus 2007

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

ZEVENDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Juni 2007

VERSLAG

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

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

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

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

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

Plaatsvervangers:

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

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

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

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

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

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
- Nr. 13: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 14: Verslag
- Nr. 15: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)	4
II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF	11
III. BESPREKING.....	13
1. Tussenkomst van de heer Rudi Daems	13
2. Tussenkomst van de heer Jan Penris.....	15
3. Tussenkomst van de heer Jan Peumans	16
4. Tussenkomst van de heer Bart Martens	18
5. Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe	19
6. Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder	21
7. Tussenkomst van de heer Flor Koninkx	21
8. Antwoorden van de BAM, de leden van de regering en de repliek van de leden	21
9. Afspraken	34
IV. BIJLAGEN	
Bijlage 1: Niet-beantwoorde vragen	35
Bijlage 2: Beloofde informatie	49
Bijlage 3: Historiek bestekseisen	53
Bijlage 4: Nota BAM: Dubbeldeks/enkeldeks viaduct.....	135
Bijlage 5: Deontologische code BAM.....	165
Bijlage 6: Verslag over vergadering ‘de Schijns te Antwerpen’	181

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op woensdag 20 juni 2007 een zevende voortgangsrapportage over de grote infrastructuurprojecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

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

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

In een derde deel volgde een gedachtewisseling met de parlementsleden, de BAM en leden van de regering.

I. PRESENTATIE DOOR DE BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager van BAM, stelt de zevende voortgangsrapportage van het Masterplan Antwerpen voor en brengt in eerste instantie de basiskenmerken van het masterplan in herinnering. Vervolgens licht hij de scopewijzigingen toe die zijn gebeurd in de voorbije periode van drie maanden tussen de rapportages. Ook de context van de beslissingen wordt bij deze rapportage beter geduid.

Een derde hoofdstuk zal over de masterplanprojecten zelf gaan en de stand van zaken in de diverse onderdelen. Daarna komt de heer Van Rensbergen terug op de financiën, de risico's, risicobeheersing en ten slotte de projectorganisatie.

Wat de basiskenmerken van het masterplan betreft, herhaalt de heer Van Rensbergen de algemene doelstellingen van het masterplan, met name het beter bereikbaar maken van de stad en de haven, een betere leefbaarheid en een goede verkeersveiligheid en vlotter doorgaand verkeer. Hij stelt dat van bij aanvang van de opdracht in de tweede helft van de jaren negentig duidelijk is gesteld dat dit plan niet kon met investeringen voor wegeninfrastructuur alleen. Het probleem lag immers niet bij het hoofdwegennet alleen.

Een oplossing kon alleen multimodaal met gelijktijdige inzet op openbaar vervoer, weghalen van transport door stimuli voor vervoer over water en aandacht voor de zwakke weggebruiker. De aanpak kon alleen multidisciplinair zijn. Er wordt voor gezorgd dat elk van de invalshoeken ingevuld zijn en dat er geïntegreerd overleg gebeurt met alle partners, al van bij het begin bij de voorbereiding en bij de projectrealisatie. De spreker stelt dat dit precies een van de zware taken is voor de BAM inzake Minder Hinder en impactmanagement. Er is aandacht voor alle aspecten en niet in het minst voor de zwakke weggebruiker, de natuur en de leefomgeving.

In verband met de scopewijzigingen van het Masterplan Antwerpen, verklaart dezelfde spreker dat er geen nieuwe scopewijzigingen te melden zijn. Hij stelt dat er bij de zesde voortgangsrapportage een aantal toegevoegde projecten zijn voorgesteld, zoals de herinrichting van de Kattendijksluis, een stukje Leien fase I palend aan het Operaplein, dat niet werd gerenoveerd in de eerste fase om verkeerstechnische redenen, en dat werd opgenomen in de openbaarvervoerprojecten.

In verband met de masterplanprojecten, verwijst de spreker naar het overzicht van alle beslissingen van de raad van bestuur in de periode tussen de zesde en de zevende voortgangsrapportage. Het gaat om beslissingen over goedkeuring van bestekken, van onteigeningen, stappen in aanbestedingsprocedures en ook klassieke zaken zoals afsluiting van het boekjaar 2006. Uit de beslissingen blijkt dat de uitvoering van vele projecten nakend is. De heer Van Rensbergen hoopt dat de commissieleden ook merken dat er door de BAM veel werk is geleverd in de voorbije periode van drie maanden.

De verschillende projecten worden overlopen.

Wat de Oosterweelverbinding betreft, zijn er in de afgelopen drie maanden volgens de spreker geen beslissingen genomen en kan er dus geen sprake zijn van verdere stappen in de procedure. De Oosterweelverbinding is een DBfM-contract (Design, Build, finance en Maintain). De kleine -f- staat voor het feit dat de financiering niet voor 100 percent bij de DBfM-co is gelegd, maar slechts voor 20 percent. De BAM trekt voor de overige 80 percent zelf vreemd vermogen aan, net zoals dat voor de overige masterplanprojecten het geval is, waar financiering gebeurt op basis van de tolinkomsten. Naast de DBfM loopt een tweede procedure met financiers voor het aantrekken van vreemd vermogen. De -M- staat voor het feit dat

het om een contract gaat voor een beschikbaarheid van 35 jaar. In dat verband moeten dus alle onderhandelingen worden gevoerd voor instandhouding, onderhoud, ter beschikking stellen van de infrastructuur. Het DBfM contract geldt voor 39 jaar: vier jaar bouwtijd en 35 jaar beschikbaarheid.

In 2006 liep de eerste offertefase, waarover omstandig is gerapporteerd in de vorige voortgangsrapportages. Uit die selectiefase bleef één bidder over die werd toegelaten tot de BAFO-fase, stelt de spreker, met name Noriant. In die fase zit men nu. In dat kader zijn begin 2007 de onderhandelingen gestart in voorbereiding tot een terechtwijzend bericht nummer 7, in de volgorde van de terechtwijzende berichten, en met betrekking tot de laatste aanpassingen die zullen worden aangebracht aan het bestek. Zo moet men tot een bestek komen dat de rest van de periode zal prevaleren over elke offerte van de bidder en een richtsnoer moet zijn voor de uitvoering van het contract.

De BAM heeft al van bij aanvang van de besprekingen expliciet een bovengrens of cap voor het te investeren bedrag, brengt de spreker nog in herinnering: 1,850 miljard euro. Hij verklaart ook dat de organisatie van de onderhandelingen grondig is gebeurd en dat het harde besprekingen zijn geweest, die tot in de kleinste details gingen. Daartoe werden een aantal werkgroepen opgericht alsook een stuurgroep die wekelijks de vorderingen opvolgt. De verschillende onderdelen van het contract – bouw, conditionerende elementen van uitvoering, de uitvoering zelf, de procesbeheersing, de kwaliteitsbewaking en het luik financiën – zijn aangepakt en uitgeklaard in die aparte werkgroepen.

Hij stelt dat de essentie erin bestaat voor het bestek dat voorligt mogelijke inefficiënties of onredelijke eisen te weren. Er is ook geprobeerd in deze fase te streven naar een meer concrete afstemming met de stakeholders en duidelijker te maken wat mogelijk is tijdens de uitvoering van bijvoorbeeld bouwwerken over het Albertkanaal. De risico's konden veel beter worden omschreven dankzij de goedkeuring van de kaderovereenkomst en het parallel doorlopen van het verzekeringstraject. De spreker licht toe dat de BAM ervoor gekozen heeft de zogenaamde OCIP-filosofie te volgen of de 'Owner Controlled Insurance Programme'. Dit impliceert een verzekeringsprogramma dat door de opdrachtgever zelf wordt gedefinieerd en waarbij de verzekeringen door de BAM wordt afgesloten. Het dekt elke risicodrager. Dat is volgens de spreker zeer gedetailleerd uitgewerkt en er zijn elementen van opgenomen in het bestek voor het Oos-

terweelproject. Die afstemming is dus gebeurd, en men is erin geslaagd heel wat preciseringen door te voeren in de voorbije periode: impactmanagement, impact van werken op het verkeer, ineenschuiven van de planning van verschillende projecten zoals bijv. Noorderlaanbrug en Kattendijksluis.

De heer Van Rensbergen verklaart dat er ook is onderhandeld over de prijs-kwaliteitsverhouding daar waar optimalisatie mogelijk was. Er is tevens over gewaakt dat de kwaliteit – stedenbouw en architectuur – bewaard zou blijven gedurende het hele proces. In plaats van de tijdrovende weg van vraag en antwoord te volgen, is ervoor gekozen om met een delegatie van de kwaliteitskamer en de ontwerpers van Noriant, workshops te organiseren. Tijdens deze workshops zijn alle mogelijke suggesties van de bidder en de kwaliteitskamer nog besproken. Ze hebben geleid tot een oordeel of eventueel aanpassing van het ontwerp. De invloed daarvan op het ambitieniveau is telkens in beschouwing genomen om erover te waken dat hieraan geen afbreuk werd gedaan. Het ontwerp mocht niet onder de drempel van het ambitieniveau inzake architectuur en stedenbouw komen en diende zelfs nog te verbeteren waar mogelijk. Hier is men ook in geslaagd, stelt de heer Van Rensbergen.

De spreker zegt dat men nu in de fase is aanbeland van verwerking van alle gegevens, het consolideren van de inzichten en het interpreteren van de informatie om dit alles formeel te verwerken in een terechtwijzend bericht dat dan integraal deel zal uitmaken van het bestek. Daarop zal de BAFO – 'Best and Final Offer' – uitgevraagd worden. Deze wordt verwacht midden september waarop dan opnieuw een conformiteitstoets zal volgen. Daarbij zal grondig worden gecontroleerd of de BAFO conform het bestek is, of er afwijkingen zijn en hoe deze rechtgezet kunnen worden. Aan Noriant zal ook worden gevraagd om uitleg over de manier waarop die mogelijke afwijkingen kunnen worden aangepast. De kwaliteitskamer zal aan de BAM in dit kader ook een advies verlenen over het ambitieniveau qua architectuur en stedenbouw.

Eens de conformiteitstoets afgelopen is, naar verwachting in oktober, kan volgens de spreker worden overgegaan tot het aanstellen van de voorkeurbieder conform de leidraad in de onderhandelingsprocedure. De volgende stappen kunnen dan worden uitgerold: afwerken en aanvragen van de bouwvergunning en verdere contractonderhandelingen. Daartoe is een periode voorzien die loopt van oktober 2007 tot

maart 2008. Men hoopt tot een contractverbintenis te komen tegen 28 maart 2008.

De heer Van Rensbergen komt nog terug op de verzekeringsaanbesteding. Hij verduidelijkt inzake OCIP nog dat het inhoudt dat alle mogelijke risico's, ongeacht wie de risicodrager is, in een gezamenlijk verzekeringspakket worden opgenomen. Als men dat niet zo doet, bestaat er een reëel risico op overlappingen of leemten tussen de afzonderlijk afgesloten verzekeringen. Het risico blijft uiteraard bij de respectieve risicodrager. Voor de bouw is dat bijvoorbeeld Noriant, stelt de spreker. Ook de vrijstelling blijft bestaan. Het niveau daarvan moet voldoende hoog zijn om ervoor te zorgen dat er een penalisa-tiewaarde van blijft uitgaan. Zo wordt de risicodrager gestimuleerd om zo risicovrij mogelijk te werken.

De verzekerde limieten zijn een marktconformiteits-element en zijn eveneens vastgelegd bij de risicodrager zelf: de BAM of DBfM-co.

De heer Van Rensbergen legt uit dat de procedure is gestart en de selectie van mogelijke kandidaten zo goed als afgerond is. De gunningsfase zou eind juni aanvangen. Hij overloopt het schema. De eerste fase van 'First Offer' loopt tot oktober 2007; de tweede fase naar een BAFO gaat door tot begin volgend jaar. Ingang van dekking wordt verwacht op 7 april 2008.

Er is ook nog een derde procedure die gelijktijdig wordt doorlopen, namelijk het aantrekken van vreemd kapitaal. In maart 2007 is het bestek in dit verband aangepast aan de bepalingen van de kaderovereenkomst, stelt de spreker. De bankconsortia zijn ertoe uitgenodigd om tegen 29 juni een eerste offerte in te dienen. Er wordt al bij de eerste offerte een hoge mate van 'commitment' verwacht, zegt de heer Van Rensbergen, en dit vooral inzake het onderzoek, de 'due diligence', van de verkeersmodellen en verkeersprognoses.

Ook in dit verband verwijst de spreker naar het planningsschema. Een evaluatie van de eerste offertes en uitvraag BAFO zou midden september moeten gebeuren. De BAFO-fase zou dan moeten lopen in de loop van de maand november. De finale contractbesprekingen, de goedkeuring van het contract en het gunningsbesluit zijn vooropgesteld voor begin april. De 'financial close' voor 15 april.

De heer Van Rensbergen benadrukt dat het de eerste keer is dat de drie vermelde procedures zo mooi op

elkaar aansluiten. Hij stelt dat men niet kan beginnen bouwen zonder verzekeringsdekking. De verzekeringsdekking zou op 8 april een feit moeten zijn. Ook zonder geld kan de bouw niet aanvangen. Het vreemd vermogen zou beschikbaar zijn op 15 april. De procedures zijn onderling afhankelijk. De Oosterweelverbinding heeft met de onderhandelingsprocedure al enige vertraging opgelopen, maar de spreker vindt dat met deze planning alles toch nog goed uitkomt. In de finale contractbesprekingen zal bovendien de onderlinge afstemming kunnen gebeuren met de drie finale 'preferred bidders'.

Het vreemd vermogen wordt ook aangetrokken voor de andere masterplanprojecten, voegt de heer Van Rensbergen er nog aan toe, en er wordt een structuur uitgevraagd die de financiering in twee fasen waarborgt van het integrale masterplan.

De heer Van Rensbergen gaat over tot de bespreking van de deelprojecten van de Oosterweelverbinding die al in uitvoering gaan. Het eerste daarvan betreft de Middenvijver, opgespoten gebied op Linkeroever dat na herinrichting een gebied met natuurontwikkeling en recreatiemogelijkheden wordt. De stedenbouwkundige vergunning werd op 17 april afgeleverd en de opdracht is gegund aan de firma Aertssen die op 4 juni de voorbereidende werken zoals rooien van beplanting, klaarmaken van het terrein en traceren van de leidingen heeft aangevat. De eigenlijke werken zouden starten na het bouwverlof. Ze passen in de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Antwerpen.

Ook Burchtse Weel past in hetzelfde kader, stelt de spreker. Burchtse Weel wordt omgevormd tot een slikken- en schorregebied dat onder invloed komt te staan van de getijdenwerking van de Schelde. Rond de waterplas komt een dijk op Sigmahoogte (9,25 meter). Om het achterliggende gebied beter te beschermen tegen overstromingen, wordt ook in een pompstation en een bufferbekken voorzien. Burchtse Weel zal ook ruimte bieden aan nieuwe wandel- en fietspaden, stelt de heer Van Rensbergen. De stedenbouwkundige vergunning werd op 20 april 2007 afgeleverd en de aanbesteding voor het project is op 23 maart 2007 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, meldt de spreker. De werken zouden in het najaar moeten starten.

In het kader van de realisatie van de Oosterweelverbinding wordt de huidige stelplaats van De Lijn, gelegen tussen de Vaartkaai en de Tjalkstraat deels

ingenomen als werfterrein, verklaart de heer Van Rensbergen. Er komt tevens een onderdoorpersing onder het Albertkanaal om een middendrukgasleiding te kunnen aanleggen. De Tjalkstraat zal gedurende vier tot vijf jaar als werfterrein dienst doen.

In het kader van de projectMER van de Oosterweelverbinding werden verschillende alternatieve locaties onderzocht voor een tijdelijke nieuwe stelplaats. Het terrein Belgasite – gelegen tussen de Vaartkaai-Binnenweg en Carettestraat – is ter zake als beste locatie naar voren gekomen, stelt de spreker. Op die projectsite 'Belgasite' wordt zodoende tijdelijk een busstelplaats ingericht. De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning werd op 13 april 2007 ingediend. De milieuvergunningsaanvraag werd ingediend op 23 mei 2007. De aanbesteding voor het project is op 31 mei 2007 gepubliceerd in het Belgische Staatsblad. De uitvoering van de werken zou in het najaar 2007 worden aangevat.

De heer Van Rensbergen voegt nog toe dat zowel de tijdelijke als de toekomstige stelplaats gelegen zijn in een gebied waar zeer intensief zal worden gewerkt: de heraanleg van de Noorderlaanbrug, de doorpersing van een gasleiding, de twee spoorbruggen over het Albertkanaal waaraan Infrabel begint te werken en de Oosterweelverbinding. Er is een blauwdruk opgemaakt van al die opeenvolgende bouwwerken op basis waarvan ervoor wordt gezorgd dat gedurende die hele periode de stelplaats toegankelijk en bereikbaar blijft. Er zal zodoende geen hinder zijn voor dit aspect van het project.

Wat de Schijn betreft, wijst de heer Van Rensbergen op een tekening aan dat de groene lijn tussen de twee rode strepen aangeeft welk gedeelte van de koker gesupprimeerd zal worden. Dat ligt onder het viaduct van Merksem. De Lange Wapperbrug vindt daar aansluiting en de stedelijke ringweg Noord zal er worden gebouwd. Het viaduct van Merksem wordt erdoor verdubbeld in omvang. De werken zullen extra moeilijkheden meebrengen in die zone, stelt de spreker, als er funderingen voor pijlers moeten worden gebouwd met risico voor doorpersing of perforatie van de koker. De andere partners binnen de Vlaamse overheid hadden al langer aangehaald dat de problematiek van de Schijn grondiger moest worden aangepakt. Er is zodoende beslist de waterloop te suppressen en stroomopwaarts een vijzelgemaal (aan Lobroekdok) te plaatsen zodat niet het overstortdebiet wordt overgepompt, zoals dat al gebeurt, maar ook het reguliere debiet van de Schijn. Dat zal

in het Lobroekdok worden gepompt en afvloeien naar het Albertkanaal.

Hetzelfde zal gebeuren aan het noordelijke gedeelte (E19/A12 tot vijzelgemaal IJskelder) waar de kokers van de Schijn behouden blijven en als overstortbekken dienst zal doen, legt de heer Van Rensbergen uit. De totale capaciteit zal ongeveer 42.000 m³ bedragen. Bij zware regenval en hoge waterstand kan het teveel aan water van Merksem en Ekeren dan overlopen in de leegstaande koker van de Schijn en kan worden overgepompt in het Albertkanaal. Ook de afwatering van de Oosterweelverbinding op die plaats zal erin worden afgevoerd. De spreker beklemtoont dat deze oplossing meteen ook het overstromingsgevaar voor Merksem en Ekeren verhelpt, met een betere uitvoering en veel minder kans op perforatie dan met het aanbrengen van pijlers in het middengedeelte met een bestaande koker.

De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunningen werden reeds ingediend. De uitvoering van de werken zal in het najaar 2007 starten en het project zal 9 à 12 maanden in beslag nemen, voegt de heer Van Rensbergen nog toe.

De heer Van Rensbergen verklaart dat in de zesde voortgangsrapportage al is gemeld dat er tussen De Lijn, het Agentschap Infrastructuur en BAM afspraken zijn gemaakt met betrekking tot de alternatieve financiering van de eerste fase der projecten 'openbaar vervoer'.

Er is bovendien beslist de projecten in een DBfM-formule aan te besteden. Dat wijkt af van de bestekken die waren voorbereid, stelt de spreker, en die uitgingen van een klassieke aanbesteding die louter voor de bouwfase zou gelden. Daaraan zijn nu een aantal elementen toegevoegd, stelt hij: financiering en vooral onderhoud voor een lange periode. Het heeft een intensieve inspanning gevergd om de bestekken aan te passen aan de nieuwe aanbestedingswijze met een contract dat over 30 jaar loopt. Het is volgens de spreker een huzarenstukje, wat al is rechtgezet, en hij bedankt uitdrukkelijk de diensten van De Lijn via minister Van Brempt voor de inspanningen die al zijn geleverd teneinde een fundamentele bijdrage te leveren. Hij dankt ook minister Peeters en het Agentschap Infrastructuur.

De heer *Frank De Schutter*, senior projectleider binnen de BAM, herhaalt dat tussen De Lijn, het Agentschap Infrastructuur en BAM op 16 februari

2007 afspraken werden gemaakt met betrekking tot de alternatieve financiering van de eerste fase der projecten ‘openbaar vervoer’ in een publiek-private samenwerking (PPS). De betrokken projecten werden in drie groepen ingedeeld:

groep 1: tramlijnen Deurne – Wijnegem (fase 1, tot de inkom van de bebouwde kom van Wijnegem en fase 2, tot voorbij de bebouwde kom) en Mortsel – Boechout (fase 2, de verlenging van de bestaande tramlijn), samen met de stelplaats Deurne en de bijhorende tractiestations;

groep 2: Leien fase 2 (inclusief 230 m nog resterend van fase 1, vervolgend met het Operaplein en dan verder via de Noorderlaan tot in Ekeren), tramlijn Ekeren en de bijhorende tractiestations;

groep 3: tramstellen.

De realisatie van groep 3 berust integraal bij De Lijn en dus Lijninvest, stelt de spreker.

Voor de realisatie van de projecten uit groepen 1 en 2 worden aparte maatschappijen opgericht: SPV's of 'special purpose vehicles'. Ze zullen worden gestructureerd met een meerderheid van 52 percent privékapitaal en een minderheidsparticipatie van 48 percent voor de overheid, gelijk verdeeld over Lijninvest en de BAM.

De Lijn en de BAM zullen met de SPV's een overeenkomst afsluiten voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud, oftewel een DBfM-contract. De SPV's zullen het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico dragen. Daarvoor zullen zij een beschikbaarheidsvergoeding ontvangen die zowel bouw als onderhoud omvat.

Per groep werd een stuurgroep opgericht met als voornaamste taak de coördinatie en de sturing van de projecten. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de betrokken overheden en fungeert als topeverlegorgaan. De instructies vanuit die stuurgroep worden via het contractmanagement vertaald naar de private partner.

De Lijn hanteert het voorzitterschap voor de projecten van groep 1, terwijl het Agentschap Infrastructuur als voorzitter optreedt voor groep 2. In de ontwerp- en bouwfase wordt de projectcoördinatie, ook over de minderhindermaatregelen en de communicatie, toevertrouwd aan BAM.

In de exploitatiefase wordt de coördinatie overgenomen door die partij die de betreffende infrastructuur zal gebruiken, De Lijn of het Agentschap Infrastructuur.

Er zijn al drie stuurgroepvergaderingen gehouden. Op 3 mei 2007 vond er ook een workshop plaats waarop De Lijn en het Agentschap Infrastructuur samen met hun interne en externe adviseurs aanwezig waren. Daar werden vier werkgroepen geïnstalleerd: technische aspecten van ontwerp, bouw en onderhoud, structurering en financiering, minder hinder en communicatie. Elk van de werkgroepen heeft onder tussen verschillende malen vergaderd.

De werkgroep over de technische aspecten van ontwerp, bouw en onderhoud, verkort werkgroep Techniek, heeft een viertal acties ondernomen. In eerste instantie heeft de werkgroep een inventaris opgesteld van technische aandachtspunten en knelpunten die moeten worden onderzocht en behandeld, en dat zowel algemeen als per project. In concreto maakte de werkgroep ook een lijst van alle punten die moeten worden opgenomen in de verschillende samenwerkingsovereenkomsten tussen de publieke partners en de overheden. Verder heeft de werkgroep zich geconcentreerd op de afbakening van het structurele onderhoud ten opzichte van het dagelijkse onderhoud. Ten slotte is ook de omvorming van de huidige bestekken, opgemaakt volgens de klassieke gunningsprocedures van openbare aanbesteding, naar een DBfM-contract een belangrijke taak. Het spreekt voor zich dat daarbij als uitgangspunt de bestaande bestekken blijven gelden. Er wordt naar gestreefd om die tot een DBfM-bestek om te vormen enerzijds met minimale aanpassingen en binnen het kader der (aangevraagde of verkregen) stedenbouwkundige vergunningen, en anderzijds door aanvulling met besteksdelen voor onderhoud en financiering.

Voor al deze taken wordt een strikte planning uitgewerkt. Concreet werd afgesproken om tegen 1 juli 2007 een selectiedossier (voor groep 1) ter goedkeuring aan de stuurgroep te kunnen voorleggen. Daar wordt nu de laatste hand aan gelegd. De twee volgende maanden zal een geïntegreerd bestek voorbereid worden. Dat is gepland voor 1 september.

De werkgroep Structurering en Financiering heeft in eerste instantie een vergelijkende analyse gemaakt van de twee mogelijke formules voor het creëren van een PPS-structuur, en heeft geopteerd voor een DBfM-formule per groep. Verder maakt de werk-

groep een concrete planning om de mijlpalen te halen. Hij heeft daarbij rekening gehouden met de beschikbaarheidsvergoeding en de tijdsplanning van de Vlaamse Regering. De werkgroep werkt ook een optimale juridische structuur uit, rekening houdend met de beslissingen van de Vlaamse Regering en de afsprakennota tussen BAM, De Lijn en Agentschap Infrastructuur en met de voorwaarden inzake ESR-neutraliteit en fiscaliteit. Ten slotte bereidt deze werkgroep ook een financieel businessplan voor.

Gezien de nauwe samenhang van minder hinder en communicatie hebben die werkgroepen hun activiteiten versmolten tot één geheel. De werkgroep heeft zich vooral toegelegd op het uitwerken van een organisatiestructuur die zowel voor minder hinder als voor communicatie een geïntegreerde werking waarborgt tussen de verschillende niveaus, de stuurgroep, de werkgroepen, het operationele netwerk met werfcommunicatoren. Hij besteedt ook de nodige aandacht aan de lokale besturen, de doelgroepen, de belangenverenigingen en andere lokale actoren. Voor beide tramlijnprojecten van groep 1 werd een voorstel van communicatieplan uitgewerkt.

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager BAM, vervolgt met de projecten voor waterinfrastructuur. De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de Noorderlaanbrug is ingediend op 15 januari. De aanbesteding is aangekondigd op 2 mei. BAM plant de opening van de offertes op 13 juli, de gunning der werken eind augustus, de start der werken in de periode september-oktober. De kosten voor de werken worden geraamd op 34 miljoen euro. Daarin zit niet alleen de verhoging van de brug en de verbreding van het Albertkanaal onder de brug maar ook de definitieve herinrichting van de weg tussen de twee kruispunten, met een aparte tram-busbaan. De werken zullen twee kalenderjaren duren. Het definitieve ontwerp is tot stand gekomen in workshops met de Vlaamse bouwmeester, met de stadsbouwmeester, met de diensten van het Vlaams Gewest, de stad en De Lijn. Die hebben ook beoordeeld of het architecturale ontwerp en de functionele eisen konden verzoend worden in een mooi geheel dat strookte met de ontwikkelingen van het gebied op langere termijn, en dat ook de symbiose kan doorstaan met de Lange Wapper, die erboven zal liggen.

De nieuwe Noorderlaanbrug zal een 2X2-rijvaksbrug zijn met aparte fiets- en voetpaden en een aparte brug met een tram-busbaan. De twee brugdelen vormen samen een geheel.

De werken aan de Noorderlaanbrug moeten medio 2009 afgerond zijn omdat op dat moment de viaduct van de Oosterweelverbinding zo dicht boven de IJzerlaanbrug komt dat die moet worden afgesloten. Wanneer de IJzerlaanbrug afgebroken wordt, is het nodig om het verkeer te kunnen omleiden langs de Noorderlaanbrug. De aparte tram-busbaan zal dan nodig zijn voor de toegankelijkheid van de stad met het openbaar vervoer.

Een precair element in de werken aan de Noorderlaanbrug is de middendrukgasleiding die onder de brug hangt. Dat is niet meer toegelaten. Dergelijke gasleidingen moeten ondergronds liggen. BAM heeft besloten om daarvoor een aparte koker onder het Albertkanaal te persen. Die koker moet nog in 2007 klaar zijn. Dat hangt samen met de afbraak van de Noorderlaanbrug.

Voor de bruggen over het Albertkanaal hebben BAM en de Stad Antwerpen gezamenlijk een open oproep gelanceerd in samenwerking met de diensten voor de scheepvaart en uiteraard met de Vlaamse bouwmeester. Aan de ontwerper wordt gevraagd om een visie te ontwikkelen voor de bruggen 'als reeks' tussen het Straatsburgdok en het Kempisch kanaal en om voor een aantal van deze bruggen voorwaarden (per individuele brug) voor het verdere ontwerp te definiëren. Bedoeling is te komen tot een contextuele optimale inpassing van de bouwwerken. Dat is de voorbereiding, nadien zal er per brug een ontwerp gemaakt worden. Dat geldt niet voor de Noorderlaanbrug omdat de tijdsdruk te groot is. Daarvoor is er voornoemd alternatief traject. Het geldt ook niet voor de twee spoorbruggen omdat die naar vormgeving zullen aansluiten bij de bestaande spoorbrug van de hogesnelheidslijn. Voor die spoorbruggen is een overeenkomst met Infrabel in opmaak. BAM verwacht die eerstdaags te kunnen afsluiten.

Het volgende deelproject is de Kattendijksluis. Het betreft in hoofdzaak de bouw van een beweegbare brug over het benedenhoofd en het vervangen van de sluisdeuren en hun bewegingsmechanismen. De sluis is immers lange tijd in onbruik geweest en moet volledig gerenoveerd worden. Er zijn ook een aantal stabiliserende ingrepen nodig. Tegelijkertijd moet de bestaande waterkering op sigmahoogte gebracht worden. Waterwegen en Zeekanal (W&Z) is als eigenaar/beheerder van de sluis bouwheer en aanbevestigende overheid voor het project. BAM stelt W&Z schadeloos voor de kosten van dit project. BAM volgt dit project in een stuurgroep met W&Z en met de diensten van het Havenbedrijf.

Een extern ontwerper heeft op stedenbouwkundig, landschappelijk, architecturaal en infrastructureel-technische gebied advies verleend over de vormgeving van de nieuwe Kattendijkbrug en het benedenhoofd van de Kattendijksluis. Er werd gekozen voor een rolbrug over het benedenlandhoofd net naast de bestaande wachtershuisjes. Oorspronkelijk werd gedacht aan een basculebrug van de Scheldekant tot een hogere hoogte. Dat bracht meerdere nadelen met zich met name een bewegingsmechanisme dat zich hoog uitstrekt boven het niveau wat een impact heeft op de rest van de ontwikkelingen op het Eilandje. Er is gekozen voor een rolbrug die maar vier meter hoog is en tegelijk aansluit bij de oude historische structuur van de Kattendijksluis.

De voorbereiding is bezig, de werken zullen allicht starten begin 2008 en moeten midden 2009 voltooid zijn. Op dat moment komt de Oosterweelviaduct boven de haven en zullen de werken de toegankelijkheid van de dokken ter hoogte van het Eilandje hinderen. BAM heeft ervoor geopteerd om, in plaats van gehinderde bedrijven schadeloos te stellen, die middelen vooraf in te zetten voor herinrichtingen die tegelijk een belangrijke meerwaarde bieden aan het haven- en stadsgebied.

Het bestek voor de aanbesteding van de renovatie Van Cauwelaertsluis is klaar. De opening van de offertes is gepland op 6 juli. Er wordt gestreefd naar een gunning van de werken eind augustus, gevolgd door de start der werken eind september/begin oktober. De renovatie zal drie kalenderjaren in beslag nemen. Momenteel overlegt BAM met de haven-diensten en de afdeling Maritieme Toegang van het Vlaams Gewest over de laatste afspraken.

Kortom, BAM heeft sterke vooruitgang geboekt sinds de vorige rapportage. Antwerpen staat aan de vooravond van grootschalige werken.

De heer *Ivan Costermans*, financieel manager BAM, zal de financiën toelichten. Het belangrijkste element daarin is natuurlijk de aanbestedingsprocedure voor de financiering van het Masterplan Antwerpen. Die procedure loopt. BAM heeft in maart een herwerkt bestek voor de financiering ter beschikking gesteld van de kandidaten. Hierin werden de kaderovereenkomst en de beslissingen daaromtrent verwerkt. In de maanden daarna heeft BAM uitvoerig bilateraal overleg gehad met de kandidaat-financiers. Nu is er een korte periode van radiostilte. Eind deze maand,

op 29 juni, verwacht BAM de eerste offertes van de kandidaat-bankiers.

De studiekosten voor de projecten worden in de BAM-boekhouding geactiveerd en niet onmiddellijk ten laste genomen van het boekjaar. De kosten zullen over de looptijd van de individuele projecten gespreid en afgeschreven worden. In de tabel worden de reeds geactiveerde studiekosten van het jaar 2007 vergeleken met het totale jaarbudget 2007. De werkzaamheden worden immers niet perfect verspreid over het jaar. Een mooi voorbeeld daarvan is de Noorderlaanbrug waar de bulk van de studies gebeurde bij de opmaak van de bestekken.

De erelonen vergelijkt de heer Costermans wel met het budget over een aantal maanden. Deze kosten zijn veel meer dan de studiekosten egaal gespreid over het jaar. De kosten van de juridische en communicatieadviseur voor het eerste kwartaal zijn verrekend, van de financiële adviseur is ook de maand april geboekt. De cijfers bewijzen dat het budget zeer beperkt overschreden wordt. Dit kan verklaard worden door de egale spreiding van het jaarbudget over de 12 maanden; de overschrijding zal allicht gecompenseerd worden door de verminderde activiteiten tijdens de zomermaanden. De juridische adviseur heeft heel wat tijd gestoken in het voorbereiden van het Terechtwijzend Bericht 07, met name de aanpassing van de algemene contractuele voorwaarden van het DBfM-contract. Ook het bestek voor de financiering werd aangepast. Een aantal activiteiten is dus in het begin van het boekjaar geconcentreerd.

De enkelvoudige jaarrekening van BAM en de geconsolideerde jaarrekening, dus samen met de dochteronderneming Tunnel Liefkenshoek, voor het boekjaar 2006 werden afgesloten en goedgekeurd door de algemene vergadering. BAM heeft ook een goedkeurende verklaring over de jaarrekeningen gekregen van de commissaris. Wat de nieuwe verbintenissen betreft, werd deelcontract 21 afgesloten met TV SAM.

De 'prehedge' of de indekking van het renterisico is hier al meermaals besproken. Er loopt een programma van 2,5 miljard euro aan renteswaps. Die moeten BAM beschermen tegen een stijging van de marktrente. Sinds november 2005 is de langetermijnrente sterk gestegen. De netto contante waarde van de financieringskost zou daardoor 250 miljoen euro zwaarder uitgevallen zijn. BAM is hiertegen beschermd door de renteswaps.

BAM volgt de swappositie op vlak van uitstaand notioneel bedrag en rentegevoeligheid continu op. Ze past die aan voor zover ze het nodig acht met het oog op de omvang en rentegevoeligheid van de vreemdvermogen-financiering, waarvan het renterisico ingedekt wordt. Dat heeft BAM ertoe gebracht om de positie van 2,5 miljard euro met 200 miljoen euro te herleiden tot 2,3 miljard euro.

Wat de structurering van de deelprojecten betreft, is de btw-ruling, de aanvraag voor een voorafgaande beslissing door de btw-administratie afgewerkt. De aanvraag werd goedgekeurd door de raad van bestuur van BAM. Ook het Havenbedrijf heeft groen licht gegeven. Nu kan het document ingeleid worden bij de dienst voorafgaandelijke beslissingen van de btw.

Ten slotte heeft BAM ook een advies gekregen van het Instituut der Nationale Rekeningen over de ESR-neutraliteit van de structuur van het Masterplan. Dat INR-advies bevestigt de ESR-neutraliteit van heel wat elementen, onder meer van de BAM en van de stille maatschap tussen BAM en het Vlaams Gewest als entiteit. Over de projecten zegt het instituut dat de risicoverlegging in de bouw van de Oosterweelverbinding, waarbij het bouw en het beschikbaarheidsrisico gelegd wordt bij de opdrachtnemer, conform de normen van Eurostat ESR-neutraal is. Het instituut bevestigt ook de ESR-neutraliteit van de engagementen van het Vlaamse Gewest in de kaderovereenkomst voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Het advies van het INR is nog niet volledig. Er is nog geen uitspraak over ESR-neutraliteit van de financieel-juridische structuur van de overige deelprojecten. Dat heeft te maken met het feit dat er onduidelijkheden zijn in de teksten van Eurostat. In de specifieke situatie waar een entiteit als BAM qua aandelenkapitaal volledig in handen is van het Vlaams Gewest en de schaduwtoel volledig gesubsidieerd wordt door het Vlaams Gewest, is de juiste interpretatie onduidelijk. Het INR heeft ook voor een ander dossier Eurostat gevraagd dat te verduidelijken. BAM heeft ondertussen bijkomend cijfermateriaal geleverd en verwacht in de komende maanden een verdere aanvulling van het overigens positieve advies inzake ESR-neutraliteit.

Op het vlak van risico's en risicobeheersing is er weinig gewijzigd sinds de vorige voortgangsrapportage. Er zijn wel de btw-ruling voor de Van Cauwelaertsluis en de indekking van het renterisico.

De heer *Jan Van Rensbergen* vervolgt met het onderdeel over projectorganisatie. De raad van bestuur

heeft op 25 mei 2007 het ontslagnemende lid mevrouw Sofie Luyten vervangen door de heer Bart Van Camp. Voor het overige zijn er geen wijzigingen in de organen van BAM.

De uitbestede taken en opdrachten zijn al vermeld. Het betreft de klassieke deelcontracten met TV SAM. Aan deelcontract 21 is de organisatie van een nulmeting voor het natuurgebied Linkeroever toegevoegd. Er zullen een jaar lang metingen verricht worden die als referentie zullen dienen voor een monitoringproject van 10 jaar.

De heer *Leo Van der Vliet*, manager bestuurszaken BAM, licht de evolutie in de samenwerking met andere partijen en overheden toe. Hij verwijst naar het overzicht van de ondertekende overeenkomsten. BAM is gesprekken met de provincie Antwerpen gestart. Nu het duidelijk is hoe het ontwerp en de werf eruitzien, kan BAM beginnen praten met politie en brandweer. BAM weet nu ook precies welke gronden het Vlaams Gewest moet overdragen. Met De Lijn zijn de gesprekken bezig over de inrichting van de definitieve nieuwe stelplaats in de Tjalkstraat en de omleiding daarvoor. Ook met de NV De Scheepvaart en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen worden er gesprekken gevoerd.

De andere masterplanprojecten met De Lijn zijn inhoudelijk rond, maar de afspraken of protocollen worden herschreven in functie van de nieuwe structuren die de regering beslist heeft.

De heer *Jan Van Rensbergen* hoopt dat de commissie merkt dat BAM hard gewerkt heeft. Hij benadrukt dat BAM haar werk maar kan verrichten dankzij de goede medewerking en samenwerking met alle partners.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer *Jan Debucquoy*, raadsheer bij het Rekenhof, zal de opmerkingen van het Rekenhof bij het zevende voortgangsrapport toelichten. Zoals altijd onderzoekt het hof eerst of de informatie van het zevende voortgangsrapport onderbouwd is en of het voldoet aan de afgesproken vereisten inzake informatievoorziening. Dat is inderdaad het geval. Het Rekenhof is nu gestart met een grondig onderzoek, zoals gevraagd door het Vlaams Parlement, van de besluitvorming van het Oosterweelproject. Het Rekenhof zal eind oktober 2007 daarover verslag uitbrengen.

Over het algemeen zijn de evoluties sinds 16 februari 2007, de datum van de kaderovereenkomst, heel beperkt. De afgesproken kapitaalverhoging is onder-tussen goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Tot 2011 zal het kapitaal van BAM telkens verhoogd worden, vanaf 2011 wordt dat vervangen door een werkingsdotatie. Ook de jaarrekening 2006 van BAM is goedgekeurd. Er zijn ook enkele bestekken goed-gekeurd.

Sinds het zesde voortgangsrapport zijn de projecten niet gewijzigd. De niet-Oosterweelprojecten zijn voort afgebakend in technische fiches. Die fiches worden gevoegd bij de kaderovereenkomst. Die fiches zijn conform de grote lijnen van de beslissingen van de Vlaamse Regering. Bijkomende werken zijn de aan-passing van de Schijn. Die werken zijn nodig om de overstromingen van Merksem en Ekeren te vermij-den. De werken worden betaald met kredieten van de Vlaamse Milieumaatschappij. Die maatschappij had die werken sowieso gepland. Het is dus normaal dat ze te haren laste vallen.

Ook de planning is sinds 16 februari niet gewijzigd. Bij het zesde voortgangsrapport waren alle projecten nog in voorbereiding. Nu zijn er al een paar projecten gestart, namelijk de natuurinrichtingswerken aan de Oosterweel en aan de Van Cauwelaertsluis. Er is een langere voorbereidingstijd nodig. Dat is te wijten aan de complexiteit van de structuur en de financiering en van de langere doorlooptijd voor het afleveren van vergunningen. De noodzakelijke samenwerking met de andere publieke partners vergt meer tijd. Het is beter grondig voor te bereiden dan al te snel te beslis-sen.

De kostprijsraming is ook niet wezenlijk gewijzigd. De bijlage van het rapport van het Rekenhof geeft daarvan een overzicht. Dat overzicht is aangepast aan de technische fiches van de niet-Oosterweelpro-jecten, in het bijzonder de tramprojecten. Er is daar een lichte daling, ten belope van 50 miljoen euro, van de totale kostprijs die daalt onder de 3,8 miljard euro.

De Vlaamse Regering heeft een maximumbedrag vastgesteld voor het bouwgedeelte van de Oosterweel-verbinding. Bij het zesde voortgangsrapport heeft het Rekenhof bij BAM aangedrongen op een prijzencon-trole bij de overblijvende bouwpartner Noriant. Dat is nodig voor de maximale beheersing van de kost-prijs. BAM heeft toegezegd die prijzencontrole uit te voeren. Het Rekenhof beveelt hetzelfde aan voor de grote contracten van landsverdediging. Dat is een

vooruitgang op vlak van transparantie en kostenbe-heersing.

Ondertussen zijn de voorbereidingen voor de eer-ste reeks tramprojecten voltrokken. Het deel van de beschikbaarheidsvergoedingen dat geplafonneerd is, slaat alleen op de bouw van de eerste tramprojecten. Het onderhoud is ten laste van De Lijn en het Agent-schap Infrastructuur. Het bestek voor de financiering is daarenboven aangepast, ook aan de bouwfasen. Eerst zal het Oosterweelverbinding gefinancierd worden. Pas als er tolinkomsten zijn, zal het tweede onderdeel gefinancierd worden.

Het Rekenhof weet niet hoe de risicobeheersing van BAM beter zou kunnen. Het is een ‘best practice’, een voorbeeld voor alle andere grote infrastructuurwer-ken. Risicobeheersing is noodzakelijk. Ondertussen werd de ESR-neutraliteit van het Oosterweelproject bevestigd. Het advies daarover is openbaar en is terug te vinden op de website van het INR (http://www.inr-icn.fgov.be/Inr_Icn_nl_012.htm). Het INR kan de ESR-neutraliteit van de niet-Oosterweelpro-jecten nog niet bevestigen. Het moet daarover advies vragen aan Eurostat omdat de Europese regelgeving over publiek-private samenwerking héél onduidelijk is hoe de activa moeten geklasseerd worden van “niet financiële vennootschappen in handen van overheid” (zoals de BAM) en die tevens gefinancierd worden door schaduwtoelagen betaald uit middelen die rechtstreeks afkomstig zijn uit de overheid. Voor-zichtigheid is geboden. Als Eurostat beslist dat het niet-ESR-neutraal is, zullen de kosten van die pro-jecten op het moment van ingebruikneming ten laste vallen van het vorderingssaldo van de overheid. Ook de eraan verbonden externe financiering zal dan de schuld van de Vlaamse overheid verzwaren.

Er is ook een positieve beslissing over de btw-recu-peratie van het Oosterweelproject. Ook dat zal de kostprijs beperken. Ondertussen wordt ook de aan-vraag voorbereid voor de tolrichtlijn van de Euro-pese Unie. De aanvraag voor de btw-ruling voor de sluizen, is goedgekeurd door de raad van bestuur van 25 mei. De nodige stappen zijn genomen om na te gaan of de samenwerkingsstructuren tussen de dienst Scheepvaart, het Havenbedrijf en BAM onder de richtlijn van overheidsopdrachten voor de klassieke sectoren of onder de richtlijn voor de nutssectoren vallen.

Op vlak van risicomangement zet BAM grote stap-pen. De interne controle wordt op punt gesteld. Er is een interne controller aangeworven. BAM draagt

ook zorg voor de opleiding van haar mensen. De risicoanalyse van Lijninvest wordt voorbereid. Er is een aparte projectgroep opgericht. Er moet inderdaad ook gewaakt worden over de ESR-neutraliteit van die projecten.

Op het vlak van projectorganisatie is er weinig nieuws. De samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners hebben een finale fase bereikt, maar zijn nog niet definitief goedgekeurd. De overlegstructuur voor de eerste reeks tramprojecten staat op punt.

Bij de zesde voortgangsrapportage heeft het Rekenhof gepleit voor een vastleggingsmachtiging in de begroting voor de verbintenissen ten laste van de Vlaamse overheid. Ondertussen is er een discussie geweest in de commissie Financiën en Begroting. Het Rekenhof heeft de minister ervan kunnen overtuigen om een vastleggingsmachtiging op te nemen in de begroting 2007. Dergelijke machtiging zal ook nodig zijn voor de andere meerjarenverbintenissen en de subsidieovereenkomsten met de agentschappen.

De heer Debucquoy komt tot de conclusie dat de informatie onderbouwd is door beslissingen van de raad van bestuur en de Vlaamse Regering. Er zijn weinig nieuwe ontwikkelingen, enkele werken zijn gestart. Voor de risicobeheersing moeten nog enkele juridische rulings en de ESR-neutraliteit van de niet-Oosterweelprojecten, inclusief de tramprojecten, bevestigd worden. Ondertussen is er in de begroting een machtiging voor de meerjarenverbintenissen uit de kaderovereenkomst. Voor de niet-Oosterweelprojecten zijn wellicht nog andere machtigingen nodig.

De aanbevelingen van het Rekenhof liggen in de lijn van de conclusies. De details van de samenwerking tussen BAM, het Agentschap Infrastructuur en Lijninvest moeten zo spoedig mogelijk vastgelegd worden. BAM moet blijvend waken over de planning, de kostprijs en de risicobeheersing. BAM moet voortwerken en niet wachten op het resultaat van het onderzoek over de besluitvorming. Meerjarenverbintenissen in het kader van subsidieovereenkomsten met andere agentschappen moeten ook budgettair gemachtigd worden. Gelet op de resolutie over PPS van dit parlement, moeten de budgettaire repercussies van bijkomende budgettaire machtiging op de meerjarenbegroting in kaart gebracht worden. Op 21 juni 2007 zal het Rekenhof in de Subcommissie voor Financiën en Begroting voorstellen doen ter uitvoering van de resolutie van het Vlaams Parlement over

hoe de Vlaamse Regering het Vlaams Parlement over alle PPS-projecten moet informeren.

III. BESPREKING

1. Tussenkoms van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* wil terugkeren naar 25 mei 2007, het werkbezoek van de leden van deze commissie aan de drie maquettes (Antwerpse Bouwwerken, Noriant en LORO). De commissie heeft veel geluisterd, veel gezien, maar niet al te veel vragen gesteld. Bij het begin van het werkbezoek deed zich een juridisch steekspel voor. Er werd op aangedrongen dat de verschillende bidders en de leden van de commissie geen vragen zouden stellen. Het werkbezoek startte in mineur. Dat heeft geen goed gedaan aan de geloofwaardigheid van NV BAM. Vooral omdat te elfder ure een dergelijk verhaal werd gepresenteerd, zowel aan de voorzitter van het parlement als aan de bidders, terwijl het werkbezoek aan de consortia al enkele weken gepland was.

Sinds dat werkbezoek werden voor de spreker een aantal ernstige vragen duidelijk, vooral wat betreft de rol van de kwaliteitskamer en het statuut en de plaats van die kamer in de procedure. De drie verschillende bouwprojecten zijn op architecturaal en esthetisch vlak zeker geen wangedrochten, die de Antwerpse skyline zouden ontsieren. Over kleuren en smaken valt niet te discutenen, maar stellen dat een project geenszins voldoet terwijl een ander voor 100 percent voldoet, gaat niet op. Uit de maquettes blijkt immers dat de projecten heel sterk vergelijkbaar zijn. Er valt trouwens ook wat te zeggen voor de esthetische kwaliteit en vooral de soberheid van een enkeldeksbrug zoals die van de Antwerpse Bouwwerken. Naar aanleiding van een actualiteitsdebat over BAM in plenaire vergadering is beslist om het Rekenhof een audit te laten uitvoeren. De resultaten ervan zullen bekend zijn tegen eind oktober.

Namens zijn fractie heeft de heer Daems op 25 mei jl. voorgesteld om de procedure tijdelijk op te schorten tot het Rekenhof zijn werk gedaan heeft. Uit de rapportering van vandaag en vooral uit de uitgebreidere nota van BAM van vorige week ter voorbereiding van deze rapportage, leidt de spreker af dat zijn advies niet gevolgd is. De procedures lopen gewoon door. Daarom wil de spreker van de gelegenheid gebruik maken om de bevoegde ministers en zelfs de parlementsleden van de andere fracties voor te stellen

om de procedure tot oktober op te schorten. In juni zou de bieder uitgenodigd worden om de BAFO in te dienen. Is dat al gebeurd?

Aangaande de kwaliteitskamer wil de heer Daems een duidelijk onderscheid maken tussen twee aspecten. Een kwaliteitskamer moet grote bouwprojecten als de Oosterweelverbinding op hun merites beoordelen en aanbevelingen doen om ruimtelijke, planologische en architecturale meerwaarde te bieden. De spreker blijft voorstander van dergelijke kwaliteits-toets in grote projecten. Anderzijds is er de vraag welke plaats en statuut dergelijke kwaliteitstoets krijgt. De toets zou aan het begin van de procedure maar ook aan het einde van de procedure kunnen plaatsvinden om hier en daar nog bij te sturen. Dat is trouwens ook met Noriant het geval. Is het verantwoord dat dergelijke toetssteen dermate ingrijpend is dat hij uitmaakt of een project al dan niet doorgaat naar de volgende of eventuele definitieve ronde?

De spreker vraagt of alle leden van de kwaliteitskamer bewust waren van hun beslissende rol in de procedure. Voorts vraagt hij of het persbericht klopt dat plaats en timing van de kwaliteitskamer in de loop van de procedure zijn gewijzigd. In de pers wordt verwezen naar verslagen van de raad van bestuur, waarover de heer Daems niet beschikt. Hij verwijst naar de suggestie van de heer Tuerlinckx, journalist van de Gazet van Antwerpen, van 19 juni 2007 over de rol van de Vlaamse Bouwmeester. De suggestie overstijgt de discussie over BAM. De heer Tuerlinckx stelt namelijk voor om met minister Geert Bourgeois en de Vlaamse Bouwmeester in debat te gaan over de plaats van ruimtelijke en architecturale kwaliteitsbeoordeling in projecten.

Tijdens het werkbezoek van 25 mei 2007 aan de Antwerpse Bouwwerken is gezegd dat hun project niet geselecteerd werd omdat het op bepaalde plaatsen buiten de lijnen van het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) valt. Bovendien stelden meerdere deskundigen – niet alleen die van Antwerpse Bouwwerken – tijdens dit werkbezoek dat een enkeldeksbrug veiliger is dan een dubbeldeksbrug. De spreker wil van de BAM vernemen of een enkeldeksbrug mogelijk is binnen de lijnen van het GRUP. Is dat vanaf het begin duidelijk medegedeeld?

Is het feit dat een ontwerp niet past binnen de lijnen van het GRUP een afdoend argument om een project niet te selecteren? De spreker vraagt of zulks niet in strijd is met de stelling dat het tracé van de Ooster-

weelverbinding nog gewijzigd kan worden op basis van het milieu-effectenrapport (MER). Dit standpunt is ook in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie naar voren geschoven. Voorts vraagt de spreker of een enkeldeksbrug veiliger is dan een dubbeldeksbrug. Is dat bestudeerd?

Vervolgens gaat de heer Daems in op de uiteenzetting van vandaag van de BAM. Hij drukt zijn waardering uit over de manier waarop de mitigerende maatregelen op Linkeroever worden uitgevoerd. De timing wordt gerespecteerd. De manier waarop projecten gelijktijdig worden uitgevoerd, kan als voorbeeld gebruikt worden.

De timing voor het openbaar vervoer is al geregeld gewijzigd. De spreker wil vernemen of de timing zoals voorgesteld tijdens de vorige presentatie wordt gerespecteerd.

Het Rekenhof meldt dat er geen belangwekkende budgettaire evoluties hebben plaatsgevonden. In zijn verslag over de begrotingscontrole geeft het Rekenhof zijn visie over de budgettaire verwerking van alternatieve financiering. Naar aanleiding van de voortgangsrapportage van maart 2007 is een discussie gevoerd over de vraag of een decretale machtiging nodig is om financiële meerjarenverbintenissen legitimiteit te verlenen. Minister Peeters was van oordeel dat zulks niet nodig is, verwijzend naar een debat in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

Zich baserend op het verslag van het Rekenhof is de spreker het daar niet mee eens. Het Rekenhof zegt immers dat meerjarenverbintenissen die de Vlaamse Regering wil aangaan vooraf moeten gemachtigd worden door het Vlaams Parlement. Voorts concludeert het Rekenhof dat de Vlaamse Regering voor de participaties die ze in de loop van een begrotingsjaar wil onderschrijven in het kader van PPS-constructies de nodige kredieten moet inschrijven in de ontwerp-begroting. Als de Vlaamse Regering zich contractueel wenst te verbinden tot bijkomende participaties in de volgende jaren is een vastleggingsmachtiging een aangewezen middel om de prerogatieven van het parlement respecteren.

In hetzelfde verslag schrijft het Rekenhof dat het duidelijk is dat de verbintenissen die de Vlaamse Regering in het kader van alternatieve financiering aangaat een belangrijke invloed hebben op de financiële toestand van de Vlaamse Gemeenschap. Alter-

natieve financiering heeft een gunstige invloed op de evolutie van de officiële schuld van de Vlaamse Gemeenschap maar leidt tot de opbouw van betaalverplichtingen op lange termijn. Verbintenissen met betrekking tot alternatieve financiering verhogen aanmerkelijk de impliciete schuld van de Vlaamse Gemeenschap. Ze worden er vooralsnog niet in verrekend.

In de begrotingscontrole worden decretale machtigingen opgenomen voor de vertaling van de kaderovereenkomst of de volstorting van het kapitaal. De spreker vraagt minister Van Mechelen hoe verbintenissen die langer lopen dan de meerjarenbegroting decretaal gemachtigd zullen worden. Minister Van Brempt zal immers verbintenissen moeten aangaan over openbaarvervoersprojecten met een looptijd van meer dan 30 jaar.

De spreker vraagt wat BAM zal doen als de MER tot het besluit komt dat het tracé vastgelegd in het GRUP niet het meest wenselijke is. De spreker heeft deze vraag al eerder gesteld. Het antwoord luidde dat het GRUP aangepast zou worden. In De Morgen van 19 juni 2007 analyseert de stRaten-generaal het MER. Gratis autoverkeer op de Oosterweelverbinding in combinatie met een tolheffing voor vrachtwagens aan de Kennedytunnel leidt tot hogere inkomsten, minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet en een betere spreiding van het verkeer over de hele ring. TV SAM zou het onderzoek naar het alternatief tracé voor de Oosterweelverbinding niet grondig hebben uitgevoerd. De spreker laat in het midden of deze beweringen correct zijn. Hij stelt evenwel vast dat deze analyse gebaseerd is op een lijvig rapport. De spreker vraagt net zoals in het persbericht of de Vlaamse Regering bereid is het MER en de evaluatienota te laten bestuderen door een onafhankelijke derde.

2. Tussenkomst van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* gaat eerst in op het werkbezoek van 25 mei 2007. De relatie tussen BAM en de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft hoogten en laagten gekend. De eerste voortgangsrapportages mondden bijna uit in slaande ruzie tussen de raad van bestuur van de BAM en de commissieleden. Na een herschikking van de raad van bestuur zijn de verhoudingen verbeterd. Op een bepaald moment werd de BAM door alle partijen gefeliciteerd voor de rapporteringswijze. Sedert

enkele weken is de verhouding evenwel verzuurd. De spreker betreurt dat.

Het BAM-verhaal is lang als een paars verhaal voorgesteld. De spreker merkt echter meer en meer ongezonde gele accenten. Hij verwijst naar de ongepaste interventie van mevrouw Wivina Demeester-De Meyer in verband met het verslag van de vorige rapportage en naar de arrogante tussenkomst van een persoon die namens de BAM optrad tijdens het werkbezoek maar tegelijk aangaf voor minister-president Yves Leterme op te treden. De spreker hoopt dat zulks tot het verleden behoort. Hij dankt de commissievoorzitter voor zijn vastberaden verdediging van de parlementaire belangen.

Het Rekenhof werkt aan een rechtmatigheidsonderzoek van de hele besluitvorming. De spreker vindt het nog te vroeg om daarop in te gaan, maar benadrukt wel dat hij bedenkingen heeft bij de manier waarop een en ander tot stand is gekomen. Hij is altijd al kritisch geweest voor het feit dat het Masterplan het werk is van een staten-generaal zonder enige politieke legitimatie. Hij heeft ook bedenkingen bij het feit dat de hele besluitvorming wordt afgerond door wat hij een kwaliteitsachterkamertje noemt. Hij noemt dat achterkamerpolitiek van het laagste allooi, die openlijk gecontesteerd wordt door de media en door specialisten. De spreker wenst zich niet in dit debat te mengen. De afgewezen bouwgroepen hebben argumenten om de esthetische kwaliteit van hun project te verdedigen. De spreker vond de drie maquettes esthetisch evenwaardig. Rekening houdend met de prijs en elementen zoals veiligheid vermoedt de spreker dat de niet-geselecteerde projecten wellicht goedkoper en veiliger zijn. Hij betreurt dat deze elementen niet in rekening werden gebracht.

De heer Jan Penris gaat vervolgens in op het risicobeheer, waarbij hij een onderscheid maakt tussen het financiële risicobeheer en de burgerlijke aansprakelijkheid. Over het financiële risicobeheer zal de spreker geen opmerkingen maken. Hij feliciteert de BAM voor de aangewende techniek. Prehedging heeft ertoe geleid dat rentestijging niet langer een risico is. De BAM spreekt voorts zo veel mogelijk rulings af met de hogere overheden.

Volgens technische specialisten is het geselecteerde project bouwkundig gezien niet zonder risico. Er is weinig ervaring met een constructie die bestaat uit twee asymmetrische pylonen die een bochtvormige brug dragen. Er is maar één voorbeeld van een gelijk-

soortige constructie: de Collegebrug voor fietsers en voetgangers in Kortrijk. De spreker wil vernemen of de BAM over voldoende expertise beschikt om de bouwkundig risico in te schatten. Wordt dat uitbesteed? Op welke basis wordt dat eventueel uitbesteed? Hoe wordt de verzekeringsportefeuille samengesteld? Wie zal de markt benaderen? Hoe wordt de markt benaderd? Welk aandeel nemen de verzekeringen in in de begroting?

Na de aanvankelijke interesse van de financiële wereld in dit project, hebben twee van de vijf geïnteresseerde spelers al afgehaakt. De spreker vraagt om welke redenen is afgehaakt. De reden waarom een groep rond Fortis niet meer gelooft in het project is relevante informatie. Heeft men afgehaakt omdat het risicoprofiel is bijgesteld? De toelinkomsten werden vroeger op 260 miljoen euro geschat. Nu op 230 miljoen euro. De verwachtingen zijn realistisch bijgesteld.

De communicatie blijft volgens de heer Penris gebrekkig. De Antwerpse Kamer van Koophandel is onvoldoende ingelicht over de manier waarop een aantal werken gerealiseerd zullen worden en de eventuele gevolgen. De Kamer wil een gesprek met de BAM over de communicatiestrategie. De spreker is als inwoner van Merksem en geïnteresseerd politicus bijvoorbeeld te laat op de hoogte gebracht van een overleg tussen BAM en de inwoners van Merksem. Volgens de spreker zijn dat bewijzen dat het verkeerd loopt met de communicatie.

De koker onder het Lobroekdok en onder het viaduct wordt om bouwtechnische redenen geschrapt. Het water van de Schijn zal langs het Lobroekdok naar het Albertkanaal stromen. Op termijn zal het Lobroekdok volgestort worden. Hoe zal het water van de Schijn dan moeten stromen? Is deze operatie waterbouwkundig onderzocht? Is deze optie waterbouwkundig gezien realistisch? Is het waterbouwkundig mogelijk om op deze manier het risico op overstromingen in Merksem en Ekeren te vermijden? Daarnaast vraagt de spreker of de koker tijdelijk of blijvend wordt geschrapt.

De stelplaats van De Lijn verhuist van de Tjalkstraat naar de Belgasite. Dergelijke verplaatsing zal tot een verkeersstroom leiden rond de Belgasite. De spreker vraagt of de verwachte verkeersstroom is onderzocht.

Volgens de spreker wordt een stelplaats in Deurne in overweging genomen. De spreker vraagt wat de bedoeling is van deze stelplaats. Welke voertuigen

zullen er gesteld worden? Kunnen de bussen van de Tjalkplaats naar deze stelplaats verplaatst worden?

De Burchtse Weel is een nieuw element voor de heer Penris. Wat is het nut van dit onderdeel? Wordt waterrecreatie mogelijk in de nieuwe Burchtse Weel?

De spreker pleit ervoor het monument van Peter Benoit op het Operaplein te plaatsen. Het Antwerps stadsbestuur kan daarover niet beslissen. De spreker vermoedt dat BAM volledig autonoom kan beslissen of het monument daar geïntegreerd kan worden. Hij vraagt of dat klopt. Voorts wijst hij erop dat het stadsbestuur al het idee heeft gelanceerd een fiets- of voetgangersbrug aan te leggen op de Noorderplaats. Passen dergelijke ideeën van het stadsbestuur in de visie van de BAM op de tweede fase van de Leienwerken?

3. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* is tevreden dat de manier waarop de BAM verslag uitbrengt als voorbeeld gebruikt zal worden voor andere PPS-projecten. Daarover wordt op 21 juni 2007 van gedachten gewisseld met het Rekenhof in de Subcommissie voor Financiën en Begroting. Het Rekenhof zal niet langer commentaar geven op rapporten maar proactief werken.

De spreker heeft wel problemen met de briefwisseling van de BAM over het werkbezoek aan de maquettes op 25 mei jl. Advocaten worden betaald met gemeenschapsgeld om Vlaamse volksvertegenwoordigers te beletten hun werk te doen. De teneur van het werkbezoek was volgens de spreker: "Kom kijken! Kom kijken! Maar laat geen emotie blijken!". Hij betreurt dat. Volgens de spreker had men de presentaties gegeven tijdens dit werkbezoek ook tijdens deze commissievergadering moeten projecteren. De essentie is immers de vraag hoe duur het project precies is.

Een journalist van een Nederlands magazine over infrastructuur noemt de spreker een supernegativist. Hij beweert die term te hebben van de woordvoerder van de NV BAM.

Alle artikels en persberichten die recent over de BAM zijn verschenen, doen bij de spreker de vraag rijzen of het project deontologisch gezien nog helemaal zuiver is. Een lid van de raad van bestuur van de BAM is immers tegelijk lid van de raad van bestuur van Dexia. De voorzitter van de NV Liefkenshoeftun-

nel is ook regeringscommissaris bij de BAM die toezicht houdt op de rekeningen. De spreker roept de verantwoordelijke ministers op daar een einde aan te stellen. Elke zweem van belangenvermenging moet vermeden worden.

De spreker heeft namens de meerderheid een aantal amendementen op het programmadecreet ondertekend om de BAM een aantal taken op de dragen die in het belang zijn van het project. Hij wijst daarop om aan te tonen dat hij geen supernegativist is.

Vervolgens gaat de spreker in op het project-MER. Hij verwijst naar het artikel van de heer Manu Claeys in *De Morgen*. De heer Peumans wil weten waarom de definitieve versie van het rapport een jaar op zich heeft laten wachten. Volledige transparantie is immers belangrijk in dit dossier. De manier waarop gecommuniceerd wordt over dit project doet ernstige vragen rijzen.

Voorts wil de spreker weten welke procedures nog lopen omtrent het project-MER. Het voortgangsrapport zegt niets over het project-MER en de stand van zaken ervan. Het Rekenhof vraagt terecht hoe de risico's worden ingeschat van de bestuurshandelingen die aanleiding kunnen geven tot procedures voor de Raad van State.

Minister Van Mechelen heeft een maximumbudget opgelegd. Hoe hoog is de besparing in netto contante waarde in vergelijking met de eerste offerte? Hoe is de opsplitsing tussen één en twee? Welke invloed heeft de opsplitsing op de prijs?

De heer Peumans benadrukt dat hij zijn vragen baseert op persberichten. In de pers wordt geciteerd uit verslagen van de raad van bestuur van BAM, terwijl het Vlaams Parlement die niet mag inzien. Is er sprake van afwijkingen of niet-conformiteit in de offerte van Noriant? De spreker doelt op de maximale scheurwijdte van de tunnel, meetapparatuur, evacuatiepaden enzovoort.

De terechtwijzende berichten 3, 4 en 5 zijn volgens de spreker fundamenteel voor de vraag of het een eendeks- of dubbeldeksbrug mag zijn. Twee van de drie concurrenten hebben daar een probleem mee. De spreker hoopt dat het Rekenhof dit grondig nagaat. De oorspronkelijke formulering van het bestek is gewijzigd op 27 februari, op 22 maart en op 27 april 2006. Deze wijzigingen zijn fundamenteel gezien de impact ervan op de prijs. De woordvoerder van de

BAM zegt in een interview met *Humo* nummer 3484 van 12 juni 2007: "Neem van mij aan dat wij erop gaan toezien dat we met Noriant een redelijke prijs bedingen". De spreker wil vernemen wat bedoeld wordt met een redelijke prijs. Wat zijn de gevolgen van de terechtwijzende berichten?

De tunnelvariant is als eerste geliquideerd wegens te duur. De spreker twijfelt of een tunnel nog altijd duurder is dan een bovengrondse variant. Een enkeldeksbrug blijkt goedkoper dan een dubbeldeksbrug, onder meer vanwege de veiligheid. Er zijn bovendien geen voorbeelden van stalen dubbeldeksbruggen. De spreker wil vernemen waarom men geen enkeldeksbrug wil. Het argument dat een enkeldeksbrug niet binnen de lijnen van het GRUP valt, aanvaardt de spreker niet. Een GRUP kan immers snel en eenvoudig gewijzigd worden. Het GRUP is er de oorzaak van dat de voorgestelde projecten duur zullen uitvallen. De staalprijs is op één jaar tijd gestegen van 0,90 euro tot 1,20 euro. Bovendien vereisen asymmetrische pylonen een zwaardere staalstructuur. Het is uiteindelijk de burger die zal betalen. De spreker wil ook weten of de veiligheid van een dubbeldeksbrug is bestudeerd.

Er is volgens de heer Peumans op dit ogenblik sprake van zo'n 400 miljoen euro schadevergoedingen. Gezien de totale kosten is men zich volgens de spreker niet meer bewust van de hoogte van dit bedrag.

In 2004 is een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitgevoerd. Op zijn vragen daarover kreeg de heer Peumans een nietszeggend antwoord. Bij het maken van deze analyse was de netto actuele waarde 116 miljoen euro en de totale projectprijs 2,2 miljard euro. Ondertussen bedraagt de totale projectprijs 3,8 miljard euro. De vraag van de heer Peumans is hoe kosten en baten zich nu tot elkaar verhouden.

Door minister Stevaert is het bedrag dat aan erelonen betaald mag worden gelimiteerd. De spreker wil vernemen of de deelcontracten van de TV SAM dat plafond nog niet bereikt hebben.

Aan de voorzitter van de raad van bestuur en de algemeen manager van de BAM vraagt de heer Peumans of er sprake is van belangenvermenging tussen de leden van de kwaliteitskamer en de ingediende offertes.

De spreker beschikt niet over het rapport van 17 oktober 2006 van de TV SAM voor de BAM. Hij wil

een volledige verklaring waarom een project dat eerst met 9 op 9 wordt beoordeeld van de kwaliteitskamer een 0 op 9 krijgt. Klopt deze bewering uit Humo van 12 juni 2007? Op basis waarvan weerlegt de kwaliteitskamer de oorspronkelijke beoordeling? Waarom heeft de raad van bestuur van de BAM het niet bindend advies van de kwaliteitskamer gevolgd? Welk element heeft de raad van bestuur van de BAM op 17 november 2006 overtuigd?

In Trends omschrijft de woordvoerder van de BAM het project van LORO als een aaneenrijging van verschillende kunstwerken zonder totaalvisie. In het verslag van TV SAM voor de BAM staat: “De gepaste middelen zijn ingezet om voor de verschillende deelgebieden een hoog kwaliteitsniveau te bereiken. Wat het viaduct op de rechteroever betreft, wordt een gedurfd staaltje van ingenieurskunde getoond. Dat is zeker het geval voor wat de overspanning betreft. Voor de geometrie van de tuikabelmasten is er naar reeds beproefde oplossing gegrepen.”

De heer Peumans heeft minister Peeters een gedetailleerde schriftelijke vraag gesteld over inhoud en reikwijdte van de communicatieopdracht van Groep C. Een van de opdrachten is begeleiding en ondersteuning bij crisissituaties. Hij is benieuwd naar het antwoord over de prestaties. De spreker vraagt het BAM-management wat de juiste strategie is en welke middelen aangewend worden om de negatieve beeldvorming van de BAM recht te trekken. De spreker stelt vast dat niet gereageerd wordt op de reeks van negatieve artikelen die recent zijn verschenen. Als pertinente leugens verteld worden, moet de BAM die rechtzetten.

De spreker wil weten hoever men staat met de aanbesteding van alles wat met communicatie te maken heeft. Is de communicatie laten voeren door eigen mensen geen betere oplossing?

De ombudsman van het Vlaams Parlement maakt in het Jaarverslag 2006 opmerkingen over de manier waarop de BAM omgaat met klachten en vragen van burgers. Noch de burgers, noch de Ombudsman ontvangen een reactie. De spreker is van oordeel dat elke klager recht heeft op een antwoord. De BAM communiceert zelf dat een permanent overleg met alle betrokkenen – ook de burgers – aangewezen is.

4. Tussenkost van de heer Bart Martens

Volgens de heer *Bart Martens* wordt in talrijke pers-artikelen gewezen op deontologische problemen en

belangenvermenging. Hij hoopt dat de audit van het Rekenhof over de besluitvorming in het Oosterweel-project voor klaarheid zorgt. De verbanden tussen de verschillende personen zijn volgens de spreker soms vergezocht. Tegelijk moet de minste belangenvermenging uitgesloten worden.

De spreker is van oordeel dat het project niet stilgelegd moet worden zo lang de audit niet is afgerond. Dat zal de prijs van het project niet ten goede komen. Stijgende rentekosten worden ingedekt door middel van prehedging, maar de prijs van het bouw materiaal stijgt structureel. Elke vertraging zal de prijs van het project de hoogte in jagen. Als in de audit op problemen wordt gewezen, moeten die in de laatste fase van de besluitvorming geremedieerd worden. De spreker vraagt de Vlaamse Regering of dat nog mogelijk is. De beste en laatste bieding wordt immers beoordeeld op het moment dat het Rekenhof zijn audit moet indienen. In maart of april 2008 volgt de gunning.

Het knippen van de Schijn is een volledig nieuw project voor de spreker. De Schijn komt door een koker terecht in de Verlegde Schijn waar het water wordt overgepompt in de Kanaaldokken om uit te monden in de Schelde. De huidige situatie is niet gezond wegens aanslibbing en afwateringsproblemen. Afdeling Water van Aminal heeft onderzocht welke nieuwe mondingen mogelijk zijn. Wordt de huidige optie gesuggereerd in de studie van Aminal?

De stad Antwerpen had plannen om het Lobroekdok te saneren en te dempen. Worden deze plannen gehypothekeerd door de Schijn te knippen? Het Lobroekdok wordt een wachtbekken om het Schijnwater over te pompen in het Albertkanaal. Daarnaast wil de spreker weten of deze operatie gevolgen zal hebben voor de waterkwaliteit van het Albertkanaal, waar Antwerpen zijn drinkwater uit haalt.

De kosten van deze operatie worden doorgeschoven naar de Vlaamse Milieumaatschappij. De geraamde kosten voor de sanering van het Lobroekdok overstijgen het vermelde bedrag. Omdat het om een ambtshalve sanering gaat van een historische bodemverontreiniging, zal OVAM betalen. Wordt rekening gehouden met deze kosten? Wat zijn de gevolgen van de beslissing om de Schijn te knippen voor de geplande ontwikkeling van het Lobroekdok?

De spreker is tevreden dat de uitvoeringsfase is aanbroken van de mitigerende natuurmaatregelen op Linkeroever. Hij gaat ervan uit dat de natuurwaarde in de Burchtse Weel en in de Middenvijver zal toene-

men. Volgens de spreker is het de bedoeling dat de Charles De Costerlaan verdwijnt zodat Sint-Annabos, het Rot en de Middenvijver een aaneengesloten natuurgebied vormen. Dat kan pas als de Oosterweel-verbinding is gerealiseerd. De spreker wil vernemen of deze werken nog altijd gepland zijn.

5. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer *Carl Decaluwe* dankt de BAM voor het voortgangsrapport. Hij merkt op dat de situatie verbeterd is: op veel vragen gesteld tijdens de zesde voortgangsrapportage is een schriftelijk antwoord gekomen.

Tussen de zesde en de zevende voortgangsrapportage is echter een en ander gebeurd. De communicatie van de BAM tijdens die periode noemt de spreker bijzonder ongelukkig. Daarnaast is geprobeerd om het verslag van de zesde voortgangsrapportage manipulatief te corrigeren. De spreker vindt dat onaanvaardbaar. Hij heeft zich ook geërgerd aan de beperking van zijn inzage-recht en aan de discussie over het spreekrecht tijdens het werkbezoek van de commissie aan de maquettes. Hij stoort zich ook aan het feit dat leden van de raad van bestuur verslagen hebben gelekt in de pers zodat er nu uitvoerig uit wordt geciteerd, terwijl leden van het Vlaams Parlement er niet in slagen notulen van de raad van bestuur in handen te krijgen.

Na alle persberichten gelezen te hebben, vraagt de heer Decaluwe zich spontaan af of alles wel waar is. Hij is echter niet in staat alles te controleren. Zelfs als maar tien percent van al het geschrevene waar is, moet het parket zich daarover buigen. De spreker dringt erop aan als volksvertegenwoordiger de kans te krijgen de persberichten te controleren. Hij hoopt daarbij dat de berichten niet kloppen zodat men tot de orde van de dag kan overgaan en werk kan maken van dit belangrijke project.

De discussie draait volgens de heer Decaluwe niet rond de subjectieve vraag welk ontwerp het mooiste is. De essentiële vraag is of de afgesproken en gewijzigde procedures correct zijn gevolgd, wat het Rekenhof zal onderzoeken. Het Rekenhof onderzoekt de opportuniteit of de doelmatigheid van de keuzes niet. Zelfs als de audit geen onregelmatigheden vaststelt, is er nog altijd geen verklaring waarom het een dubbeldeksbrug moet zijn, waarom het ontwerp van Noriant beter is of waarom het ontwerp van Noriant 400 tot 500 miljoen euro meer mag kosten.

In tegenstelling tot de heer Daems wil de heer Decaluwe de werken niet stilleggen tot wanneer het Rekenhof klaar is met zijn audit. Het Rekenhof moet zijn audit indienen in oktober 2007. Voor oktober 2007 worden geen onomkeerbare beslissingen genomen. Mocht het rapport van het Rekenhof tot bijkomende vragen aanleiding geven, dreigt men volgens de spreker wel in de problemen te raken.

De spreker kondigt een aantal vragen aan voor de vertegenwoordigers van de BAM. Als zij om juridische redenen niet kunnen antwoorden op zijn vragen, vraagt hij dat ze in alle openheid aangeven waarom dat niet kan.

De kwaliteitskamer blijft de achilleshiel. Niet zozeer de keuze. Wel de procedure. Essentieel in alle persberichten zijn de belangenvermengingen, die de spreker niet kan controleren. De leden van de kwaliteitskamer zijn bekend, net zoals de leden van de raad van bestuur. Artikel 3 van het huishoudelijk reglement van de kwaliteitskamer omschrijft de ontstentenis van belangenvermenging. In de pers worden linken gemeld tussen Noriant en een financier. Een lid van de raad van bestuur van BAM is ook lid van de raad van bestuur van een bankinstelling. Er is voorts een verband tussen de architectenbureaus die voor Noriant werken en de kwaliteitskamer. Voor de spreker is dat niet noodzakelijk een probleem mits het conform artikel 3 van het huishoudelijk reglement op voorhand werd gemeld. De spreker vraagt of dat is gebeurd.

Artikel 5 van het huishoudelijk reglement van de kwaliteitskamer heeft het over de rol van de kwaliteitskamer in de eerste en in de tweede fase. De beoordeling in de tweede fase is geen mathematische vertaling van de individuele beoordeling uitmaken. In de eerste fase zwijgt men daarover. Een cruciaal element in heel de discussie is het bedrag van 100 miljoen euro. Daarom had de kwaliteitskamer al in de eerste fase moeten onderzoeken wat dat bedrag precies vertegenwoordigt.

De heer Decaluwe stelt vast dat dit in de eerste fase geen probleem vormde, terwijl het toch een element was in de beoordeling van de honderd miljoen. In de tweede fase spreekt men wel, of men zou iets heel anders moeten bedoelen. Dit lijkt het lid belangrijk als er duidelijkheid moet worden geschapen.

Hij kaart ook aan dat om aan informatie te komen, men wel verplicht wordt artikelen in de media te lezen. Op bladzijde 53 van het bewuste Humo-arti-

kel vond de heer Decaluwe een citaat uit de notulen van de raad van bestuur, die hij bovendien graag ter inzage zou krijgen. De gouverneur van de provincie Antwerpen stelt in het artikel zelf de vraag wat er zou gebeuren als de honderd miljoen architectbonus onvoldoende zou blijken om te garanderen dat de brug die de kwaliteitskamer verkiest, er ook komt.

Vervolgens stelt het lid ook de functie van de kwaliteitskamer in vraag: wanneer wordt die ingeschakeld en op welke manier? Hij beschouwt dit als de achillespees. Kunnen de heren van de BAM zeggen of het klopt wat er in dat artikel staat of niet? Zijn die beweringen correct?

Hij wil tevens weten of het waar is dat de kwaliteitskamer, al was het hen opgedragen, geen aandacht heeft besteed aan het aspect landschapsarchitectuur. Hoe is in die optiek te verklaren dat ze voor dit aspect het positieve advies van het eerste rapport van de BAM ombuigt tot een negatief advies en waarom staat daarvan niets in een rapport? Hoe heeft de BAM zich ervan vergewist dat de kwaliteitskamer dit aspect wel heeft bekeken en is het rapport dan niet manifest slecht gemotiveerd? Het lid vindt de vraag inzake de landschapsarchitectuur een belangrijk punt.

Vervolgens wil het lid nog weten of het klopt wat de pers beweert over het feit dat de kwaliteitskamer geen ervaring zou hebben met ingenieurkunde van grote tuikabelbruggen. Hoeveel heeft de BAM intussen al besteed aan de kwaliteitskamer? Is daar een budget voor en gold er een uurtarief voor de leden van de kwaliteitskamer? Hoeveel vergaderingen zijn er belegd om tot het advies van vijf bladzijden te komen? Het lijkt de heer Decaluwe interessant dit te weten omwille van de diepgang en de motivering. Klopt het cowboyverhaal dat in november 2006 het rapport van de kwaliteitskamer is herwerkt door het advocatenkantoor Stibbe?

De heer Decaluwe heeft ook vragen bij de Noriant-problematiek. Klopt het dat bij de onderhandelingen met Noriant een fundamenteel gegeven, namelijk de uitvoeringstermijnen, van vier tot zes jaar zijn verlengd? In het overheidsopdrachtenrecht is het volgens het lid niet evident dat dergelijke elementen en cours de route van onderhandelingen worden veranderd. Als het zo zou zijn, rijst de vraag of het gelijkheidsprincipe niet geschonden is, maar vooral wat de impact is op de kostprijs van het project. Langer werken betekent al zeker meer intrestlasten.

De heer Decaluwe wil, in aanvulling van wat de heer Peumans al heeft aangebracht inzake brandveiligheid, nog weten hoe het advies van de brandweer luidt over de veiligheid van het gesloten dubbeldekontwerp van Noriant. Is er een advies of niet en als er eentje is, wat staat er dan in?

Ook over de financiering rijzen volgens de heer Decaluwe vragen. Hij hoopt dat het geen verhaal wordt waarin er nog één aannemer overblijft en één financier. Dan is het twee keer feest, stelt het lid. Als hij de verzekeringen voor de Oosterweelverbinding bekijkt, dan blijkt dat de BAM en niet de aannemer die afsluit. Over welk budget gaat het dan? Welke procedure hanteert de BAM voor de aanwijzing van de verzekeraars? Hoeveel maatschappijen zijn in concurrentie gesteld? Wat is concreet de laatste stand van zaken in dat verband?

De heer Decaluwe stelt dat al vaak verwezen is naar de 1,85 miljard euro. Hij refereert aan wat de heer Peumans heeft gezegd over de netto contante waarde van de totale prijs van het project. Wanneer en hoe wordt die bepaald? Het lid vindt dit zeer relevant, omdat de realisatieprijs gedrukt kan worden door kosten naar later te verschuiven. Hoe zit dat in elkaar?

Met betrekking tot de openbaarvervoerprojecten vindt de heer Decaluwe dat het een vreselijk ingewikkelde constructie wordt met de indeling in drie groepen. Hij oppert dat er melding wordt gemaakt van een bouwrisico en een beschikbaarheidsrisico, waarvoor een beschikbaarheidsvergoeding wordt gegeven die bouw en onderhoud zou omvatten. De beschikbaarheidsvergoeding zou dan samengesteld zijn uit een deel bouw en een deel onderhoud. Dat zou maximum 30 miljoen euro per jaar mogen bedragen, wat een gedeelte weg en een gedeelte openbaarvervoerinfrastructuur moet dekken. Het is het lid niet echt duidelijk of dat de vergoeding voor zowel bouw als voor het onderhoud moet dekken.

Hij vraagt ook of het mogelijk is over het advies inzake de ESR-neutraliteit, waarnaar telkens wordt verwezen, te beschikken.

Een andere belangrijke vraag voor de heer Decaluwe, handelt over de rulings over de Oosterweelverbinding en de EU-tolrichtlijn. Waarom laat dit zo lang op zich wachten? Het is al een tijdje in voorbereiding. Zit men daar op timing in Europa, vraagt de heer Decaluwe zich af.

6. Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* wil niet de hele filosofische discussie overdoen, maar ze stelt dat het de taak van het parlement is toezicht te houden op de haalbaarheid, betaalbaarheid, planning, risico's enzovoort. Er zijn pijnpunten, stelt ze, en die moeten opgevolgd worden. Het verheugt haar echter te zien dat vele parlementsleden interesse betuigen voor een zo Antwerps verhaal. Het is een zware belasting van zowel publieke als private middelen. Ze meent in het betoog van de heer Decaluwe toch ook gehoord te hebben dat ook hij voorstander blijft van de Oosterweelverbinding en de investering in Antwerpen. Mevrouw De Ridder heeft daar soms haar twijfels bij, oppert ze. De heer *Carl Decaluwe* protesteert formeel tegen die opmerking en stelt dat het de plicht van parlementsleden is transparantie en inzage te eisen. Het gaat volgens hem niet over de mooiste brug maar wel over de procedure. Hij gaat ervan uit dat mevrouw De Ridder zelf niet recht in de schoenen staat als ze in deze moet verwijzen naar de niet-Antwerpenaren.

Mevrouw *De Ridder* herhaalt haar eerste stellingen en stelt een aantal concrete vragen. Ze stelt dat de risicobeheersing van de financiering geplafonneerd blijft op 1,850 miljoen euro. Hoe zal de minister in het licht van de stijgende kost van bouwmaterialen en dergelijke, erop toezien dat ook in de BAFO-fase de kosten van de Oosterweelverbinding beheerst blijven? Inzake de bereidheid van banken om mee in die financiering te stappen, is recent het verhaal van Fortis in de pers gekomen. Mevrouw De Ridder wil weten of dit misschien ingegeven wordt door hangende of dreigende geschillen. Of staat dat er los van? Hebben de banken een uitleg gegeven waarom ze niet langer geïnteresseerd zijn?

Het lid wil ook duidelijkheid over de EU-tolrichtlijn. Is de formele vraag al ingediend bij Europa of zit men nog in de voorbereidende fase. Ze vindt dit belangrijk om te weten vooraleer men verder stappen in het project onderneemt.

Recent is ook gewag gemaakt van een versmalling van de Leien, vervolgt mevrouw De Ridder. Men wil het verkeer op één baanvak brengen omdat men vindt dat mensen niet door de stad moeten rijden aangezien de Ring en de Singel heraangelegd worden en op de dubbelgemaakte Ring een deel voor het lokale vervoer en een deel voor het doorgaande verkeer wordt voorzien. Het lid wil erop aandringen de plaat-

selijke situatie goed voor ogen te houden. Het is nog de enige hoofdas is de stad. Het lijkt haar cruciaal dat op die as alle mogelijke maatregelen ten behoeve van de zwakke weggebruiker worden genomen en dat daar aparte beddingen worden aangelegd voor het openbaar vervoer, maar dat ook waar er ruimte beschikbaar is, twee baanvakken behouden blijven in elke richting. Op spitsuren doen zich daar al geregeld verkeersinfarcten voor, oppert ze.

Hoe zit het in het kader van de ESR-neutraliteit met de btw-recuperatie van de niet-Oosterweelprojecten? Is daarover al duidelijkheid? Of wanneer denkt men die te hebben?

Mevrouw De Ridder zegt zeer verheugd te zijn dat de Kattendijksluis wordt opgenomen en vraagt of er al duidelijkheid is over welk soort sluis men voor het geplafonneerde bedrag van 15 miljoen euro kan krijgen. Zit dat misschien ook nog in een voorbereidende fase?

7. Tussenkost van de heer Flor Koninckx

De heer *Flor Koninckx* verwijst naar het rapport waarin staat dat tussen De Lijn, het Agentschap Infrastructuur en de BAM afspraken worden gemaakt over een alternatieve financiering. Daarbij is sprake van SPV's (Special Purpose Vehicle), met een participatie van de privépartners van 52 percent en een participatie vanwege Lijninvest en de BAM van elk 24 percent. Zijn er al privé-investeerdere gevonden, vraagt het lid? Dat lijkt hem belangrijk omdat ze tenslotte meerderheidsinveestere zijn en het over 330 miljoen euro gaat.

Vervolgens heeft de heer Koninckx in het verslag gelezen dat de publieke partners, de BAM en De Lijn, met de SPV's een overeenkomst zullen afsluiten inzake bouw, ontwerp en financiering, terwijl ze zelf in de SPV's zitten. Dat lijkt het lid een vreemde constructie.

8. Antwoorden van de BAM, de leden van de regering en de repliek van de leden

Finalisering van het verslag van de zesde voortgangsrapportage en de werkwijze

De heer *Jan Van Rensbergen* wil beginnen met het verslag van de vorige voortgangsrapportage en het misverstand tussen hemzelf en de heer Decaluwe

met betrekking tot de afwijkingen in de First Offer Noriant uit de wereld te helpen. Hij beaamt dat zijn antwoord daarover te weinig ‘gesubstantieerd’ was en heeft dit in een schrijven aan de commissievoorzitter rechtgezet, stelt hij. Hij hoopt dat de voorzitter dat ook heeft meegedeeld. Tijdens de bewuste marathonzitting zat de heer Van Rensbergen met het hoofd in de toekomst toen hij moest antwoorden en niet bij een voorgaande voortgangsrapportage waarin over deze afwijkingen reeds gerapporteerd was, verduidelijkt hij.

Een ander element dat volgens de heer Van Rensbergen moet worden rechtgezet, is dat het tot de geplogenheden behoort dat wie een bijdrage aan het verslag heeft geleverd, het verslag ook mag inkijken in een ontwerpversie. De commissiesecretaris stuurt dit door, stelt hij en de betrokkenen leveren daarop dan de nodige commentaar. Dat impliceert absoluut geen manipulatie van een verslag, stelt de spreker, maar een normale procedure.

De heer *Carl Decaluwe* repliceert dat de heer Van Rensbergen volkomen gelijk heeft, maar dat hij dan zelf naar de diensten van het Vlaams Parlement moet bellen en niet een lid van de raad van bestuur van BAM moet laten telefoneren.

De heer *Jan Van Rensbergen* stelt dat er op het ontwerpverslag een aantal opmerkingen zijn gegeven en dat wie notuleert ook niet altijd perfect kan weergeven wat de spreker heeft bedoeld. Het is mogelijk dit allemaal te bekijken. In een mail aan de commissiesecretaris heeft de spreker hem er meteen zelf op attent gemaakt dat er blijkbaar een misverstand was ontstaan.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat hij het als vaste verslaggever moe aan het worden is iedereen, de commissiesecretaris, de voorzitter van de commissie en de voorzitter van het parlement op te moeten jagen om alles te krijgen. Er wordt gezegd dat de antwoorden binnen de veertien dagen zullen worden gegeven om dan vast te stellen dat het verslag rondkrijgen telkens met een slakkengangetje gebeurt. Het lid stelt dat er verschillende brieven zijn gestuurd naar minister-president Leterme door de voorzitter van het parlement met de vraag om informatie voor het verslag. Het heeft zeer lang geduurd voor dat het verslag over de zesde rapportage is vrijgegeven, stelt de heer Peumans. De gouverneur van Antwerpen wilde het verslag graag direct hebben, maar dat is afgehouden omdat het verslag nog niet formeel was goedgekeurd.

De heer *Jan Van Rensbergen* merkt op dat de schriftelijke antwoorden bij de zesde voortgangsrapportage toch op een behoorlijke wijze zijn afgerond. Hij heeft het verslag bij en stelt dat men ook moet begrijpen dat het enige tijd duurt vooraleer al de nodige informatie is verzameld.

Het is niet de betrachting van de BAM om zaken achter te houden, benadrukt hij, maar soms zit men daar in een ‘catch 22’-situatie. De BAM wil enerzijds graag openlijk communiceren over de beschikbare informatie aangaande de biedingen. Anderzijds zit de BAM in een lopende onderhandelingsprocedure waarvoor confidentialiteitsbepalingen opgenomen zijn in de Leidraad voor de openbare aanbestedingsprocedure.

De heer Van Rensbergen voegt daar nog aan toe dat de leden ook moeten beseffen dat er een aantal gerechtelijke procedures worden doorlopen waarbij zij voorzichtig moeten zijn met wat formeel in een publiek forum wordt gemeld. Hij betreurt ten zeerste dat het voor BAM onmogelijk is om openlijk te reageren op wat onder meer in de pers komt of wordt gezegd. Dit veroorzaakt een spanningsveld, stelt de spreker en dat heeft de BAM in de commissie aanvoeld waarbij zij reeds een paar keer op de grens heeft gebalanceerd. Dat was met name zo op 25 mei, zegt de heer Van Rensbergen, bij het werkbezoek van een delegatie van de leden van het Vlaams Parlement aan de maquettes. Op de vraag om de maquettes te bezichtigen, hebben de mensen van de BAM meteen spontaan “ja” gezegd, oppert de heer Van Rensbergen. Hij stelt dat vervolgens in het kader van dat spanningsveld is geprobeerd in het parlement zelf een tentoonstelling te organiseren voor de commissie met de drie maquettes en alle beschikbare beeldmateriaal en dit op een serene, objectieve en neutrale wijze conform de leidraad, gezien de gevoeligheid over mogelijke beïnvloeding vanwege één van de bidders. Dat is volgens de spreker uiteindelijk niet gelukt omdat Noriant en Antwerpse Bouwwerken schriftelijk hadden laten weten dat ze zouden meewerken, maar LORO niet. Even nog is getwijfeld om deze laatste te verplichten om de maquette ter beschikking te stellen, maar de heer Van Rensbergen stelt dat dit al snel in een welles-nietesspel zou zijn ontaard. Men heeft het werkbezoek alsnog willen laten doorgaan maar dan met de modaliteiten zoals ze zijn toegelicht aan de leden die zijn meegegaan, verklaart hij nog.

De heer Van Rensbergen wil nogmaals sterk beklemtonen dat de BAM op geen enkel moment heeft tegengewerkt, integendeel. Ook daar botst de BAM

evenwel op het vernoemde spanningsveld en heeft dus ter zake ook op dat vlak juridisch advies ingewonnen, niet louter vanwege de eigen adviseur, maar tevens bij de juridische dienst van het Vlaams Parlement. Ook daaruit bleek dat de houding van de BAM onderbouwd en gegrond was. Hij herhaalt dat het bijzonder moeilijk voor de BAM is om informatie vrij te geven die gevangen zit in de confidentialiteit van een onderhandelingsprocedure en iets te maken heeft met lopende gerechtsprocedures. Waar het kan, verbindt de BAM zich ertoe open te zijn. Waar het moeilijk blijkt, zal geprobeerd worden schriftelijk te antwoorden zoals de heer Decaluwe heeft voorgesteld, om zeker te zijn van de elementen die beantwoord worden. Over sommige elementen moet de BAM echter zwijgen tot alle procedures doorlopen zijn. De heer Van Rensbergen hoopt dat dit gerespecteerd wordt.

Het werkbezoek van de commissie aan de maquettes

De heer *Van Rensbergen* stelt de vragen te zullen beantwoorden in volgorde van vraagsteller. Hij hoopt dat over het werkbezoek van 25 mei voor de heer Daems al een aantal zaken zijn rechtgezet. Hij engageert zich om alle stukken over te maken aan het commissiesecretariaat, om de stukken te vervolledigen en toe te voegen. Dat omvat onder meer de schriftelijke communicatie met LORO en ook een neutraal verslag van het werkbezoek dat is voorgelegd aan de vertegenwoordiger van de juridische dienst van het Vlaams Parlement. Deze heeft het verslag correct bevonden. De heer Van Rensbergen gelooft dat iedereen dan het verloop en de omstandigheden van dat werkbezoek eindelijk zal kennen.

Antwoord op de gestelde vragen

Er is gevraagd naar de keuze voor enkeldeks- of dubbeldeksviaduct en de veiligheidsaspecten daarvan. Ook naar de analyse ter zake van de BAM met betrekking tot de biedingen die men heeft gekregen. Een volgende vraag ging over het GRUP en de uitsluitende voorwaarde. Was duidelijk genoeg meegedeeld van bij het begin dat er om een dubbeldeksviaduct werd gevraagd? De heer Van Rensbergen geeft voor antwoorden inzake de Oosterweelverbinding het woord aan de heer Patrick Debaere die senior projectmanager daarvoor is.

De heer *Patrick Debaere* legt uit dat reeds in juni 2004 de keuze voor een dubbeldeksviaduct is gemaakt. Hij heeft de tekst bij die destijds is gebruikt om de beslissing te nemen. De oorspronkelijke ligging van de

Oosterweelverbinding uit de haalbaarheidsstudie van Belgroma was midden in het Eilandje, stelt de heer Debaere. Later is dit op verzoek van stad en haven opgeschoven richting Straatsburgdok. Ter hoogte van het Eilandje zou een gewoon enkeldeksviaduct perfect volstaan hebben, stelt hij. De haalbaarheidsstudie was daar ook op voorzien. Er was daarin op dat ogenblik ook nog geen uitspraak gedaan over de knoop rechteroever, ter hoogte van de Groenendaallaan en de Tjalkstraat. Met de verschuiving noordwaarts, rees ook de vraag of het viaduct ten zuiden of ten noorden van het Straatsburgdok moest blijven. De discussie is uiteindelijk uitgemond in de vraag wat men wilde bereiken. De voorwaarden die voor de toestand op het Eilandje zeer positief waren, bleken daar lang niet zo gunstig, stelt de spreker. De voorwaarden die werden gesteld, waren dat er zo weinig mogelijk gebruik van ruimte mee zou gepaard gaan en dat de knoop ter hoogte van de Groenendaallaan esthetisch, verkeerstechnisch en qua ruimtegebruik zo goed mogelijk zou worden uitgevoerd. De spreker zegt dat met die voorwaarden een dubbeldeksviaduct de enige mogelijkheid was. Later is volgens hem ook gebleken dat met die voorwaarden een enkeldeksviaduct ook onmogelijk zou zijn door de omstandigheden ter hoogte van het Amerikadok (aanwezigheid van de Siberiabrug, van de Royersluis, van de draaicirkel van de Panamaschepen in het Amerikadok en van het Pomphuis).

De heer Debaere herhaalt de drie redenen waarom voor een dubbeldeksviaduct is gekozen: een goede oplossing ter hoogte van de Groenendaallaan/Tjalkstraat, de nodige smalle ‘footprints’ ter hoogte van de aanwezige constructies en de onmogelijkheid om ter hoogte van de vermelde situatie aan het Amerikadok een enkeldeksviaduct te bouwen.

De heer *Jan Penris* wil weten of in het document van 2004 waarover de spreker het heeft de term ‘dubbeldeksbrug’ letterlijk voorkomt, of dat de randvoorwaarden ertoe leiden dat alleen maar tot zo’n constructie kon worden besloten door een goede bouwheer?

De heer *Patrick Debaere* legt uit dat de term op zich in de nota herhaaldelijk terugkeert en dat de titel ‘Uitvoering in dubbeldek’ was. Hij vervolgt zijn betoog en stelt dat er een GRUP nodig was voor de uitvoering. Daarbij werden ook de problemen ingeschat ter hoogte van het Amerikadok en zo werden de reeds vermelde restricties qua breedte daar ook opgenomen.

Het viaduct zou in enkele richting 24 meter breed worden, stelt de heer Debaere, wat naast elkaar minimaal 48 meter betekent en met het oog op bijvoorbeeld evacuatiemogelijkheden zelfs 50 meter of iets meer. Met een enkeldeks steekt dat 14 meter uit boven wat was toegelaten in het GRUP. Dat is geen kleine afwijking, oppert de spreker zelf. Hij refereert aan het feit dat er is gesproken over de dikte van potloodlijntjes van het GRUP, wat in deze volgens hem absoluut niet toepasselijk is.

In verband met de veiligheid is met de brandweer overleg gepleegd, meldt de heer Debaere, en er zijn normen vastgelegd voor de diverse constructies. Voordat hij daarop ingaat, stelt de heer Debaere nog wel dat absolute veiligheid niet bestaat. De veiligste oplossing voor een tunnel, is volgens hem gewoon geen tunnel en dat geldt ook voor een viaduct. Het gaat er bij bouwwerken altijd om normen vast te leggen waaraan dan ook moet worden voldaan. Het was de bedoeling niet vast te leggen hoe de normen gerespecteerd zouden worden, want dat zou in tegenspraak zijn met de DBfM-formule, die het resultaat bepaalt, maar het aan de aannemer laat hoe dat resultaat wordt ingevuld.

Is enkeldeks veiliger dan dubbeldeks? De heer Debaere stelt, dat het voor hem volstaat dat beide aan dezelfde normen voldoen. Hetzelfde geldt voor de afweging tussen het dubbeldeksviaduct van LORO en dat van Noriant. Ingevolge de eis van het bestek moeten en zullen ze alle twee voldoen aan de gestelde eisen. Alleen dat kan het antwoord zijn, zegt de spreker. Wie absolute veiligheid wil, zal nog andere zaken moeten doen en dan bouwt men beter niks.

De heer Debaere gaat vervolgens in op de opmerkingen over de uitvoeringstermijn, die zou verlengd zijn. Hij heeft ook de werken aan de kleine ring gevolgd en weet hoe de vork aan de steel zit, stelt hij. In juli en augustus werd een paar keer met fuiken gewerkt aan de Kennedytunnel, maar dat bleek niet de beste oplossing, ook al was zij de enig mogelijke. Al het zwaar verkeer werd omgeleid via Liefkenshoek. Ook dit keer zijn er weer aanpassingen nodig, met name juist buiten de Kennedytunnel op Linkeroever. Het probleem is hetzelfde als bij werken in de tunnel zelf. Vanwege de verwachte impact op het verkeer, stelt men voor die werken te verschuiven naar het moment dat de Oosterweelverbinding volledig af is. Daardoor komt men terecht in de periode na de voorziene vier jaar, erkent de spreker, maar hij benadrukt wel dat 96% van de Oosterweelverbinding binnen die vier jaar blijft. Alleen het stuk tussen de Kennedytunnel en de verbinding naar Oosterweel wil men om pro-

blemen te vermijden verschuiven tot na de voorziene vier jaar.

De heer *Rudi Daems* heeft begrepen uit de vorige voortgangsrapportage en vooral uit de lectuur van de regeringsbeslissingen van februari-maart 2007 dat er effectief sprake was een verlenging van die termijn. Voor alle duidelijkheid vraagt het lid of het dan gaat over de genoemde 4% van de werken, zodat 96% binnen het oorspronkelijk voorziene bestek valt. Zoals de heer Decaluwe opmerkte heeft dit inderdaad belangrijke gevolgen voor de financiële kant van de zaak en voor een mogelijke schending van gelijkheid.

De heer *Jan Peumans* wil graag weten wat men met de terechtwijzende berichten (TWB's) 3, 4 en 5 gedaan heeft. Welke briefwisseling is daarover gevoerd en was het voor al degenen die meededen? Het enige wat hem interesseert is dat het goedkoopste en mooiste project uitgevoerd wordt. Alle foto's en filmpjes die hij zag, maken het moeilijk om te zeggen dat de dubbeldeksbrug van Noriant mooier is dan die van LORO of dan de enkeldeksbrug waar een heel beroemde architect aan meewerkte. Het lid wil graag – op papier en aan het verslag toegevoegd – de gevoerde briefwisseling, waarbij het – voor zover hij overal leest – volkomen onduidelijk was of het om een dubbeldeks- of een enkeldeksbrug ging. Hij denkt nog altijd dat een enkeldeksbrug veel veiliger is dan een dubbeldeksbrug. Hij wil de hallucinante beelden niet zien van de voertuigen boven terwijl beneden brand ontstaat, al erkent hij dat absolute veiligheid niet bestaat. De heer Peumans dringt aan op de officiële stukken die tot de initiële formulering van het bestek behoren en op de TWB's. Wat de technische uitleg betreft, denkt hij dat een enkeldeksbrug makkelijker aansluitbaar is op het wegennet dan een dubbeldeksbrug.

De heer *Jan Penris* heeft dezelfde vraag. De heer Debaere citeert uit een tekst van juni 2004 waarin woordelijk het begrip dubbeldeksbrug wordt gehanteerd. Wat is het statuut van die tekst? Als het een publiek stuk is, wil het lid dat graag inzien. Hij vraagt zich af waarom een aantal mededingers dat stuk blijkbaar niet hebben gelezen. Een ervan deelde aan de VB-fractie mee dat hij halverwege – op het moment dat hij al een eendeksvariant aan het uittekenen was – toch maar voor alle veiligheid aan de BAM heeft gevraagd of hij wel goed bezig was en pas dan is men met de rechtzetting gekomen en heeft men meegedeeld dat het een dubbeldeksvariant moest zijn.

De heer *Patrick Debaere* legt uit dat het niet gaat om een document dat officieel medegedeeld is. Hij heeft het alleen geciteerd om aan te duiden dat men niet

over de problematiek enkeldeks-dubbeldeks gesproken heeft op het moment dat de discussie begon met de verschillende bidders, maar al lang ervoor. Maar de vraag was of dit in de officiële documenten stond die zijn overgemaakt aan de aannemer. Daarop toont de spreker een document, dat hij persoonlijk ook heeft getoond aan de Raad van State. Op dat plan staat duidelijk en tweemaal: “type platform: breed dubbelsdeksviaduct” en “dubbeldeksviaduct”. De twee viaducten staan boven mekaar getekend.

Dat is voor de verbinding het grote viaduct, maar hetzelfde is het geval voor de kleine viaducten die naar Schijnpoort gaan: “dubbeldeksviaduct” staat er twee keer op. Als men richting tunnel gaat, moeten beide viaducten uiteraard naast mekaar gaan liggen, maar ook dat staat op het plan en men kan zien waar men van een dubbeldeksvariant opnieuw overgaat naar een enkeldeksoplossing, zijnde de Oosterweeltunnel.

Voor het antwoord op de vraag naar wat een dubbeldeksviaduct is, verwijst de spreker naar de DBfM-procedure en de resultaten die zij oplegt. Een dergelijke procedure geeft de mensen vrijheid, maar die moet men omschrijven. Dat is gebeurd en men is daarbij vertrokken van datgene dat in het bestek stond als referentieontwerp. Van daaruit werd de vrijheid gekaderd waarbinnen het moest gebeuren. Men heeft twee keer kunnen aantonen, ook bij de Raad van State, dat die vrijheid door het enkeldeksviaduct twee keer geschonden wordt en wel op een vrij fundamentele manier. Dat is onder meer de reden waarom dat laatste niet meegenomen voor de verdere procedure.

De heer *Jan Peumans* heeft het betrokken arrest van de Raad van State gelezen. De Raad heeft het over de hoogdringendheid gehad en niet ten gronde geoordeeld. Op een bepaald ogenblik maakt hij zelfs de opmerking dat de geleerde raadsheren technisch niet onderlegd zijn en dat ze een aantal deskundigen zullen aanstellen. De procedure wordt dus nog gevoerd, waarop de heer *Patrick Debaere* repliceert dat dit altijd zo is bij een korte procedure.

De heer *Carl Decaluwe* vraagt of hij in het verhaal van de heer Debaere goed heeft gehoord dat een enkeldeksbrug dan toch wel mogelijk zou geweest zijn. De heer *Patrick Debaere* ontkent dat hij dat heeft gezegd. De heer *Carl Decaluwe* vindt het onbegrijpelijk dat blijkbaar twee van de drie groepen twijfelden, waarbij de ene effectief uitleg is gaan vragen

en de andere niet. Hij kan zich niet inbeelden dat ze de tekeningen waar de heer Debaere naar verwijst, niet begrepen hebben. Ofwel zijn die mensen blind, ofwel totaal onprofessioneel, wat het lid niet gelooft. Hij hoorde in de uitleg van de heer Debaere dat een enkeldeksbrug wel kon als men daarmee aan alle voorwaarden voldeed. Dat is belangrijk.

De heer *Patrick Debaere* antwoordt dat de voorwaarden zodanig zijn dat, als men de GRUP-grenzen op een plan tekent en naar boven toe trekt – wat moet – en men daar een brug moet inkrijgen van twee keer 24 meter, die brug 14 meter uitsteekt buiten de GRUP-grenzen. Dat is een duidelijke afwijking. Daarbij komt dat in de twee rijrichtingen van het viaduct een punt in coördinaten, is bepaald waarvan werd vertrokken om de vrijheidsgraden te geven. Men mag dus opschuiven, maar beperkt. Ook daaraan werd niet voldaan. Dat zijn de twee fundamentele redenen waarom het zo niet kon. Waarom die firma's dan toch een dergelijk voorstel uitwerkten, moet men aan hen vragen. Dat is ook voor de BAM onbegrijpelijk. Misschien dachten ze dat de BAM van gedacht zou veranderen of iets zou doen dat het toch zou mogelijk maken. Maar de BAM wist, zoals uit het citaat bleek, al veel langer dat het een dubbeldeksbrug moest zijn.

De heer *Jan Peumans* blijft erbij dat hij geen project voor een enkeldeksbrug gaat indienen met een aannemerscombinatie als hij op voorhand duidelijk weet dat het een dubbeldeksbrug moet zijn. Dat is niet te verstaan en bewijst op zijn minst dat de communicatie enigszins onduidelijk is geweest.

Misschien is er een andere mogelijkheid, oppert de heer *Flor Koninckx*. Een aantal aannemers hebben mogelijk toch een enkeldeksbrug voorgesteld omdat het een stuk goedkoper is, terwijl zij erop gokten dat men op de centen ging letten. Hun voorstel zou er dan toch doorkomen, omdat de rest te duur zou zijn. Dat is de enige verklaring die hij ziet.

De heer *Ludwig Caluwé* vermeldt dat in alle documenten waarover de commissie beschikt, altijd alleen maar sprake is geweest van een dubbeldeksbrug. Hij heeft nooit van iets anders horen spreken. Men had dus minstens de parlementaire documenten, die openbaar zijn, kunnen lezen.

De heer *Carl Decaluwe* wil een antwoord op zijn vraag of men vier jaar zomaar in zes jaar kan wijzigen. De heer *Patrick Debaere* gaat daarop in op de zware kosten die Stibbe naar voren brengt in het

parlement. Het is uiteraard zo, zegt hij, dat de BAM, gezien de zeer grote juridische en andere gevoeligheid van de procedure, alle zaken juridisch goed checkt voor zij die bekendmaakt, officieel maakt of doorstuurt naar aannemers. Bij alle besprekingen die intern zijn gevoerd of met Noriant, is telkens gekeken naar de juridische voorwaarden die de BAM moest respecteren om niets verkeerd te doen. De spreker is er dan ook van overtuigd dat er geen enkel juridisch bezwaar is tegen het huidige voorstel. Het wijzigt de scope van de aanneming niet, men doet geen dingen die andere aannemers uitsluiten (zoals bijvoorbeeld een plotse verbreding van de GRUP-grenzen), en men kan de keuze motiveren. Wie zich de Antwerpse fuiken van destijds herinnert, kan zich inbeelden dat die motivering niet moeilijk te schrijven zal zijn.

De heer *Jan Van Rensbergen* vat samen. De Oosterweelverbinding heeft een contractuele uitvoeringsperiode van vier jaar. Zij moet na vier jaar open zijn en dan kan men tol beginnen innen. Een heel klein deeltje zal weliswaar nadien uitgevoerd worden, vanwege minder hinder en impactmanagement. Maar dat moet nog goedgekeurd worden door de raad van bestuur van de BAM. De spreker wijst erop dat de werken aan de aanloop naar de Kennedytunnel bovendien zullen uitgevoerd worden in de zomermaanden. Hij noemt het een werk van twee keer niks. Maar de contractuele bouwtijd van vier jaar voor de Oosterweelverbinding wordt gerespecteerd.

De heer *Frans Peeters* vraagt of men hieruit mag concluderen dat het GRUP een bindende en tegelijk uitsluitende voorwaarde was. De heer *Patrick Debaere* bevestigt dat dit zo geïnterpreteerd is. Hij wijst terzake op de ultrakorte procedure voor de Raad van State.

De heer *Leo Van der Vliet* geeft een toelichting bij de MER-procedure. Hij herinnert eraan dat in het vorige voortgangsrapport al melding werd gemaakt van het feit dat de project-MER voor wat de BAM betreft, afgerond was en overgemaakt aan de MER-cel. Daarin werd gesteld dat de alternatieven, die de heer Daems naar voren bracht, moesten onderzocht worden. De studie wees uit dat de alternatieven, zoals het stRaten-Generaaltracé, op een aantal punten slecht scoorden, maar het was volgens de BAM aan de MER-cel om daarover te oordelen.

De heer Van der Vliet overloopt nog even de chronologie. De richtlijn van de MER-cel werd door de BAM ontvangen op 31 januari 2006. Tot hun ver-

wondering moesten ze op het niveau van de project-MER nogmaals een aantal tracés onderzoeken, waaronder dat van de stRaten-Generaal maar ook een andere intunneling op rechteroever. Ondanks het feit dat deze alternatieven reeds onderzocht werden in de Plan-Mer en de BAM al in de project-MER-fase zat, heeft zij dat toch laten onderzoeken door de MER-deskundigen. Dat heeft geleid tot het studierapport van 8 juni 2006, dat als bijlage werd toegevoegd aan het hoofdrapport van de project-MER, dat overgemaakt werd aan de MER-cel.

Het is dus niet zo dat de BAM dit nog een aantal maanden in de kast heeft laten liggen. Het deelrapport D (bijlage D is het deel kwalitatieve vergelijking alternatieven Oosterweelverbinding (stRaten-Generaal - Referentieontwerp)) bestond al op de vroegere datum. De project-MER is goed voor een meter tot anderhalve meter papier en het is dan ook logisch dat dit tijd in beslag neemt. De doorlooptijd is ook tekenend voor de grondigheid waarmee de onafhankelijke MER-deskundigen hun onderzoek voerden. Op 30 maart 2007 heeft de dienst MER geoordeeld dat de betrokken project-MER kon goedgekeurd worden.

Wat het verdere verloop van de procedure betreft, werd ook een hoofdstuk opgenomen met milderende maatregelen, lasten, voorwaarden en dergelijke, die aan bod zullen komen bij de uitvoering. Zij zullen hun weg vinden wanneer de bouwvergunning wordt beoordeeld door de bevoegde instanties. De project-MER is dus afgehandeld en zal zijn vervolg kennen in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.

De heer *Rudi Daems* erkent dat het goed kan zijn dat de project-MER grondig is gebeurd, ook al beweren anderen dat dit niet zo is – dat laat hij in het midden, maar de vraag is of de regering bereid is om te zien of een aantal toch wel zeer fundamentele verschillen in benadering kloppen of niet. Hij komt ook terug op de GRUP als bindende voorwaarde, waarnaar de heer Peeters verwees. Volgens het lid geldt dat evenzeer voor de MER. Als die had opgeleverd dat men 14 meter naar links of rechts moest opschuiven, dan stond men ook opnieuw voor een GRUP-procedure.

De heer *Leo Van der Vliet* antwoordt dat hij al eerder in deze commissie verklaarde dat, indien dat tracé werd aanvaard, een nieuwe GRUP-procedure zou moeten starten. Daarom werd, mede in overleg met de MER-cel, al van tevoren begonnen met die tracés te onderzoeken. Zelfs als zou blijken dat het tracé van stRaten-Generaal aanvaardbaar was, was het immers

nutteloos om de project-MER verder af te handelen. Verder is ook onder meer de Z-coördinaat, de hoogte van het viaduct, meegenomen in de project-MER om een en ander te beoordelen naar lichtvervuiling en dergelijke. Het ene hangt samen met het andere en dat blijft zo.

Op de vraag naar een onafhankelijk onderzoek antwoordt minister *Kris Peeters* dat hij op dit moment geen elementen of argumenten heeft om de deskundigheid en de grondige aanpak van de MER-cel in twijfel te trekken. Hij ziet dan ook geen aanleiding om op die vraag in te gaan. De heer *Rudi Daems* verklaart dat hij niet zegt dat de MER-cel te kort schiet. Zij beoordeelt de conformiteit van MER-rapporten en gaat niet in op de inhoud van de zaak. Het lid denkt dat het punt van de stRaten-Generaal vooral is dat de auteur van het rapport, de TV SAM, van een aantal foute cijfers als premissen is uitgegaan. Hij weet niet of dat klopt maar het lijkt hem alvast wel interessant om de oefening te doen om te zien of dat al dan niet juist is.

De heer *Leo Van der Vliet* repliceert dat de MER-cel de project-MER niet conform verklaart maar goedkeurt. Het is wél een inhoudelijke beoordeling. Bovendien is het zo dat ook de erkende MER-coördinator en MER-deskundigen worden beoordeeld en aangesteld door de MER-cel.

De heer *Jan Van Rensbergen* gaat in op de vraag van de heer *Daems* naar de impact van de timing op de openbaarvervoerprojecten. De omturning van bestekken naar DBfM-contracten bracht een begrijpelijke vertraging mee. Die werd door de BAM ingeschat. In de commissie werd al eerder de datum van begin 2008 aangegeven voor de start van de werken. Die timing blijft gehandhaafd en de BAM zet alles op alles om dat te bereiken. Zij heeft geen indicatie dat dit niet zou lukken.

Er waren ook heel wat vragen over de rol van de kwaliteitskamer, wijzigingen die en cours de route zouden hebben plaatsgevonden en de naleving van de procedure. De heer *Jan Van Rensbergen* brengt daarover drie elementen aan. Er was een aanklacht van LORO in een korte procedure (UDN – Uiterst dringende noodzakelijkheid) voor de Raad van State. Het verweerschrift van de BAM werd toegevoegd aan de stukken die de commissie kreeg na het paasreces en die opgenomen zijn in het verslag over de zesde voortgangsrapportage. Daarin wordt haarfijn uitgelegd op welke wijze de BAM een aantal aantijgingen weerlegt en de procedure heeft gevolgd. In het arrest van de Raad van State dat ook werd meegestuurd,

ziet men dat het weliswaar een UDN was maar in feite een zeer verregaande uitspraak.

Verder vindt momenteel een audit plaats door het Rekenhof. Die is deze week gestart bij de BAM. Zoals al eerder in deze commissie gemeld, zullen ook de leden van de kwaliteitskamer daarin worden bevraagd. Ook daar zal informatie uitkomen. Het is volgens de spreker dan ook minder aangewezen om opnieuw hierover een aantal dingen aan te brengen die ofwel hier al gerapporteerd zijn, ofwel schriftelijk gerapporteerd zijn, en alleszins grondig door de mensen van het Rekenhof zullen beproefd worden.

De heer *Decaluwe* vroeg om een splitsing te maken tussen mondelinge en schriftelijke rapportering. Dit maakt wel echt voorwerp uit van gerechtelijke procedures, benadrukt de heer *Van Rensbergen*. Daarom zou hij liever alle vragen over de procedure van de kwaliteitskamer niet mondeling beantwoorden. Er werd al heel wat beantwoord in de commissie en in de voortgangsrapportage.

Minister *Dirk Van Mechelen* denkt wel dat op één vraag kan geantwoord worden door de voorzitter van de raad van bestuur van BAM. Artikel 3 van het huishoudelijk reglement zegt letterlijk: “Leden van de kwaliteitskamer erkennen dat zij rechtstreeks of onrechtstreeks geen enkele relatie met een van de leden van de consortia die werden uitgenodigd om een bieding in te dienen, op grond waarvan zij in redelijkheid geacht kunnen worden van enige vooringenomenheid blijk te zullen geven. Zij verbinden er zich toe om de voorzitter van de raad van bestuur en de algemeen manager te verwittigen van zodra er zich enige omstandigheid heeft voorgedaan die een impact kan hebben met betrekking tot de vereiste objectiviteit, onpartijdigheid en ongebondenheid.” De vraag was of er een dergelijke mededeling is gekomen. De minister denkt dat daarop met ja of neen kan geantwoord worden.

De heer *Fernand Desmyter*, voorzitter van de raad van bestuur van BAM, antwoordt klaar en duidelijk dat hem geen enkele mededeling is gedaan in verband met een mogelijke belangenvermenging van leden van de kwaliteitskamer met groepen of andere bindingen die een invloed zou kunnen hebben op hun oordeelsvorming.

De heer *Carl Decaluwe* wil weten wat er dan waar is van het verhaal van Yves Weinand in het bewuste Humo-artikel. Als wat in de artikels staat, klopt, gaat die man wel zwaar in de fout. Het lid verwijt dit niet

aan de BAM en weet niet of het klopt. Het gaat om iemand die werkelijk betrokken is – via via – bij de architectuur rond Noriant. Die man moest dat toch wel melden? In het interview dat hij aan Humo gaf, ontkent hij niet. Artikel 3 werd dus niet toegepast, wat niet de schuld van de BAM is, maar dat betekent dan wel dat er nu een probleem is. Blijkbaar zat er iemand in over wie men minstens vragen kan stellen.

Vervolgens gaat hetzelfde lid verder in op de samenstelling van de kwaliteitskamer. Voor wie in aanmerking komt voor de Vlaamse Regulator voor de Media bestaan strikte criteria. Het lid heeft dat bekeken en vertaald naar de bouw. Zijn conclusie is dat minstens een vierde van de mensen niet thuishoorde in de kwaliteitskamer, omdat men via via wel eens in contact kwam met de verschillende groepen. Hij begrijpt dat het moeilijk is, want die wereld is niet zo groot, maar dat geldt ook in de mediawereld en daar deed men het wel. Wie nu in de Regulator zit, had nooit iets te maken met VTM of VRT. Hij vraagt daarom of er voor de samenstelling van de kwaliteitskamer duidelijke criteria inzake onverenigbaarheden waren. Tot slot benadrukt hij dat hij het geval-Weinand wil controleren en dat er wel degelijk sprake is van een probleem als het blijkt te kloppen.

Minister *Kris Peeters* herinnert aan de beslissing op vraag van het Vlaams Parlement om het Rekenhof een procesaudit te laten uitvoeren. Die onafhankelijke instelling gaat een aantal vragen beantwoorden. Hij vindt dat een heel goede zaak. Op de vraag wat men moet doen in afwachting van het verslag van het Rekenhof eind oktober, antwoordt hij in overeenstemming met zijn collega dat geen onomkeerbare beslissingen mogen worden genomen, zodat men rekening kan houden met de conclusies van het Rekenhof.

De heer *Jan Peumans* vindt dat een heel duidelijk antwoord. Hij verwijst daarop naar pagina 2 van de nota van het Rekenhof over de auditmethode: “Op vraag van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie zullen de leden van de kwaliteitskamer en de Bouwmeester worden geïnterviewd op basis van een geüniformiseerde vragenlijst.” Hij heeft de voorzitter van de raad van bestuur van de BAM horen zeggen dat er geen enkele, noch rechtstreekse, noch onrechtstreekse belangenvermenging is.

Hij stelt daarom voor om de ontstentenis van belangenvermenging uit artikel 3 mee te nemen in de vragenlijst en die vraag dus nog eens heel duidelijk aan alle leden van de kamer voor te leggen. Doel is alle

misverstanden uit de weg te ruimen. Hij wijst erop dat wat in het Humo-artikel, waarvan hij de lectuur aanbeveelt, staat, een heel ander licht werpt op artikel 3. Des te beter als men eventueel moet concluderen dat Douglas De Coninck een verhaaltje verzonnen heeft.

De heer *Fernand Desmyter* preciseert dat hij heeft gezegd dat hij geen enkele melding heeft gekregen. Net daarom moet de vraag door het Rekenhof officieel worden gesteld, repliceert de heer *Jan Peumans*.

De heer *Carl Decaluwe* herinnert eraan dat hij ook een vraag had over de landschapsarchitectuur of hoort dat ook in het juridische thuis? Klopt het wat hij gevraagd heeft? Of kan de BAM daar nu niet op antwoorden? De heer *Jan Van Rensbergen* stelt voor om na te kijken welke elementen procedureel zijn en engageert zich de rest van de vragen van de heer Decaluwe schriftelijk bijkomend te beantwoorden. De antwoorden kunnen dan mee als informatie dienen in de lopende procesaudit.

Er kwam ook geen antwoord op zijn vraag over de selectiecriteria, dringt de heer *Carl Decaluwe* aan. De regering besliste tot een kwaliteitskamer, maar wie deed de selectie? In de pers kon men lezen dat in de kamer niemand zit met kennis over enorm grote bruggen. Klopt dat of niet?

Minister *Dirk Van Mechelen* antwoordt dat bij brief van 8 november 2005 door de voorzitter van de raad van bestuur van BAM de samenstelling van de kwaliteitskamer overgemaakt aan de drie betrokken ministers en bij wijze van mededeling op 25 november 2005 geagendeerd op de Vlaamse Regering door dezelfde ministers.

Daarop herhaalt de heer *Carl Decaluwe* zijn vraag aan de voorzitter van de raad van bestuur van BAM. Waarop was de keuze van de heren die in de kwaliteitskamer zitten, zeven Belgen en twee Nederlanders, gebaseerd? Hij vermoedt dat men toch vooraf de profielen heeft vastgelegd.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat alles wat met de kwaliteitskamer te maken heeft, zeer delicaat is. Ook de samenstelling maakt het voorwerp uit van het verzoekschrift bij de Raad van State door bepaalde partijen. Hij vraagt daarom of hij schriftelijk mag antwoorden, wat het lid goed vindt.

De heer *Jan Peumans* verwacht ook nog antwoord over de 0/9-9/9-verhouding. De heer *Jan Van*

Rensbergen antwoordt voor alle duidelijkheid dat geen punten werden uitgedeeld. Het is de heer *Peumans* die ze eraan heeft gekleefd. De heer *Jan Peumans* betwist dat. Hij stelde vast dat het de ene keer negen keer goed was, de andere keer negen keer niet. Komt er een antwoord op of krijgt de commissie inzage in de stukken? De heer *Jan Van Rensbergen* verzoekt om respect voor de processen die lopen en de audits die bezig zijn. Er komt te gepasten tijde volledige inzage. De heer *Jan Peumans* weet niet of het Rekenhof zo ver zal gaan in zijn audit.

Vervolgens geeft de heer *Ivan Costermans* enige toelichting bij de procedure voor de verzekeringen. Er is vandaag al meermaals vermeld dat de BAM zelf het programma van de verzekeringen uitneemt, het zogenaamde 'owner controlled insurance program'. Het voornaamste voordeel is er een van administratieve controle en toezicht op alle programma's en polissen. Als alle (onder)aannemers ze individueel uitnemen, is dat veel moeilijker op te volgen, met het risico op overlappingsen of gaten.

De procedure voor de aanbesteding loopt. De selectie van kandidaten is gebeurd. De heer *Costermans* wijst erop dat de opdracht is opgedeeld in verschillende percelen, afhankelijk van de aard van de polissen. De identiteit van de kandidaten is deels verschillend van perceel tot perceel. Voor de polis milieurisico's bijvoorbeeld bestaat een heel gespecialiseerde markt, met andere spelers dan voor klassieke ABR- of decennale verzekeringen. De spreker kan wel bevestigen dat de BAM voor alle percelen voldoende kandidaten kon selecteren.

De BAM wordt bij het beheer van de risico's en verzekeringen bijgestaan door de gespecialiseerde adviseur *Marsh*. De adviseur hielp bij de opmaak van de bestekken. Dit vereist evenwel een multidisciplinaire aanpak. Er zijn naast verzekeringstechnische aspecten immers ook technische (uitvoeringsmethode, kritisch pad enzovoort) als financiële aspecten (een van de polissen dekt bijvoorbeeld financiële gevolgschade bij materiële schade), zodat ook input van andere adviseurs werd gevraagd.

Marsh heeft de kostprijs van het verzekeringsprogramma indicatief geraamd, maar in het belang van de lopende procedure is het niet opportuun om daar in de commissievergadering openbaarheid aan te geven. De heer *Costermans* kan wel verzekeren dat de ramingen zijn opgenomen in het financiële model

van de BAM, waarin het financiële evenwicht van het masterplan wordt beoordeeld.

Er werd verder geopperd dat er een gebrek aan interesse zou zijn in de BAM-financiering. De heer *Costermans* onderstreept dat dit geenszins het geval is. Van de vijf geselecteerde kandidaten heeft zich nog geen enkele uitgeschreven uit de procedure.

De kandidaat-bankiers moeten de financiering structureren en vervolgens op de markt andere investeerders of bankiers vinden om de nodige financiële middelen bij elkaar te brengen. In het geval van bankleningen wordt het geld bij elkaar gezocht door een syndicaat van banken. Als men naar een obligatiestructuur gaat, worden er investeerders gezocht op de kapitaalmarkt. Dit is in feite de verantwoordelijkheid van de geselecteerde kandidaat maar BAM heeft zelf al positieve interesse uit de markt waargenomen vanwege mogelijke investeerders en banken. Hetzelfde geldt voor ratingagentschappen en monolines, die straks mede in het proces van de financiering gaan betrokken zijn. Ook die partijen zijn duidelijk geïnteresseerd.

De heer *Jan Penris* vraagt of de persberichten uit het verkiezingsweekend dan voorbarig waren. Zowel *Fortis* als *Lehman* blijven geïnteresseerd? De heer *Ivan Costermans* kan enkel bevestigen dat zij zich op dit moment niet hebben uitgeschreven. Hij blikte even vooruit op de toekomst van de projectfinanciering. De markt kennende, zou het hem niet verbazen wanneer niet alle kandidaten een offerte indienen. De markt werkt nu eenmaal zo dat banken en consortia zich kandidaat stellen en dan wachten op de uiteindelijke bestekken, waarin veel meer informatie beschikbaar wordt gemaakt dan in het selectiedossier. Zelfs bij grote banken en consortia als de *Deutsche Bank* werkt slechts een beperkt team van mensen aan projectfinanciering. Hun eerste vraag is daarom of ze voldoende resources hebben om aan een complex project als de BAM-financiering te werken. Zij moesten op een bepaald moment die opportuniteitskeuze maken.

De heer *Costermans* wijst er ook op dat de BAM naar de eerste offerte toe bewust heel hoge eisen heeft gesteld. De visie van de bankiers op de financieringscapaciteit van de BAM is erg belangrijk, met andere woorden hun perceptie van de tolprognoses. BAM wilde hierover reeds bij de eerste offerte duidelijkheid, omdat een selectie van kandidaten voor de BAFO-ronde niet zinvol kan gebeuren op eerste

offertes die in te hoge mate voorwaardelijk zijn aan verder onderzoek van de trafiekgrognoses. Bankiers zijn evenwel niet altijd bereid om reeds bij de eerste offerte aanzienlijke investeringen te maken. Zij hebben als kosten immers niet alleen de opportuniteitsinzet van hun eigen mensen maar ook de aanstelling van juridische adviseurs en verkeersadviseurs. Het zou de spreker daarom niet verbazen dat niet alle kandidaat-financiers een offerte zouden indienen.

In de veelvuldige contacten de voorbije maanden met kandidaat-bankiers werden uiteraard vragen gesteld over de lopende procedures, waarop de BAM objectieve informatie ter beschikking heeft gesteld. De spreker heeft niet de indruk dat het risico van dergelijke procedures de financiering zou belemmeren.

Wat het effect van de herziening van de tolprognoses betreft, is het zo dat de BAM al jaren vasthoudt aan één trafiekgrognose, het MOTO-model, ontwikkeld door TV SAM en door de onafhankelijke specialist Faber Maunsell geauditeerd en goed bevonden. Dit verkeersmodel is niet één cijfer maar een verdelingscurve, een kansverdeling. Op die curve heeft de BAM zich in maart-april 2006 voorzichtiger gepositioneerd, zoals ook bankiers dat zouden doen. In de plaats van de beginkeuze voor 50% kans op meer en 50% kans op minder tolinkomsten, heeft de BAM zich geherpositioneerd op een punt waar er slechts 10% kans op minder en 90% op meer inkomsten is. Die voorzichtige benadering sluit aan bij die van de banken. Het staat de bankiers evenwel vrij – en de heer Costermans verwacht dat ook – om samen met hun traffic advisors een eigen risicoverdeling op te stellen, want zij hoeven niet naadloos het MOTO-model over te nemen. De manier waarop BAM de eigen financieringscapaciteit beoordeeld heeft met andere woorden geen invloed op de beoordeling door de bankiers en is helemaal niet van die aard dat de bankiers erdoor geen interesse meer zouden betonen.

De heer *Leo Van der Vliet* antwoordt dat binnen de Kamer van Koophandel iemand actief is wat betreft minder hinder. Ook in de BAM is een dergelijk programma in ontwikkeling. Tot nu toe zijn er drie tot vier vergaderingen geweest met deze doelgroep. Na de vakantie zal het verder besproken worden.

Wat de Belgasite betreft, situeren veel van de werken rond de Noorderlaanbrug, de Tjalkstraat, de verbreding van het Albertkanaal en het viaduct Lange Wapper zich in hetzelfde noordoostelijke segment van Antwerpen. Er werden vijf tot negen gefaseerde

scenario's voor omleidingen ontwikkeld, die op een bepaald ogenblik in detail kunnen toegelicht worden. Dat gebeurde in overleg met alle betrokkenen, inclusief federale en lokale politie. Primordiaal is dat de uitgang van het openbaar vervoer te allen tijde gegarandeerd wordt, vandaar de verplaatsing van de tijdelijke stelplaats.

Kan de commissie die scenario's schriftelijk krijgen, informeert de heer *Jan Penris*, of minstens de scenario's die geselecteerd werden? De heer *Leo Van der Vliet* denkt dat dit geen enkel probleem is, van zodra de BAM klaar is met het minderhinderprogramma.

Wat de stelplaatsen in Deurne en de Tjalkstraat betreft, deelt de spreker mee dat het respectievelijk om trams en bussen – met daarbij misschien één waterstofbus – gaat.

In de Burchtse Weel gaat tijdelijk een stuk slik en schorre verloren ter hoogte van de tunnelmond op Linkeroever. Later zal het opnieuw verschorren. Het Burchtse Weelprogramma dient in afwachting ter vervanging, waarbij de natuurlijke loop naar de Schelde zal hersteld worden, zodat ook dat gebied zal verschorren en verslikken. Op die manier blijft de totale oppervlakte slikken en schorren gegarandeerd gedurende het hele proces. Uiteraard is het zo dat een stuk recreatie daar zal moeten wijken. De Burchtse Weel is trouwens op dit ogenblik al leeggevestigd. Met de verschillende diensten van de Vlaamse Gemeenschap wordt een andere oplossing gezocht voor de waterrecreatie.

Over het knippen van de Schijn werd door de BAM gerapporteerd, zegt de heer *Jan Van Rensbergen*, omdat het deel uitmaakt van de maatregelen die moeten getroffen worden vooraleer men aan de Oosterweelverbinding kan beginnen. Het is een resultaat van overleg tussen alle betrokken diensten, dat plaatsvond onder voorzitterschap van Fernand Desmyter.

De heer *Fernand Desmyter* bevestigt dat alle betrokken Vlaamse overheidsdiensten erbij waren maar ook de stad Antwerpen, het provinciebestuur en het Havenbedrijf. Er werd gesproken over een oplossing en een toekomstvisie voor de Schijn. De verschillende oplossingen die de heer Bart Martens noemde, kwamen aan bod. Alle informatie is terug te vinden in het verslag. De spreker stelt voor dit verslag toe te voegen aan de schriftelijke rapportage. Men zal dan ook merken dat een definitieve oplossing niet gehypothecerd wordt.

De heer *Jan Van Rensbergen* heeft andermaal de bekommernis van de heer Penris over het monument van Benoit genoteerd. De stuurgroep Operaplein wordt voorgezeten door de stad. Er wordt gewerkt aan de afwerking van de vormgeving van het hele gebied.

De heer Jan Van Rensbergen vraagt of de heer Peumans tevreden is met de uitleg die al werd gegeven, ook in het schriftelijke gedeelte van de vorige rapportage, over de afwijkingen in de offerte van Noriant en van de andere bidders ten opzichte van de eerste offerte. Hij acht het nuttig toch nog even de procedure te laten schetsen.

De heer *Patrick Debaere* legt uit dat er vier soorten opmerkingen zijn. De eerste betrof fouten of een vergetelheid in de offerte, die in één verbetering recht te zetten waren. De tweede soort was beperkt en kwam ook slechts op één plaats voor, maar de BAM vond wel dat het moest geattesteerd worden in de best and final offer om zeker te zijn dat er geen problemen mee waren.

De derde soort opmerkingen deed zich niet op één plaats voor maar op een veel grotere schaal. De BAM vond dat ze terecht waren maar tegelijk zonder problemen konden rechtgezet worden zonder iets te doen aan de uitgangspunten van de offerte. De vierde soort ten slotte is ook zwaar en algemeen maar volgens de BAM niet recht te zetten zonder aan de basisuitgangspunten van de offerte te sleutelen. Opmerkingen van de laatste soort waren voldoende om kandidaten te weren, terwijl de andere meegenomen werden in het overleg tussen first offer en best and final offer. Behalve enkele onduidelijkheden, waarbij het moeilijk was om te zeggen of het een fout was of niet en die werden rechtgezet, werd door BAM aan alle opmerkingen vastgehouden. Bij de best and final offer zal opnieuw nagekeken worden of eraan voldaan is. De BAM heeft haar standpunt duidelijk meegedeeld aan Noriant en daarbij gezegd dat ze daar niets wil aan veranderen. Ze zullen dus ook niet in een Terechtwijzend Bericht (TWB) 07 voorkomen. Als er eventueel in de best and final offer van Noriant nieuwe opmerkingen van de eerste drie soorten voorkomen, is het de bedoeling om op dezelfde manier als bij de first offer na te kijken wat er aan ontbreekt en in welke mate dat kan verholpen worden.

De heer *Jan Van Rensbergen* benadrukt dan ook dat de eisen van het bestek blijven prevaleren boven de

best and final offer. Ze dienen altijd gerespecteerd worden, ook bij de uitvoering. Daar zal bij nacht en ontij op toegezien worden.

De vragen die de heer Peumans stelde over de prijzen zijn aan de orde van zodra er een best and final offer is. Het is de wil van de BAM om dat stadium snel te bereiken, want op dat moment verbindt Noriant zich ook voor de instandhouding van de prijs. Pas dan zal de BAM hierover zekerheid hebben. De maatschappij is ook ingegaan op de vraag van het Rekenhof voor een open boekhouding en heeft zelfs een stap verder gezet. Er werd een meer gedetailleerde prijsopgave uitgevraagd, zodat bij de best and final offer de marktconformiteit van de prijs van de verschillende onderdelen kan worden getoetst. Dat is bijzonder belangrijk gezien de ongemakkelijke positie van de BAM met één bieder en nog geen best and final offer. Vandaar de maatregelen als de 'cap' om iedereen ertoe te verplichten om zorgzaam om te gaan met eisen en de meer gedetailleerde prijsopgave. Die instrumenten worden in stelling gebracht met het oog op een goede prijs-kwaliteitverhouding.

De heer Van Rensbergen heeft geen weet van schadevergoedingen of eisen op dit vlak. Hij weet niet waar de genoemde bedragen vandaan komen.

De schriftelijke vraag van de heer Peumans (gericht aan minister Peeters) over de communicatie zal binnen de termijn beantwoord worden. Het proces is bezig. Wat de strategie voor communicatie betreft, als onderdeel van de raamovereenkomst van TV SAM, herinnert de heer Jan Van Rensbergen aan de audit vorig jaar door PriceWaterhouseCoopers. De heer Van Rensbergen heeft bij die gelegenheid in de commissie gezegd welke actie de BAM zou ondernemen om de marktconformiteit van die prestaties beter te kunnen toetsen. Er werden al heel wat maatregelen getroffen, waarover ook al werd gerapporteerd. De spreker noemt resultaatverbintenissen en monitoring van prestaties. De evaluatie van het evenwicht tussen wat wordt uitbesteed en wat zelf intern gedaan wordt nog verder uitgevoerd.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat de heer Van Rensbergen dit de vorige keer ook al zei. Het lid heeft hem toen de raad gegeven dat in eigen handen te nemen, waarop de heer Van Rensbergen zei dat hij ging onderzoeken om dat in eigen regie te doen. Wanneer gaat er eindelijk uitsluitel komen over dat bedrag van 900.000 euro om alleen advies te geven? Het lid zou mooie voorbeelden van de communicatie

over dit project kunnen geven, zoals de omgang met de ombudsman, met de inwoners van Merksem en de pers. Alles wordt in concurrentie gesteld, de verzekeringen, de financiering en de advocaten. Maar niet dit. Het lid informeert of daar misschien duistere machten achterzitten?

Kan de heer Van Rensbergen één brochure tonen waarin aan de Antwerpse bevolking wordt uitgelegd hoe dit project in elkaar zit? Wat is de strategie en welke middelen worden aangewend om het negatieve beeld over de BAM bij te stellen? De heer Peumans benadrukt dat zijn fractie voorstander blijft van de uitvoering van het werk, ook al zijn een aantal dingen totaal fout gelopen. Welke adviezen werden gegeven in het kader van de eerste schijf van 220.000 euro die werd uitbetaald aan groep C? De heer Peumans wil die stukken zien, op papier, en stelde daarom een schriftelijke vraag.

De heer *Jan Van Rensbergen* vermeldt de opmerking van de heer Peumans over het verslag van de ombudsman. Hij belooft dit te bekijken, want als er klachten zijn, moet daarmee omgegaan worden. Hij engageert zich om een schriftelijk antwoord te bezorgen aan de commissie. De bezorgdheid om doelgroepencommunicatie kwam al aan bod in het antwoord van de heer Van der Vliet.

De heer *Ivan Costermans* herhaalt dat het advies over de ESR-neutraliteit publiek toegankelijk en gepubliceerd is op de website van INR. In de schriftelijke antwoorden waartoe hij zich engageert, zal een link naar de site staan.

De cap op de investeringskosten bedraagt 1,850 miljard euro. Dit betreft de investeringskost, dus de ontwerp- en bouwkosten van het geheel. Het is echter geen loutere bouwopdracht maar wel een DBfM-opdracht die naast design en build nog twee andere belangrijke componenten omvat. Het eerste ervan is een gedeeltelijke financiering. Twintig percent van de bouwkost moet gedurende 35 jaar geprefinancierd worden door de opdrachtnemer. Anderzijds omvat de opdracht ook een onderhoudscomponent.

De vergoedingen gedurende de 39 jaar bestaan dus enerzijds uit de zogenaamde mijlpaalvergoedingen. Met die mijlpaalvergoedingen betaalt BAM gedurende de vier jaar van de bouw 80 percent van de realisatiewaarde aan de opdrachtnemer. In de 35 jaar duurtijd van het onderhoudsprogramma betaalt BAM anderzijds een zogenaamde beschikbaarheids-

vergoeding, die meerdere componenten omvat: de onderhoudskost, de 'lane rental'-provisie, alsook de financieringskost. De onderhoudskost omvat niet alleen het groot structureel, maar ook het dagelijkse onderhoud. De opdrachtnemer anticipeert de onbeschikbaarheid gerelateerd aan de uitvoering van het onderhoudsprogramma, en provisioneert de daaruit volgende de penalisatie van die onbeschikbaarheid die BAM in het bestek heeft opgelegd, via het lane rental-mechanisme. De terugbetaling van de 20 percent kapitaalsinvestering die de opdrachtnemer prefinanciert, maakt ook deel uit van de beschikbaarheidsvergoeding, alsook de financiële kosten daaraan verbonden.

De som van de mijlpaalvergoedingen en de beschikbaarheidsvergoedingen, uitgedrukt in een nettocontante waarde via een verdiscontering, is de totale nettocontante waarde van het project.

De heer *Carl Decaluwe* concludeert dat de realisatieprijs niet kan worden gedrukt door kosten verder te verschuiven in de tijd.

Volgens de heer *Ivan Costermans* zou dat theoretisch mogelijk zijn, maar BAM ziet erop toe dat het niet gebeurt.

De heer *Carl Decaluwe* repliceert dat de mogelijkheid enkel theoretisch is.

Minister *Dirk Van Mechelen* zegt dat één en ander vastligt in de kaderovereenkomst. Die overeenkomst heeft geleid tot de regeringsbeslissing van 18 mei 2007. De regering heeft dan een check en balance gedaan van het programma, de geschrapte en toegevoegde onderdelen. Wat is de geraamde tolopbrengst op jaarbasis (P50 verschuift naar P90, 262 verminderen naar 232)? Op basis daarvan is bepaald hoeveel maatschappelijk kapitaal en eigen vermogen nodig is om een solvabiliteitsratio te bekomen die het mogelijk maakt om op een verantwoorde manier naar de financiële markt te gaan. Daarom is de 129 miljoen euro GIMV-opbrengst ingebracht als bijkomend kapitaal.

In ruggespraak met het Rekenhof is daarenboven beslist de decretale machtiging te laten gelden voor de verhoging van het kapitaal, dus nog iets meer dan 131 miljoen euro tot en met 2010. Op die manier is de regering tot een financieel model gekomen waarvan ze zeker is dat het bij de onderhandelingen tussen de regering en BAM uitvoerbaar is. Het model gaat uit

van eerder voorzichtige premissen en een fasering, waardoor op het moment dat de Oosterweelverbinding in gebruik wordt genomen en tolgelden geïnd worden, betere voorwaarden onderhandeld kunnen worden voor de financiering van de tweede fase van het masterplan. Op die manier wordt de volledige uitvoering ervan veilig gesteld. Die werkwijze is door de Vlaamse Regering bekrachtigd. In dat model is de 1,85 miljard euro bouwkost.

De heer *Jan Peumans* zegt dat de bouwkost geplafonneerd is en dat er een beschikbaarheidsvergoeding betaald wordt gedurende 35 jaar. Anderzijds wordt er 300 miljoen euro geïnvesteerd in de eerste fase van de openbaarvervoerprojecten. Jaarlijks wordt er in de begroting 30 miljoen euro ter beschikking gesteld als beschikbaarheidsvergoeding. Loopt dat verhaal parallel met dat van de Oosterweelverbinding? Zal de beschikbaarheidsvergoeding ook geplafonneerd worden? Zo niet kan de opdrachtnemer het project verwezenlijken voor 1,85 miljard euro, maar nadien een deel van zijn geld recupereren via een hogere beschikbaarheidsvergoeding.

Minister *Dirk Van Mechelen* verklaart dat die fundamentele discussie in het najaar van 2006 gevoerd is. Dan is beslist duidelijke afspraken te maken over het kapitaal dat de Vlaamse Regering zou volstorten. Als de minister zich niet vergist is dat nu 822 miljoen euro. Nadat het kapitaal volstort is, dus na 2010, zal er een beschikbaarheidsvergoeding gestort worden die ook gekwantificeerd is en vastligt in de kaderovereenkomst. Dat is niet onbelangrijk voor de meerjarenbegroting. Het volstorten van het kapitaal is immers een ESR-8-verrichting. De kapitaalsparticipatie bij GIMV wordt door de verkoop van aandelen verminderd, maar omgezet in een kapitaalsverhoging bij BAM. ESR-gewijs is dat voor de Vlaamse begroting een neutrale operatie: een kapitaalsvermindering wordt gebruikt voor een kapitaalsverhoging. Van zodra er in 2011 een beschikbaarheidsvergoeding betaald wordt, zal dat bedrag volledig doorgerekend worden in het uitgavenpatroon van de meerjarenbegroting. Daar houdt de regering vandaag, bij alle berekeningen rekening mee.

De heer *Carl Decaluwe* begrijpt dat de netto contante waarde geplafonneerd is. Hoeveel bedraagt dat plafond?

De heer *Ivan Costermans* antwoordt dat de totale netto contante waarde van het project 'gecapped' is, maar dat er niet eenduidig een bedrag op te plakken

is. De reden daarvan is dat de totale kostprijs onder meer bepaald wordt door de financieringskost. Die financieringskost ligt pas vast op het moment van de 'financial close'. De marktrente zal tot aan financial close blijven evolueren en aldus een impact hebben op de totale netto contante waarde. BAM is echter door de pre hedge ingedekt tegen prijsstijgingen die te wijten zijn aan een stijging van de rente. Het laat echter niet toe om nu een bedrag te poneren. Het is de bedoeling om een plafond op te leggen maar niet in de vorm van één absoluut bedrag.

De heer *Rudi Daems* vraagt of er een decretale machtiging komt van de budgetten die vanaf 2011 nodig zijn, bijvoorbeeld voor Lijninvest.

Minister *Dirk Van Mechelen* zegt dat er een duidelijke afspraak is met het Rekenhof. In de aanbevelingen van het Rekenhof staat op pagina 15: "De Vlaamse Regering moet zonnodig aan het Vlaams Parlement budgettaire machtigingen vragen als de andere subsidieovereenkomsten met agentschappen meerjarenverbintenissen inhouden." De afspraak met het Rekenhof is dat er per publiek-private samenwerking bekeken wordt wat er moet ingeschreven worden in de begroting. Er is ook afgesproken dat de machtigingen niet in het programmadecreet maar wel in het begrotingsdecreet ingeschreven worden. Daarvoor is er nu een amendement.

De heer *Jan Penris* verwijst naar de uitspraak van minister Peeters bij de vorige voortgangsrapportage. De minister zei toen dat de stelling van Beckers, een eminente raadsheer van het Rekenhof, hem gelijk gaf. Nu verlaat hij die stelling. Heeft de spreker dat goed begrepen?

Minister *Dirk Van Mechelen* antwoordt dat hij daarover een gesprek gehad heeft met het Rekenhof. Overleg moet mogelijk zijn. Er is beslist dat er een machtiging komt voor de kapitaalsverhoging. Er komt dus geen machtiging voor de 3,8 miljard euro, maar wel voor de 821 miljoen euro waarvan nu de volstorting gebeurt.

De heer *Jan Peumans* vindt dat het beide ministers siert dat ze toegeven dat de vraag van het Rekenhof terecht was.

De heer *Jan Van Rensbergen* kan bevestigen dat de beschikbaarheidsvergoeding van maximaal 30 miljoen euro voor de openbaarvervoerprojecten eerste fase enkel slaat op het gedeelte bouw en niet op het

gedeelte onderhoud. Het onderhoud wordt gedragen door de reguliere partners, De Lijn en het Agentschap Infrastructuur, elk voor hun aandeel in de gevel-tot-gevelrenovatie.

De werken aan de Kattendijksluis bevinden zich in de voorbereidende fase. Er zijn nog geen details over de wijze waarop de sluizen gerenoveerd zullen worden. Van zodra die informatie beschikbaar is, zal BAM die meedelen. Met de kaderovereenkomst is beslist dat BAM maar aangesproken kan worden voor een bedrag van maximum 15 miljoen euro. In de overeenkomst met Waterwegen en Zeewezen (W&Z) kijkt BAM erop toe dat er geen onnodige meerkosten zijn. BAM heeft liever dat het maar 10 is in plaats van 15 miljoen euro. BAM volgt het nauwgezet maar het bedrag is ook geplafonneerd.

De heer *Frank De Schutter* zegt dat in de tweede fase van de Leien in het dwarsprofiel de uitgangspunten van de eerste fase volledig behouden blijven. Er wordt volop aandacht besteed aan de leefbaarheid. Een vergelijken tussen de situatie vooraf en nadien is moeilijk omdat ook de verkeersstromen veranderen. Er zal geen snelweg meer zijn door de stad, de verkeersstromen zullen noodgedwongen wijzigen.

Mevrouw *Annick De Ridder* benadrukt dat Antwerpen meer dan 400.000 inwoners telt. Rekening houdende met het openbaar vervoer, de leefbaarheid, de zwakke weggebruikers, zouden er best twee rijstroken in elke richting behouden blijven. Is daarover al beslist?

De heer *Frank De Schutter* antwoordt dat het voorontwerp van Leie fase II in opmaak is. De startnota is goedgekeurd. Er zijn in het dwarsprofiel van de Leien zelf twee rijstroken in elke richting net zoals in fase I.

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat de structureringen van de openbaarvervoerprojecten volop aan de gang zijn. Het is veel te vroeg om private partners te zoeken. Een kandidaatstellingsdossier wordt opgesteld en zal begin juli allicht klaar zijn. De procedures kunnen nadien beginnen. Het is voorbarig om in te gaan op de vragen daarover. Allicht zal BAM op de achtste voortgangsrapportage een uitgebreidere beschrijving kunnen geven.

De heer *Rudi Daems* vraagt of de raad van bestuur van BAM al beslist heeft Noriant uit te nodigen voor de opmaak van een BAFO. Of is dat automatisch

gekoppeld aan de publicatie van het terechtwijzend bericht 7? Hoe zal een en ander verlopen? Wat zijn de consequenties? Als de evaluatie onregelmatigheden vaststelt, heeft de uitnodiging van Noriant dan bijkomende consequenties voor schadevergoedingen?

De heer *Patrick Debaere* antwoordt dat de raad van bestuur van BAM eerstdaags terechtwijzend bericht 7 zal goedkeuren en daarna versturen naar Noriant. Noriant zal gevraagd worden om een BAFO te geven. Dat zal waarschijnlijk in september klaar zijn. In september en oktober zal BAM nakijken of het BAFO conform is op alle gebieden. Een aanduiding van een voorkeursbieder kan pas gebeuren als dat onderzoek volledig afgerond is. Ook dat gebeurt door de raad van bestuur. Pas daarna zullen de definitieve onderhandelingen voor de contractsluiting gevoerd worden. Die zullen ongeveer in maart volbracht zijn. BAM zet dus geen definitieve stappen voor het Rekenhof de situatie verhelderd heeft. Er zijn dus geen bijkomende gevolgen voor de schadevergoeding. Dat is nagekeken.

9. Afspraken

De heer Jan Peumans zal samen met de andere vaste verslaggever, de heer Penris, een lijst maken met alle niet-beantwoorde vragen en die zo snel mogelijk aan BAM en de regering overmaken. De commissie verwacht binnen de 14 dagen antwoorden zodat de voorzitter van het Vlaams Parlement geen brief hoeft te sturen aan de minister-president.

De *verslaggever* veronderstelt dat BAM en de regering ook zullen reageren op de aanbevelingen van het Rekenhof. Dat is vandaag immers niet aan bod gekomen.

De *commissievoorzitter* stelt voor om tijdens één van de volgende regelingen van werkzaamheden een exacte datum vast te leggen voor een volgende voortgangsrapportage.

De verslaggevers,

Jan PENRIS
Jan PEUMANS

De voorzitter,

Marc VAN DEN ABELEN

BIJLAGE 1:

Niet-beantwoorde vragen

BAM 7^{DE} VOORTGANGSRAPPORTAGE
20 juni 2007
Niet beantwoorde vragen

Voor een goed overzicht, hanteren we de volgorde van de tussenkomsten

Openstaande vragen van Rudi Daems

Er is de vraag over de kwaliteitskamer die (nog) niet werd beantwoord
“Voorts vraagt de heer Rudi Daems of het persbericht klopt dat plaats en timing van de kwaliteitskamer in de loop van de procedure zijn gewijzigd. In de pers wordt verwezen naar verslagen van de raad van bestuur, waarover de heer Daems niet beschikt. De spreker vraagt of alle leden van de kwaliteitskamer bewust waren van hun beslissende rol in de procedure..”

BAM heeft beloofd dat zij op alle vragen van de kwaliteitskamer schriftelijk zouden antwoorden.

BAM verwijst voor het antwoord op deze vraag naar de schriftelijke antwoorden bij de zesde voortgangsrapportage. Hierin wordt verwezen naar de bijlage 3 waar een gedetailleerde en volledige beschrijving van de noodzaak, de samenstelling, de taak en de besluitvorming van de kwaliteitskamer is terug te vinden in de integrale nota welke BAM in de schorsingsprocedure wegens uiterst dringende noodzakelijkheid voor de Raad van State heeft neergelegd.

Openstaande vragen van Jan Penris

Nog één openstaande vraag

“Voorts wijst de heer Jan Penris erop dat het stadsbestuur al het idee heeft gelanceerd een fiets- of voetgangersbrug aan te leggen op de Noorderplaats. Passen dergelijke ideeën van het stadsbestuur in de visie van de BAM op de tweede fase van de Leienwerken. “
De verslaggever is van oordeel dat hij hierop geen afdoend antwoord kreeg.

De fietsbrug over de Leien ter hoogte van de Noorderplaats behoort niet tot het Masterplan, maar wel tot het project Spoor Noord, dat niet door BAM opgevolgd wordt. Niettemin zijn er coördinerende gesprekken geweest tussen de ontwerpers van beide projecten. Hierbij werd de compatibiliteit van beide projecten bevestigd.

**Vraag: Werd er voldoende gecommuniceerd over de infosessies Noorderlaanbrug?
Waren de mensen van Merksem wel op de hoogte? Zijn zij niet te laat ingelicht?**

Antwoord:

1. De lokale infosessies voor Noorderlaanbrug in de maand juni werden georganiseerd in samenwerking met de Stad Antwerpen, district Merksem en de wijkwerking Luchtbal en Dam. Op vraag van deze instanties heeft BAM een infostand georganiseerd op lokale initiatieven zoals de tentoonstelling Park Spoor Noord, het wijkfeest Luchtbal en het district Merksem. De infostand van BAM over Noorderlaanbrug werd dan ook meegenomen in de communicatie van de wijkwerking, district Merksem en de Stad over hun lokale initiatieven. Het was net de bedoeling van in dit vroege stadium enkel

lokale acties te voorzien en de grotere infocampagnes rond de werken en de hinder te voorzien net voor de start van de werken, na de zomermaanden.

2. De aankondiging van de initiatieven werd verzorgd door de lokale besturen. Daarnaast heeft BAM ook zelf de infosessies aangekondigd via
 - Een uitnodigingsbrief naar alle inwoners van Luchtbal, Dam, 't Eilandje en Merksem. Deze brief hebben alle inwoners ontvangen op donderdag 31 mei of vrijdag 1 juni.
 - Aankondiging op de homepage en de projectpagina's van de website www.antwerpen.be
3. De infosessies voor Noorderlaanbrug werden gekoppeld aan lokale events. Er werd geopteerd om de lokale bevolking de beschikbare algemene informatie al mee te geven. In september worden de infosessies Noorderlaanbrug breder opgevat en wordt er een meer uitgebreide campagne opgestart met meer gedetailleerde informatie (fasering, omleidingen, e.d.) naar de burger.
4. Een overzicht van de data en locaties van de infosessies in juni over de Noorderlaanbrug:
 - Zaterdag 2 juni : WDT-Loods Antwerpen DAM (ganse dag)
 - Woensdag 6 juni: WDT-Loods Antwerpen DAM ('s avonds)
 - Zaterdag 9 juni: Wijkfeest Luchtbal (ganse dag)
 - Maandag 11 juni tem vrijdag 15 juni: Districtshuis Merksem. Op 14 juni was er ganse dag permanentie van de werfcommunicator.
5. Bij iedere infosessie was er bemanning voorzien door de communicatiecel en de werfcommunicator om vragen van bezoekers persoonlijk te beantwoorden.

Openstaande vragen van Jan Peumans

1) "Alle artikels en persberichten die recent over de BAM zijn verschenen, doen bij de heer Peumans de vraag rijzen of het project deontologisch gezien nog helemaal zuiver is. Een lid van de raad van bestuur van de BAM is immers tegelijk lid van de raad van bestuur van Dexia. De voorzitter van de NV Liefkenshoekstunnel is ook regeringscommissaris bij de BAM die toezicht houdt op de rekeningen. De spreker roept de verantwoordelijke ministers op daar een einde aan te stellen. Elke zweem van belangenvermenging moet vermeden worden. "

(dit is eigenlijk een vraag gericht aan de regering!)

Het loutere feit van lidmaatschap van een andere raad van bestuur op zich vormt in de gestelde gevallen geen probleem. BAM heeft een deontologische code in voege, die van kracht is voor alle bestuurders en personeelsleden (copie in bijlage), en zorgt ervoor dat in de besluitvorming de gepaste maatregelen worden genomen om mogelijke belangenconflicten te vermijden.

Bij de NV Liefkenshoekstunnel is inmiddels de Raad van bestuur, waarvan alle leden einde mandaat waren, vernieuwd. Er werden zes bestuurders aangesteld voor een mandaat van zes jaar, drie bestuurders uit de raad van bestuur van BAM (David Van Herreweghe, Greet Bernaers, Ingrid Lieten) en drie bestuurders heraangesteld voor een nieuw mandaat (Willy Borré, Eddy Bruyninckx, Dirk Van Melkebeke). De Raad van Bestuur heeft David Vanherreweghe aangesteld als voorzitter.

2) “De woordvoerder van de BAM zegt in een interview met Humo nummer 3484 van 12 juni 2007: “Neem van mij aan dat wij erop gaan toezien dat we met Noriant een redelijke prijs bedingen”. De heer Peumans wil vernemen wat bedoeld wordt met een redelijke prijs. Wat zijn de gevolgen van de terechtwijzende berichten? “

Van bij de aanvang van de tweede fase van de Onderhandelingprocedure, de zogenaamde BAFO-fase, is door BAM expliciet een bovengrens voor de realisatieprijs van de Oosterweelverbinding van 1,850 mia EUR vooropgesteld.

Zoals de Leidraad Onderhandelingprocedure stelt, bestaat het doel van de BAFO-fase erin “om waar mogelijk, de prijs/kwaliteitsverhouding te optimaliseren en de draagwijdte van de aan te gane verbintenissen en de ter zake geboden waarborgen en sanctiemechanismen te preciseren”.

Om de besprekingen op een efficiënte en doortastende wijze te kunnen voeren heeft BAM een geïntegreerde organisatie op touw gezet van eigen medewerkers en specialisten van zijn adviseurs (technisch, juridisch, financieel, verzekering):

In vier overlegteams (respectievelijk met focus op ontwerp en onderhoud, bouw en conditionerende randvoorwaarden, financiering, contract en projectbeheersing) werden onduidelijkheden en inefficiënties weggewerkt en werden de verschillende mogelijkheden tot optimalisatie van de prijs/kwaliteitsverhouding technisch besproken en uitgeklaard.

Ter voorbereiding en ondersteuning van de besprekingen met de Bieder heeft een kostenteam een grondige analyse uitgevoerd van de biedingen en deze vergeleken met de raming van het referentieontwerp. Verder gaf dit kostenteam voortdurend ondersteuning en feedback over mogelijke kostprijsconsequenties van mogelijke optimalisaties.

Een team van vergunningenexperten gaf ondersteuning met betrekking tot de impact van mogelijke optimalisaties op het vlak van procedures en vergunningen.

BAM zal haar conclusies uit deze besprekingen formeel verwerken in een terechtwijzend bericht dat geldt, samen met het Bestek en de eerdere terechtwijzende berichten, als contractuele basis voor de Bieder voor het opstellen van zijn Best and Final Offer (BAFO).

In dit terechtwijzend bericht zal tevens een prijsuitvraag opgenomen worden die, in lijn met wat door het Rekenhof gesuggereerd werd, de gepaste graad van detaillering en maximale transparantie biedt om voldoende inzicht te krijgen in de prijsopbouw van de BAFO en om toe te laten de bieding te beoordelen op marktconformiteit.

3) “Door minister Stevaert is het bedrag dat aan erelonen betaald mag worden gelimiteerd. De heer Peumans wil vernemen of de deelcontracten van de TV SAM dat plafond nog niet bereikt hebben. “

In het kadercontract tussen TVSAM en het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (later overgenomen door BAM) voor "de begeleiding, coördinatie van de studies, de implementatie en prospecten van het Masterplan" werden conform de KVIV-filosofie drie tarieven afgesproken voor de studies uit te voeren onder dit contract:

- Y1 bevat alle civiel-technische en electro-mechanische studies
- Y2 omvat alle andere gedefinieerde studies (niet vervat in de KVIV voorwaarden)
- Y3 zijn de tarieven voor prestaties in regie. Het ereloonpercentage wordt berekend op de recentste raming of bij uitvoering van de werken op de uiteindelijke

aannemingssom (de definitieve totale kost gemaakt door de bouwheer voor de realisatie van de werken) .

Omdat BAM een grotere budgettaire zekerheid wenste te krijgen over het deelproject Oosterweelverbinding werd op 17 juni 2005 een addendum aan de dienstverleningsovereenkomst afgesloten waarin werd afgesproken dat het ereloon voor de studies van dit project (exclusief de begeleiding tijdens de aanbestedingsfase) forfaitair werd bepaald op een begrensde ramingsbedrag van 1.276 mio €. Het overeengekomen forfaitair ereloon bedraagt 41.553.990 € (excl BTW en taksen) samengesteld uit Y1 (0,75%) 32.621.490 en Y2 (2,739%) 8.932.500.

De bijstand bij de beoordeling van de offertes en de onderhandelingen werd in een aparte deelopdracht omschreven met een uitgebreide beschrijving van de taken en de equipe die hierop werkt en een op voorhand afgesproken ereloon. Voor bijkomende prestaties in het kader van de Oosterweelverbinding worden per deelcontract strikt afgebakende opdrachten geformuleerd die via de Y3-vergoedingswijze (prestaties in regie) worden verrekend.

4) Op de vragen over de beoordeling van LORO-project door TV SAM en kwaliteitskamer (0 op 9 versus 9 op 9) wordt ook inzage en een antwoord verwacht
De heer Jan Peumans verwacht ook nog antwoord over de 0/9-9/9-verhouding. De heer Jan Van Rensbergen antwoordt voor alle duidelijkheid dat geen punten werden uitgedeeld. Het is de heer Peumans die ze eraan heeft gekleefd. De heer Jan Peumans betwist dat. Hij stelde vast dat het de ene keer 9 keer goed was, de andere keer 9 keer niet. Komt er een antwoord op of krijgt de commissie inzage in de stukken? De heer Jan Van Rensbergen verzoekt om respect voor de processen die lopen en de audits die bezig zijn. Er komt te gepasten tijde volledige inzage.

Zoals hierboven vermeld, heeft BAM beloofd dat zij op alle vragen van de kwaliteitskamer schriftelijk zouden antwoorden.

In het kader van de toepassing van de beginselen van behoorlijk bestuur (met name de zorgvuldige voorbereiding van beslissingen), heeft BAM een principiële keuze gemaakt om de aspecten architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur in de verschillende fases van de offerte voor te leggen aan een *ad hoc* adviescommissie van deskundigen. BAM (en TV SAM) beschikken over een belangrijke technische know-how. Voor de dimensie architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur, vond zij het evenwel aangewezen beroep te doen op deskundigen die met de nodige bekwaamheid en ervaring dienaangaande zijn uitgerust (dit om tot een zo objectief mogelijk oordeel te komen).

Het huishoudelijk reglement schreef voor dat BAM een eerste ontwerp-advies zou opstellen dat de basis zou uitmaken voor de input van de Kwaliteitskamer.

Het kan niet als een gebrek van de procedure worden gezien dat een panel van deskundigen dat met name is opgericht om dergelijke teksten te beoordelen, tot het besluit komt dat dergelijke documenten (die zolang zij niet gevalideerd zijn, niet meer zijn dan een voorbereidend werkdokument) niet voldoen en tot een nieuw, per definitie er van afwijkend advies komt. Een dergelijke potentiële “tegenstrijdigheid” vloeit juist voort uit de aard van het procédé van validatie van een tekst door deskundigen.

Het nut van het ontwerpverslag is in elk geval geweest (als dat om andere redenen ook al niet het geval zou zijn geweest) dat de leden van de Kwaliteitskamer verplicht waren zeer grondig na te denken over hun uiteindelijk advies en ook verplicht waren dit advies zeer grondig te motiveren, hetgeen zij te dezen ook hebben gedaan

5) Ook over de vragen m.b.t. het luik communicatie (Groep C en Ombudsman...) heeft de BAM een schriftelijk antwoord beloofd.

Vragen m.b.t. Groep C:

Deze vragen zijn vervat in een eerder gestelde schriftelijke vraag van dhr Peumans (PV 481). BAM heeft hierop een gedetailleerd antwoord geformuleerd en aan de Vlaamse minister van Openbare Werken overgemaakt. Wij verwijzen dan ook naar deze bundel van informatie.

Vraag m.b.t. Ombudsman:

BAM wordt niet vermeld in het jaarverslag van de ombudsdienst. De ombudsman heeft BAM vermeld in zijn presentatie bij wijze van voorbeeld. Het gaat hier dus niet over vragen in 2006 maar wel over 2 meer recente vragen.

Eén vraag (met kenmerk 2007-0219-011) was eerder al behandeld door de communicatiecel maar had de ombudsdienst niet bereikt. Het antwoord op deze vraag is opnieuw verstuurd naar de ombudsdienst op 21 juni, de dag na de voortgangsrapportage. BAM heeft contact genomen met de Ombudsdienst om de verwerking van de vragen en de procedure te bespreken. De ombudsdienst heeft nu de rechtstreekse contactgegevens van de betrokken verantwoordelijken van de communicatiecel. Vragen van de ombudsdienst worden net zoals andere schriftelijke vragen binnen de week behandeld.

De andere vraag (met kenmerk 2004-0316-043) was op het moment van de 7^{de} voortgangsrapportage nog niet beantwoord omwille van het feit dat deze vraag meer onderzoek vergde. De vraag was technischer van aard (aanpassingswerken aan het viaduct van Merksem gelieerd aan de Oosterweelverbinding) en input was vereist door de projectingenieurs. BAM heeft deze vraag beantwoord op 22 juni.

Openstaande vragen van Bart Martens

Geen.

Openstaande vragen van Carl Decaluwe

1) Een aantal openstaande vragen over de kwaliteitskamer:
Zoals hierboven vermeld, heeft BAM beloofd dat zij op alle vragen van de kwaliteitskamer schriftelijk zouden antwoorden.

“Vervolgens stelt het lid ook de functie van de kwaliteitskamer in vraag: wanneer wordt die ingeschakeld en op welke manier? Hij beschouwt dit als de achillespees. Kunnen de heren van de BAM zeggen of het klopt wat er in dat artikel staat of niet? Zijn die beweringen correct?

De kwaliteitskamer wordt ingeschakeld conform de bepalingen van het huishoudelijk reglement. Dit huishoudelijk reglement is door BAM overhandigd bij de schriftelijke antwoorden van de zesde voortgangsrapportage. Een volledige procesbeschrijving met verantwoording voor elk van de stappen is opgenomen in de bijlage van de schriftelijke antwoorden bij de zesde voortgangsrapportage. (bijlage 5)

Hij wil tevens weten of het waar is dat de kwaliteitskamer, al was het hen opgedragen, geen aandacht heeft besteed aan het aspect landschapsarchitectuur. Hoe is in die optiek te verklaren dat ze voor dit aspect het positieve advies van het eerste rapport van de BAM ombuigt tot een negatief advies en waarom staat daarvan niets in een rapport? Hoe heeft de BAM zich ervan vergewist dat de kwaliteitskamer dit aspect wel heeft bekeken en is het rapport dan niet manifest slecht gemotiveerd? Het lid vindt de vraag inzake de landschapsarchitectuur een belangrijk punt.

Bij de presentatie van het bestek in juni 2005 gaf BAM al mee dat bij de samenstelling van de kwaliteitskamer rekening zou gehouden worden met de vakgebieden architectuur, landschapsarchitectuur, stedenbouw en civiele techniek. Deze vakgebieden hebben zich uiteindelijk ook weerspiegeld in de effectieve samenstelling van de Kwaliteitskamer, voor wat het vakgebied landschapsarchitectuur betreft ondermeer in de aanstelling van Prof. ir. Dirk Sijmons, Rijksadviseur Landschap (Nederland).

Vervolgens wil het lid nog weten of het klopt wat de pers beweert over het feit dat de kwaliteitskamer geen ervaring zou hebben met ingenieurkunde van grote tuikabelbruggen. Hoeveel heeft de BAM intussen al besteed aan de kwaliteitskamer? Is daar een budget voor en gold er een uurtarief voor de leden van de kwaliteitskamer? Hoeveel vergaderingen zijn er belegd om tot het advies van vijf bladzijden te komen? Het lijkt de heer Decaluwé interessant dit te weten omwille van de diepgang en de motivering. Klopt het cowboyverhaal dat in november 2006 het rapport van de kwaliteitskamer is herwerkt door advocatenkantoor Stibbe?

Bij de presentatie van het bestek in juni 2005 gaf BAM al mee dat bij de samenstelling van de kwaliteitskamer rekening zou gehouden worden met de vakgebieden architectuur, landschapsarchitectuur, stedenbouw en civiele techniek. Deze vakgebieden hebben zich uiteindelijk ook weerspiegeld in de effectieve samenstelling van de Kwaliteitskamer, voor wat het vakgebied civiele techniek betreft ondermeer in de aanstelling van Prof. ir. Joop Paul (directeur ARUP) en prof. ir.-architect Yves Weinand. Het is belangrijk om te beklemtonen dat de Kwaliteitskamer geen uitspraak moest doen over de technische aspecten van de biding, maar enkel over het ambitieniveau inzake architectuur en stedenbouw, zoals omschreven in het ontwerphandboek (deel van het bestek).

De leden van de Kwaliteitskamer ontvangen een vergoeding van 1.000 Euro per zitting (van 1 dag) waarin ook de voorbereidingen begrepen zijn (Bijlage : Mededeling aan de leden van de Vlaamse regering VR/2005/2511/MED22). De Kwaliteitskamer heeft kennis genomen van de ontwerpen van NORIANT en LORO op 21 augustus 2006. In de periode vanaf 21 augustus 2007 tot haar uiteindelijk advies verstuurd op 7 november 2007 is de Kwaliteitskamer tot haar advies gekomen. De volledige procesbeschrijving is opgenomen in de bijlage 3 van de zesde voortgangsrapportage. De Kwaliteitskamer heeft haar advies unaniem uitgebracht. Er is geen sprake van dat dit advies dan herwerkt zou zijn door het advocatenkantoor Stibbe.

De heer Decaluwe vraagt daarom of er voor de samenstelling van de kwaliteitskamer duidelijke criteria inzake onverenigbaarheden waren. Tot slot benadrukt hij dat hij het geval-Weinand wil controleren en dat er wel degelijk sprake is van een probleem als het blijkt te kloppen.

In haar audit vraagt het Rekenhof expliciet naar mogelijke belangenconflicten bij ondermeer elk van de leden van de Kwaliteitskamer.

2) Er is niet geantwoord op de vraag over de rulings

Een andere belangrijke vraag voor de heer Decaluwé, handelt over de rulings over de Oosterweelverbinding en de EU-tolrichtlijn. Waarom laat dit zo lang op zich wachten? Het is al een tijdje in voorbereiding. Zit men daar op timing in Europa, vraagt de heer Decaluwé zich af.

De notificatie aan Europa inzake de EU-Tolrichtlijn wordt in de komende weken gefinaliseerd en voorgelegd aan de bevoegde instanties. Het document behandelt technische aspecten, zoals de implanting van het tolplein, alsook financiële aspecten, met name de relatie tussen de tolmassa en de totale investeringskost.

Openstaande vragen van Annick De Ridder

1) Het lid wil ook duidelijkheid over de EU-tolrichtlijn. Is de formele vraag al ingediend bij Europa of zit men nog in de voorbereidende fase. Ze vindt dit belangrijk om te weten vooraleer men verder stappen in het project onderneemt.

De notificatie aan Europa inzake de EU-Tolrichtlijn wordt in de komende weken gefinaliseerd en voorgelegd aan de bevoegde instanties. Het document behandelt technische aspecten, zoals de implanting van het tolplein, alsook financiële aspecten, met name de relatie tussen de tolmassa en de totale investeringskost.

2) Hoe zit het in het kader van de ESR-neutraliteit met de BTW-recuperatie van de niet-Oosterweelprojecten? Is daarover al duidelijkheid? Of wanneer denkt men die te hebben?

Inzake BTW-aftrekbaarheid op het project Albertkanaal wordt het gezien de eenvoud en zuivere toepassing van BTW-wetgeving niet nodig geacht een ruling te vragen.

Inzake BTW-aftrekbaarheid op het project Sluizen is een rulingaanvraag voor de Van Cauwelaertsluis ingediend.

Inzake de ESR95-neutraliteit werd een advies vanwege het Instituut van Nationale Rekeningen (INR) verkregen. In dit advies spreekt het INR zich uit over de Oosterweelverbinding, de status van BAM als marktproducent, risico-allocatie, inclusief de daaraan gerelateerde clausules in de Kaderovereenkomst en de overige engagementen van het Vlaams Gewest in de Kaderovereenkomst. De ESR-neutraliteit van dit alles wordt bevestigd. Het INR doet nog geen uitspraak over de structurering van de overige deelprojecten van het Masterplan. Er wordt gewacht op een verduidelijking van het standpunt van Eurostat met betrekking tot een specifieke alinea in het ESR-handboek, waarin gewezen wordt op de casus

waarin enerzijds vergoedingen in lange termijncontracten (schaduwtoel) volledig door de overheid worden betaald aan een vehikel (BAM) dat een volle dochter is van de overheid. Terzake heeft BAM aan INR intussen bijkomende documentatie en berekeningen bezorgd.

3) Recent is ook gewag gemaakt van een versmalling van de Leien, vervolgt mevrouw De Ridder. Men wil het verkeer op één baanvak brengen omdat men vindt dat mensen niet door de stad moeten rijden aangezien de Ring en de Singel heraangelegd worden en op de dubbelgemaakte Ring een deel voor het lokale vervoer en een deel voor het doorgaande verkeer wordt voorzien. Het lid wil erop aandringen de plaatselijke situatie goed voor ogen te houden. Het is nog de enige hoofdas is de stad. Het lijkt haar cruciaal dat op die as alle mogelijke maatregelen ten behoeve van de zwakke weggebruiker worden genomen en dat daar aparte beddingen worden aangelegd voor het openbaar vervoer, maar dat ook waar er ruimte beschikbaar is, twee baanvakken behouden blijven in elke richting. Op spitsuren doen zich daar al geregeld verkeersinfarcten voor, oppert ze.

Frank Deschutter heeft iets geantwoord:

“De heer Frank Deschutter zegt dat in de tweede fase van de Leien in het dwarsprofiel de uitgangspunten van de eerste fase volledig behouden blijven. Er wordt volop aandacht besteed aan de leefbaarheid. Een vergelijken tussen de situatie vooraf en nadien is moeilijk omdat ook de verkeersstromen veranderen. Er zal geen snelweg meer zijn door de stad, de verkeersstromen zullen noodgedwongen wijzigen. “

De verslaggever is van oordeel dat er best duidelijkheid worden geschapen over het aantal rijvakken op het noordelijk deel van De Leien. Dat zouden er telkens twee blijven. Maar in de wandelgangen deelde men mevrouw De Ridder mee dat het baanvak aan de Opera wel versmald zou worden...?

Het antwoord dat in de zitting van de commissie gegeven is betrof duidelijk, correct antwoordend op de vraag, enkel het dwarsprofiel van de Leien zelf. Inderdaad, in het project Leien fase 2 wordt, zoals het voorontwerp nu wordt uitgewerkt, hetzelfde dwarsprofiel doorgetrokken als in Leien fase 1, namelijk twee maal twee rijstroken op de middenrijbaan.

Tussen beide 'Leien -projecten' ligt evenwel het Operaplein, dat zich grosso modo situeert vanaf iets ten zuiden van de De Keyserlei tot iets ten noorden van de F. Rooseveltplaats. Het programma van eisen dat aan de ontwerper van het Operaplein wordt meegegeven is het resultaat van intense besprekingen tussen alle betrokken partijen, voornamelijk de Stad Antwerpen, het Agentschap Infrastructuur en De Lijn. In de definitieve versie (juli 2006) staat onder de rubriek 'Algemene ruimtelijke visie' onder meer het volgende:

" De ondertunneling mag er enkel komen in functie van de pleinvorming bovengronds en moet doorgaand verkeer ontmoedigen. Het reduceren van de twee-maal-twee vaksbaan naar twee keer één rijvak ondergronds vormt hiertoe de sleutel, waarbij het tweede rijvak fungeert als in- en uitrit tot het parkinggedeelte (cfr. 't Zand in Brugge of de ondertunneling stationsplein in Leuven)."

Dit programma van eisen werd door de Provinciale Auditcommissie Antwerpen (PAC) goedgekeurd in haar zitting van 2 oktober 2006.

Openstaande vragen van Flor Koninckx

Vervolgens heeft de heer Koninckx in het verslag gelezen dat de publieke partners, de BAM en De Lijn, met de SPV's een overeenkomst zullen afsluiten inzake bouw, ontwerp en financiering, terwijl ze zelf in de SPV's zitten. Dat lijkt het lid een vreemde constructie.

Het feit dat de publieke partners met de SPV's een overeenkomst sluiten terwijl ze er zelf in zitten, is in het algemeen een vrij gebruikelijk situatie in Vlaamse PPS-projecten, waarbij de voornaamste doelstellingen van het aanhouden van een (minderheids)participatie in de SPV's door één of meerdere Vlaamse overheden erin bestaan om een voldoende zicht te kunnen krijgen op de werking van de betrokken SPV (gelet op de grote impact van die werking voor het betrokken beleidsveld) en aldus ook het financiële engagement van de overheid t.a.v. de SPV tot uitdrukking te brengen.

Twee voorbeelden van zulke reeds bestaande participatieve PPS-constructies, zijn

1) Via-invest :

Vlaamse Gewest en PMV richten samen de nv Via-Invest op. Via-invest richt vervolgens samen met private partners SPV's op die instaan voor de realisatie van de openbare infrastructuurprojecten en deze via een DBFM-contract aan het Gewest terbeschikking stellen.

2) Schoolgebouwen :

PMV en AGION (Intern Verzelfstandigd agenschap met rechtspersoonlijkheid) richten samen een dochteronderneming op, die op haar beurt voor 25% zal deelnemen in de SPV die de uiteindelijke DBFM-overeenkomsten met de scholen zal afsluiten.

In de parlementaire voorbereiding bij dit DBFM-decreet, werd de keuze voor een participatieve PPS als volgt verantwoord :

"Dit is noodzakelijk niet alleen omwille van de impact van de operatie op het onderwijs maar ook omwille van het financiële engagement van de Vlaamse overheid ten aanzien van de vennootschap." (Parl. St. Vl. Parl. 2005-2006, nr. 849/1, p. 11)"

Algemeen

De verslaggevers verwacht ook dat BAM én de regering (schriftelijk) reageren op de aanbevelingen van het Rekenhof.

1. De BAM, het agentschap Infrastructuur en Lijninvest moeten de details van hun samenwerking voor de eerste reeks tramprojecten zo spoedig mogelijk definitief vastleggen.

Zoals reeds eerder gemeld werden er tussen De Lijn, het Agentschap Infrastructuur en BAM afspraken gemaakt met betrekking tot de alternatieve financiering van de eerste fase der projecten ‘openbaar vervoer’ in een publiek-private samenwerking (PPS). Deze afspraken werden principieel vastgelegd in de afsprakennota van 16 februari 2007.

Voor de realisatie van de projecten uit groepen 1 en 2 zullen aparte maatschappijen opgericht worden, officieel ‘special purpose vehicle’ genoemd, afgekort SPV. Deze SPV’s zullen als volgt worden gestructureerd: een meerderheid (=52%) privaat kapitaal en een minderheidsparticipatie (=48%) voor de overheid (Lijninvest en BAM ieder 24%).

Tussen Lijn Invest en BAM wordt een aandeelhoudersovereenkomst afgesloten waarin de wijze waarop de publieke aandeelhouders in de SPV op voet van gelijkheid hun aandeelhoudersrechten zullen aanwenden in de organen van de SPV met het oog op de realisatie van de publieke doelstellingen. Onder meer wordt de wijze van besluitvorming van de publieke partners vastgelegd. Afspraken worden vastgelegd over het door de publieke partners verwachte rendement.

De publieke partijen De Lijn en BAM zullen met de SPV’s een overeenkomst afsluiten voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud, dus een zogenaamde ‘Design, Build, Finance en Maintenance’ (DBFM). De SPV’s dragen het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico. Zij ontvangen hiervoor een beschikbaarheidsvergoeding, die zowel de bouw als het onderhoud omvat.

Na een vergelijkende analyse van de mogelijke formules voor het creëren van een PPS-structuur werd gekozen voor een formule waarin uitgegaan wordt van de beschikbaarheid van bestekken en vergunningen, waarbij twee DBFM-pakketten worden samengesteld, waarvoor telkens gunningsprocedures worden gevolgd, en waardoor dus mogelijkwerwijs twee SPV’s worden opgericht. In deze formule zal eerder een bouwgroep als trekker fungeren voor het private partnerconsortium waarmee de SPV wordt gevormd.

Op de stuurgroep van 21 juni 2007 werd deze keuze bevestigd met de goedkeuring van de structuurnota. Deze beschrijft hoe de realisatie van de OV-projecten juridisch wordt gestructureerd, rekening houdende met volgende randvoorwaarden: BTW-neutraliteit (in de mate van het mogelijke), ESR-neutraliteit, de toepassing van de overheidsopdrachtenreglementering en de vestiging van de zakelijke rechten. Deze structureringsnota werd op 22 juni door de Raad van bestuur van BAM, en op 4 juli door de Raad van bestuur van De Lijn goedgekeurd. Het Agentschap Infrastructuur zal de nota nog voor het zomerreces ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorleggen.

Samen met de structuurnota werd door de voornoemde beslissingsorganen ook het selectiedossier voor de selectie van de private Partner voor de op te richten SPV ter goedkeuring goedgekeurd.

2. Zoals al aanbevolen bij de vorige voortgangsrapportages moeten de BAM, de Vlaamse Regering en de andere betrokken publieke partners de planning, de kostprijs en de risico's van alle projecten van het Masterplan Antwerpen verder blijven bewaken en beheersen.

BAM bevestigt het belang van deze aanbeveling en wijst er op dat in alle voorgaande voortgangsrapportages steeds verwezen is naar de specifieke aanpak van de risicobeheersing in de verschillende fases van de projecten.

3. De Vlaamse Regering moet zonodig aan het Vlaams Parlement budgettaire machtigingen vragen als de andere subsidieovereenkomsten met agentschappen meerjarenverbintenissen inhouden.

Overwegende dat de Vlaamse minister van Financiën en Begroting reeds tijdens de bespreking in de commissie F&B had ingestemd de aanbeveling van het Rekenhof terzake te volgen , in die mate dat het gaat om een de voorafgaande meerjarige machtiging van enkel de door het Vlaams gewest verschuldigde financiële verplichtingen, mag er vanuit gegaan worden dat deze visie wordt doorgetrokken naar alle andere PPS projecten met een gelijksoortige financiële structurering.

BIJLAGE 2:

Beloofde informatie

BAM 7^{DE} VOORTGANGSRAPPORTAGE
20 juni 2007
Beloofde informatie

Werkbezoek commissie 25 mei 2007

De heer Van Rensbergen engageert zich om alle stukken over te maken aan het commissiesecretariaat, om de stukken te vervolledigen en toe te voegen. Dat omvat onder meer de schriftelijke communicatie met LORO en ook een neutraal verslag van het werkbezoek dat is voorgelegd aan de vertegenwoordiger van de juridische dienst van het Vlaams Parlement.

Antwoord BAM:

Deze stukken werden reeds overgemaakt via mail dd. 4 juli 2007

Discussie over enkeldeks- of dubbeldekbrug

De heer Jan Peumans wil graag op papier en aan het verslag toegevoegd de gevoerde briefwisseling, waarbij het – voor zover hij overal leest - volkomen onduidelijk was of het om een dubbeldeks- of een enkeldekbrug ging. Hij denkt nog altijd dat een enkeldeksbrug veel veiliger is dan een dubbeldeksbrug. Hij wil de hallucinante beelden niet zien van de voertuigen boven terwijl beneden brand ontstaat, al erkent hij dat absolute veiligheid niet bestaat. De heer Peumans dringt aan op de officiële stukken die tot de initiële formulering van het bestek behoren en op de TWB's. Wat de technische uitleg betreft, denkt hij dat een enkeldeksbrug makkelijker aansluitbaar is op het wegnnet dan een dubbeldeksbrug.

Antwoord BAM

In bijlage 1 vindt u een dossier t.a.v. de Raad van bestuur waarin een historiek wordt geschetst van de bestekseisen m.b.t. contractdwarsprofielen. Tevens vindt u een nota (bijlage 2) waarin aangetoond wordt dat uit diverse documenten blijkt dat doorheen het projectverloop van de Oosterweelverbinding er steeds sprake is geweest van een dubbeldeksviaduct.

Vragen over de kwaliteitskamer

De heer Decaluwe vroeg om een splitsing te maken tussen mondelinge en schriftelijke rapportering. Dit maakt wel echt voorwerp uit van gerechtelijke procedures, benadrukt de heer Van Rensbergen. Daarom zou hij liever alle vragen over de procedure van de kwaliteitskamer niet mondeling te beantwoorden. Er werd al heel wat beantwoord in de commissie en in de voortgangsrapportage.

De heer *Fernand Desmyter* antwoordt dat alles wat met de kwaliteitskamer te maken heeft, zeer delicaat is. Ook de samenstelling maakt het voorwerp uit van het verzoekschrift bij de Raad van State door bepaalde partijen. Hij vraagt daarom of hij schriftelijk mag antwoorden, wat het lid goed vindt.

Antwoord BAM

De vragen m.b.t. de Kwaliteitskamer werden beantwoord in het document 'Niet-beantwoorde vragen – commissieverslag dd. 20 juni 2007' overgemaakt aan het secretariaat van de Commissie dd. 10 juli.

Scenario's Belgasite en knippen van de Schijn

Kan de commissie die scenario's schriftelijk krijgen, informeert de heer *Jan Penris*, of minstens de scenario's die geselecteerd werden? De heer *Leo Van der Vliet* denkt dat dit geen enkel probleem is, van zodra de BAM klaar is met het minderhinderprogramma.

De verschillende oplossingen die de heer Bart Martens noemde, kwamen aan bod. Alle informatie is terug te vinden in het verslag. De spreker stelt voor dit verslag toe te voegen aan de schriftelijke rapportage. Men zal dan ook merken dat een definitieve oplossing niet gehypothekeerd wordt.

Antwoord BAM:

Zoals gesteld tijdens de commissiezitting zal BAM de informatie rond de scenario's Belgasite bezorgen zodra het Minderhinderprogramma klaar is. Dit is een lopend proces.

De informatie m.b.t. de Schijn werd aan het commissiesecretariaat bezorgd via mail dd. 4 juli

Communicatie

Welke adviezen werden gegeven in het kader van de eerste schijf van 220.000 euro die werd uitbetaald aan groep C? De heer Peumans wil die stukken zien, op papier, en stelde daarom een schriftelijke vraag.

Antwoord BAM

Hiervoor verwijzen wij naar het antwoord op de schriftelijke vraag .

De heer *Jan Van Rensbergen* vermeldt de opmerking van de heer Peumans over het verslag van de ombudsman. Hij belooft dit te bekijken, want als er klachten zijn, moet daarmee omgegaan worden. Hij engageert zich om een schriftelijk antwoord te bezorgen aan de commissie.

Antwoord BAM

Deze vraag werd schriftelijk beantwoord in het document 'Niet-beantwoorde vragen – commissieverslag dd. 20 juni 2007' overgemaakt aan het secretariaat van de Commissie dd. 10 juli.

BIJLAGE 3:

Historiek bestekseisen

Stibbe

Advocatenassociatie
Henri Wafelaertsstraat 47-51
1060 Brussel
België
T +32 2 533 52 59
F +32 2 533 53 84
www.stibbe.com

Memorandum

Vertrouwelijk

Aan	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel	
Van	Rony Vermeersch Stibbe Brussels	David D'Hooghe Stibbe Brussels
Datum	13 oktober 2006	
Betreft	Historiek besteisen	

1 INLEIDING

1. Op de raad van bestuur van 12 oktober 2006 werd ons de vraag stelt om een historiek op te maken van een aantal eisen van het bestek, waaromtrent in de offerte van THV AB een afwijking categorie D werd vastgesteld, zoals weergegeven op pagina's 41-46 van het beoordelingsverslag.

2. Hieronder wordt dan ook een korte historiek gegeven bij de Eisen E0100.7, E0000.9 en E0000.9b.

Bij eis E0000.9 wordt, voor wat betreft de afwijking in het horizontale vlak (de naleving van de GRUP-grenzen) ook enige duiding gegeven bij de gevoerde en nog hangende procedures omtrent de wijziging doorgevoerd bij Terechtwijzend Bericht Nr. 05. Hierbij zal, in kort bestek en louter beschrijvend, op basis van de memorie van antwoord die door BAM werd ingediend bij de Raad van State, tevens een overzicht worden gegeven van de door THV AB tegen Terechtwijzend bericht Nr. 05 ingeroepen middelen en de repliek hierop van de zijde van BAM.

2 DE CONTRACTDWARSPROFIELEN

3. Eis E0100.7 stelt dat *"De Oosterweelverbinding moet worden ontworpen conform de contractdwarsprofielen. Op ieder profiel dient een controle plaats te vinden voor de zichtafstanden en zichtlijnen"*.

Deze eis maakt deel uit van de Vraagspecificatie, is bindend en aan te tonen, hetgeen betekent dat de Opdrachtnemer aan deze eis moet voldoen (*"harde eis"*), onder meer voor wat betreft het te realiseren resultaat, en dit ook uit eigen beweging moet aantonen.

Stibbe is een burgerlijke vennootschap die de rechtsvorm van een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid heeft aangenomen.
0429 914 688 - RPR Brussel
T +32 2 533 52 11 F +32 2 533 52 12



Stibbe in samenwerking met
Herbert Smith en Gleiss Lutz

Stibbe

Vertrouwelijk

Deze eis was reeds vervat in het bestek zoals het in september 2005 aan de Bieders is overgemaakt, en werd niet gewijzigd.

4. Luidens mededeling van TV SAM werden ook de onderliggende contractdwarsprofielen inhoudelijk niet gewijzigd.

Slechts één van de contractdwarsprofielen, CDP85, heeft in Terechtwijzend Bericht Nr. 05 een revisie gekend omwille van een foute identificatie van een aantal foute annotaties op het plan; alle andere contractdwarsprofielen dateren luidens mededeling van TV SAM van september 2005.

Als **Bijlage 1** gaat een digitale versie van CDP85, ons overgemaakt door TV SAM, waar met Adobe Acrobat comments werden aangebracht die aangegeven wat er precies bij Terechtwijzend Bericht Nr. 05 werd aangepast in CDP85.

Deze aanpassing heeft naar ons weten geen aanleiding gegeven tot enig bezwaar of enige opmerking van de zijde van de Bieders.

5. Opgemerkt moet worden dat de contractdwarsprofielen volgens THV AB enkel verplichtingen opleggen m.b.t. de inrichting van de rijbaan, onder meer de breedte van de rijstroken, de dikte van de lijn, enz., doch niet over het kunstwerk zelf. Deze interpretatie wordt door BAM betwist, die hierbij o.m. verwijst naar de uitdrukkelijke vermelding “dubbeldeks viaduct” op de contractdwarsprofielen, alsook naar de opeenvolging van de verschillende contractdwarsprofielen waar voor het traject op Rechteroever de overgang van enkeledeks naar dubbeldeks en vervolgens terug naar enkeledeks blijkt.

3 EISEN E0000.9 EN E0000.9B

6. Als **Bijlage 2** gaat een chronologisch overzicht van de Eisen E0000.9 en E0000.9b en de wijzigingen die hieraan in de loop van de eerste offertefase werden aangebracht.

3.1 Afwijking in verticale richting

7. Volgens de oorspronkelijke eis was de maximale toegestane afwijking in verticale zin ten opzichte van het MX-model¹ beperkt tot 3,00m.

8. Bij Terechtwijzend Bericht Nr. 03 werd Eis E0000.9b ingevoerd, en werd voor Rechteroever de toegestane maximale afwijking in verticale richting op 5,00m gebracht, op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzicht van elkaar niet verandert.

¹ Het MX-model is een op het referentieontwerp gebaseerd geheel van X,Y en Z-coördinaten (Lambert-coördinaten) die de Oosterweelverbinding in de ruimte situeren. Voor de Oosterweelverbinding stemmen deze X,Y en Z-coördinaten overeen met de randlijn van de linkerrijstrook.

Stibbe

Vertrouwelijk

Tegen de invoering van deze laatste voorwaarde, met name dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzicht van elkaar niet verandert, werd door THV AB bezwaar gemaakt.

Deze betwisting gaf aanleiding tot een eerste kortgeding-procedure van THV AB tegen BAM.

Deze zaak werd ambtshalve van de rol weggelaten nadat bij Terechtwijzend Bericht nr. 04 de zinsnede “op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzicht van elkaar niet verandert” geschrapt werd in Eis E0000.9b.

9. De slotsom van één en ander is dus dat ten opzichte van de toestand in september 2005 de ontwerpvrijheid in verticale richting voor de viaduct op Rechteroever voor alle bidders werd vergroot van 3,00 m naar 5,00 m.

3.2 Afwijking in horizontale richting

10. Samen met Terechtwijzend Bericht Nr. 04 en de schrapping van de zinsnede “op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzicht van elkaar niet verandert” in Eis E0000.9b, heeft BAM aan de bidders een mededeling (**Bijlage 3**) gedaan waarin:

- BAM heeft erkend dat het bestek niet een afzonderlijke, specifieke eis bevat die de bouw van een dubbeldeks viaduct verplicht stelt,
- BAM hier wel onmiddellijk aan heeft toegevoegd dat zij elke oplossing zou toetsen aan haar overeenstemming met het bestek (de Vraagspecificatie), en dat de combinatie van de diverse bindende eisen en randvoorwaarden van het bestek voor de viaduct op rechteroever volgens haar inzicht tot niets anders kan leiden dan tot geheel of gedeeltelijk boven elkaar stapelen van de beide viaducthelften.

Hierop rees van de zijde van THV Noriant en THV LORO echter de vraag of uit de erkenning van BAM dat het bestek niet een afzonderlijke eis bevat die de bouw van een dubbeldeks viaduct verplicht stelt, moet worden afgeleid dat nu plots wel een enkeldeks viaduct zou kunnen worden gebouwd.

Deze vragen noopten BAM ertoe om één en ander bij schrijven van 21 april 2006 (**Bijlage 4**) ten opzichte van alle Bidders nader te duiden.

11. In dit schrijven werd de Bidders ook reeds aangekondigd dat bij Terechtwijzend Bericht Nr. 05 de grenzen van het ontwerp-GRUP waarbinnen het viaduct op Rechteroever dient te worden ontworpen, zouden worden toegeleverd met de overeenstemmende X en Y-coördinaten.

12. Terechtwijzend Bericht Nr. 05 werd op 27 april 2006 aan de Bidders overgemaakt.

13. Hierop startte THV AB een tweede kortgeding-procedure op.

Stibbe

Vertrouwelijk

Deze kortgeding-procedure strekte er samengevat toe BAM tijdelijk verbod op te leggen zich te beroepen op de inhoud van de brief van 21 april 2006 (**Bijlage 4**) én het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft de Eis E0000.9.

Deze vordering van THV AB werd bij vonnis van de kortgeding-rechter van 15 juni 2006 afgewezen, want ongegrond verklaard (**Bijlage 5**). Bijgevolg dient het Terechtwijzend Bericht Nr. 5 ook voor wat betreft de eis E.00009 onverminderd te worden toegepast, en dient ook de door THV AB op 23 juni 2006 ingediende Offerte in het licht hiervan te worden beoordeeld.

14. Op 28 juli 2006 diende THV AB ook een verzoekschrift tot vernietiging in tegen Terechtwijzend Bericht Nr. 5 voor wat betreft de eis E.00009.

In het kader van deze procedure diende BAM op 29 september 2006 een memorie van antwoord in (**Bijlage 6**).

Concreet verwijt THV AB aan BAM met betrekking de invoering van Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9 het volgende:

- BAM heeft onzorgvuldig gehandeld (zie hieronder, pagina 4 e.v.)
- BAM heeft het bestek geschonden (zie hieronder, pagina 12 e.v.)
- BAM heeft de gelijkheid der inschrijvers geschonden (zie hieronder, pagina 13)
- BAM heeft de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder de motiveringsplicht, het beginsel patere legem quem ipse fecisti, het zorgvuldigheidsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel geschonden (zie hieronder, pagina 14 e.v.).

De middelen van THV AB en het antwoord dat BAM hierop in haar memorie van antwoord heeft geformuleerd, kunnen als volgt in kort bestek worden samengevat:

(a) *Algemeen verwijt dat BAM onzorgvuldig heeft gehandeld*

(i) *Standpunt THV AB*

15. Volgens THV AB heeft BAM:

- onzorgvuldig gehandeld door de naleving van de GRUP-grenzen op te leggen,
- in het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E.00009 de eisen verstrengd, teneinde de door THV AB voorgestane oplossing onmogelijk te maken,
- zulks bovendien ontijdig en *in tempore suspecto* gedaan.

Stibbe

Vertrouwelijk

(ii) *Antwoord BAM*

16. BAM heeft hierop in haar memorie van antwoord (**Bijlage 6**) als volgt geantwoord:

(A) BAM kan geen onzorgvuldig handelen worden verweten➤ *“Algemeen*

Vooreerst spreekt het immers voor zich dat, wanneer de Vlaamse regering in het GRUP «Oosterweelverbinding», na de verschillende aspecten en alternatieven te hebben onderzocht, een bepaald tracé vastlegt, de Oosterweelverbinding (m.i.v. de viaduct op rechteroever) dan ook binnen dit tracé moet worden gerealiseerd. Zoniet had de Vlaamse regering zich immers de moeite van de vaststelling van een GRUP kunnen besparen.

Dit geldt des te meer wanneer men oog heeft voor de redenen die aan de vastlegging van het precieze tracé ten grondslag liggen. Zo kan men op pagina 82 van de toelichtingsnota van de Vlaamse regering bij het GRUP het volgende lezen:

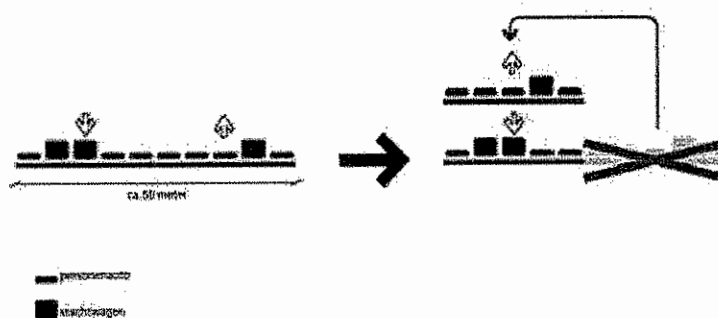
Uitgangspunten voor de realisatie van het viaduct

Uitgangspunten m.b.t. de nieuw te ontwerpen infrastructuur:

Compactheid

Compactheid is een meervoudig begrip, het is niet enkel stedenbouwkundig interessant in de zin van duurzaam en efficiënt ruimtegebruik, het biedt eveneens een aantal financiële voordelen. Een minimum aan onteigeningen, efficiënt materiaalgebruik, ... zijn elementen die niet te verwaarlozen zijn bij een ingreep van deze omvang.

In het concreet geval van Antwerpen Noord wordt compactheid nagestreefd door het stapelen. Op een intelligente manier stapelen van de verschillende onderdelen van de infrastructuur leidt tot enorme ruimtewinsten. Niet enkel op de verschillende langstrajecten van de ring maar evenzeer ter hoogte van de aansluitingen.



Figuur 12: Principe stapeling

Eén van de redenen waarom de Vlaamse regering heeft geopteerd voor een relatief smal tracé, blijkt dus de compactheid van de te ontwerpen infrastructuur te zijn. Dergelijke compactheid wordt voor wat betreft de viaduct op rechteroever nagestreefd door het stapelen van de dekken.

Stibbe

Vertrouwelijk

Welnu, het hoeft weinig betoog dat BAM geheel in strijd met het GRUP zou handelen indien zij oplossingen zou toestaan die het vastgestelde tracé te buiten zouden gaan met de bedoeling hierdoor een uitdrukkelijk niet door het GRUP gewenste enkeldeksoplossing mogelijk te maken.”

➤ **“Onder het gewestplan Antwerpen is de viaduct op rechteroever niet vergunbaar:**

Inderdaad zal de inplanting van (een gedeelte van) de Oosterweelverbinding buiten het GRUP juridisch niet mogelijk zijn. Dit zou enkel mogelijk zijn indien de Oosterweelverbinding op basis van het bestaande gewestplan Antwerpen vergunbaar is. Hierna zal echter worden aangetoond dat dit niet het geval is. (...)

Welnu, de inplanting van (een gedeelte van) de Oosterweelverbinding buiten het GRUP zou stedenbouwkundig niet vergunbaar zijn, aangezien:

- (1) het tracé van de Oosterweelverbinding niet is aangeduid in het gewestplan Antwerpen; en*
- (2) dit tracé onbestaanbaar zou zijn met de onderliggende bestemmingen uit het gewestplan Antwerpen. (...)*

De aanleg van de Oosterweelverbinding in het gewestplan Antwerpen en buiten het GRUP zou aldus maar mogelijk zijn, indien in het gewestplan Antwerpen op deze plaats reeds een aan te leggen autosnelweg zou aangeduid zijn, quod non. De aanleg van de Oosterweelverbinding buiten het GRUP is bijgevolg niet mogelijk, (...).

De conclusie is derhalve dat de inplanting van (een gedeelte van) de Oosterweelverbinding binnen het gewestplan Antwerpen juridisch niet mogelijk is, aangezien het tracé van de Oosterweelverbinding niet werd aangeduid op het gewestplan Antwerpen. Precies daarom werd de goedkeuringsprocedure voor het GRUP “Oosterweelverbinding” opgestart, en kan BAM dus geen onzorgvuldig handelen worden verweten doordat zij de naleving van de GRUP-grenzen in Terechtwijzend Bericht Nr. 05 éénduidig heeft opgelegd.”

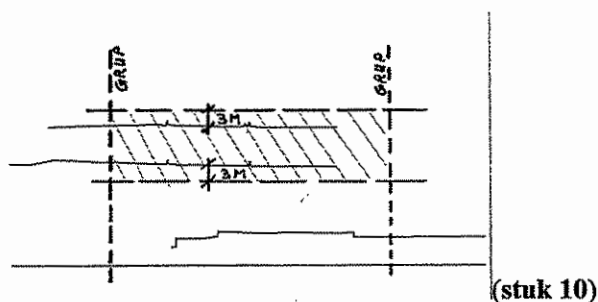
(B) THV AB is er ook zelf altijd van uitgegaan dat ze het GRUP diende na te leven

“Zo diende THV AB naar aanleiding van het 2^{de} bilateraal overleg van 30 november 2005 de volgende vragen in:

- *“Zijn ontwerp oplossingen die vallen binnen het gearceerde gebied in bijlage conform de Vraagspecificatie.*

Stibbe

Vertrouwelijk



Hierbij tekende THV AB dus zelf een binnen de GRUP-grenzen (het gearceerde gebied) liggend dubbeldeks viaduct op rechtoever.

- “In zoverre onze analyse correct is, stellen we op een aantal punten problemen vast met het GRUP:
(...)
* zone aan Siberiabrug is naar ons inziens onnodig smal ter hoogte van nieuwe kademuur.
Is het niet wenselijk om eventuele aanpassingen aan de GRUP voor te stellen tijdens het lopend openbaar onderzoek?” (stuk 11)

Ook hier weer geeft THV AB zelf aan dat zij er, terecht, van uitgaat dat zij ook voor wat betreft de viaduct op rechtoever binnen de GRUP-grenzen dient te ontwerpen.

Ook bij het 3^{de} bilateraal overleg van 20 december 2005 diende THV AB, andermaal met betrekking tot de viaduct op rechtoever, een concrete vraag tot 3 “lokale” afwijkingen van het GRUP in (stukken 13 en 14). Welnu, zou THV AB niet gehouden geweest zijn om op rechtoever het GRUP na te leven, en zou THV AB ervan zijn uitgegaan dat zij niet gehouden was om voor de viaduct op rechtoever het GRUP na te leven, dan zou er voor THV AB ook geen enkele reden geweest zijn om op die plaats om een afwijking van het GRUP te verzoeken. THV AB heeft aldus eens te meer bevestigd dat zij zeer goed wist dat zij ook op rechtoever binnen het GRUP diende te ontwerpen.

Tijdens het daaropvolgend 4^{de} bilateraal overleg van 16 januari 2006 verklaarde THV AB het volgende met betrekking tot haar voorstel van viaduct op rechtoever:

“THV AB stelt de vraag of een afwijking van de GRUP-grenzen haalbaar is zodat zij de zekerheid hebben met dit concept² een conforme bieding te kunnen doen. Zij bevestigen buiten de drie, beperkte mogelijke afwijkingen in definitieve toestand geen extra ruimte nodig te hebben voor werkzones.

Samengevat, stelt THV AB slechts 4 knelpunten te zien voor haar ontwerp:

2

Met name een enkeledeks viaduct.

Stibbe

Vertrouwelijk

- de 3 mogelijke lokale afwijkingen van het GRUP
- de 5m-grens ter hoogte van het Pomphuis
- het bouwen van een enkeldeks i.p.v. het voorgeschreven dubbeldeksviaduct
- de HS kabel van Elia.” (stuk 15)

In de technische nota die THV AB op 19 januari 2006 aan BAM overhandigde m.b.t. de viaduct op rechteroever stelt THV AB vervolgens nogmaals hetzelfde:

“4. Problemen met een aantal eisen

(...)

- E0009 :

De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m

- Lenteprofiel: interpretatie eis op rechteroever (zie plan)
cfr. onze vraag AB55 / BAM 24

In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp)-GRUP.

- Lichte afwijking t.o.v. de in het GRUP voorziene zone (zie plan)
cfr. onze vraag AB63”

(stuk 31, dossier THV AB; eigen markering)

Ook hier weer heeft THV AB zelf, spontaan en expliciet, aangegeven dat zij ervan uitging dat zij voor de viaduct op rechteroever het GRUP diende na te leven. THV AB citeerde hierbij zelfs de eis, waarvan zij nu tracht voor het houden dat zij er steeds van is uitgegaan dat ze niet van toepassing was. Door thans het tegendeel voor te houden, is THV AB dan ook volstrekt ongehoofwaardig.

(...)

Daarbij komt nog dat ook BAM steeds consequent heeft meegedeeld dat het GRUP ook voor de viaduct op rechteroever moest worden nageleefd. Zo verklaarde BAM tijdens het 3^{de} bilateraal overleg van 20 december 2005:

“BAM bevestigt dat het op basis van de Vraagspecificatie niet is toegestaan om van het GRUP af te wijken, ook niet voor wat betreft Rechteroever.” (stuk 14)

Hiertegen heeft THV AB eertijds nooit enig bezwaar of opmerking gemaakt.

Op dat ogenblik had THV AB haar oplossing ook nog niet aan BAM getoond. Tijdens dit bewuste bilateraal overleg verklaarde zij integendeel “dat zij voor het ogenblik slechts vrijblijvend de vrijheden wil verkennen waarover de Bieders beschikken, zonder haar optimalisaties of ontwerp kenbaar te maken.” (ibidem)

De idee van een enkeldeks viaduct op rechteroever is door THV AB inderdaad voor het eerst bij BAM aangekaart op het 4^{de} bilateraal overleg van 16 januari 2006.

Meteen is ook weerlegd dat BAM de naleving van het GRUP eerst zou hebben opgelegd nadat ze kennis had gekregen van de oplossing van THV AB, zoals THV AB uw Raad nochtans tracht te doen geloven.

Aldus blijkt dat BAM niet alleen geen onzorgvuldig handelen kan worden verweten doordat zij de naleving van het door het GRUP vastgelegde tracé ook voor de viaduct op rechteroever heeft opgelegd, tevens blijkt dat BAM dit ook vóór de mededeling van 21 april 2006 en het Terrechtwijzend Bericht Nr. 05 altijd zo heeft meegedeeld en dat THV AB ook altijd (op zijn minst tot 16 januari 2006) expliciet heeft laten blijken dit zelf ook zo te hebben begrepen.”

(C) BAM heeft geen nieuwe eisen ingevoerd

“Op 14 januari 2005 (stuk 6) schreef BAM alle geselecteerden, waaronder THV AB, immers reeds als volgt aan:

“Zoals meegedeeld in ons schrijven van 21 december 2004, kan het bestek pas aan de geselecteerden worden toegestuurd zodra de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen omtrent het tracé. In het selectiedossier (pag. 22) werd in dit verband gesteld dat deze tracékeuze zal gebeuren in het kader van de opmaakprocedure van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) dat de aanleg van de Oosterweelverbinding moet mogelijk maken.

De timing van een voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP wordt bepaald door de Vlaamse Regering, zodat BAM hieromtrent geen bindende verklaringen kan doen.”

Op datum van de voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP, met name bij aangetekende brief van 16 september 2005 (zoals ook gefaxt op deze datum) (stuk 7), worden de geselecteerden “gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 16 september j.l. tot voorlopige vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan «Oosterweelverbinding», uitgenodigd tot het indienen van een offerte en wordt in die zin een exemplaar van het bestek ter beschikking gesteld.

Stibbe

Vertrouwelijk

Uit voornoemde briefwisseling blijkt overduidelijk dat het GRUP Oosterweelverbinding niet slechts een “vrijblijvend instrument” is zoals THV AB dit wil laten uitschijnen, maar vanaf dag één doorslaggevend is geweest in het ter beschikking stellen van het bestek aan de geselecteerden, net omdat het ontwerp van de gehele Oosterweelverbinding binnen het keurslijf van het GRUP diende te gebeuren. Mocht zulks niet het geval geweest zijn, dan had BAM aan de geselecteerden reeds onmiddellijk na de selectie op 21 december 2004 het bestek kunnen toezenden.

Uit hetgeen voorafgaat (randnummer 48 e.), blijkt ook heel duidelijk dat alle partijen, inclusief THV AB, er steeds van zijn uitgegaan dat het door het GRUP vastgelegde tracé ook voor de viaduct op rechteroever diende te worden nageleefd, en dat BAM dit ook met zoveel woorden heeft meegedeeld.

Met Terechtwijzend Bericht Nr. 05 heeft BAM dan ook niet anders gedaan dan het nader preciseren van een eis die reeds ab initio, minstens impliciet, in het bestek was opgenomen. Meteen blijkt ook dat het ganse verhaal van THV AB is gestoeld op een foute premisse, met name dat BAM het bestek heeft gewijzigd teneinde een enkeldeks viaduct onmogelijk te maken. BAM heeft inderdaad niets gedaan, en zeker geen bijkomende eisen ingevoerd, om een enkeldeks viaduct onmogelijk te maken. Enkel heeft zij consequent gewaakt over de naleving en de handhaving van de combinatie van de diverse bindende eisen van het bestek.”

“Verzoekende partij tracht echter een formeel argument te puren uit de oorspronkelijke redactie van Eis E0000.9, en met name het feit dat hierin enkel werd verwezen naar de bestemmingszone van artikel 1 van het ontwerp-GRUP ‘Gebied voor wegeninfrastructuur’, en niet naar artikel 2 ‘Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur’.

Ook deze argumentatie gaat echter niet op.

Vooreerst dient immers te worden opgemerkt dat dit argument een recente “vinding” is van verzoekende partij, daar waar zij er tevoren steeds, terecht, van is uitgegaan dat het GRUP geldt voor het volledige tracé van de Oosterweelverbinding.

Bovendien blijkt uit een aandachtige lezing van Eis E0000.9, zoals deze gold vóór Terechtwijzend Bericht Nr. 05 dat hieruit helemaal niet mag worden afgeleid dat, nu deze eis niet verwees naar artikel 2 van het ontwerp-GRUP, de bidders voor de viaduct op rechteroever zonder meer buiten het door het GRUP vastgelegde tracé zouden mogen ontwerpen.

Er dient immers rekening gehouden te worden met de opbouw van Eis E0000.9, zoals deze gold vóór Terechtwijzend Bericht Nr. 05, (...)

Deze eis verplichtte (en verplicht nog steeds) de bidders in de eerste plaats, als hoofdregel, het alignement³ van het aangeleverde MX-model te volgen. Het alignement is een lijn die het ver-

³ Het alignement is het geheel van rechte lijnen, bogen en overgangsbogen waarmee de as van een verkeersweg is gedefinieerd. Het verticaal alignement kent dalingen en stijgingen, topbogen en dalbogen. Het horizontaal alignement definieert de route die de weg door de omgeving volgt.

loop van de weg volgt. Het alignement van het MX-model is een geheel van X, Y en Z-coördinaten (Lambert-coördinaten) die de Oosterweelverbinding in de ruimte situeren. Voor de Oosterweelverbinding stemmen deze X, Y en Z-coördinaten overeen met de randlijn van de linkerrijsstrook. Het aangeleverde MX-model is gebaseerd op het referentieontwerp, met een dubbeldeks viaduct binnen de GRUP grenzen.

Aan het alignement van het MX-model zijn contractuele dwarsprofielen ("CDP's") gekoppeld. Deze contractuele dwarsprofielen zijn een dwarsdoorsnede van elke rijbaan, en bevatten onder meer voorschriften over de inrichting van de rijbaan, het aantal rijstroken, de breedte van de rijstroken, etc. Op de contractuele dwarsprofielen is tevens aangeduid waar ze aangrijpen aan een specifieke string van het alignement van het MX-model, met name ter hoogte van de randlijn van de linkerrijsstrook. Deze contractuele dwarsprofielen zijn eveneens bindend⁴, zijn eveneens gebaseerd op het referentieontwerp en vallen uiteraard binnen de GRUP-grenzen (stuk 33).

Hoewel THV AB terecht opmerkt dat het referentieontwerp niet bindend en niet contractueel is, zijn het alignement van het aangeleverde MX-model en de contractuele dwarsprofielen, die beide op het referentieontwerp gebaseerd zijn, dit duidelijk wel. Deze hoofdregel houdt derhalve in dat de bidders in principe gehouden zijn op zeer precieze wijze hun ontwerp te enten op het alignement van de aangeleverde X, Y en Z-coördinaten en de contractuele dwarsprofielen, die voor de viaduct op rechteroever nopen tot een dubbeldeks viaduct binnen het door het GRUP uitgestippelde tracé.

Eis E0000.9 kent vervolgens ten opzichte van dit MX-model twee ontwerpvrijheden toe:

- in verticale richting is een afwijking van 3 meter naar boven of beneden (door Terechtwijzende Berichten Nrs. 3 en 4 plaatselijk op 5 meter gebracht) toegestaan;
- in horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van [de bestemmingszone 'Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur' uit] het (ontwerp-)GRUP.

(...)

Zou men derhalve THV AB volgen in haar stelling dat de uitzondering dat "In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone 'Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur' uit het (ontwerp-)GRUP." niet geldt voor de viaduct op rechteroever, dan zou hieruit niet volgen dat BAM met Terechtwijzend Bericht Nr. 05 de ontwerpvrijheid van de bidders heeft beperkt, doch wel de BAM deze ontwerpvrijheid integendeel heeft uitgebreid.

Ook in die zin mist het betoog van THV AB dus feitelijke grondslag."

⁴ Zie Eis E0100.7: "De Oosterweelverbinding moet worden ontworpen conform de contractsdwarsprofielen. (...)".

Stibbe

Vertrouwelijk

(b) *Schending van het bestek*

(i) *Samenvatting van het standpunt van THV AB*

17. Volgens THV AB is de verplichting om een dubbeldeksbrug te concipiëren strijdig met de geest van de opdracht onder de vorm van een Design, Build, Finance en Maintain Contract. Een dergelijke opdracht zou de inschrijvers immers uitnodigen innovatief en inventief te zijn.

Daarenboven had het bestek, volgens THV AB, expliciet moeten voorschrijven dat een dubbeldeksviaduct verplicht was. THV AB is ook van mening dat noch uit de bewoordingen van het bestek noch uit de inhoudelijke bepalingen die BAM inroept, de verplichting van een dubbeldeksviaduct kan worden afgeleid. Deze bepalingen zouden geen betrekking hebben op de vorm van de viaduct.

De houding van BAM om nu een viaduct met twee deels naast elkaar gelegen dekken te weigeren, zou strijdig zijn met de letter en de geest van het bestek. Een aanbestedende overheid is immers gehouden aan de bepaling van het bestek.

(ii) *Antwoord BAM*

BAM heeft hierop in haar memorie van antwoord (**Bijlage 6**) als volgt geantwoord:

"(...) Verwerende partij moet tevens vaststellen dat de uiteenzetting van THV AB op geen enkele wijze dient tot staving van de grief dat het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 het bestek zou miskennen, zodat hierop ook niet nuttig kan worden ingegaan.

Een dergelijke schending aan de kaak stellen, zou overigens ook niet zinvol zijn, nu voormeld Terechtwijzend Bericht een verduidelijking van het bestek zelf inhoudt, geheel conform aan wat de besteksbepalingen zelf – met name artikel 3.7 van de Leidraad Onderhandelingprocedure – voorschrijven (stuk 4)⁵. Overigens wordt algemeen aangenomen dat de overheid de mogelijkheid heeft om het bestek te wijzigen (en dus per definitie ook de mogelijkheid heeft om het bestek te preciseren), zelfs na de terbeschikkingstelling van het bestek en vóór de opening van de offertes, mits deze op dezelfde wijze als het bestek wordt bekendgemaakt (in casu het meedelen aan de geselecteerde kandidaten).

Geheel conform de besteksbepalingen, heeft BAM dan ook eis E0000.9 nader gepreciseerd en vervolgens aan de geselecteerde kandidaten meegedeeld. Zoals hierboven reeds uitvoerig toegelicht (randnummer 30 e.v.), houdt deze precisering bovendien niet meer en niet minder in dan een nadere verduidelijking van een eis die reeds ab initio, minstens impliciet⁶, in het bestek was opge-

⁵ "De Opdrachtgever behoudt zich het recht voor om, waar nodig of wenselijk, het bestek te wijzigen, aan te vullen of nader te preciseren. Eventuele wijzigingen en/of aanvullingen en/of preciseringen van het bestek worden op grond van een aangetekend schrijven (met ontvangstbewijs) aan de Bieders meegedeeld."

⁶ Men mag er immers van uitgaan dat de eis dat de verschillende voorschriften en voorwaarden die door de relevante

nomen, die door THV AB tot voor kort altijd als uitgangspunt was genomen, en die zich in elk geval, ook los van specifieke besteksbepalingen, noodzakelijkerwijze aan elke zorgvuldige kandidaat opdrong, met name het respect van de GRUP-grenzen. Met de verduidelijking in Eis E0000.9 wou BAM aldus de vergunbaarheid van het uiteindelijk geselecteerde ontwerp zeker stellen. BAM wenste zo verdere verwarring – die het gevolg was van de houding van verzoekende partij – te vermijden, door, ten overvloede, op te merken dat de reglementering inzake de ruimtelijke ordening (meer in het bijzonder voor wat betreft het naleven van de GRUP-grenzen) vanzelfsprekend diende nageleefd te worden. De precieze omschrijving van de grenzen van de door het GRUP daartoe voorziene gebieden zorgen voor de verlangde verduidelijking en waarborgen dat de te selecteren voorstellen in overeenstemming zullen zijn met de regelgeving dienaangaande. Dergelijke motieven verantwoordt in redelijkheid de verduidelijking die verwerende partij, binnen het kader van de ter zake geldende discretionaire beoordelingsvrijheid, ten aanzien van het bindend karakter van de grenzen van het GRUP wenste te verstrekken.

Daarenboven kan evenmin besloten worden tot de schending van “de geest van het bestek”. Zoals hierboven reeds werd opgemerkt, wordt van de bidders inderdaad verwacht dat ze zelf zouden instaan voor het ontwerp dat ze vervolgens zelf zullen bouwen en instandhouden. Hiertoe wordt de bidders een zekere ontwerpvrijheid geboden, waarbinnen de bidders creatief en innovatief kunnen zijn. Deze vrijheid is echter niet onbeperkt, doch is van nature uit beperkt tot de in het bestek in het algemeen en de Vraagspecificatie in het bijzonder opgenomen bindende voorwaarden. (...)

Er is dan ook geen enkele grond om te stellen dat een verplichting om een dubbeldeks viaduct te bouwen per se strijdig zou zijn met de geest van een DBFM-opdracht. Op basis van dit argument kan dan ook niet tot de schending van het bestek worden besloten.

3.3 Schending van de gelijkheid der inschrijvers

(a) *Samenvatting van het standpunt van THV AB*

THV AB voert aan dat het, gelet op artikel 10 en 11 van de Grondwet, verboden is om het bestek te wijzigen in die zin dat de oplossing van één van de inschrijvers onregelmatig dreigt te worden. De toevoeging in het Terechtwijzend Bericht nr. 05 in de Eis nr. E0000.9 zou, naar het oordeel van THV AB, genomen zijn *in tempore suspecto* en met de bedoeling de enkeldeksoplossing van verzoekers onmogelijk te maken.

(b) *Antwoord BAM*

BAM heeft hierop in haar memorie van antwoord (**Bijlage 6**) als volgt geantwoord:

wetgeving en regelgeving worden opgelegd (in casu de regelgeving inzake de ruimtelijke ordening, waaronder het GRUP), door de inschrijvers in acht moet worden genomen, steeds impliciet in een bestek is inbegrepen.

Stibbe

Vertrouwelijk

“Zelfs indien Terechtwijzend Bericht Nr. 05 in se een verschil in de behandeling van de (voorstellen van de) verschillende inschrijvers zou invoeren, quod non, is hierboven reeds meermaals aangetoond dat Terechtwijzend Bericht Nr. 05 steunt op feitens en rechtens aanvaardbare redenen:

- *BAM heeft met het Terechtwijzend Bericht slechts Eis E0000.9 wensen te verduidelijken in het licht van de strekking die ab initio ook door THV AB steeds aan voormelde bepaling werd gegeven. Met Eis E0000.9 wou BAM de vergunbaarheid van het uiteindelijk geselecteerde ontwerp zeker stellen (zie o.a. sectie 3.2.a).*
- *Deze doelstellingen zijn geoorloofd. Zij vallen te verklaren vanuit het rechtszekerheid- en wettigheidsbeginsel. BAM heeft niet willen afwijken van de houding die van bij aanvang consequent werd ingenomen met betrekking tot het verplicht karakter van de GRUP-grenzen en op basis waarvan de bidders werden verwacht hun voorstel te concipiëren: BAM wenste verdere verwarring te vermijden. BAM wenste evenmin tegen de reglementering inzake de ruimtelijke ordening in te gaan.*
- *De maatregelen die BAM nam, kunnen niet in redelijkheid worden beschouwd als kennelijk onevenredig met de hierboven aangegeven doelstellingen. De precieze omschrijving van de grenzen van de door het GRUP daartoe voorziene gebieden zorgen voor de verlangde verduidelijking en waarborgen dat de te selecteren voorstellen in overeenstemming zullen zijn met de regelgeving dienaangaande.”*

3.4 Schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder de motiveringsplicht, het beginsel patere legem quem ipse fecisti, het zorgvuldigheidsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel

(a) *Samenvatting van het standpunt van THV AB*

Volgens THV AB is de keuze van een dubbeldeksbrug strijdig met het proportionaliteitsbeginsel, impliciet begrepen in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Omwille van veiligheid- en esthetische redenen zou immers steeds geopteerd zijn voor viaducten waarvan de wegdekken naast elkaar liggen.

THV AB verklaart tevens dat BAM de zorgvuldigheidsplicht zou geschonden hebben door een onduidelijk bestek opgesteld te hebben en dit op verdoken wijze rechtgezet te hebben.

Naar het oordeel van THV AB heeft BAM daarenboven ook de formele en materiële motiveringsplicht geschonden. Niet alleen zou BAM nergens de keuze voor een dubbeldeksbrug hebben gemotiveerd. BAM heeft tevens in het Terechtwijzend Bericht nr. 05 nergens de juridische en feitelijke motieven opgenomen om haar beslissing te motiveren.

Stibbe

Vertrouwelijk

(b) *Antwoord BAM*

(i) *Het redelijkheidsbeginsel*

“THV AB poneert dat een beleidskeuze voor een dubbeldeksbrug te Antwerpen een onredelijke beslissing zou zijn: de architecturale kwaliteit van dubbeldeksbruggen zou beperkter zijn, een dubbeldeksbrug zou onveilig zijn, na de Tweede Wereldoorlog zouden (bijna) nergens ter wereld dubbeldeksbruggen gebouwd zijn en de noodzaak om een dubbeldeksbrug te bouwen zou nooit grondig onderzocht zijn.

Vooreerst is voor BAM het ontwerp van een dubbeldeksbrug geen doelstelling op zich. De keuze voor het ontwerp van een dubbeldeksbrug is enkel het gevolg van de combinatie van tal van voorschriften (met name de GRUP-grenzen) en doelstellingen (met name het minimaliseren van de ruimte-inname) die hun weerslag vonden in het bestek.

Bovendien is de keuze voor een dubbeldeksbrug bij uitstek een beleidskeuze. Het staat niet aan de rechter om zijn oordeel in de plaats van dat van de overheid te stellen.

Het is aan de publieke opdrachtgever (BAM) om het voorwerp van de opdracht vast te leggen en te beslissen welke feiten al dan niet relevant zijn voor haar beslissing hieromtrent. Argumenten van esthetische orde (de architecturale kwaliteit van dubbeldeksbruggen is beperkter), van de orde van “quod plerumque fit” (nergens zouden nog dubbeldeksbruggen worden gebouwd⁷), etc. horen bij uitstek tot het domein van de appreciatiebevoegdheid van het bestuur. Deze discussie dient dan ook niet in het kader van een procedure voor Uw Raad gevoerd te worden.

Ten hoogste kan uw Raad de keuze van BAM marginaal toetsen. Dienaangaande moet evenwel worden vastgesteld dat THV AB zelfs geen begin van bewijs aanbrengt om haar standpunt te staven dat BAM, met name inzake Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9 zou zijn opgetreden op een wijze die geen enkel redelijk denkend overheidspersoon zou overwogen hebben. Zo beperkt THV AB zich tot loze, verder onuitgewerkte beweringen, zoals bijvoorbeeld het argument dat een dubbeldeksbrug nadelen voor de veiligheid heeft⁸. Dat BAM eventueel ook voor een enkeldeksviaduct had kunnen kiezen, quod non, betekent evenmin dat een keuze in het bestek voor een dubbeldeksviaduct een schending zou inhouden van het redelijkheidsbeginsel.

De bewering dat een dubbeldeksviaduct strijdig zou zijn met het redelijkheidsbeginsel, indirect zelfs met de Grondwet, kan dan ook niet aanvaard worden.

⁷ Hier spreekt THV AB zich trouwens tegen. In randnummer 8 van haar verzoekschrift geeft zij immers aan dat in Azië recentelijk wel dubbeldeksbruggen werden gebouwd.

⁸ In tegenstelling tot wat THV AB suggereert, werd de veiligheid van het dubbeldeksviaduct wel degelijk onderzocht (zie PlanMER, het Ruimtelijk Veiligheidsrapport). In het bestek worden daarenboven specifiek voor de dubbeldeks viaduct de nodige veiligheidsvoorwaarden opgelegd.

Stibbe

Vertrouwelijk

Los daarvan, kan men zelfs met de beste wil van de wereld uit de Grondwet niet afleiden dat BAM de bidders in Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9 niet mocht verplichten om binnen het door de Vlaamse regering in het GRUP vastgelegde tracé te ontwerpen.”

(ii) De zorgvuldigheidsplicht

“Evenmin kan worden aangenomen dat BAM de zorgvuldigheidsplicht heeft geschonden door het opstellen van een “onduidelijk” bestek. Niet alleen moet BAM vaststellen dat de andere bidders blijkbaar geen probleem hebben met de onderdelen van het bestek waar THV AB een probleem ziet (Eis E0000.9), BAM merkt ook op dat THV AB tot voor kort evenmin de betrokken bepalingen een dergelijke dubbelzinnigheid verweet. Hiertoe is zij pas zeer recentelijk overgegaan. Het argument heeft dan ook weinig geloofwaardigheid.

Zou men overigens aannemen dat BAM de zorgvuldigheidsplicht heeft geschonden door het opstellen van een onduidelijk bestek, quod non, dan zou hieruit op basis van de door THV AB ingeroepen beginselen nog niet voortvloeien dat een dergelijke, vermeende onzorgvuldigheid zou moeten worden bestendigd, wel integendeel. Inderdaad, zelfs al zou het bestek op bepaalde punten onduidelijk zijn, quod non, dan nog kan niet worden aanvaard (zoals THV AB nochtans voorhoudt) dat óók het rechtzetten van deze onduidelijkheden als een onzorgvuldigheid dient te worden beschouwd, laat staan dat met een dergelijke verduidelijking geen rekening zou mogen worden gehouden en de vermeende onduidelijkheid – quod non – zou moeten blijven bestaan (hetgeen dan door het gevorderde wordt nagestreefd).

En zelfs indien er sprake zou zijn van enige onduidelijkheid in het bestek (quod non), kan dit evenmin leiden tot het besluit dat een oplossing die gebeurlijk op onvoldoende duidelijke wijze zou zijn uitgesloten (quod non), daardoor wel moet worden toegelaten, temeer nu in casu de voorgestelde oplossing duidelijk ingaat tegen de teneur van het bestek en de door het GRUP vooropgestelde oplossing.”

(iii) De motiveringsplicht

(A) De formele motiveringsplicht

“Ten onrechte beroept THV AB zich verder op de formele motiveringsplicht, zoals vervat in de wet van 29 juli 1991. De wet van 29 juli 1991 is immers enkel van toepassing op bestuurshandelingen, gedefinieerd als: “de eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuurden of voor een ander bestuur” (artikel 1).

Stibbe

Vertrouwelijk

Ten aanzien van het Terechtwijzend Bericht 05 is er verder rekening mee te houden dat het bestek (en dus ook een wijziging aan het bestek) een reglementaire karakter heeft⁹. Bijgevolg is ook op deze grond het bestek niet aan de formele motiveringsverplichting onderworpen.

Overigens is het in de praktijk onmogelijk om elke bepaling van het bestek, met inbegrip van technische voorschriften, telkens uitdrukkelijk te motiveren.

Eerste Auditeur STEVENS stelt dan ook:

“Algemeen kan gesteld worden dat de goedkeuring van een bestek niet uitdrukkelijk gemotiveerd moet worden [...]. Het valt trouwens niet in te zien hoe de technische voorschriften van een bestek in de praktijk gemotiveerd kunnen worden aangezien ze de uitdrukking zijn van de wijze waarop een bestuur een opdracht technisch wenst verwezenlijkt te zien; de administratieve voorschriften van een bestek zijn zonet geheel dan toch voor het grootste deel overgenomen uit de wetgeving en de reglementering.” (eigen onderlijning)¹⁰

Ook de precisering in een bestek waarbij er op wordt gewezen dat voorschriften met verordenende kracht (i.e. de voorschriften die volgen uit het GRUP) nageleefd moeten worden, vloeit voort uit de verordenende kracht zelf van voormelde voorschriften. Er kan dan ook niet ingezien worden op welke andere wijze een dergelijke bepaling moet gemotiveerd worden dan door loutere verwijzing naar voormelde bepaling zelf.

Zelfs indien de verplichtingen inzake de formele motivering in casu toepassing zouden moeten vinden, betekent dit niet dat een inbreuk op de formele motiveringsplicht automatisch tot de vernietiging leidt. De verzoekende partij moet aantonen dat hij in zijn belangen werd geschaad door de miskening van voormelde verplichting. Indien de betrokkene, ondanks het ontbreken van de formele motivering, toch de motieven kende en zich hiertegen kon verweren, is hij niet geschaad door de schending van de vormvereiste en heeft hij bijgevolg geen belang bij de nietigverklaring.

Verzoekende partij toont in casu niet aan dat zij geschaad is door de schending van de formele motiveringverplichting. Een verzoekende partij heeft immers geen belang om een schending van de formele motiveringsplicht in te roepen wanneer zij op een andere manier kennis had van de motieven.

Dat de verzoekende partij weet had van de motieven die aan de basis lagen van het Terechtwijzend Bericht Nr. 05, blijkt vooreerst uit het administratief dossier. De motieven die tot het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 hebben geleid, werden immers aan verzoekende partij meegedeeld in de Mededeling d.d. 21 april 2006 (stuk 23), waarin met name wordt verwezen naar de noodzaak om zowel de (ontwerp)-GRUP grenzen na te leven als verschillende technische eisen van de Vraagspe-

⁹ D.D'HOOGHE, *De gunning van overheidscontracten en overheidsopdrachten*, Brugge, Die Keure, 1997, p. 22.

¹⁰ J. STEVENS, “De motiveringsplicht en de overheidsopdrachten”, *T. Aann.*, 1995, p. 117.

Stibbe

Vertrouwelijk

cificatie. Het is met name de noodzaak om het (ontwerp-)GRUP na te leven (en aldus een vergunbaar ontwerp te bekomen) die aan de basis ligt van het Terechtwijzend Bericht Nr. 5.

Voorts blijkt ook uit het verweer dat de verzoekende partij in onderhavige procedure voert voor uw Raad, dat zij wel degelijk op de hoogte is van de motieven van de bestreden beslissing. Inderdaad, zij is op p. 28 e.v. van haar verzoekschrift uitvoerig ingegaan op de draagwijdte van de GRUP-verplichtingen (die, zoals hierboven opgemerkt, aanleiding waren tot het Terechtwijzend Bericht Nr. 05).

Tenslotte zijn de motieven voor het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 zo voor de hand liggend, dat ze ook indien zij niet formeel waren meegedeeld, door betrokkene gekend hadden moeten zijn. Het is immers evident dat de grenzen van het GRUP nageleefd dienen te worden met het oog op het bekomen van een vergunbaar ontwerp voor de Oosterweelverbinding. Het is dan ook overbodig dat het Terechtwijzend Bericht Nr. 05, dat deze verplichting in herinnering brengt, onder woorden zou moeten brengen waarom de grenzen van het GRUP nageleefd dienen te worden."

(B) De materiële motiveringsplicht

"Voor wat betreft de materiële motiveringsplicht blijkt uit de formulering van haar grief dat THV AB de discussie aangaande de impliciete keuze in het bestek voor een dubbeldeksviaduct voor uw Raad wenst te brengen.

In de eerste plaats wenst BAM er echter aan te herinneren dat het voorwerp van onderhavige procedure niet zozeer gericht is op het bestek, maar wel degelijk de vernietiging van het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 tot voorwerp heeft. In het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 (preciseren van de verplichting de GRUP-grenzen na te leven) wordt echter in se niet de keuze gemaakt voor een dubbeldeksviaduct.

Verder werd er zonder twijfel aan de materiële motiveringsplicht voldaan, nu uit hetgeen voorafgaat blijkt dat aan de eis om ook de viaduct op rechteroever te ontwerpen binnen het door de Vlaamse regering in het GRUP uitgestippelde tracé deugdelijke motieven ten grondslag liggen."

(iv) Het principe patere legem quem ipse fecisti

"THV AB stelt op ongenueanceerde wijze dat BAM gebonden zou zijn aan de bepalingen die BAM zelf heeft uitgevaardigd en aan haar standpunt ingenomen op 23 maart 2006 waarbij zij stelde dat elk type viaduct dat voldoet aan de Vraagspecificatie voor beoordeling in aanmerking komt.

Ook hierin kan THV AB evenwel niet worden gevolgd.

Vooreerst heeft het bericht van 23 maart 2006 niet de strekking die THV AB er aan wenst toe te schrijven (zie de mededeling van 21 april 2006, stuk 23).

Stibbe

Vertrouwelijk

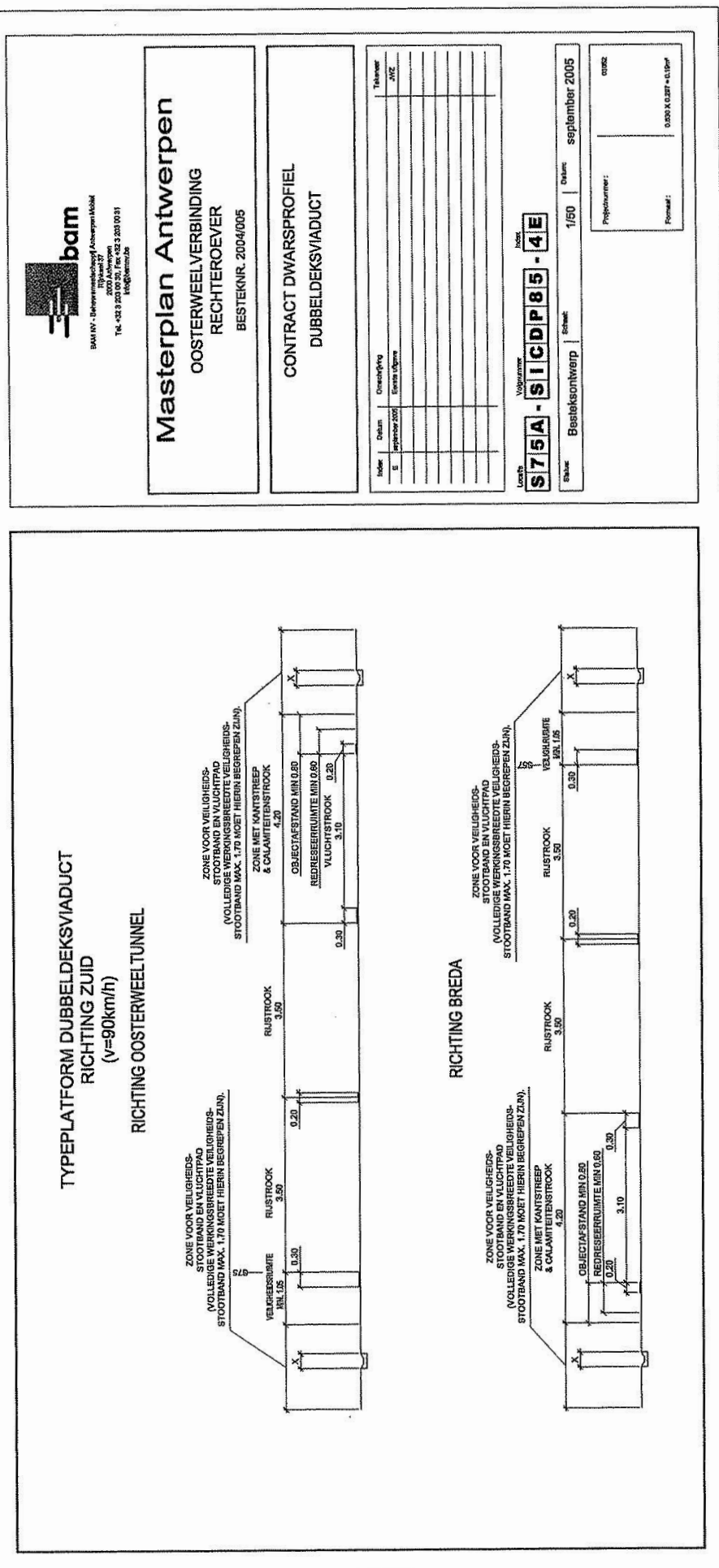
Bovendien, zoals reeds hierboven opgemerkt (zie de toelichting bij het eerste middel), heeft THV AB geen absoluut recht om zich te mogen beroepen op de initiële besteksbepalingen. Aldus betwist ook THV AB niet dat de overheid steeds de mogelijkheid heeft om het bestek te wijzigen, zelfs na de aankondiging van het bestek en de terbeschikkingstelling van het bestek. Ook verduidelijkingen betreffende het bestek hebben een geoorloofd karakter¹¹.

Niet alleen heeft BAM gebruik gemaakt van de haar aldus geboden mogelijkheid, het aangevochten Terechtwijzend Bericht Nr. 05 strekt er bovendien enkel toe om de initiële besteksbepalingen te verduidelijken in overeenstemming met het standpunt dat BAM ab initio ten aanzien van alle kandidaten heeft ingenomen met betrekking tot de noodzaak de bepalingen van het (ontwerp-)GRUP na te leven voor wat betreft het tracé van de viaduct op rechteroever."

4 BIJLAGEN

1. Digitale versie van CDP85
2. Chronologisch overzicht van de wijzigingen aan de Eisen E0000.9 en E0000.9b
3. Mededeling aan de Bieders bij Terechtwijzend Bericht Nr. 04
4. Brief van 21 april 2006 aan alle Bieders
5. Beschikking van de kortgeding-rechter van 15 juni 2006
6. Memorie van antwoord voor de Raad van State

¹¹D. D'HOOGHE, *op. cit.*, p. 334, nr. 835. Zie tevens artikel 3.7 van de Leidraad Onderhandelingsprocedure (stuk 4).



- dit plan is niet weergegeven op de schaal zoals vermeld in hoofding -

Bijlage 2 : Chronologisch overzicht van de wijzigingen aan de Eisen E0000.9 en E0000.9b

	Initiële formulering in Bestek	TWB 3, d.d. 27 februari 2006	TWB 4, d.d. 22 maart 2006	TWB 5, d.d. 27 april 2006
Eis E0000.9	De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3m. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone 'Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur' uit het (ontwerp-)GRUP	=	=	De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3m, tenzij anders vermeld in eisen E0000.9a, E0000.9b of E0000.9c. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszones 'Gebied voor wegeninfrastructuur' en 'Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' zoals deze volgen uit de X en Y coördinaten van de digitale versie van de contractuele plannen AxxX – SIPR01 – 4 _lijnfra_GRP. Op de R1-E19 ten noorden van de grens bepaald door de Lambert coördinaten X=154036,470/Y=216156,625 en X=154125,511/Y=216153,188 dienen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding de voorschriften van het vigerende gewestplan te worden nageleefd.
Eis E0000.9b		Voor Rechtoever, Deel A en B, bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 5,00m op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzicht van elkaar niet verandert.	Voor Rechtoever, Deel A en B, bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 5,00 m.	=

Bijlage 3**Mededeling aan de Bieders van 22 maart 2006 bij Terechtwijzend Bericht Nr. 04**

BAM zet uiteen dat de eisen E0000.9a en E0000.9b, ingevoerd bij Terechtwijzend Bericht 3, in het Terechtwijzend Bericht 4, werden aangepast. Concreet werd de zinsnede “op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzichte van elkaar niet verandert”, geschrapt.

BAM wijst op de eisen die vervat zijn in de Vraagspecificatie van het bestek. Die Vraagspecificatie laat bepaalde ontwerpvrijheden toe, ook voor wat betreft het concept van de viaduct op Rechteroever. De Vraagspecificatie bevat het geheel van voorwaarden waaraan de ontwerpen zullen worden getoetst voor wat betreft hun conformiteit met de Vraagspecificatie.

Elk type viaduct dat voldoet aan de Vraagspecificatie zal dus voor verdere beoordeling in aanmerking komen.

Bijlage 4**Mededeling van 21 april 2006 verstuurd aan alle Bieders**

In zijn oorspronkelijke versie voorzag de Vraagspecificatie dat de maximaal toegestane afwijking in verticale richting van het alignement van de volledige Oosterweelverbinding 3,00 m bedroeg (Eis E0000.9 van het Programma van Eisen).

Bij Terechtwijzend Bericht Nr. 03 werden de Eisen E0000.9a en E0000.9b ingevoerd, waarbij voor de Oosterweelknoop en Rechteroever de ontwerpvrijheid in verticale richting werd verhoogd van 3,00 m naar 5,00 m. Omdat BAM er hoe dan ook steeds van is uitgegaan dat het bestek op Rechteroever een dubbeldeks viaduct voorziet, werd die verruiming gekoppeld aan de “voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzichte van elkaar niet verandert”.

Naar aanleiding van die toevoeging en enige discussie met een Bieder daaromtrent, heeft BAM erkend dat het bestek een dubbeldeks viaduct over de integrale lengte op Rechteroever niet met zoveel woorden verplicht stelt.

Vermits het Terechtwijzend Bericht Nr. 03 niet tot doel had om te raken aan de voorheen reeds geldende eisen ten aanzien van de viaduct op Rechteroever, strekte het Terechtwijzend Bericht Nr. 04 er dan ook enkel toe om de desbetreffende toevoeging, die ongewild een eis leek toe te voegen aangaande de bindende eisen met betrekking tot het concept van de viaduct op Rechteroever, ongedaan te maken.

Het besluit is dan ook dat bij Terechtwijzende Berichten Nr. 03 en 04 het bestek slechts op één enkel punt werd gewijzigd. Met name werd voor alle Bieders de ontwerpvrijheid in verticale richting verhoogd van 3,00 m. naar 5,00 m. Daarnaast en daarbuiten is er aan het geheel van de voorheen geldende bindende randvoorwaarden voor de viaduct op Rechteroever helemaal niets gewijzigd.

Terechtwijzend Bericht Nr. 04 en de mededeling die hierbij werd gedaan op de plenaire toelichtingsvergadering van 22 maart 2006 strekken er aldus geenszins toe een enkeldeks viaduct op Rechteroever plots mogelijk te maken, en mogen in die zin ook niet worden geïnterpreteerd en uitgelegd.

Met de mededeling op de plenaire toelichtingsvergadering van 22 maart 2006 dat “Elk type viaduct dat voldoet aan de Vraagspecificatie zal dus voor verdere beoordeling in aanmerking komen.”, heeft BAM enkel willen duidelijk maken dat na onderzoek inderdaad was gebleken dat de Vraagspecificatie niet een welbepaalde eis bevat die op Rechteroever een dubbeldeks viaduct over de integrale lengte met zoveel woorden verplicht stelt.

Onverminderd deze vaststelling, blijft echter gelden naar de mening van BAM, dat enkel de bouw van een dubbeldeks viaduct op Rechteroever verenigbaar is met de (combinatie van) de diverse bindende eisen van het bestek. Ten niet-limitatieve titel kan hierbij in dat verband worden verwezen naar de volgende bepalingen van de Vraagspecificatie en de bijhorende annexen:

- Het viaduct op de Rechteroever moet exact binnen de (ontwerp)-GRUP grenzen liggen en mag deze grenzen dus niet overschrijden (Eis E0000.9)¹.
- Het ontwerp moet bovendien minstens ook voldoen aan volgende technische eisen van de Vraagspecificatie
 - o [...]

Op basis van het geheel van deze voorschriften, blijft BAM erbij dat een enkeldeks viaduct op Rechteroever niet in overeenstemming kan worden gebracht met de geldende besteksbepalingen.

¹ Ter precisering voor zoveel als nodig, zullen bij Terechtwijzend Bericht Nr. 05 de grenzen van de bestemmingszone "Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur" uit het ontwerp-GRUP waarbinnen het viaduct op Rechteroever dient te worden ontworpen, nogmaals toegeleverd worden met de overeenstemmende X en Y-coördinaten.

Rolnummer: 06-354-C

folio nummer: 2280

repertoriumnummer

aangeboden op:

Niet te registreren

de e.a. inspecteur,

afgeleverd aan:

afgeleverd aan:

referentie bestelling:

referentie bestelling:

CD nummer:

CD nummer:

RD nummer:

RD nummer:

bedrag:

datum:

bedrag:

datum:

BESCHIKKING gewezen en uitgesproken in het gerechtsgebouw te Antwerpen, op **VIJFTIEN JUNI TWEEDEUIZEND EN ZES** in openbare zitting van **KORT GEDING** van de rechtbank van eerste aanleg van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen, al waar zetelden:
H. De Munck, Ondervoorzitter, dd. Voorzitter
W. Mignolet, adjunct-griffier.

In zake : ARK nr. 06/354/C

1. NV ANTWERPSE BOUWWERKEN.

met KBO-nummer 0404 114 173, met zetel te 2140 Antwerpen-Borgerhout, Bouwensstraat 29-35,

2. S.A. EIFFAGE.

vennootschap naar Frans recht, met zetel te 92600 Asnières sur Seine (Frankrijk), Quai du Docteur Dervaux 163,

3. BV BOSKALIS WESTMINSTER DREDGING.

vennootschap naar Nederlands recht, met zetel te 3350 AA Papendrecht (Nederland), Rosmolenweg 20,

4. BV HEIJMANS INFRASTRUCTUUR.

vennootschap naar Nederlands recht, met zetel te 5248 JT Rotterdam (Nederland), Graafsebaan 65,

5. NV HEIJMANS INFRA.

met KBO-nummer 0406 922 918, met zetel te 2627 Schelle, Steenwinkelstraat 640,

die samen een tijdelijke handelsvennootschap **THV AB** vormen

EISENDE PARTIJEN

- verschijnend bij meester J. Verbist, advocaat bij het Hof van Cassatie, kantoorhoudende te 1000 Brussel, Brederodestraat 13 en meester D. De Keuster, advocaat, kantoorhoudende te 2000 Antwerpen, Graanmarkt 2,

TEGEN :

NV BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL,

met KBO-nummer 0860 139 085, met zetel te 2000 Antwerpen, Rijnkaai 37,

VERWERENDE PARTIJ

- verschijnend bij meesters J. Bouckaert, D. D'Hooghe en R. Vermeersch, advocaten, kantoorhoudende te 1060 Brussel, Henri Wafelaertsstraat 47-51,

IN AANWEZIGHEID VAN:

1. NV ONDERNEMINGEN JAN DE NUL,

met KBO-nummer 0406 041 406, met zetel te 9308 Hofstade-Aalst, Tragel 60,

2. NV ALGEMENE AANNEMINGEN VAN LAERE,

met KBO-nummer 0405 073 285, met zetel te 9150 Kruibeke, Kattestraat 77,

3. NV BETONAC,

met KBO-nummer 0420 429 969, met zetel te 3800 St-Truiden, Hasseltsesteenweg 172,

4. NV BAM GROEP,

vennootschap naar Nederlands recht, met zetel te NL-3981 AZ Bunnik (Nederland), Runnenburg 9,

5. NV CEI-DE MEYER,

met KBO-nummer 0452 702 265, met zetel te 1120 Neder-over-Heembeek, Antoon Van Osslaan 1 bus 2,

6. SA SOCIETE DE TRAVAUX GALERE,

met KBO-nummer 0403 887 808, met zetel te 4035 Chaudfontaine, Rue Joseph Dupont 73,

7. NV DE MEYER,

met KBO-nummer 0401 013 737, met zetel te 9810 Nazaterh-Eke, Begoniastraat 30c,

8. NV INTERBUILD,

met KBO-nummer 0420 902 596, met zetel te 2610 Antwerpen-Wilrijk, Heistraat 129,

9. SA EGIS PROJECT,

vennootschap naar Frans recht, met zetel te F-78286 Guyancourt (Frankrijk), Avenue du Centre 11,

10. BV FLUOR,

vennootschap naar Nederlands recht, met zetel te NL-2035 VA Haarlem (Nederland), Surinameweg 17,

die samen de tijdelijke handelsvennootschap **LORO** vormen,

EERSTE VRIJWILLIG TUSSENKOMENDE PARTIJEN

- verschijnend bij meester J. Timmermans, advocaat loco meester C. De Wolf, advocaat, kantoorhoudende te 9680 Maarkedal, Etikhovestraat 6,

EN IN AANWEZIGHEID VAN:**1. NV AANNEMINGSMAATSCHAPPIJ CFE,**

met KBO-nummer 0400 464 795, met zetel te 1160 Brussel, Hermann-Debrouxlaan 42

2. NV AANNEMINGEN VAN WELLEN,

met KBO-nummer 0403 863 557, met zetel te 2950 Kapellen, Klinkaardstraat 198,

3. NV BESIX

met KBO-nummer 0413 630 071, met zetel te 1200 St-Lambrechts-Woluwe, Gemeenschappenlaan 100,

4. NV CORDEEL ZETEL TEMSE

met KBO-nummer 0405 013 602, met zetel te 9140 Temse, Eurolaan 7,

5. NV DREDGING INTERNATIONAL

met KBO-nummer 0435 305 514, met zetel te 2070 Zwijndrecht, Scheldedijk 30,

6. NV FABRICOM GTI

met KBO-nummer 0425 702 910, met zetel te 1180 Brussel, Gatti de Gamondstraat 254,

7. NV VICTOR BUYCK STEEL CONSTRUCTION

met KBO-nummer 0437 365 179, met zetel te 9900 Eeklo, Pokmoere 4,

8. SA VINCI

vennootschap naar Frans recht, met zetel te 1er, Cours Ferdinand-de-Lesseps, 92851 Rueil-Malmaison (Frankrijk),

9. SA VINCI CONCESSION

vennootschap naar Frans recht, met zetel te 1er, Cours Ferdinand-de-Lesseps, 92851 Rueil-Malmaison (Frankrijk),

die samen de tijdelijke handelsvennootschap **NORIENT** vormen,

TWEEDE VRIJWILLIG TUSSENKOMENDE PARTIJEN

- verschijnend bij meester B. Martens, advocaat, kantoorhoudende te 1050 Brussel, Louizalaan 106,

Gezien de stukken van het dossier van de rechtspleging zoals zij voorkomen op de inventaris ervan, ondermeer:

- de inleidende dagvaarding dd° 8 mei 2006;
- het verzoekschrift namens de eerste vrijwillig tussenkomende partijen, neergelegd ter zitting op 11 mei 2006;
- het verzoekschrift namens de tweede vrijwillig tussenkomende partijen, neergelegd ter griffie op 15 mei 2006.

Gelet op de artikelen 2, 34, 36, 37 en 41 der wet van 15 juni 1935.

Gehoord partijen in hun middelen en besluiten, ontwikkeld in de Nederlandse taal.

*

De vordering strekt tot het horen opleggen van een tijdelijk verbod van verweerster om zich te beroepen op de inhoud van de brief van 21 april 2006 met bijgevoegde standpunt (ref. JVR-YV-THV AB Eiffage-OWV-210406) én het Terechtwijzend Bericht nr. 5 voor wat betreft de eis E.0009 tot de rechter ten gronde uitspraak zal hebben gedaan over de vordering tot rechtsherstel in natura waarbij eisende partijen een definitief verbod aan BAM vorderen om zich bij de beoordeling van de offertes te beroepen op de brief van 21 april 2006 en het Terechtwijzend Bericht nr. 5 voor wat betreft de eis E.0009 én dit op straffe van de verbeurte van een dwangsom van 10.000.000 EUR per inbreuk waarbij de beschikking ophoudt uitwerking te hebben indien deze vordering niet wordt ingeleid binnen de zeven dagen na de betekening van de tussen te komen beschikking.

Volgens de stelling van eisers wilt verweerster een dubbeldeksbrug en wijzigen zij hiertoe de besteksvoorwaarden.

Uit het relaas der feiten blijkt dat verweerster er bij haar planning wel vanuit gegaan is dat er een dubbeldeksbrug dient te komen, maar dit is niet letterlijk vereist en zal dan ook niet vereist worden voor zover een alternatief binnen de vereisten valt van het lastenboek.

De esthetische en technische overwegingen die uitgebreid door eisers uiteengezet worden doen niet ter zake bij de huidige procedure.

Uit niets blijkt dat de optie voor een dubbeldeksbrug onredelijk zou zijn of strijdig met goed bestuur.

De vastgelegde grenzen van het ontwerp-GRUP laten toe een dubbeldeksbrug te bouwen en komen dan ook niet als onredelijk voor.

Uit de voorgaanden, meer bepaald de wijziging van de houding van verweerster na de eerste dagvaarding in kortgeding, blijkt dat verweerders zich strikt zullen houden aan de regels en zij hebben de dan betwiste wijzigingen dan ook herroepen.

Thans wordt geen wijziging bestreden maar een strikt naleven van de voorwaarden, wat uiteraard wel geoorloofd is en zelfs verplicht, ook tegenover de andere inschrijvers en voor alle aspecten van de plannen.

*

De motiveringsplicht wordt niet geschonden wanneer men de motivering niet motiveert, dit zou leiden tot het oneindige.

Als motivering kan men verwijzen naar bepalingen van het bestek en dit is dan een voldoende motivering en er is niet vereist dat men bovendien motiveert waarom men die bepalingen van het bestek aanhaalt.

In de bestreden brief wordt gesteld dat aan de technische eisen van de vraagspecificatie dient voldaan te worden en dat volgens verweerster een enkeldeksbrug niet in overeenstemming kan gebracht worden met de geldende besteksbepaling.

Dit blijkt ook zo te zijn volgens eisers die om hun ontwerp te kunnen uitvoeren buiten de ontwerp-Grupgrenzen komen en dus niet aan de eisen voldoen.

Bij de beoordeling van de ingediende ontwerpen kan verweerster zich uiteraard niet beroepen op een brief gestuurd tijdens de procedure.

Verweerster kan zich enkel steunen op de eisen van de vraagspecificatie en dient deze dan ook even streng voor elke kandidaat toe te passen.

Verweerster erkent dit trouwens in haar besluiten (nr. 66) waar zij stelt : geen van beide produceert in se rechtsgevolgen.

*

Hetzelfde geldt voor het terechtwijzend bericht nr 5.

Hier valt het op dat er via de techniek van het terechtwijzend bericht wel wijzigingen aan het bestek aangebracht worden, zowel op linker- als op rechteroever, er worden zelfs nieuwe eisen toegevoegd.

Deze toevoegingen vormen thans niet het voorwerp van de betwisting.

In het lastenboek staat duidelijk dat het platform van de weg in horizontale richting dient gerealiseerd worden binnen de grenzen van de bestemmingszone 'Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur' uit het (ontwerp-)GRUP.

Uiteraard mag en met verweerster zich hieraan houden.

Ook eisers dienen bij hun ontwerp rekening te houden met al de voorschriften.

In casu blijken eisers een risico genomen te hebben door een volgens hen mooiere en betere brug te ontwerpen buiten de grenzen bepaald door het lastenboek.

Thans willen zij via de huidige procedure bekomen dat met een aantal voorwaarden van het lastenboek, die herhaald en gespecificeerd werden in de bestreden documenten, geen rekening gehouden wordt bij het verder verloop van de procedure van aanbesteding.

Uit niets blijkt dat er een dreigend gevaar is dat verweerster het ontwerp zal weren op grond van niet in het oorspronkelijk lastenboek vermelde eisen.

De vordering komt dan ook ongegrond voor.

*

Bij tussenvordering wordt door een aantal partijen een schadevergoeding wegens tergend en roekeloos geding gevorderd door de vrijwillig tussenkomende partij én besloten tot onbevoegdheid en ongegrondheid van de oorspronkelijke vordering.

Uiteraard is de kortgedingrechter niet bevoegd voor vorderingen tot schadevergoeding die bovendien zeer bevreemdend voorkomt gelet op het feit dat een partij zich zelf mengt in een geding en dan meent te kunnen claimen dat zij recht heeft op een vergoeding wegens tergend en roekeloos geding.

Verder stellen de tussenkomende partijen geen vorderingen maar beperken zij zich tot het voeren van verweer tegen de oorspronkelijke vordering.

Dit verweer dient uiteraard gevoerd te worden door verweerster die dit ook doet.

De tussenvorderingen komen dan ook niet toelaatbaar voor bij gebreke aan belang.

OM DEZE REDENEN

Wij, H. De Munck, Ondervoorzitter dd. Voorzitter der Rechtbank van eerste aanleg, zitting houdende te Antwerpen, zetelend in kort geding, bijgestaan door W. Mignolet, adjunct-griffier, uitspraak doende op tegenspraak.

Verklaren de vordering toelaatbaar doch ongegrond.

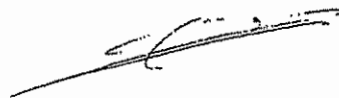
Wijzen dienvolgens eisende partijen af van hun vordering.

Veroordelen eisende partijen tot de gedingkosten, begroot in hoofde van verwerende partij op 121,47 EUR (rechtsplegingsvergoeding).

Verklaren de tussenvoringen niet toelaatbaar en verwijzen de vrijwillig tussenkomende partijen tot betaling van de eigen gemaakte kosten.



W. Mignolet



H. De Munck

Bijlage 6**Memorie van antwoord van BAM voor de Raad van State****Raad van State****G/A 174.366/XII-4807****MEMORIE VAN ANTWOORD****VOOR:**

de NV VAN PUBLIEK RECHT BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL, hierna verkort: **BAM**, met maatschappelijke zetel gevestigd te 2000 Antwerpen, Rijnkaai 37 en ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder nummer 0860.139.085,

Verwerende partij,

Hebbende als raadslieden Mr. **Rony VERMEERSCH** en Mr. **David D'HOOGHE**, advocaten, kantoorhoudende te 1060 Brussel, Henri Wafelaersstraat 47-51, waar keuze van woonplaats wordt gedaan;

TEGEN:

- de NV **ANTWERPSE BOUWWERKEN**, waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 2140 Antwerpen, Bouwensstraat 35, en ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder nummer 0404.114.173,
- de vennootschap naar Frans recht **SA EIFFAGE** waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 92600, Asnières sur Seine, Quai du Docteur Dervaux,
- de vennootschap naar Nederlands recht **BV BOSKALIS WESTMINSTER DREDGING**, waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 3350 AA Papendrecht, Rosmolenweg 20,
- de vennootschap naar Nederlands recht **BV HEIJMANS INFRASTRUCTUUR**, waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 5248 JT Rosmalen, Graafsebaan 65,

- de NV **HEIJMANS INFRA**, waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 2627 Schelle, Steenwinkelstraat 640, en ingeschreven in de Kruispuntbank der Ondernemingen onder nummer 0406.922.918

Samen verenigd in een tijdelijke handelsvennootschap, hierna verkort geheten **THV Antwerpse Bouwwerken** of **THV AB**.

Verzoekende partij,

Hebbende als raadslieden Mr. **Johan VERBIST**, advocaat bij het Hof van Cassatie, en Mr. **Pieter PUELINCKX**, advocaat, beiden kantoorhoudende te 1000 Brussel, Brederodestraat 13, en Mr. **Dirk DE KEUSTER**, advocaat, kantoorhoudende te 2000 Antwerpen, Graanmarkt 2, waar keuze van woonplaats wordt gedaan;

IN AANWEZIGHEID VAN:

- **Ondernemingen Jan De Nul nv**, met maatschappelijke zetel te 9308 Hofstade-Aalst, Tragel 60, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0406.041.406;
- **Algemene Aannemingen Van Laere nv**, met maatschappelijke zetel te 9150 Kruibeke, Kattestraat 77, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0405.073.285;
- **Betonac nv**, met maatschappelijke zetel te 3800 Sint-Truiden, Hasseltsesteenweg 172, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0420.429.969;
- **Koninklijke BAM Groep nv**, naamloze vennootschap naar Nederlands recht, met maatschappelijke zetel te NL-3981 AZ Bunnik, Runenburg 9, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30058019, BTW nr. NL 00327935B02;
- **CEI-De Meyer nv**, met maatschappelijke zetel te 1120 Brussel (Neder-over-Heembeek), Antoon Van Osslaan I bus 2, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0452.702.265;

- **Société de Travaux Galère sa**, met maatschappelijke zetel te 4035 Chaudfontaine, Rue Joseph Dupont 73, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0403.887.808;
- **De Meyer nv**, met maatschappelijke zetel te 9810 Nazareth-Eke, Begoniastraat 30c, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0401.013.737;
- **Interbuild nv**, met maatschappelijke zetel te 2610 Wilrijk, Heistraat 129, ingeschreven bij de Kruispuntbank van Ondernemingen onder nummer 0420.902.596;
- **Egis Project sa**, een naamloze vennootschap naar Frans recht, met maatschappelijke zetel te F-78286 Guyancourt, Avenue du Centre 11, ingeschreven onder nummer B378 893, BTW nr. FR 43 378 893 812;
- **Fluor bv**, en besloten vennootschap naar Nederlands recht, met maatschappelijke zetel te NL – 2035 VA Haarlem, Surnameweg 17, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam onder nummer 34023348, BTW nr. NL 8100.93.388.B01;

Samen verenigd in een tijdelijke handelsvennootschap, hierna verkort geheeten **THV LORO**, met zetel te 9308 Hofstade (Oost-Vlaanderen), Trangel 60,

Tussenkommende partij,

Hebbende als raadslieden **Mr. Carlos De Wolf** en **Mr. Jozef Timmermans**, advocaten bij de balie te Oudenaarde, met kantoor te 9680 Maarke-dal, Etikhovestraat 60, waar keuze van woonplaats wordt gedaan.

Aan de Heren Eerste Voorzitter en Voorzitter,

Aan de Dames en Heren Kamervoorzitters en Staatsraden die de Afdeling Administratie van de Raad van State samenstellen,

Hooggeachte Dames en Heren,

De verwerende partij heeft de eer als volgt te antwoorden op het beroep tot nietigverklaring dat de verzoekende partij heeft ingesteld tegen het Terechtwijzend Bericht nr. 5 voor wat betreft de Eis E.00009 van het bestek nr. 2004/05 van 27 april 2006.

1 VOORAFGAANDELIJKE OPMERKING

THV AB vraagt de vernietiging van het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9. De THV AB verzet zich aldus tegen het gegeven dat BAM de naleving van het door de Vlaamse regering in het (toen nog ontwerp)-GRUP vastgelegde tracé éénduidig heeft opgelegd.

1. Desondanks blijkt dat THV AB er in slaagt om in haar verzoekschrift omzeggens overal op in te gaan, behalve op datgene dat in huidige procedure echt van tel is, met name de GRUP-grenzen en Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9. Deze komen voor het eerst aan bod op pagina 28 (!) van het lijvige verzoekschrift van THV AB.

Aldus gaat THV AB onder randnummers 18 (p.13 e.v., verzoekschrift) en 21 (p.18 e.v., verzoekschrift) in detail in op de interpretatie die volgens THV AB aan bepaalde bestekseisen moeten worden gegeven en op het feit dat uit elk van deze eisen *afzonderlijk* niet de noodzaak zou blijken om op rechteroever een dubbeldeks viaduct te bouwen.

Echter, zelfs al zou de interpretatie die THV AB aan elk van deze individuele eisen geeft, correct zijn, *quod non*, nog volgt hieruit niet dat BAM onwettig heeft gehandeld door de naleving van de GRUP-grenzen bindend op te leggen. De door THV AB in verzoekschrift uitvoerig behandelde eisen zijn dan ook geheel irrelevant voor de beslechting van het huidige geschil omtrent Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9.

Hoewel te dezen irrelevant, is het standpunt van BAM omtrent de door THV AB geciteerde eisen dat de Vraagspecificatie inderdaad niet een individuele, afzonderlijke eis bevat die op rechteroever een dubbeldeks viaduct over de integrale lengte met zoveel woorden verplicht stelt¹, maar dat naar het inzicht van BAM enkel een dubbeldeks viaduct zal kunnen beantwoorden aan de combinatie van de diverse bindende eisen van het bestek waaraan tegelijkertijd moet worden voldaan. Tevens dient opgemerkt dat BAM de uitleg die door THV AB aan bepaalde eisen wordt gegeven, in het geheel niet onderschrijft².

¹ De redenering van THV AB houdt hier op: THV AB bekijkt elke eis afzonderlijk en leidt hieruit voor zichzelf af dat deze eis geen dubbeldeks viaduct voorschrijft, zonder zich echter de vraag te stellen hoe aan alle eisen *tegelijkertijd* kan worden voldaan.

² Voor het geheel van eisen en bepalingen die naar het inzicht van BAM nopen tot de noodzaak om een dubbeldeks viaduct te bouwen: zie de als *stuk 32* opgenomen technische analyse van BAM en TV SAM.

2 IN FEITE

2.1 De partijen en hun verhoudingen

2. Verwerende partij, BAM, is een NV van publiek recht, opgericht onder de voorwaarden bepaald in het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) (stuk 1).

BAM werd opgericht op 8 augustus 2003 (stuk 2).

Zij heeft als opdracht de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio met het oog op het bevorderen van de mobiliteit.

Concreet staat BAM hierbij in voor de realisatie en de coördinatie van het Masterplan Antwerpen, dat op 15 december 2000 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd.

3. Dit Masterplan omvat tal van projecten, waarvan de voornaamste zijn :

- de aanleg van de Oosterweelverbinding en het sluiten van de ring rond Antwerpen;
- de ontwikkeling van de openbare vervoersinfrastructuur in en rond Antwerpen;
- de heraanleg van de Singel;
- de renovatie van twee sluizen;
- de verbreding van het Albertkanaal op bepaalde plaatsen en de verhoging van bruggen.

Vanuit financieel-economisch en maatschappelijk perspectief is de Oosterweelverbinding het belangrijkste project, aangezien BAM hierbij van de weggebruikers een tol zal innen, die (deels) zal worden aangewend voor de financiering en dus de realisatie van de andere Masterplan-projecten.

Men kan dus stellen dat het Masterplan Antwerpen staat of valt met de tijdige realisatie van de Oosterweelverbinding.

4. De Oosterweelverbinding of sluiting van de kleine ring (R1) rond Antwerpen strekt zich uit over een lengte van ongeveer 10 km en maakt de verbinding tussen een nieuw aan te leggen verkeerswisselaar tussen de R1 (Kennedytunnel) – E17 – N49 op Linkeroever via een nieuw te bouwen Scheldeoeververbinding (Oosterweeltunnel) en een Oosterweelknoop op Rechteroever, met de R1 (Viaduct Merksem) – E19 – A12 op de Rechteroever. Het gekozen tracé sluit de Antwerpse Ring met een tunnel onder de Schelde, vanop Linkeroever tussen Sint-Annabos en Bloktersdijk naar Rechteroever ter hoogte van het kerkje van Oosterweel, om na het knooppunt voor de aansluiting met de haven, aan te sluiten op de viaduct van Merksem, via een (dubbeldeks)viaduct ten Noorden van het Eilandje.

5. Met betrekking tot deze Oosterweelverbinding startte BAM medio 2004 een onderhandelingsprocedure op. Deze opdracht is onderworpen aan de wetgeving overheidsopdrachten.

In een eerste stadium werden hierbij op 21 december 2004, 4 consortia geselecteerd:

- THV Antwerpse Bouwwerken (verzoekende partij),
- THV LORO (tussenkomende partij),
- THV Noriant³,
- THV Bouygues⁴,

Verzoekende partij, THV AB, is dus één van de 4 geselecteerde consortia (verder ook “bieders” genoemd).

6. Op 15 september 2005 werd het bestek aan de bieders overgemaakt.

De opdracht voor de Oosterweelverbinding is er één van het type DBFM, een naar Belgische standaarden nieuwe contractvorm waarbij de aannemer (“opdrachtnemer” geheten) instaat voor het ontwerp (‘Design’), de bouw (‘Build’), de (gedeeltelijke) financiering (‘Finance’) en de instandhouding (‘Maintain’) van de werken.

Na een ontwerp- en bouwfase van 4 jaar zal de opdrachtnemer de Oosterweelverbinding gedurende 35 jaar dienen te onderhouden.

2.2 De onderhandelingsprocedure Oosterweelverbinding

7. De onderhandelingsprocedure voor het Project Oosterweelverbinding bestaat uit meerdere fasen.

De eerste fase leidt, na een aantal plenaire gezamenlijke toelichtingvergaderingen en enkele individuele, bilaterale besprekingen, tot het indienen van een eerste offerte door de bieders. Hierbij worden individuele besprekingen (“bilateraal overleg”) met de bieders gevoerd om het bestek nader toe te lichten en om de bieders de gelegenheid te geven hun oplossingsrichtingen bij de opdrachtgever, BAM, te toetsen.

Na een positieve beoordeling van de offertes naar volledigheid, regelmatigheid en het voldoen aan de “Vraagspecificatie” (zie verder), nodigt de opdrachtgever de betreffende bidder(s) uit voor de

³ Bestaande uit: Aannemingsmaatschappij CFE nv, Aannemingen Van Wellen nv, Besix nv, Cordeel Zetel Temse nv, Dredging International nv, Fabricom GTI nv, Victor Buyck Steel Construction nv, Vinci sa, Vinci Concessions sa.

⁴ Bestaande uit: Bouygues Belgium nv, Bouygues Travaux Publics, VBG nv, Wegebo nv.

tweede fase. Deze fase heeft tot doel te komen tot een “Best And Final Offer (BAFO)” van de betreffende bidders.

Op grond van de tweede fase wordt de voorkeursbieder aangeduid, aan wie de opdracht in beginsel zal worden gegund.

8. De concrete beschrijving van de procedure en de regels die gelden voor de onderhandeling-procedure zijn opgenomen in een afzonderlijk deel van het bestek, “Leidraad Onderhandeling-procedure” geheten (stuk 4).

9. In het stadium voorafgaand aan de indiening van de eerste offerte, vonden tussen BAM en THV AB 6 bilaterale overleggen plaats, en wel op volgende data:

- 27 oktober 2005,
- 30 november 2005,
- 20 december 2005,
- 16 januari 2006,
- 17 februari 2006, en
- 11 april 2006.

Vanaf eind april 2006 ging een periode van “radiostilte” in, d.i. een periode van 2 maanden vóór het indienen van de offertes gedurende dewelke de opdrachtgever, BAM, aan de bidders geen aanvullende gegevens meer overmaakte.

De offertes moesten vervolgens tegen vrijdag 23 juni 2006 vóór 11.00 uur bij BAM worden ingediend.

10. In het kader van de eerste fase van de thans lopende onderhandelingprocedure, blijft na indiening van de offertes het onderzoek ervan beperkt tot de toetsing van de volledigheid, de regelmatigheid en de overeenstemming met de “Vraagspecificatie”. In het kader van de eerste fase worden de offertes dus nog niet beoordeeld op grond van de gunningscriteria.

De offertes van de bidders worden in eerste instantie beoordeeld naar de volledigheid ervan.

Tegelijkertijd wordt geverifieerd of deze voldoen aan de formeel gestelde eisen, zoals tijdig ingediend, ondertekend door bevoegd persoon, enz.

Vervolgens wordt getoetst of de volledige en formeel regelmatige offertes in overeenstemming zijn met de “Vraagspecificatie”.

De “Vraagspecificatie” is de beschrijving van de abstracte performantie-eisen, waaraan de concrete uitvoering van de opdracht door de Opdrachtnemer dient te beantwoorden. De Vraagspecificatie bestaat uit de Scope-omschrijving (deel C.3.1 van het bestek) en het Programma van Eisen (deel

C.3.2 van het bestek), en omvat voorts ook een belangrijk aantal annexen. Het is binnen dit strikte kader dat de opdrachtnemer de Oosterweelverbinding zal dienen te ontwerpen, te bouwen, te financieren en te onderhouden. De ontwerp vrijheid van de bidders is dus niet onbeperkt, doch is integendeel voor alle bidders beperkt tot de bindende randvoorwaarden en de voorschriften zoals in de Vraagspecificatie voorgeschreven.

De offertes die niet in overeenstemming zijn met de Vraagspecificatie, kunnen, conform artikel 3.2.5.3 van de Leidraad Onderhandelingprocedure, door BAM zonder meer worden geweerd.

11. Verschillende kandidaten, waaronder ook verzoekende partij, hebben op 23 juni 2006 een offerte ingediend. Vooralsnog werd nog geen verdere beslissing genomen met betrekking tot de regelmatigheid ervan, noch met betrekking tot de aanvang van de tweede fase van de selectieprocedure.

2.3 De viaduct op rechteroever en het gunningscriterium architectuur

12. De discussie waarbij THV AB uw Raad thans tracht te betrekken, heeft betrekking op de bouw van de viaduct ("Lange Wapper" geheten) op rechteroever.

Volgens de THV AB is nergens in het bestek bepaald dat de Lange Wapperbrug een dubbeldeks viaduct moet zijn. THV AB houdt voor dat het bestek een enkeldeks viaduct toelaat, *quod non*, en dat BAM er alles aan doet om de oplossing van THV AB onmogelijk te maken.

In één adem koppelt THV AB hieraan vast dat het opleggen van een dubbeldeks viaduct in strijd zou zijn met de geest van het bestek, nu architectuur voor deze opdracht het belangrijkste gunningscriterium zou uitmaken.

BAM neemt ten aanzien van deze beide punten een geheel ander standpunt in.

13. Van de bidders wordt inderdaad verwacht dat ze zelf zouden instaan voor het ontwerp dat ze vervolgens zelf zullen bouwen en instandhouden. Dit maakt onderdeel uit van een zgn. "life cycle"-benadering, een geïntegreerde aanpak waarbij de opdrachtnemer tracht om door doordacht te ontwerpen een optimum te bereiken tussen enerzijds de bouwkost en anderzijds de latere onderhoudskost. Hiertoe wordt de bidders een zekere ontwerp vrijheid geboden, waarbinnen de bidders creatief en innovatief kunnen zijn. Deze vrijheid is echter niet onbeperkt, doch is van nature uit beperkt tot de in het bestek in het algemeen en de Vraagspecificatie in het bijzonder bindend opgelegde voorwaarden. Zelfs voor Lord Foster geldt immers dat het genie van een ontwerper er niet in bestaat om wars van de door de opdrachtgever vastgelegde ontwerpgrenzen een ontwerp te maken, doch wel om precies binnen de door de opdrachtgever vastgelegde ontwerpgrenzen zo inventief en creatief mogelijk te werk te gaan.

14. De Leidraad Onderhandelingprocedure vermeldt drie gunningscriteria:

1. Prijs
2. Architectuur
3. Procesbeheersing

Zoals hiervoor reeds werd vermeld, worden de eerste offertes nog niet beoordeeld op grond van de gunningscriteria. Enkel de BAFO's die in het kader van de tweede fase worden ingediend, zullen het voorwerp uitmaken van een beslissende beoordeling op grond van de gunningscriteria.

Met het oog op de bepaling van de meest voordelige BAFO wordt de prijs van de BAFO's gecorrigeerd op grond van het criterium procesbeheersing.

De BAFO die het beste scoort op vlak van procesbeheersing krijgt bij de prijsvergelijking een fictief prijsvergelijkingsvoordeel van € 30 miljoen, de tweede beste BAFO een fictief prijsvergelijkingsvoordeel van € 20 miljoen en de derde beste een fictief voordeel van € 10 miljoen.

Ter bepaling van de meest voordelige BAFO wordt vervolgens als volgt tewerk gegaan:

- BAM stelt de prijs vast van de laagste BAFO (na correctie op grond van het prijsvergelijkingsvoordeel dat in het kader van het gunningscriterium procesbeheersing kan worden toegekend),
- BAM bepaalt welke BAFO's – na correctie op grond van het prijsvergelijkingsvoordeel voor procesbeheersing – beter scoren op het vlak van het gunningscriterium architectuur dan de laagste BAFO én maximaal € 100 miljoen duurder zijn dan de laagste BAFO (na correctie op procesbeheersing).

De meest voordelige BAFO is deze die – na correctie op procesbeheersing – het beste scoort voor het criterium architectuur én maximaal € 100 miljoen duurder is dan de laagste BAFO.

Het belangrijkste gunningscriterium is dus niet architectuur, doch wel prijs, waarop architectuur een correctie vormt. € 100 miljoen is minder dan 7,5% van de *geschatte* ontwerp- en bouwkost (exclusief financiering en onderhoudskosten dus). Voegt men aan de *geschatte* ontwerp- en bouwkost gedurende 35 jaar een onderhoudskost van 2% toe (hetgeen niet onredelijk lijkt), dan bedraagt € 100 miljoen nog slechts 4,4% van de geschatte prijs (exclusief financieringskosten) van de opdracht. Hoewel € 100 miljoen in absolute termen uiteraard een aanzienlijk bedrag is, is het relatief gewicht ervan ten opzichte van het geheel van de ontwerp-, bouw-, financierings- en onderhoudskosten marginaal. Het is derhalve best mogelijk, ja zelfs waarschijnlijk, dat de 4 offertes meer dan € 100 miljoen uit elkaar zullen liggen. Tenzij alle BAFO's uiteindelijk toch binnen een prijsvork van € 100 miljoen zullen vallen, is er dus geen enkele zekerheid dat de opdracht uiteindelijk aan de BAFO met de beste architectuur zal worden gegund. Deze zekerheid bestaat slechts voor zover deze BAFO tegelijkertijd ook de laagste prijs biedt.

Architectuur is dus inderdaad een belangrijk gunningscriterium. Dat architectuur uiteindelijk ook het belangrijkste gunningscriterium zal blijken te zijn, staat echter geenszins vast.

2.4 Het 4^{de} bilateraal overleg van 16 januari 2006

15. Op het 4^{de} bilateraal overleg van 16 januari 2006 heeft THV AB voor het eerst haar plannen ontvouwd voor de bouw van een enkeldeks viaduct. Hierbij toonde THV AB een aantal impressies van het type dat THV AB thans ook aan uw Raad voorlegt (zie stuk 7, dossier THV AB).

Zoals uit het verslag van dit bilaterale overleg van 16 januari 2006 blijkt, heeft THV AB hierbij zelf, spontaan, aangegeven dat haar ontwerp op 4 punten afweek van de Vraagspecificatie:

“Samengevat, stelt THV AB slechts 4 knelpunten te zien voor haar ontwerp:

- *de 3 mogelijke lokale afwijkingen van het GRUP*
- *de 5m-grens ter hoogte van het Pomphuis*
- *het bouwen van een enkeldeks i.p.v. het voorgeschreven dubbeldeksviaduct*
- *de HS kabel van Elia.” (stuk 15; eigen markering).*

Hiermee heeft THV AB destijds dus zelf expliciet erkend dat het bestek de bouw van een dubbeldeks viaduct binnen de GRUP-grenzen veronderstelt.

Het verslag van dit bilateraal overleg werd THV AB op 24 januari 2006 overgemaakt. THV AB heeft hierop niet gereageerd. Conform artikel 3.2.2.2 van de Leidraad Onderhandelingprocedure heeft THV AB dit verslag derhalve zonder meer aanvaard⁵.

16. Volgens THV AB zou tijdens het bilateraal overleg van 16 januari 2006 *“op geen enkele wijze door de BAM gesteld [zijn] dat een enkeldeksoplossing niet mogelijk zou zijn, noch dat enkele lichte afwijken ten opzichte van het Ontwerp(GRUP) problematisch waren”* (verzoekschrift THV AB, randnummer 16, p.12).

Eén en ander strookt evenwel niet met de werkelijkheid.

THV AB heeft op het bilateraal overleg immers zelf aangegeven dat haar oplossing op minstens 4 punten niet beantwoordt aan het bestek. Hieruit afleiden dat deze eisen, en met name de verplichting om de GRUP-grenzen na te leven, volgens BAM geen onderdeel uitmaken van de bindende eisen van het bestek is werkelijk niet ernstig.

⁵ *“Van elk bespreking wordt door de Opdrachtgever een vertrouwelijk verslag gemaakt dat aan de betreffende Bieder wordt toegezonden. Deze dient binnen drie werkdagen na ontvangst van het verslag schriftelijk te reageren, indien hij niet kan instemmen met (onderdelen van) het verslag en zijn bemerkingen aan te geven. Bij gebreke daarvan wordt het verslag geacht te zijn aanvaard.”*

2.5 Terechtwijzende Berichten Nrs. 3, 4 en 5 en de mededeling van 21 april 2006

17. In het kader van het bilateraal overleg van 17 februari 2006 heeft BAM niet zonder verbaazing kennisgenomen van het onverwachts ingenomen standpunt van THV AB luidens welke een enkelsdeksviaduct mogelijk is op basis van het bestek (**stuk 16**). Tot dan toe werd er altijd zowel door BAM, als door de verschillende kandidaten, met in begrip van THV AB, van uitgegaan dat het bestek een dubbeldeks viaduct voorschreef, minstens een enkeldeks viaduct niet mogelijk maakte.

De betwisting die hierop tussen BAM en THV AB is ontstaan, alsook de betwisting waartoe Terechtwijzend Bericht Nr. 3 aanleiding heeft gegeven, wordt door THV AB uitvoerig, zij het fel gekleurd, beschreven in haar verzoekschrift (p.12 e.v.).

De slotsom van deze betwisting kan als volgt worden samengevat:

- BAM heeft erkend dat het bestek niet een afzonderlijke, specifieke eis bevat die de bouw van een dubbeldeks viaduct verplicht stelt,
- BAM heeft hier wel onmiddellijk aan toegevoegd dat zij elke oplossing zou toetsen aan haar overeenstemming met het bestek (de Vraagspecificatie), en dat de combinatie van de diverse bindende eisen en randvoorwaarden van het bestek voor de viaduct op rechteroever tot niets anders kan leiden dan tot geheel of gedeeltelijk boven elkaar stapelen van de beide viaduct-helften,
- Ten opzichte van de toestand vóór Terechtwijzend Bericht Nr. 03 is er voor de bidders met betrekking tot de viaduct op rechteroever één en slechts één wijziging, met name dat de ontwerprijheid in verticale richting voor alle bidders werd vergroot van 3,00 m naar 5,00 m.

De betwisting met betrekking tot Terechtwijzend Bericht Nr. 3 gaf aanleiding tot een eerste kortgeding-procedure van THV AB tegen BAM. Deze zaak met rolnummer AR/06/198/C werd voor de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Antwerpen ingeleid op 14 maart 2006 en ambtshalve van de rol weggelaten op de zitting van 11 mei 2006 (**stuk 38**).

18. Hierop rees van de zijde van de andere bidders echter de vraag of uit de erkenning van BAM dat het bestek niet een afzonderlijke eis bevat die de bouw van een dubbeldeks viaduct verplicht stelt, moet worden afgeleid dat nu plots wel een enkeldeks viaduct zou kunnen worden gebouwd.

De aldus ontstane verwarring (echter niet enige druk vanwege de andere kandidaten zoals THV AB verkeerdelijk voorhoudt) noopte BAM ertoe om één en ander bij schrijven van 21 april 2006 (**stuk 23**) ten opzichte van alle bidders in volstrekte transparantie nader te duiden door middel van de hiernavolgende mededeling:

“In zijn oorspronkelijke versie voorzag de Vraagspecificatie dat de maximaal toegestane afwijking in verticale richting van het alignement van de volledige Oosterweelverbinding 3,00 m bedroeg (Eis E0000.9 van het Programma van Eisen).

Bij Terechtwijzend Bericht Nr. 03 werden de Eisen E0000.9a en E0000.9b ingevoerd, waarbij voor de Oosterweelknoop en Rechteroever de ontwerpvrijheid in verticale richting werd verhoogd van 3,00 m naar 5,00 m. Omdat BAM er hoe dan ook steeds van is uitgegaan dat het bestek op Rechteroever een dubbeldeks viaduct voorziet, werd die verruiming gekoppeld aan de “voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzichte van elkaar niet verandert”.

Naar aanleiding van die toevoeging en enige discussie met een Bieder daaromtrent, heeft BAM erkend dat het bestek een dubbeldeks viaduct over de integrale lengte op Rechteroever niet met zoveel woorden verplicht stelt.

Vermits het Terechtwijzend Bericht Nr. 03 niet tot doel had om te raken aan de voorheen reeds geldende eisen ten aanzien van de viaduct op Rechteroever, strekte het Terechtwijzend Bericht Nr. 04 er dan ook enkel toe om de desbetreffende toevoeging, die ongewild een eis leek toe te voegen aangaande de bindende eisen met betrekking tot het concept van de viaduct op Rechteroever, ongedaan te maken.

Het besluit is dan ook dat bij Terechtwijzende Berichten Nr. 03 en 04 het bestek slechts op één enkel punt werd gewijzigd. Met name werd voor alle Bieders de ontwerpvrijheid in verticale richting verhoogd van 3,00 m. naar 5,00 m. Daarnaast en daarbuiten is er aan het geheel van de voorheen geldende bindende randvoorwaarden voor de viaduct op Rechteroever helemaal niets gewijzigd.

Terechtwijzend Bericht Nr. 04 en de mededeling die hierbij werd gedaan op de plenaire toelichtingsvergadering van 22 maart 2006 strekken er aldus geenszins toe een enkeldeks viaduct op Rechteroever plots mogelijk te maken, en mogen in die zin ook niet worden geïnterpreteerd en uitgelegd.

Met de mededeling op de plenaire toelichtingsvergadering van 22 maart 2006 dat “Elk type viaduct dat voldoet aan de Vraagspecificatie zal dus voor verdere beoordeling in aanmerking komen.”, heeft BAM enkel willen duidelijk maken dat na onderzoek inderdaad was gebleken dat de Vraagspecificatie niet een welbepaalde eis bevat die op Rechteroever een dubbeldeks viaduct over de integrale lengte met zoveel woorden verplicht stelt.

Onverminderd deze vaststelling, blijft echter gelden naar de mening van BAM, dat enkel de bouw van een dubbeldeks viaduct op Rechteroever verenigbaar is met de (combinatie van) de diverse bindende eisen van het bestek. Ten niet-limitatieve titel kan hierbij in dat verband worden verwezen naar de volgende bepalingen van de Vraagspecificatie en de bijhorende annexen:

- *Het viaduct op de Rechteroever moet exact binnen de (ontwerp)-GRUP grenzen liggen en mag deze grenzen dus niet overschrijden (Eis E0000.9)⁶.*
- *Het ontwerp moet bovendien minstens ook voldoen aan volgende technische eisen van de Vraagspecificatie*
 - o [...]]

*Op basis van het geheel van deze voorschriften, blijft BAM erbij dat een enkeldeks viaduct op Rechteroever niet in overeenstemming kan worden gebracht met de geldende besteksbe-
palings.” (eigen onderlijning)*

19. Zoals aangekondigd in de mededeling van 21 april 2006 werd in het Terechtwijzend Bericht nr. 05 van 27 april 2006, de nodige precisering (middels de X en Y-coördinaten) aangebracht met betrekking tot de grenzen van de GRUP-zone waarbinnen de viaduct zal moeten worden gebouwd.

Hierbij werd de oude tekst van Eis E0000.9, luidende als volgt:

“De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp-)GRUP.”

vervangen door de nieuwe tekst, luidende als volgt:

“De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m, tenzij anders vermeld in eisen E0000.9a, E0000.9b of E0000.9c. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszones ‘Gebied voor wegeninfrastructuur’ en ‘Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur’ zoals deze volgen uit de X en Y coördinaten van de digitale versie van de contractuele plannen Ax0x – SIPRI01 – 4_lijninfra_GRP.”

Op de R1-E19 ten noorden van de grens bepaald door de Lambert coördinaten X=154036,470/Y=216156,625 en X=154125,511/Y=216153,188 dienden voor de realisatie van de Oosterweelverbinding de voorschriften van het vigerende gewestplan te worden nageleefd.”

Met deze laatste wijziging wenste BAM slechts de oude tekst te verduidelijken en het sinds de aanvang van de procedure dienaangaande ingenomen standpunt te bevestigen. BAM is er steeds

⁶ Ter precisering voor zoveel als nodig, zullen bij Terechtwijzend Bericht Nr. 05 de grenzen van de bestemmingszone “Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur” uit het ontwerp-GRUP waarbinnen het viaduct op Rechteroever dient te worden ontworpen, nogmaals toegeleverd worden met de overeenstemmende X en Y-coördinaten.

van uitgegaan, en de verschillende bidders (m.i.v. THV AB) hadden steeds aanvaard, dat de viaduct binnen het daartoe in het GRUP uitgestippelde tracé diende te worden gebouwd. In het kwestieuze Terechtwijzende Bericht Nr. 5 werden dan ook nogmaals de X en Y-coördinaten die de grenzen van het door het (toen nog ontwerp-)GRUP vastgelegde tracé bepalen, meegedeeld.

Door dit tracé éénduidig in het bestek vast te leggen aan de hand van de overeenstemmende X en Y-coördinaten, wordt tevens latere betwisting omtrent de dikte van de tracé-grenzen op de analoge, papieren versie van de GRUP-plannen uitgesloten, en wordt vermeden dat de bidders op deze “grijze zone” zouden gaan speculeren om op oneigenlijke wijze het door de Vlaamse regering in het GRUP vastgelegde tracé te buiten te gaan.

20. Dit Terechtwijzend Bericht Nr. 05, en met name de precisering die hierbij werd aangebracht aan Eis E0000.9 van het Programma van Eisen, maakt het voorwerp uit van de betwisting die thans voor uw Raad werd gebracht.

21. Zowel de mededeling d.d. 21 april 2006 als het Terechtwijzend bericht Nr. 05 gaven, voorafgaand aan huidige procedure, reeds aanleiding tot een kortgeding-procedure van THV AB tegen BAM. Deze zaak met rolnummer AR/06/354/C werd voor de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Antwerpen ingeleid op 11 mei 2006. THV AB steunde zich op nagenoeg identieke argumenten als deze die nu aan uw Raad worden voorgelegd. Bij beschikking van 15 juni 2006 (stuk 37) verklaarde de Voorzitter de vordering toelaatbaar doch ongegrond.

2.6 Het GRUP “Oosterweelverbinding”

22. Op 16 september 2005 stelde de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” voorlopig vast. Hiermee werd het toekomstig tracé van de toekomstige Oosterweelverbinding (m.i.v. de viaduct op rechteroever) uitgestippeld.

23. Ondanks de verplichting die de Leidraad Onderhandelingsprocedure de bidders oplegt om zich van alle lobbyactiviteiten te onthouden⁷, werd er door THV AB aan een hels ritme gelobbied tegen het (ontwerp-)GRUP. Dit bevestigt evenwel wederom dat ook THV AB wist dat van haar werd geëist dat ze binnen het (ontwerp-)GRUP zou ontwerpen.

24. Op 5 mei 2006 werd desalniettemin het GRUP “Oosterweelverbinding” door de Vlaamse regering principieel definitief vastgesteld en voor advies aan de Raad van State overgemaakt. Het is opmerkelijk te moeten vaststellen dat THV AB ook over deze principiële goedkeuring in haar verzoekschrift geen gewag maakt.

25. Concreet met betrekking tot de viaduct op rechteroever wordt in de toelichting bij het GRUP (stuk 28) het volgende gepreciseerd:

⁷ Artikel 6.3 van de Leidraad Onderhandelingsprocedure.

“Het grote aantal ruimtelijke en technische randvoorwaarden en de stringente criteria die moeten gehanteerd worden bij het ontwerp van de infrastructuur en de kunstwerken maken dat er, zowel voor het vertikaal als het horizontaal alignement, weinig spelingsruimte is voor de invulling van het tracé.” (p. 112)

Zoals blijkt uit de toelichting bij het GRUP wordt dan ook resoluut voor de minst ruimtebelastende optie gekozen:

“In het concreet geval van Antwerpen Noord wordt compactheid nagestreefd door het stapelen van beide rijrichtingen onder de vorm van een dubbeldeksviaduct. Op een intelligente manier stapelen van de verschillende onderdelen van de infrastructuur leidt tot ruimtewinsten.” (p. 61)

en

“Uitgangspunten voor de realisatie van het viaduct

Uitgangspunten m.b.t. de nieuw te ontwerpen infrastructuur:

Compactheid

Compactheid is een meervoudig begrip, het is niet enkel stedenbouwkundig interessant in de zin van duurzaam en efficiënt ruimtegebruik, het biedt eveneens een aantal financiële voordelen. Een minimum aan onteigeningen, efficiënt materiaalgebruik, ... zijn elementen die niet te verwaarlozen zijn bij een ingreep van deze omvang.

In het concreet geval van Antwerpen Noord wordt compactheid nagestreefd door het stapelen. Op een intelligente manier stapelen van de verschillende onderdelen van de infrastructuur leidt tot enorme ruimtewinsten. Niet enkel op de verschillende langstrajecten van de ring maar evenzeer ter hoogte van de aansluitingen.” (p. 82)

Ook het Plan MER, dat de vaststelling van het ontwerp-GRUP is voorafgegaan, had een dergelijk streefdoel voor ogen:

“De ruimte-inname van de infrastructuren zelf en de vaak inherente restruimtes dient tot een minimum beperkt te worden.

In het concrete geval van Antwerpen-Noord wordt compactheid nagestreefd door het stapelen van beide rijrichtingen onder de vorm van een dubbeldeksviaduct. Op een intelligente manier stapelen van de verschillende onderdelen van de infrastructuur leidt tot ruimtewinsten.” (stuk 29a, p. 64).

In de samenvatting van het hoofdrapport van het plan MER wordt in het licht van voormelde doelstellingen dan ook uitdrukkelijk gesteld:

“Het project Oosterweelverbinding omvat de aanleg van een nieuw gedeelte van de kleine ring rond Antwerpen, tussen het viaduct van Merksem op de Rechterscheldeover en het aansluitingscomplex tussen de E34 en de E17 op de linkeroever. De verbinding bestaat uit een tunnel onder de Schelde en een dubbeldeks viaduct op de rechteroever, parallel aan het Albertkanaal.” (stuk 30, p. 19)

Het blijkt derhalve dat het tracé voor de Oosterweelverbinding, en de ruimte waarbinnen de viaduct op rechteroever dient te worden gerealiseerd, doelbewust relatief eng werd vastgelegd, en dat hieraan tevens de doelstelling ten grondslag ligt om middels het intelligent stapelen van beide dekken de ruimte-inname tot een minimum te beperken.

26. Op pagina 9 (randnummer 11) van haar verzoekschrift tracht THV AB uw Raad te misleiden omtrent het streven naar meer compactheid door te stellen dat een dubbeldeksbrug meer ruimtelijk volume of driedimensionaal volume inneemt dan een enkeldeksbrug. Zij steunt zich hierbij op de bepaling op p. 60 van het ontwerphandboek architectuur dat stelt dat ruimte moet worden opgevat als een driedimensionaal gegeven. Deze lezing is echter manifest onjuist:

- Vooreerst volstaat het immers 3 paragrafen verder te lezen dan de bepaling die door THV AB wordt geciteerd om vast te stellen wat de auteurs van het ontwerphandboek architectuur werkelijk hebben bedoeld, met name het ook zuinig en efficiënt gebruiken van de ruimten onder, tussen en langsheen de infrastructuren, hetgeen inderdaad impliceert dat zuinig en efficiënt ruimtegebruik niet wordt beperkt tot het eenvoudig projecteren op het horizontale vlak van het kunstwerk.
- Concreet wordt op p. 63 van het ontwerphandboek architectuur nader gepreciseerd hoe met betrekking tot de viaduct op rechteroever invulling wordt gegeven aan de vereiste van een zuinig en efficiënt ruimtegebruik: *“Zuinig en efficiënt ruimtegebruik wordt hier ook nagestreefd door het stapelen van de infrastructuur”* (lees: “het bouwen van een dubbeldeks viaduct”) (zie stuk 32).

THV AB maakt zich in dit verband dan ook schuldig aan een verkeerde, want onvolledige, lezing van de besteksbepalingen.

27. Het GRUP “Oosterweelverbinding” werd inmiddels op 16 juni 2006 definitief vastgesteld door de Vlaamse regering (stuk 38). Het initiële tracé zoals vastgelegd in het ontwerp-GRUP werd aldus verankerd.

3 IN RECHTE

3.1 Voorafgaande opmerking omtrent de vertrouwelijkheid van de gunningprocedure

28. Conform artikel 3.2.2.2 van de Leidraad Onderhandelingsprocedure dient BAM de oplossingsrichtingen van de bidders, i.c. THV AB, als vertrouwelijk te behandelen.

Ook de verslagen van de bilaterale overleggen zijn vertrouwelijk⁸.

29. Het is in dat verband treffend om vast te stellen dat THV AB reeds onmiddellijk na het overmaken van het bestek de vraag stelde naar het lot van deze vertrouwelijkheid in geval van gerechtelijke procedures.

Hierop antwoordde BAM: *"deze vertrouwelijkheidsverbintenis verhindert (...) niet dat in geschillen tussen de Opdrachtgever⁹ en een Bieder de desbetreffende stukken tussen de procespartijen kunnen worden voorgelegd"* (stuk 8).

THV AB heeft, minstens ten dele, afstand gedaan van het voordeel van deze vertrouwelijkheid door, eensdeels, op 8 maart 2006 een omzeggens open brief te richten aan de leden van de Raad van Bestuur van BAM (stuk 18) en, anderdeels, zelf een artistieke impressie van haar oplossing en het verslag van het 5^{de} bilateraal overleg te produceren in het kader van onderhavige procedure (stukken 7 en 12, dossier THV AB), één en ander zonder BAM hierin te kennen.

BAM neemt dan ook aan dat THV AB voor de noden van huidige procedure afstand doet van de vertrouwelijkheid die de Leidraad Onderhandelingsprocedure haar biedt voor al wat de oplossingsrichtingen van THV AB en de verslagen van de bilaterale overleggen aangaat

3.2 Algemene Opmerking: betreffende het verwijt van de THV AB als zou BAM onzorgvuldig hebben gehandeld

30. Hoewel THV AB een rits van grieven opwerpt tegen het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E.00009, blijkt het telkens te gaan om een variatie op steeds hetzelfde thema, met name:

- BAM heeft onzorgvuldig gehandeld door de naleving van de GRUP-grenzen op te leggen,
- BAM heeft in het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E.00009 de eisen verstrengd, teneinde de door THV AB voorgestane oplossing onmogelijk te maken,
- BAM heeft zulks bovendien ontijdig en *in tempore suspecto* gedaan.

31. Hierna zal door BAM evenwel het volgende worden aangetoond:

⁸ "De Opdrachtgever verbindt er zich toe om de informatie aangaande de door de Bieder overwogen voorstellen niet aan derden mee te delen.
(...)
Van elk bespreking wordt door de Opdrachtgever een vertrouwelijk verslag gemaakt dat aan de betreffende Bieder wordt toegezonden."

⁹ BAM.

- BAM kan geen enkele onzorgvuldigheid worden verweten door van de bidders een ontwerp te eisen dat binnen de GRUP-grenzen valt,
- BAM heeft de bidders, en met name THV AB, steeds meegedeeld dat zij met hun ontwerp binnen de GRUP-grenzen dienen te blijven, en THV AB is daar tot voor kort ook zelf altijd van uitgegaan,
- BAM heeft in het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E.00009 de eisen hoe dan ook niet verstrengd.

Veelzeggend is tevens dat THV AB bij niet één van de regels en beginselen die zij aanvoert ter staving van haar vordering, *in concreto* aangeeft hoe het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 hiermee in strijd zou zijn. Het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 komt enkel (bijna terloops) ter sprake bij de behandeling door THV AB van het gelijkheidsbeginsel (randnummer 37, p. 34 van haar verzoekschrift) en de zorgvuldigheidsplicht (randnummer 41, p. 36).

(a) *BAM kan geen onzorgvuldig handelen worden verweten*

(i) *Algemeen*

32. THV AB erkent onder randnummer 38 van haar verzoekschrift met zoveel woorden dat elke aanbestedende overheid in beginsel vrij is om het voorwerp van de opdracht te bepalen. Ook kan niet worden betwist dat een bestek door de aanbestedende dienst mag worden gewijzigd en dat er dus geen recht bestaat op de eerbiediging van een oorspronkelijk bestek.

Te dezen zou BAM volgens THV AB echter onzorgvuldig hebben gehandeld door de bidders te verplichten om binnen het door het GRUP vastgelegde tracé te ontwerpen.

33. Vermits een aanbestedende overheid vrij het voorwerp van een opdracht bepaalt en ook een bestek wijzigen toelaatbaar is, blijft enkel nog de vraag of daar goede redenen voor waren. *In casu* waren die redenen te vinden in de evidente bekommernis van BAM om zeker een vergunbaar ontwerp te bekomen.

34. Vooreerst spreekt het immers voor zich dat, wanneer de Vlaamse regering in het GRUP "Oosterweelverbinding", na de verschillende aspecten en alternatieven te hebben onderzocht, een bepaald tracé vastlegt, de Oosterweelverbinding (m.i.v. de viaduct op rechtoever) dan ook binnen dit tracé moet worden gerealiseerd. Zoniet had de Vlaamse regering zich immers de moeite van de vaststelling van een GRUP kunnen besparen.

35. Dit geldt des te meer wanneer men oog heeft voor de redenen die aan de vastlegging van het precieze tracé ten grondslag liggen. Zo kan men op pagina 82 van de toelichtingsnota van de Vlaamse regering bij het GRUP het volgende lezen:

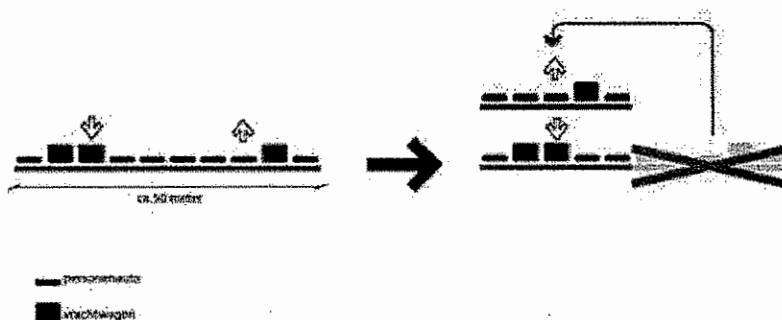
Uitgangspunten voor de realisatie van het viaduct

Uitgangspunten m.b.t. de nieuw te ontwerpen infrastructuur

Compactheid

Compactheid is een meervoudig begrip, het is niet enkel stedenbouwkundig interessant in de zin van duurzaam en efficiënt ruimtegebruik, het biedt eveneens een aantal financiële voordelen. Een minimum aan onteigeningen, efficiënt materiaalgebruik, ... zijn elementen die niet te verwaarlozen zijn bij een ingreep van deze omvang.

In het concreet geval van Antwerpen Noord wordt compactheid nagestreefd door het stapelen. Op een intelligente manier stapelen van de verschillende onderdelen van de infrastructuur leidt tot enorme ruimtewinsten. Niet enkel op de verschillende langstrajecten van de ring maar evenzeer ter hoogte van de aansluitingen.



Figuur 12: Principe stapeling

Eén van de redenen waarom de Vlaamse regering heeft geopteerd voor een relatief smal tracé, blijkt dus de compactheid van de te ontwerpen infrastructuur te zijn. Dergelijke compactheid wordt voor wat betreft de viaduct op rechtoever nagestreefd door het stapelen van de dekken. Welnu, het hoeft weinig betoog dat BAM geheel in strijd met het GRUP zou handelen indien zij oplossingen zou toestaan die het vastgestelde tracé te buiten zouden gaan met de bedoeling hierdoor een uitdrukkelijk niet door het GRUP gewenste enkeldeksoplossing mogelijk te maken.

36. Bovendien is het nog altijd de bedoeling dat de Oosterweelverbinding uiteindelijk ook zal worden gerealiseerd. Hiertoe is uiteraard vereist dat BAM hiervoor ook de nodige vergunningen zal kunnen bekomen. Welnu, BAM zal niet de nodige vergunningen kunnen bekomen, indien (een gedeelte van) het Oosterweelviaduct buiten het GRUP, en dus in het gewestplan, zou komen te liggen.

Terecht merkt THV AB wat dat betreft op dat het uiteindelijk de stedenbouwkundige ambtenaar en niet BAM is die de stedenbouwkundige vergunning zal toekennen (randnummer 30 van het verzoekschrift van THV AB). Dit betekent echter niet dat de problematiek van de vergunbaarheid een problematiek zou zijn die geen weerslag kan hebben op de gunningsfase. Het zou niet van behoorlijk bestuur getuigen (wettigheidbeginsel, kostenverlies etc.) om een procedure te organiseren die er louter op gericht zou zijn een niet vergunbaar project te selecteren.

In dezelfde zin maakt THV AB het in haar verzoekschrift (randnummer 30) al te bont wanneer zij stelt dat het volledige risico voor de vergunning door de inschrijver wordt genomen aangezien de

opdracht enkel zal worden gegund indien een stedenbouwkundige vergunning wordt bekomen. THV AB ziet dus als enig risico dat de opdracht uiteindelijk niet wordt gegund, alsof de opdracht een doel op zich is, en hier niet op de eerste plaats een aantal dringende maatschappelijke noden aan beantwoorden. De eerste geïnteresseerde in de realisering van de Oosterweelverbinding is echter BAM, en met haar de Antwerpse gemeenschap die uitkijkt naar een spoedige oplossing van het mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen.

(ii) *Onder het gewestplan Antwerpen is de viaduct op rechteroever niet vergunbaar*

37. Inderdaad zal de inplanting van (een gedeelte van) de Oosterweelverbinding buiten het GRUP juridisch niet mogelijk zijn. Dit zou enkel mogelijk zijn indien de Oosterweelverbinding op basis van het bestaande gewestplan Antwerpen vergunbaar is. Hierna zal echter worden aangetoond dat dit niet het geval is.

38. Gewestplannen hebben verordende kracht. Dit volgt letterlijk uit artikel 2 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996 (verder "het DRO van 22 oktober 1996").

Het verordenend karakter impliceert dat de voorschriften van deze plannen zowel het bestuur zelf als de burger binden¹⁰. Er kan niet van worden afgeweken, tenzij de wet zelf in een afwijking voorziet.

Dit houdt o.m. in dat stedenbouwkundige vergunningen enkel maar kunnen toegekend worden indien de aangevraagde constructies bestaanbaar zijn met de bestemming alwaar ze worden ingeplant. Concreet betekent dit dat bedrijven niet bestaanbaar zijn in natuurgebied, dat woningen niet bestaanbaar zijn in industriegebied, etc. Wat bestaanbaar is en wat niet in een bepaald gebied wordt – wat de situatie van de gewestplannen betreft – bepaald door het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen (B.S. 10 februari 1973). Het zijn deze gedetailleerde bestemmingsvoorschriften die hun concrete uitwerking kregen in de gewestplannen van eind de jaren '70, zo ook in het gewestplan Antwerpen van 3 oktober 1979 (B.S. 25 oktober 1979) (verder "het gewestplan Antwerpen") (stuk #).

Welnu, de inplanting van (een gedeelte van) de Oosterweelverbinding buiten het GRUP zou stedenbouwkundig niet vergunbaar zijn, aangezien:

- (1) het tracé van de Oosterweelverbinding niet is aangeduid in het gewestplan Antwerpen; en
- (2) dit tracé onbestaanbaar zou zijn met de onderliggende bestemmingen uit het gewestplan Antwerpen.

¹⁰ B. BOUCKAERT en T. DE WAELE, *Ruimtelijke ordening en stedenbouw in het Vlaamse Gewest*, Mys & Breesch, Gent, 2000, p. 15-16).

39. Inderdaad, overeenkomstig artikel 4 van het voormelde KB van 28 december 1972 moet het gewestplan de volgende hoofdverkeersvoorzieningen aangeven:

- “8.0 de landwegen;*
 - 8.1. de autosnelwegen;*
 - 8.1.1. de bestaande autosnelwegen;*
 - 8.1.2. de aan te leggen autosnelwegen;*
 - 8.2. de snelverkeerswegen;*
 - 8.2.1. de bestaande snelverkeerswegen;*
 - 8.2.2. de aan te leggen snelverkeerswegen;*
 - 8.3. de hoofdverkeerswegen;*
 - 8.3.1. de bestaande hoofdverkeerswegen;*
 - 8.3.2. de aan te leggen hoofdverkeerswegen.*
- 9.0. De spoorwegen;*
 - 9.1. de bestaande lijnen;*
 - 9.2. de aan te leggen lijnen.*
- 10.0. De luchtvaartterreinen;*
 - 10.1. de bestaande luchtvaartterreinen;*
 - 10.2. de aan te leggen luchtvaartterreinen.*
- 11.0. De waterwegen;*
 - 11.1. de bestaande waterwegen;*
 - 11.2. de aan te leggen waterwegen.*
- 12.0. De transportleidingen;*
 - 12.1. de bestaande afzonderlijke leidingen;*
 - 12.2. de aan te leggen afzonderlijke leidingen;*
 - 12.3. de bestaande leidingstraten;*
 - 12.4. de aan te leggen leidingstraten.*
- 13.0. De hoogspanningsleidingen;*
 - 13.1. de bestaande hoogspanningsleidingen;*
 - 13.2. de aan te leggen hoogspanningsleidingen.”*

De aanduiding van deze hoofdverkeersvoorzieningen is geen vrijblijvende zaak: het gewestplan moet deze aanduiding bevatten. Dit volgt niet enkel uit artikel 4 van het KB van 28 december 1972, maar ook uit artikel 10, 3° DRO van 22 oktober 1996, dat op heden nog steeds van kracht is:

“Het gewestplan bevat:

(...)

3° de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen”

Er wordt immers in voornoemd artikel 10 een onderscheid gemaakt tussen wat het gewestplan MOET (verplichte inhoud) en wat het gewestplan KAN bevatten (facultatieve inhoud)¹¹. Gewestplannen moeten dus de voornaamste verkeerswegen aanduiden.

Welnu, de Oosterweelverbinding is een aan te leggen autosnelweg overeenkomstig artikel 4.8.1.2 van het KB van 28 december 1972.

De aanleg van de Oosterweelverbinding in het gewestplan Antwerpen en buiten het GRUP zou aldus maar mogelijk zijn, indien in het gewestplan Antwerpen op deze plaats reeds een aan te leggen autosnelweg zou aangeduid zijn, *quod non* (stuk #). De aanleg van de Oosterweelverbinding buiten het GRUP is bijgevolg niet mogelijk, aangezien zulks een schending zou inhouden van de verordenende kracht van het gewestplan Antwerpen, *juncto* artikel 4 van het KB van 1972 en artikel 10 DRO van 22 oktober 1996.

Dat hoofdverkeersvoorzieningen uitdrukkelijk in de gewestplannen moeten worden aangeduid, zodat ze enkel maar toegelaten zijn op de plaatsen zoals voorzien in het gewestplan, blijkt ook uit de rechtspraak van uw Raad.

Zo oordeelde uw Raad in het arrest nr. 51.208 van 19 januari 1995 inzake De Kock als volgt:

“Overwegende dat artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen bepaalt dat het gewestplan de "hoofdverkeersvoorzieningen" aangeeft onder meer "8.3. de hoofdverkeerswegen", zijnde "8.3.1. de bestaande hoofdverkeerswegen", en "8.3.2. de aan te leggen hoofdverkeerswegen"; dat de bestreden beslissing niet de aanleg van een hoofdverkeersweg vergunt, doch de aanleg van een weg van gemeentelijk belang van 3 meter breed met een afgescheiden fietspad, voorzien van verkeersdrempels en een brug met een maximum toegelaten gewicht van 3,5 ton; dat deze weg niet als een "hoofdverkeersweg" lijkt te kunnen worden aangemerkt die op het gewestplan moet worden aangegeven overeenkomstig artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972; Overwegende dat, wat betreft de wegen, meervermeld koninklijk besluit van 28 december 1972 een onderscheid maakt tussen "hoofdverkeersvoorzieningen", met name "8.1. autosnelwegen", "8.2. snelverkeerswegen", en "8.3. hoofdverkeerswegen", die op het gewestplan worden aangegeven, elk volgens de bij het koninklijk besluit horende legende, en de andere wegen, die geen hoofdverkeersvoorziening zijn, en die op het gewestplan niet worden aangegeven; dat laatstgenoemde wegen gemeenschapsvoorzieningen zijn; dat dienvolgens voor de aanleg van een weg, die geen hoofdverkeersvoorziening is, op het gewestplan een strook kan worden voorzien als "gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen" (artikel 17, 6.2. van het koninklijk besluit van 28 december 1972); “ (eigen onderlijning)

¹¹ Ch. VERMEERSCH en A. DESMET, Ruimtelijke Planning, in *Ruimtelijke Ordening en Stedebouw, Permanente commentaar*, losbl., Brugge, Die Keure, 65

Wegen die geen hoofdverkeersvoorzieningen zijn, kunnen worden vergund ook al wordt hun tracé niet aangeduid in het gewestplan. Hoofdverkeersvoorzieningen, zoals de Oosterweelverbinding, kunnen echter enkel maar worden ingeplant op de plaats waar hun tracé werd voorzien overeenkomstig het gewestplan.

Dit volgt des te meer uit het arrest nr. 41.962 van uw Raad van 11 februari 1993 inzake vzw regionale Aktiegroep Leefmilieu Dender en Schelde:

“Overwegende dat artikel 12, eerste lid, van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw bepaalt dat het gewestplan onder meer de maatregelen ter verbetering van het net der voornaamste verkeerswegen bevat; dat artikel 4 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, het welke, wat de “hoofdverkeersvoorzieningen” betreft, de te gebruiken nomenclatuur aangeeft, onder meer vermeldt de “bestaande “ resp. de “aan te leggen hoogspanningsleidingen”; dat deze bepaling samen met de conventionele tekens, wier gebruik door de legende in bijlage tot bewust besluit is aangegeven, een bindend karakter heeft, wat betreft het tracé van zulkdanige voorzieningen, wat inhoudt dat een hoogspanningslijn enkel mag worden gebouwd in zoverre haar tracé op het bestemmingsplan van het gewestplan is ingetekend, en dat bij de aanleg bewust tracé moet worden gevolgd.

(...)

Overwegende dat echter meer ten zuiden zij geheel afwijkt van het bestaande tracé, en zij voor het grootste deel doorheen landschappelijk waardevolle agrarische gebieden en natuurgebieden loopt, nagenoeg parallel met de loop van de rechtgetrokken Dender, om uit te monden in het industriegebied “Wijngaardveld” van de stad Aalst, waar het ontworpen omvormingsstation “Aalst-Noord” zou worden ingeplant; dat vaststaat dat het tracé van de hoogspanningslijn, zoals vergund, voor het grootste deel niet in overeenstemming is met de aanduidingen van de gewestplannen Dendermonde en Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem;” (eigen onderlijning)

Weliswaar bepaalt artikel 20 van het KB van 1972 dat bouwwerken voor openbare diensten (zoals wegen) en gemeenschapsvoorzieningen ook buiten de daarvoor bestemde gebieden kunnen worden ingeplant. Uw Raad heeft echter reeds geoordeeld dat deze bepaling niet geldt voor wat betreft de hoofdverkeersvoorzieningen van artikel 4 van het KB van 1972 (arrest nr. 41.962, hoger geciteerd):

“Overwegende dat de verwerende partij zich niet met goed gevolg kan beroepen op het bepaalde van artikel 20 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, naar luid waarvan bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen ook buiten de daarvoor bestemde gebieden kunnen worden toegestaan, voor zover ze verenigbaar zijn met de algemene bestemming en met het architectonisch karakter van het betrokken gebied;

Overwegende dat artikel 2 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 de verschillende gebieden van het gewestplan aanduidt, met name: de "woongebieden", de "industriegebieden", de "dienstverleningsgebieden", de "landelijke gebieden", de "recreatiegebieden" en de "gebieden bestemd voor ander grondgebruik" waaronder begrepen zijn de onder nr. 6.2. bedoelde "gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen"; dat, wanneer artikel 20 van het bedoelde besluit verwijst naar de "gebieden speciaal bestemd voor bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen", hiermee bedoeld worden de gebieden waarvan sprake is in artikel 2.6.2, van het besluit; dat bijgevolg een bouwwerk voor openbare dienst, bijvoorbeeld een school, zou mogen komen in een gebied dat niet speciaal bestemd is voor bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen, bijvoorbeeld in een woongebied, tenminste indien de voorwaarden gesteld in artikel 20 nageleefd worden;

Overwegende dat, al kunnen de hoogspanningsleidingen beschouwd worden als bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen, ze toch geen bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen zijn waarvoor een gebied speciaal zou kunnen worden bestemd in de zin van artikel 2.6.2 van het besluit van 28 december 1972; dat uit artikel 4 van dat besluit immers volgt dat die leidingen gerekend worden tot de verkeersvoorzieningen die op het gewestplan worden aangegeven (artikel 4, 13.0); dat hoogspanningsleidingen trouwens bouwwerken zijn die, uit hun aard, over het algemeen niet geplaatst kunnen worden binnen één gebied, maar, zoals in casu het geval is, verscheidene gebieden doorkruisen; dat ze bijgevolg niet kunnen worden gerekend tot de bouwwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen waarvoor een gebied speciaal bestemd is en bijgevolg niet vallen onder toepassing van artikel 20 van het koninklijk besluit van 28 december 1972; dat het middel gegrond is;" (eigen onderlijning)

THV AB verwijst naar oude (Franstalige) rechtspraak van uw Raad (R.v.St., nr. 28.059, vzw Wavre-Urbanisme, 10 juni 1987; R.v.St., nr. 29.058, vzw Gaume Environnement, 22 december 1987), waaruit zij meent te kunnen afleiden dat de aanleg van de Oosterweelverbinding wel degelijk zou kunnen worden vergund in afwijking van het bestaande Gewestplan. Klaarblijkelijk is zij daarbij van oordeel dat het tracé van het viaduct slechts een "uitvoeringsdetail" zou zijn.

Nog afgezien van het feit dat het tracé zelf van een autosnelweg moeilijk als een "uitvoeringsdetail", zoals de aanleg van een oprit, kan worden beschouwd, moet worden opgemerkt dat uw Raad inmiddels in diens recentere rechtspraak (R.v.St., nr. 41.962, vzw regionale actiegroep Leefmilieu Dender en Schelde, 11 februari 1993; R.v.St. nr. 51.208, De Kock, 19 januari 1995, Nederlandstalige kamers) van voormelde oude rechtspraak is afgeweken, hetgeen THV AB verzwijgt in haar verzoekschrift. Overigens lijken ook de Franstalige kamers van uw Raad zich thans bij deze rechtspraak te hebben aangesloten (R.v.St. nr.124.313 van 16 oktober 2003, inzake l'Association sans but lucratif Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies):

« Considérant qu'une piste d'aéroport constitue une infrastructure de communication dont le "tracé existant et projeté" doit, en vertu de l'article 23, alinéa 1er, du CWATUP, figurer

au plan de secteur à défaut de quoi elle ne peut être admise, quelle que soit l'affectation de la zone concernée; que la question de savoir si ce sont les dispositions du CWATUP ou les prescriptions urbanistiques du plan de secteur qui s'appliquent en l'espèce n'est donc pas pertinente ; »¹²

Al even zedig verzwijgt THV AB dat VEKEMAN ook naar deze rechtspraak verwijst¹³.

40. De conclusie is derhalve dat de inplanting van (een gedeelte van) de Oosterweelverbinding binnen het gewestplan Antwerpen juridisch niet mogelijk is, aangezien het tracé van de Oosterweelverbinding niet werd aangeduid op het gewestplan Antwerpen. Precies daarom werd de goedkeuringsprocedure voor het GRUP "Oosterweelverbinding" opgestart, en kan BAM dus geen onzorgvuldig handelen worden verweten doordat zij de naleving van de GRUP-grenzen in Te-rechtwijzend Bericht Nr. 05 éénduidig heeft opgelegd.

(iii) *Binnen de GRUP-grenzen is de viaduct op rechteroever wel vergunbaar*

41. Dat de aanleg van de Oosterweelverbinding binnen het GRUP inderdaad mogelijk zal zijn, ook al werd het tracé niet voorzien in het gewestplan Antwerpen, volgt uit de ter zake geldende wetgeving. Artikel 201 van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw (verder "DORO") luidt immers:

"De voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen vervangen, voor het grondgebied waarop ze betrekking hebben, de voorschriften van de plannen van aanleg, tenzij het ruimtelijk uitvoeringsplan het uitdrukkelijk anders bepaalt."

Sinds het GRUP definitief werd goedgekeurd, vervangt het de voorschriften van het gewestplan voor het gebied waarop het betrekking heeft. Voor het gebied dat valt binnen de GRUP-grenzen is het bijgevolg van geen tel meer of het gewestplan nu al dan niet voorzag in een tracé voor een hoofdverkeersvoorziening overeenkomstig het KB van 28 december 1972. De goedkeuringsprocedure van het GRUP werd precies opgestart om de aanleg van de Oosterweelverbinding mogelijk te maken. THV AB lijkt met haar stellingname deze evidentie te betwisten.

42. THV AB kan overigens evenmin een argument putten uit het feit dat het GRUP nog niet definitief was vastgesteld¹⁴ (randnummer 26 van haar verzoekschrift). Overeenkomstig artikel 42, § 6, 3^e lid, DORO mocht de definitieve vaststelling van het GRUP immers geen betrekking hebben

¹² Vrije vertaling: "Overwegende dat een landingsbaan als verkeersinfrastructuur is te beschouwen waarvan het "bestaande en geplande tracé" krachtens artikel 23, 1^{ste} alinea, van het CWATUP, moet voorkomen op het gewestplan bij gebreke waarvan hij niet kan toegelaten worden, wat ook de bestemming van de betrokken zone is; dat de vraag of de bepalingen van het CWATUP dan wel de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan zijn die van toepassing zijn in casu aldus niet relevant is,"

¹³ R. VEKEMAN, Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw, Planologie, vorderingen en vergunningen, Kluwer, 2004, nr. 179, blz. 156-157

¹⁴ Zoals reeds hoger (randnummer I.27) gesteld, werd het GRUP "Oosterweelverbinding Antwerpen" op 16 juni 2006 inmiddels wel definitief door de Vlaamse regering goedgekeurd.

op delen van het grondgebied die niet waren opgenomen in het voorlopig vastgesteld plan. Voor de Oosterweelverbinding werd het GRUP voorlopig vastgesteld op 16 september 2005. Vanaf die datum konden de grenzen van het GRUP derhalve niet meer worden uitgebreid. Het definitief vastgestelde GRUP kon aldus ook niets toelaten wat buiten de grenzen van het voorlopig vastgesteld GRUP gelegen zou zijn.

43. Ten overvloede weze overigens opgemerkt dat, zelfs al zouden de grenzen van het GRUP niet bindend in het bestek zijn opgelegd, dan nog zou zulks niet betekenen dat deze grenzen niet zouden moeten worden nageleefd. Constructies die buiten het GRUP vallen en die strijdig zouden zijn met de verordenende kracht van het gewestplan (zoals bijvoorbeeld een viaduct op rechteroever dat buiten de GRUP-grenzen valt) zijn eenvoudigweg onwettig. In alle redelijkheid kan men toch niet verwachten dat een opdrachtgever in het bestek zou moeten opnemen dat "onwettige constructies" niet zullen worden beoordeeld. *Nemo censetur ignorare legem*.

(iv) *Het referentieontwerp en het GRUP*

44. THV AB stelt tevens, onder randnummer 31 van haar verzoekschrift, dat ook het door BAM aangeleverde referentieontwerp licht buiten de GRUP-grenzen zou vallen. Zoals THV AB onder randnummer 5 van haar verzoekschrift echter zelf reeds aangeeft, dateert het referentieontwerp van vóór de vaststelling van het ontwerp-GRUP, heeft het geen contractuele status en werd het slechts ter informatie aan de bidders overgemaakt, zonder toetsing of garantie dat dit referentieontwerp voldoet aan alle eisen van de Vraagspecificatie, *in casu* de naleving van de GRUP-grenzen.

M.a.w., en dit weet ook THV AB, het feit dat het referentieontwerp plaatselijk afwijkt van de GRUP-grenzen machtigt de bidders niet om, al dan niet in dezelfde mate, van de GRUP-grenzen af te wijken.

Evenmin impliceert het feit dat het referentieontwerp lokaal de GRUP-grenzen te buiten gaat, dat BAM te dezen onzorgvuldig zou handelen door te eisen van de bidders dat hun ontwerp de GRUP-grenzen zou respecteren.

(v) *THV AB is er zelf altijd van uitgegaan dat zij het GRUP diende na te leven*

45. Tenslotte zal hierna worden aangetoond dat ook THV AB zelf er altijd van is uitgegaan dat zij het GRUP diende na te leven, ook voor de viaduct op rechteroever

Welnu, bezwaarlijk kan worden aangenomen dat BAM onzorgvuldig zou hebben gehandeld, door in het bestek datgene te preciseren waarvan THV AB zelf altijd is uitgegaan.

46. Het staat dan ook vast dat BAM in het geheel niet kan worden verweten dat zij de bidders verplicht om binnen de GRUP-grenzen een ontwerp te maken, ook voor wat betreft de viaduct op rechteroever.

- (vi) *THV AB is zelf wel onzorgvuldig te werk gegaan door vóór de vaststelling van het bestek te beginnen ontwerpen*

47. Dit klemte des te meer daar THV AB zelf onzorgvuldig is tewerkgegaan. Bij lezing van de dagvaarding en conclusie van THV AB neergelegd in de kortgeding procedures (stukken 36 en 37), kan men zich immers niet van de indruk ontdoen dat verzoekende partij haar ontwerpwerkzaamheden reeds had aangevangen vóór de vaststelling van het bestek voor deze opdracht. In haar dagvaarding en conclusie verklaarde THV AB immers dat zij sinds 2004 met architect Foster en ingenieur Virlogeux aan deze opdracht werkte. Het is wellicht geen toeval dat verzoekende partij hiervan in haar verzoekschrift nu geen melding meer maakt (zie echter wel randnummer 6, p. 5 van het verzoekschrift van THV AB). THV AB heeft dus eerst een ontwerp gemaakt, en tracht nu naar uitwegen te zoeken om dit toch maar in overeenstemming te brengen met het bestek. Dit is de logica op zijn kop zetten.

Aldus heeft THV AB zelf onverantwoorde risico's genomen, en blijkt dat aan haar vordering een eigen, onzorgvuldig handelen van THV AB ten grondslag ligt.

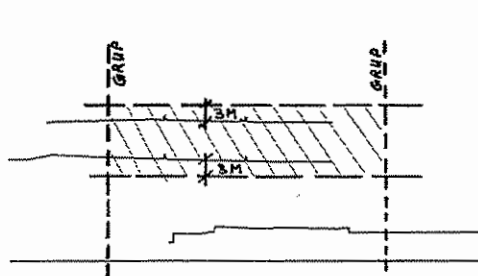
- (b) *THV AB is er ook zelf altijd van uitgegaan dat ze het GRUP diende na te leven*

48. THV AB beweert dat zij er steeds van is uitgegaan dat het bestek flexibiliteit toeliet inzake de naleving van het GRUP voor wat betreft de viaduct op rechtoever (verzoekschrift THV AB, randnummer 23, p. 27). THV AB ontkent tevens dat BAM haar steeds heeft meegedeeld dat THV AB ook voor wat betreft de viaduct op rechtoever het GRUP dient na te leven.

Zoals hierna zal worden aangetoond, blijkt het tegendeel

49. Zo diende THV AB naar aanleiding van het 2^{de} bilateraal overleg van 30 november 2005 de volgende vragen in:

- *“Zijn ontwerp oplossingen die vallen binnen het gearceerde gebied in bijlage conform de Vraagspecificatie.*



(stuk 10)

Hierbij tekende THV AB dus zelf een binnen de GRUP-grenzen (het gearceerde gebied) liggend dubbeldeks viaduct op rechteroever.

- *“In zoverre onze analyse correct is, stellen we op een aantal punten problemen vast met het GRUP:
(...)
* zone aan Siberiabrug is naar ons inziens onnodig smal ter hoogte van nieuwe kademuur. Is het niet wenselijk om eventuele aanpassingen aan de GRUP voor te stellen tijdens het lopend openbaar onderzoek?” (stuk 11)*

Ook hier weer geeft THV AB zelf aan dat zij er, terecht, van uitgaat dat zij ook voor wat betreft de viaduct op rechteroever binnen de GRUP-grenzen dient te ontwerpen.

Ook bij het 3^{de} bilateraal overleg van 20 december 2005 diende THV AB, andermaal met betrekking tot de viaduct op rechteroever, een concrete vraag tot 3 “lokale” afwijkingen van het GRUP in (stukken 13 en 14). Welnu, zou THV AB niet gehouden geweest zijn om op rechteroever het GRUP na te leven, en zou THV AB ervan zijn uitgegaan dat zij niet gehouden was om voor de viaduct op rechteroever het GRUP na te leven, dan zou er voor THV AB ook geen enkele reden geweest zijn om op die plaats om een afwijking van het GRUP te verzoeken. THV AB heeft aldus eens te meer bevestigd dat zij zeer goed wist dat zij ook op rechteroever binnen het GRUP diende te ontwerpen.

Tijdens het daaropvolgend 4^{de} bilateraal overleg van 16 januari 2006 verklaarde THV AB het volgende met betrekking tot haar voorstel van viaduct op rechteroever:

“THV AB stelt de vraag of een afwijking van de GRUP-grenzen haalbaar is zodat zij de zekerheid hebben met dit concept¹⁵ een conforme bieding te kunnen doen. Zij bevestigen buiten de drie, beperkte mogelijke afwijkingen in definitieve toestand geen extra ruimte nodig te hebben voor werkzones.

Samengevat, stelt THV AB slechts 4 knelpunten te zien voor haar ontwerp:

- *de 3 mogelijke lokale afwijkingen van het GRUP*
- *de 5m-grens ter hoogte van het Pomphuis*
- *het bouwen van een enkeldeks i.p.v. het voorgeschreven dubbeldeksviaduct*
- *de HS kabel van Elia.” (stuk 15)*

In de technische nota die THV AB op 19 januari 2006 aan BAM overhandigde m.b.t. de viaduct op rechteroever stelt THV AB vervolgens nogmaals hetzelfde:

¹⁵

Met name een enkeldeks viaduct.

“4. Problemen met een aantal eisen

(...)

- **E0009 :**

De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m

➤ *Lenteprofiel: interpretatie eis op rechteroever (zie plan)
cfr. onze vraag AB55 / BAM 24*

In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp)-GRUP.

➤ *Lichte afwijking t.o.v. de in het GRUP voorziene zone (zie plan)
cfr. onze vraag AB63”*

(stuk 31, dossier THV AB; eigen markering)

Ook hier weer heeft THV AB zelf, spontaan en expliciet, aangegeven dat zij ervan uitging dat zij voor de viaduct op rechteroever het GRUP diende na te leven. THV AB citeerde hierbij zelfs de eis, waarvan zij nu tracht voor het houden dat zij er steeds van is uitgegaan dat ze niet van toepassing was. Door thans het tegendeel voor te houden, is THV AB dan ook volstrekt ongeloofwaardig.

50. THV AB stelt het nu voor (randnummer 33 van haar verzoekschrift) dat zij steeds “open is geweest over een lichte afwijking ten opzichte van het (ontwerp)GRUP” en dat BAM daar geen probleem van maakte. Deze stelling is misleidend. BAM heeft immers enkel maar gezegd dat ze “bereid is om, zonder garantie, te onderzoeken in hoeverre een gebeurlijke lokale afwijking kan toegestaan worden” (stuk 14). Welnu, het getuigt van goed bestuur dat BAM eerst bij de bidders heeft geïnformeerd naar het bestaan van mogelijke knelpunten om vervolgens, zonder garantie, te onderzoeken of hiervoor een oplossing kon worden gevonden. Uiteindelijk werden de door THV AB gevraagde afwijkingen (die BAM geenszins als licht of verwaarloosbaar zou durven te kwalificeren) overigens ook door BAM afgewezen.

Wat er ook van zij, het feit dat BAM destijds heeft aanvaard om met de bidders te spreken over gebeurlijke afwijkingen t.o.v. het GRUP, doet geen afbreuk aan en bevestigt integendeel het bestaan van de hoofdregel t.o.v. waarvan de afwijkingen zouden gelden, met name dat de bidders binnen de GRUP-grenzen dienen te ontwerpen.

51. Daarbij komt nog dat ook BAM steeds consequent heeft meegedeeld dat het GRUP ook voor de viaduct op rechteroever moest worden nageleefd. Zo verklaarde BAM tijdens het 3^{de} bilateraal overleg van 20 december 2005:

“BAM bevestigt dat het op basis van de Vraagspecificatie niet is toegestaan om van het GRUP af te wijken, ook niet voor wat betreft Rechteroever.” (stuk 14)

Hiertegen heeft THV AB eertijds nooit enig bezwaar of opmerking gemaakt.

Op dat ogenblik had THV AB haar oplossing ook nog niet aan BAM getoond. Tijdens dit bewuste bilateraal overleg verklaarde zij integendeel *“dat zij voor het ogenblik slechts vrijblijvend de vrijheden wil verkennen waarover de Bieders beschikken, zonder haar optimalisaties of ontwerp kenbaar te maken.” (ibidem)*

De idee van een enkeldeks viaduct op rechteroever is door THV AB inderdaad voor het eerst bij BAM aangekaart op het 4^{de} bilateraal overleg van 16 januari 2006.

Meteen is ook weerlegd dat BAM de naleving van het GRUP eerst zou hebben opgelegd nadat ze kennis had gekregen van de oplossing van THV AB, zoals THV AB uw Raad nochtans tracht te doen geloven.

52. Aldus blijkt dat BAM niet alleen geen onzorgvuldig handelen kan worden verweten doordat zij de naleving van het door het GRUP vastgelegde tracé ook voor de viaduct op rechteroever heeft opgelegd, tevens blijkt dat BAM dit ook vóór de mededeling van 21 april 2006 en het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 altijd zo heeft meegedeeld en dat THV AB ook altijd (op zijn minst tot 16 januari 2006) expliciet heeft laten blijken dit zelf ook zo te hebben begrepen.

(c) ***BAM heeft geen nieuwe eisen ingevoerd***

53. Volgens THV AB zou BAM met het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9 nieuwe eisen hebben ingevoerd.

Hierna zal echter worden aangetoond dat ook dit argument feitelijke grondslag mist.

54. Op 14 januari 2005 (stuk 6) schreef BAM alle geselecteerden, waaronder THV AB, immers reeds als volgt aan:

“Zoals meegedeeld in ons schrijven van 21 december 2004, kan het bestek pas aan de geselecteerden worden toegestuurd zodra de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen omtrent het tracé. In het selectiedossier (pag. 22) werd in dit verband gesteld dat deze tracékeuze zal gebeuren in het kader van de opmaakprocedure van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) dat de aanleg van de Oosterweelverbinding moet mogelijk maken.

De timing van een voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP wordt bepaald door de Vlaamse Regering, zodat BAM hieromtrent geen bindende verklaringen kan doen.”

Op datum van de voorlopige vaststelling van het ontwerp van GRUP, met name bij aangetekende brief van 16 september 2005 (zoals ook gefaxt op deze datum) (stuk 7), worden de geselecteerden *“gelet op de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 16 september j.l. tot voorlopige vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding”*”, uitgenodigd tot het indienen van een offerte en wordt in die zin een exemplaar van het bestek ter beschikking gesteld.

Uit voornoemde briefwisseling blijkt overduidelijk dat het GRUP Oosterweelverbinding niet slechts een “vrijblijvend instrument” is zoals THV AB dit wil laten uitschijnen, maar vanaf dag één doorslaggevend is geweest in het ter beschikking stellen van het bestek aan de geselecteerden, net omdat het ontwerp van de gehele Oosterweelverbinding binnen het keurslijf van het GRUP diende te gebeuren. Mocht zulks niet het geval geweest zijn, dan had BAM aan de geselecteerden reeds onmiddellijk na de selectie op 21 december 2004 het bestek kunnen toezenden.

55. Uit hetgeen voorafgaat (randnummer 48 e.v.), blijkt ook heel duidelijk dat alle partijen, inclusief THV AB, er steeds van zijn uitgegaan dat het door het GRUP vastgelegde tracé ook voor de viaduct op rechteroever diende te worden nageleefd, en dat BAM dit ook met zoveel woorden heeft meegedeeld.

Met Terechtwijzend Bericht Nr. 05 heeft BAM dan ook niet anders gedaan dan het nader preciseren van een eis die reeds *ab initio*, minstens impliciet, in het bestek was opgenomen. Meteen blijkt ook dat het ganse verhaal van THV AB is gestoeld op een foute premisse, met name dat BAM het bestek heeft gewijzigd teneinde een enkeldeks viaduct onmogelijk te maken. BAM heeft inderdaad niets gedaan, en zeker geen bijkomende eisen ingevoerd, om een enkeldeks viaduct onmogelijk te maken. Enkel heeft zij consequent gewaakt over de naleving en de handhaving van de combinatie van de diverse bindende eisen van het bestek.

56. Verzoekende partij tracht echter een formeel argument te puren uit de oorspronkelijke redactie van Eis E0000.9, en met name het feit dat hierin enkel werd verwezen naar de bestemmingszone van artikel 1 van het ontwerp-GRUP ‘Gebied voor wegeninfrastructuur’, en niet naar artikel 2 ‘Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur’.

Ook deze argumentatie gaat echter niet op.

57. Vooreerst dient immers te worden opgemerkt dat dit argument een recente “vinding” is van verzoekende partij, daar waar zij er tevoren steeds, terecht, van is uitgegaan dat het GRUP geldt voor het volledige tracé van de Oosterweelverbinding.

Bovendien blijkt uit een aandachtige lezing van Eis E0000.9, zoals deze gold vóór Terechtwijzend Bericht Nr. 05 dat hieruit helemaal niet mag worden afgeleid dat, nu deze eis niet verwees naar artikel 2 van het ontwerp-GRUP, de bidders voor de viaduct op rechteroever zonder meer buiten het door het GRUP vastgelegde tracé zouden mogen ontwerpen.

Er dient immers rekening gehouden te worden met de opbouw van Eis E0000.9, zoals deze gold vóór Terechtwijzend Bericht Nr. 05, luidende als volgt:

“De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp-)GRUP.”

Eis E0000.9 bestond aldus uit 3 onderdelen:

58. Deze eis verplichtte (en verplicht nog steeds) de bidders in de eerste plaats, als hoofdregel, het alignement¹⁶ van het aangeleverde MX-model te volgen. Het alignement is een lijn die het verloop van de weg volgt. Het alignement van het MX-model is een geheel van X, Y en Z-coördinaten (Lambert-coördinaten) die de Oosterweelverbinding in de ruimte situeren. Voor de Oosterweelverbinding stemmen deze X, Y en Z-coördinaten overeen met de randlijn van de linkerrijstrook. Het aangeleverde MX-model is gebaseerd op het referentieontwerp, met een dubbeldeks viaduct binnen de GRUP grenzen.

Aan het alignement van het MX-model zijn contractuele dwarsprofielen (“CDP’s”) gekoppeld. Deze contractuele dwarsprofielen zijn een dwarsdoorsnede van elke rijbaan, en bevatten onder meer voorschriften over de inrichting van de rijbaan, het aantal rijstroken, de breedte van de rijstroken, etc. Op de contractuele dwarsprofielen is tevens aangeduid waar ze aangrijpen aan een specifieke string van het alignement van het MX-model, met name ter hoogte van de randlijn van de linkerrijstrook. Deze contractuele dwarsprofielen zijn eveneens bindend¹⁷, zijn eveneens gebaseerd op het referentieontwerp en vallen uiteraard binnen de GRUP-grenzen (stuk 33).

Hoewel THV AB terecht opmerkt dat het referentieontwerp niet bindend en niet contractueel is, zijn het alignement van het aangeleverde MX-model en de contractuele dwarsprofielen, die beide op het referentieontwerp gebaseerd zijn, dit duidelijk wel. Deze hoofdregel houdt derhalve in dat de bidders in principe gehouden zijn op zeer precieze wijze hun ontwerp te enten op het alignement van de aangeleverde X, Y en Z-coördinaten en de contractuele dwarsprofielen, die voor de viaduct op rechteroever nopen tot een dubbeldeks viaduct binnen het door het GRUP uitgestippelde tracé.

59. Eis E0000.9 kent vervolgens ten opzichte van dit MX-model twee ontwerp vrijheden toe:

- in verticale richting is een afwijking van 3 meter naar boven of beneden (door Terechtwijzende Berichten Nrs. 3 en 4 plaatselijk op 5 meter gebracht) toegestaan;
- in horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van [de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit] het (ontwerp-)GRUP.

¹⁶ Het alignement is het geheel van rechte lijnen bogen en overgangsbogen waarmee de as van een verkeersweg is gedefinieerd. Het verticaal alignement kent dalingen en stijgingen, topbogen en dalbogen. Het horizontaal alignement definieert de route die de weg door de omgeving volgt.

¹⁷ Zie Eis E0100.7: “De Oosterweelverbinding moet worden ontworpen conform de contractdwarsprofielen. (...)”.

Welnu, de bepaling *“In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp-)GRUP.”* kan niet letterlijk op de viaduct op rechtoever worden toegepast, aangezien de viaduct onmogelijk kan worden gerealiseerd binnen deze bestemmingszone. Dat weet ook THV AB. Een dergelijke, letterlijke interpretatie zou manifest in strijd zou zijn met de gemeenrechtelijke interpretatieregels, vervat in de artikelen 1156, 1157 en 1161 van het Burgerlijk Wetboek, nu dit tot gevolg zou hebben dat de viaduct op rechtoever nergens mag worden gerealiseerd.

BAM is er steeds van uitgegaan (en daarin gevolgd door de verschillende bidders, met inbegrip tot voor kort van THV AB) dat Eis E0000.9 elke horizontale afwijking toestond, voorzover dit de grenzen van de bestemmingszones uit het (ontwerp-)GRUP niet te buiten ging (en mits naleven van elders in het bestek opgelegde bindende eisen en voorwaarden). Dit is conform de voormelde artikelen van het Burgerlijk Wetboek ook de enige juiste interpretatie die men aan Eis E0000.9 kan geven, hetgeen ten overvloede blijkt uit het feit dat het ook de interpretatie is die THV AB tot voor kort steeds heeft aangehouden. Het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 is hiervan een loutere bevestiging door te verduidelijken dat de afwijkingen niet alleen mogelijk zijn binnen het gebied voor wegeninfrastructuur, maar ook binnen het gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur, afgeleid op basis van hun onderliggende X en Y-coördinaten.

Zou men deze uitlegging niet volgen, en zou men integendeel THV AB volgen in haar stelling dat de uitzondering dat *“In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp-)GRUP.”* niet geldt voor de viaduct op rechtoever, dan kan men hieruit enkel afleiden dat voor de viaduct op rechtoever enkel de hoofdregel geldt, met name dat *“De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen.”* zonder dat hierop in horizontale richting ook maar enige afwijking mogelijk is.

Welnu, zoals reeds hoger gesteld, voorziet het alignement van het MX-model samen met de contractuele dwarsprofielen voor wat betreft de viaduct op rechtoever een dubbeldeks viaduct binnen de GRUP-grenzen.

Zou men derhalve THV AB volgen in haar stelling dat de uitzondering dat *“In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone ‘Artikel 1 – Gebied voor wegeninfrastructuur’ uit het (ontwerp-)GRUP.”* niet geldt voor de viaduct op rechtoever, dan zou hieruit niet volgen dat BAM met Terechtwijzend Bericht Nr. 05 de ontwerpvrijheid van de bidders heeft beperkt, doch wel de BAM deze ontwerpvrijheid integendeel heeft uitgebreid.

Ook in die zin mist het betoog van THV AB dus feitelijke grondslag.

3.3 Betreffende het eerste middel: Geen schending van het bestek

(a) *Samenvatting van het standpunt van THV AB*

60. Volgens THV AB is de verplichting om een dubbeldeksbrug te concipiëren strijdig met de geest van de opdracht onder de vorm van een Design, Build, Finance en Maintain Contract. Een dergelijke opdracht zou de inschrijvers immers uitnodigen innovatief en inventief te zijn.

Daarenboven had het bestek, volgens THV AB, expliciet moeten voorschrijven dat een dubbeldeksviaduct verplicht was. THV AB is ook van mening dat noch uit de bewoordingen van het bestek noch uit de inhoudelijke bepalingen die BAM inroept, de verplichting van een dubbeldeksviaduct kan worden afgeleid. Deze bepalingen zouden geen betrekking hebben op de vorm van de viaduct.

De houding van BAM om nu een viaduct met twee deels naast elkaar gelegen dekken te weigeren, zou strijdig zijn met de letter en de geest van het bestek. Een aanbestedende overheid is immers gehouden aan de bepaling van het bestek.

(b) *Weerlegging*

61. Vooreerst weze opgemerkt dat BAM op heden nog geen enkele beslissing aangaande de regelmatigheid heeft genomen, en bijgevolg evenmin reeds enig concreet voorstel van een bieder kan geweigerd hebben.

62. Verwerende partij moet tevens vaststellen dat de uiteenzetting van THV AB op geen enkele wijze dient tot staving van de grief dat het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 het bestek zou miskennen, zodat hierop ook niet nuttig kan worden ingegaan.

Een dergelijke schending aan de kaak stellen, zou overigens ook niet zinvol zijn, nu voormeld Terechtwijzend Bericht een verduidelijking van het bestek zelf inhoudt, geheel conform aan wat de besteksbepalingen zelf – met name artikel 3.7 van de Leidraad Onderhandelingsprocedure – voorschrijven (*stuk 4*)¹⁸. Overigens wordt algemeen aangenomen dat de overheid de mogelijkheid heeft om het bestek te wijzigen (en dus per definitie ook de mogelijkheid heeft om het bestek te preciseren), zelfs na de terbeschikkingstelling van het bestek en vóór de opening van de offertes, mits deze op dezelfde wijze als het bestek wordt bekendgemaakt (*in casu* het meedelen aan de geselecteerde kandidaten).

Geheel conform de besteksbepalingen, heeft BAM dan ook eis E0000.9 nader gepreciseerd en vervolgens aan de geselecteerde kandidaten meegedeeld. Zoals hierboven reeds uitvoerig toegelicht

¹⁸ "De Opdrachtgever behoudt zich het recht voor om, waar nodig of wenselijk, het bestek te wijzigen, aan te vullen of nader te preciseren. Eventuele wijzigingen en/of aanvullingen en/of preciseringen van het bestek worden op grond van een aangetekend schrijven (met ontvangstbewijs) aan de Bieders meegedeeld."

(randnummer 30 e.v.), houdt deze precisering bovendien niet meer en niet minder in dan een nadere verduidelijking van een eis die reeds *ab initio*, minstens impliciet¹⁹, in het bestek was opgenomen, die door THV AB tot voor kort altijd als uitgangspunt was genomen, en die zich in elk geval, ook los van specifieke besteksbepalingen, noodzakelijkerwijze aan elke zorgvuldige kandidaat opdrong, met name het respect van de GRUP-grenzen. Met de verduidelijking in Eis E0000.9 wou BAM aldus de vergunbaarheid van het uiteindelijk geselecteerde ontwerp zeker stellen. BAM wenste zo verdere verwarring – die het gevolg was van de houding van verzoekende partij – te vermijden, door, ten overvloede, op te merken dat de reglementering inzake de ruimtelijke ordening (meer in het bijzonder voor wat betreft het naleven van de GRUP-grenzen) vanzelfsprekend diende nageleefd te worden. De precieze omschrijving van de grenzen van de door het GRUP daartoe voorziene gebieden zorgen voor de verlangde verduidelijking en waarborgen dat de te selecteren voorstellen in overeenstemming zullen zijn met de regelgeving dienaangaande. Dergelijke motieven verantwoordt in redelijkheid de verduidelijking die verwerende partij, binnen het kader van de ter zake geldende discretionaire beoordelingsvrijheid, ten aanzien van het bindend karakter van de grenzen van het GRUP wenste te verstrekken.

63. Daarenboven kan evenmin besloten worden tot de schending van “de geest van het bestek”. Zoals hierboven reeds werd opgemerkt, wordt van de bidders inderdaad verwacht dat ze zelf zouden instaan voor het ontwerp dat ze vervolgens zelf zullen bouwen en instandhouden. Hiertoe wordt de bidders een zekere ontwerp-vrijheid geboden, waarbinnen de bidders creatief en innovatief kunnen zijn. Deze vrijheid is echter niet onbeperkt, doch is van nature uit beperkt tot de in het bestek in het algemeen en de Vraagspecificatie in het bijzonder opgenomen bindende voorwaarden. Dit geldt zelfs indien de ontwerper Lord Foster of Thames Bank heet.

Er is dan ook geen enkele grond om te stellen dat een verplichting om een dubbeldeks viaduct te bouwen *per se* strijdig zou zijn met de geest van een DBFM-opdracht. Op basis van dit argument kan dan ook niet tot de schending van het bestek worden besloten.

3.4 Betreffende het tweede middel: Geen schending van de gelijkheid der inschrijvers

(a) *Samenvatting van het standpunt van THV AB*

64. THV AB voert aan dat het, gelet op artikel 10 en 11 van de Grondwet, verboden is om het bestek te wijzigen in die zin dat de oplossing van één van de inschrijvers onregelmatig dreigt te worden. De toevoeging in het Terechtwijzend Bericht nr. 05 in de Eis nr. E0000.9 zou, naar het oordeel van THV AB, genomen zijn *in tempore suspecto* en met de bedoeling de enkeldeksoplossing van verzoekers onmogelijk te maken.

¹⁹

Men mag er immers van uitgaan dat de eis dat de verschillende voorschriften en voorwaarden die door de relevante wetgeving en regelgeving worden opgelegd (in casu de regelgeving inzake de ruimtelijke ordening, waaronder het GRUP), door de inschrijvers in acht moet worden genomen, steeds impliciet in een bestek is inbegrepen.

(b) *Weerlegging*

65. Hiervoor werd reeds aangetoond dat (zie hoofdstuk 3.2, randnummer 30 e.v.) :

- BAM geen onzorgvuldig handelen kan worden verweten door de ontwerpvrijheid van de bidders te beperken tot het door de Vlaamse regering in het GRUP vastgelegde tracé,
- BAM de bidders, en ook THV AB, *ab initio* heeft meegedeeld dat de viaduct op rechteroever binnen de GRUP-grenzen diende te worden ontworpen, en dat THV AB dit ook altijd zo heeft aanvaard en hier ook altijd zo van is uitgegaan,
- het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 de voorheen geldende ontwerpvrijheid in die zin enkel preciseert.

Het één en ander betekent ook dat er aldus geenszins sprake is van een schending van de gelijkheid der inschrijvers. Het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 maakt niet onmogelijk wat initieel mogelijk was, maar bevestigt integendeel slechts dat wat altijd als onmogelijk was beschouwd, ook nu niet zomaar mogelijk wordt. Aldus waarborgt Terechtwijzend Bericht Nr. 05 dat de uitgangspunten van het bestek met betrekking tot het bindend karakter van het GRUP (die bij aanvang nooit tot enige betwisting of misverstand hadden geleid, ook niet van de zijde van THV AB) door elke bidder trouw zullen nageleefd worden en verzekert het aldus de gelijkheid tussen de bidders.

66. Zelfs indien Terechtwijzend Bericht Nr. 05 *in se* een verschil in de behandeling van de (voorstellen van de) verschillende inschrijvers zou invoeren, *quod non*, is hierboven reeds meermaals aangetoond dat Terechtwijzend Bericht Nr. 05 steunt op feitens en rechtens aanvaardbare redenen:

- BAM heeft met het Terechtwijzend Bericht slechts Eis E0000.9 wensen te verduidelijken in het licht van de strekking die *ab initio* ook door THV AB steeds aan voormelde bepaling werd gegeven. Met Eis E0000.9 wou BAM de vergunbaarheid van het uiteindelijk geselecteerde ontwerp zeker stellen (zie o.a. sectie 3.2.a).
- Deze doelstellingen zijn geoorloofd. Zij vallen te verklaren vanuit het rechtszekerheid- en wettigheidsbeginsel. BAM heeft niet willen afwijken van de houding die van bij aanvang consequent werd ingenomen met betrekking tot het verplicht karakter van de GRUP-grenzen en op basis waarvan de bidders werden verwacht hun voorstel te concipiëren: BAM wenste verdere verwarring te vermijden. BAM wenste evenmin tegen de reglementering inzake de ruimtelijke ordening in te gaan.
- De maatregelen die BAM nam, kunnen niet in redelijkheid worden beschouwd als kennelijk onevenredig met de hierboven aangegeven doelstellingen. De precieze omschrijving van de grenzen van de door het GRUP daartoe voorziene gebieden zorgen voor de verlang-

de verduidelijking en waarborgen dat de te selecteren voorstellen in overeenstemming zullen zijn met de regelgeving dienaangaande.

67. Ook om deze reden dient THV AB derhalve van haar vorderingen te worden afgewezen.

3.5 **Betreffende het derde middel: Geen schending van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder de motiveringsplicht, het beginsel patere legem quem ipse fecisti, het zorgvuldigheidsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel**

(a) *Samenvatting van het standpunt van THV AB*

68. Volgens THV AB is de keuze van een dubbeldeksbrug strijdig met het proportionaliteitsbeginsel, impliciet begrepen in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Omwille van veiligheid- en esthetische redenen zou immers steeds geopteerd zijn voor viaducten waarvan de wegdekken naast elkaar liggen.

69. THV AB verklaart tevens dat BAM de zorgvuldigheidsplicht zou geschonden hebben door een onduidelijk bestek opgesteld te hebben en dit op verdoken wijze rechtgezet te hebben.

70. Naar het oordeel van THV AB heeft BAM daarenboven ook de formele en materiële motiveringsplicht geschonden. Niet alleen zou BAM nergens de keuze voor een dubbeldeksbrug hebben gemotiveerd. BAM heeft tevens in het Terechtwijzend Bericht nr. 05 nergens de juridische en feitelijke motieven opgenomen om haar beslissing te motiveren.

(b) *Weerlegging*

(i) *Algemeen*

71. Verwerende partij moet vaststellen dat de argumenten die door THV AB in deze grief worden ontwikkeld, voornamelijk er op gericht zijn kritiek te leveren op het bestek, meer bepaald de achterliggende keuze voor een dubbeldeksviaduct.

Dienvolgens dienen deze argumenten op geen enkele wijze tot staving van de grief dat het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 (voorwerp van huidige vordering tot vernietiging) de in de grief aangehaalde beginselen zouden schenden. Of nog: zelfs al zouden de door THV AB ingeroepen motieven in feite en in rechte correct zijn, dan nog volgt hier niet uit dat er grond bestaat om het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 te vernietigen.

Hierna wordt dan ook slechts in geheel ondergeschikte orde op de beweerde schending van voormelde beginselen ingegaan.

(ii) *Het redelijkheidsbeginsel*

72. THV AB poneert dat een beleidskeuze voor een dubbeldeksbrug te Antwerpen een onredelijke beslissing zou zijn: de architecturale kwaliteit van dubbeldeksbruggen zou beperkter zijn, een dubbeldeksbrug zou onveilig zijn, na de Tweede Wereldoorlog zouden (bijna) nergens ter wereld dubbeldeksbruggen gebouwd zijn en de noodzaak om een dubbeldeksbrug te bouwen zou nooit grondig onderzocht zijn.

73. Vooreerst is voor BAM het ontwerp van een dubbeldeksbrug geen doelstelling op zich. De keuze voor het ontwerp van een dubbeldeksbrug is enkel het gevolg van de combinatie van tal van voorschriften (met name de GRUP-grenzen) en doelstellingen (met name het minimaliseren van de ruimte-inname) die hun weerslag vonden in het bestek.

Bovendien is de keuze voor een dubbeldeksbrug bij uitstek een beleidskeuze. Het staat niet aan de rechter om zijn oordeel in de plaats van dat van de overheid te stellen.

Het is aan de publieke opdrachtgever (BAM) om het voorwerp van de opdracht vast te leggen en te beslissen welke feiten al dan niet relevant zijn voor haar beslissing hieromtrent. Argumenten van esthetische orde (de architecturale kwaliteit van dubbeldeksbruggen is beperkter), van de orde van "*quod plerumque fit*" (nergens zouden nog dubbeldeksbruggen worden gebouwd²⁰), etc. horen bij uitstek tot het domein van de appreciatiebevoegdheid van het bestuur. Deze discussie dient dan ook niet in het kader van een procedure voor Uw Raad gevoerd te worden.

Ten hoogste kan uw Raad de keuze van BAM marginaal toetsen. Dienaangaande moet evenwel worden vastgesteld dat THV AB zelfs geen begin van bewijs aanbrengt om haar standpunt te staven dat BAM, met name inzake Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9 zou zijn opgetreden op een wijze die geen enkel redelijk denkend overheidspersoon zou overwogen hebben. Zo beperkt THV AB zich tot loze, verder onuitgewerkte beweringen, zoals bijvoorbeeld het argument dat een dubbeldeksbrug nadelen voor de veiligheid heeft²¹. Dat BAM eventueel ook voor een enkeldeksviaduct had kunnen kiezen, *quod non*, betekent evenmin dat een keuze in het bestek voor een dubbeldeksviaduct een schending zou inhouden van het redelijkheidsbeginsel.

De bewering dat een dubbeldeksviaduct strijdig zou zijn met het redelijkheidsbeginsel, indirect zelfs met de Grondwet, kan dan ook niet aanvaard worden.

²⁰ Hier spreekt THV AB zich trouwens tegen. In randnummer 8 van haar verzoekschrift geeft zij immers aan dat in Azië recentelijk wel dubbeldeksbruggen werden gebouwd.

²¹ In tegenstelling tot wat THV AB suggereert, werd de veiligheid van het dubbeldeksviaduct wel degelijk onderzocht (zie PlanMER, het Ruimtelijk Veiligheidsrapport). In het bestek worden daarenboven specifiek voor de dubbeldeks viaduct de nodige veiligheidsvoorwaarden opgelegd.

74. Los daarvan, kan men zelfs met de beste wil van de wereld uit de Grondwet niet afleiden dat BAM de bidders in Terechtwijzend Bericht Nr. 05 voor wat betreft Eis E0000.9 niet mocht verplichten om binnen het door de Vlaamse regering in het GRUP vastgelegde tracé te ontwerpen.

(iii) *De zorgvuldigheidsplicht*

75. Evenmin kan worden aangenomen dat BAM de zorgvuldigheidsplicht heeft geschonden door het opstellen van een “onduidelijk” bestek. Niet alleen moet BAM vaststellen dat de andere bidders blijkbaar geen probleem hebben met de onderdelen van het bestek waar THV AB een probleem ziet (Eis E0000.9), BAM merkt ook op dat THV AB tot voor kort evenmin de betrokken bepalingen een dergelijke dubbelzinnigheid verweet. Hiertoe is zij pas zeer recentelijk overgegaan. Het argument heeft dan ook weinig geloofwaardigheid.

Zou men overigens aannemen dat BAM de zorgvuldigheidsplicht heeft geschonden door het opstellen van een onduidelijk bestek, *quod non*, dan zou hieruit op basis van de door THV AB ingeroepen beginselen nog niet voortvloeien dat een dergelijke, vermeende onzorgvuldigheid zou moeten worden bestendigd, wel integendeel. Inderdaad, zelfs al zou het bestek op bepaalde punten onduidelijk zijn, *quod non*, dan nog kan niet worden aanvaard (zoals THV AB nochtans voorhoudt) dat óók het rechtzetten van deze onduidelijkheden als een onzorgvuldigheid dient te worden beschouwd, laat staan dat met een dergelijke verduidelijking geen rekening zou mogen worden gehouden en de vermeende onduidelijkheid – *quod non* – zou moeten blijven bestaan (hetgeen dan door het gevorderde wordt nagestreefd).

En zelfs indien er sprake zou zijn van enige onduidelijkheid in het bestek (*quod non*), kan dit evenmin leiden tot het besluit dat een oplossing die gebeurlijk op onvoldoende duidelijke wijze zou zijn uitgesloten (*quod non*), daardoor wel moet worden toegelaten, temeer nu *in casu* de voorgestelde oplossing duidelijk ingaat tegen de teneur van het bestek en de door het GRUP vooropgestelde oplossing.

(iv) *De motiveringsplicht*

(A) *De formele motiveringsplicht*

76. Ten onrechte beroept THV AB zich verder op de formele motiveringsplicht, zoals vervat in de wet van 29 juli 1991. De wet van 29 juli 1991 is immers enkel van toepassing op bestuurshandelingen, gedefinieerd als: “*de eenzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuurden of voor een ander bestuur*” (artikel 1).

Ten aanzien van het Terechtwijzend Bericht 05 is er verder rekening mee te houden dat het bestek (en dus ook een wijziging aan het bestek) een reglementaire karakter heeft²². Bijgevolg is ook op deze grond het bestek niet aan de formele motiveringsverplichting onderworpen.

Overigens is het in de praktijk onmogelijk om elke bepaling van het bestek, met inbegrip van technische voorschriften, telkens uitdrukkelijk te motiveren.

Eerste Auditeur STEVENS stelt dan ook:

*“Algemeen kan gesteld worden dat de goedkeuring van een bestek niet uitdrukkelijk gemotiveerd moet worden [...]. Het valt trouwens niet in te zien hoe de technische voorschriften van een bestek in de praktijk gemotiveerd kunnen worden aangezien ze de uitdrukking zijn van de wijze waarop een bestuur een opdracht technisch wenst verwezenlijkt te zien; de administratieve voorschriften van een bestek zijn zometeen geheel dan toch voor het grootste deel overgenomen uit de wetgeving en de reglementering.” (eigen onderlijning)*²³

Ook de precisering in een bestek waarbij er op wordt gewezen dat voorschriften met verordenende kracht (i.e. de voorschriften die volgen uit het GRUP) nageleefd moeten worden, vloeit voort uit de verordenende kracht zelf van voormelde voorschriften. Er kan dan ook niet ingezien worden op welke andere wijze een dergelijke bepaling moet gemotiveerd worden dan door loutere verwijzing naar voormelde bepaling zelf.

77. Zelfs indien de verplichtingen inzake de formele motivering in casu toepassing zouden moeten vinden, betekent dit niet dat een inbreuk op de formele motiveringsplicht automatisch tot de vernietiging leidt. De verzoekende partij moet aantonen dat hij in zijn belangen werd geschaad door de miskenning van voormelde verplichting. Indien de betrokkene, ondanks het ontbreken van de formele motivering, toch de motieven kende en zich hiertegen kon verweren, is hij niet geschaad door de schending van de vormvereiste en heeft hij bijgevolg geen belang bij de nietigverklaring.

Verzoekende partij toont *in casu* niet aan dat zij geschaad is door de schending van de formele motiveringverplichting. Een verzoekende partij heeft immers geen belang om een schending van de formele motiveringsplicht in te roepen wanneer zij op een andere manier kennis had van de motieven.

Dat de verzoekende partij weet had van de motieven die aan de basis lagen van het Terechtwijzend Bericht Nr. 05, blijkt vooreerst uit het administratief dossier. De motieven die tot het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 hebben geleid, werden immers aan verzoekende partij meegedeeld in de Mededeling d.d. 21 april 2006 (stuk 23), waarin met name wordt verwezen naar de noodzaak om zowel de (ontwerp)-GRUP grenzen na te leven als verschillende technische eisen van de Vraagspe-

²² D.D'HOOGHE, *De gunning van overheidscontracten en overheidsopdrachten*, Brugge, Die Keure, 1997, p. 22.

²³ J. STEVENS, “De motiveringsplicht en de overheidsopdrachten”, *T. Aann.*, 1995, p. 117.

cificatie. Het is met name de noodzaak om het (ontwerp-)GRUP na te leven (en aldus een vergunbaar ontwerp te bekomen) die aan de basis ligt van het Terechtwijzend Bericht Nr. 5.

Voorts blijkt ook uit het verweer dat de verzoekende partij in onderhavige procedure voert voor uw Raad, dat zij wel degelijk op de hoogte is van de motieven van de bestreden beslissing. Inderdaad, zij is op p. 28 e.v. van haar verzoekschrift uitvoerig ingegaan op de draagwijdte van de GRUP-verplichtingen (die, zoals hierboven opgemerkt, aanleiding waren tot het Terechtwijzend Bericht Nr. 05).

Tenslotte zijn de motieven voor het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 zo voor de hand liggend, dat ze ook indien zij niet formeel waren meegedeeld, door betrokkene gekend hadden moeten zijn. Het is immers evident dat de grenzen van het GRUP nageleefd dienen te worden met het oog op het bekomen van een vergunbaar ontwerp voor de Oosterweelverbinding. Het is dan ook overbodig dat het Terechtwijzend Bericht Nr. 05, dat deze verplichting in herinnering brengt, onder woorden zou moeten brengen waarom de grenzen van het GRUP nageleefd dienen te worden.

Ook om deze redenen kan niet tot een schending van de formele motiveringsplicht worden besloten.

(B) De materiële motiveringsplicht

78. Voor wat betreft de materiële motiveringsplicht blijkt uit de formulering van haar grief dat THV AB de discussie aangaande de impliciete keuze in het bestek voor een dubbeldeksviaduct voor uw Raad wenst te brengen.

In de eerste plaats wenst BAM er echter aan te herinneren dat het voorwerp van onderhavige procedure niet zozeer gericht is op het bestek, maar wel degelijk de vernietiging van het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 tot voorwerp heeft. In het Terechtwijzend Bericht Nr. 05 (preciseren van de verplichting de GRUP-grenzen na te leven) wordt echter *in se* niet de keuze gemaakt voor een dubbeldeksviaduct.

79. Verder werd er zonder twijfel aan de materiële motiveringsplicht voldaan, nu uit hetgeen voorafgaat blijkt dat aan de eis om ook de viaduct op rechteroever te ontwerpen binnen het door de Vlaamse regering in het GRUP uitgestippelde tracé deugdelijke motieven ten grondslag liggen.

(v) *Het principe patere legem quem ipse fecisti*

80. THV AB stelt op ongenueanceerde wijze dat BAM gebonden zou zijn aan de bepalingen die BAM zelf heeft uitgevaardigd en aan haar standpunt ingenomen op 23 maart 2006 waarbij zij stelde dat elk type viaduct dat voldoet aan de Vraagspecificatie voor beoordeling in aanmerking komt.

Ook hierin kan THV AB evenwel niet worden gevolgd.

81. Vooreerst heeft het bericht van 23 maart 2006 niet de strekking die THV AB er aan wenst toe te schrijven (zie de mededeling van 21 april 2006, **stuk 23**).

Bovendien, zoals reeds hierboven opgemerkt (zie de toelichting bij het eerste middel), heeft THV AB geen absoluut recht om zich te mogen beroepen op de initiële besteksbepalingen. Aldus betwist ook THV AB niet dat de overheid steeds de mogelijkheid heeft om het bestek te wijzigen, zelfs na de aankondiging van het bestek en de terbeschikkingstelling van het bestek. Ook verduidelijkingen betreffende het bestek hebben een geoorloofd karakter²⁴.

Niet alleen heeft BAM gebruik gemaakt van de haar aldus geboden mogelijkheid, het aangevochten Terechtwijzend Bericht Nr. 05 strekt er bovendien enkel toe om de initiële besteksbepalingen te verduidelijken in overeenstemming met het standpunt dat BAM *ab initio* ten aanzien van alle kandidaten heeft ingenomen met betrekking tot de noodzaak de bepalingen van het (ontwerp-)GRUP na te leven voor wat betreft het tracé van de viaduct op rechteroever.

²⁴ D. D'HOOGHE, *op. cit.*, p. 334, nr. 835. Zie tevens artikel 3.7 van de Leidraad Onderhandelingsprocedure (stuk 4).

OM DEZE REDENEN,

BEHAGE HET DE RAAD VAN STATE,

- De vordering tot nietigverklaring van het bestreden besluit te verwerpen ;
- De verzoekende partij te veroordelen tot de kosten van het geding.
- .

Brussel, 29 september 2006,

Voor verwerende partij,
Een van haar raadslieden,

Rony VERMEERSCH

Bijlage: Inventaris van het administratief dossier

INVENTARIS

0. Het Terechtwijzend Bericht Nr. 5
1. BAM-decreet van 13 december 2002
2. Statuten van BAM
3. Selectiedossier
4. Leidraad Onderhandelingprocedure (versie september 2005)
5. Technische besteksbepalingen (uittreksel)
6. Brief van BAM aan de geselecteerde bidders, d.d. 14 januari 2005
7. Brief van BAM aan de geselecteerde bidders, d.d. 16 september 2006
8. Vraag betreffende de geheimhouding
9. Verslag van het 1^{ste} bilateraal overleg, d.d. 27 oktober 2005
10. Vraag AB 55, d.d. 21 november 2005
11. Vraag AB 57, d.d. 21 november 2005
12. Verslag van het 2^{de} bilateraal overleg, d.d. 30 november 2005
13. Vraag AB 63, d.d. 5 december 2005
14. Verslag van het 3^{de} bilateraal overleg, d.d. 20 december 2005
15. Verslag van het 4^{de} bilateraal overleg, d.d. 16 januari 2005
16. Verslag van het 5^{de} bilateraal overleg, d.d. 17 februari 2006
17. Brief van THV AB aan BAM, d.d. 3 maart 2006
18. Brief van THV AB aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur van BAM, d.d. 8 maart 2006
19. Brief van de Voorzitter van de Raad van Bestuur van BAM aan THV AB, d.d. 10 maart 2006

20. Brief van BAM aan THV AB, d.d. 14 maart 2006
21. Verslag van de 4^{de} plenaire toelichtingsvergadering, d.d. 27 februari 2006
22. Brief van BAM aan THV AB, d.d. 28 maart 2006
- 22bis Brief van THV NORIANT aan BAM, d.d. 27 maart 2006
- 22ter Brief van THV LORO aan BAM, d.d. 28 maart 2006
23. Brief van BAM aan THV AB, d.d. 21 april 2006
24. Brief van THV AB aan BAM, d.d. 27 april 2005
25. Brief van THV AB aan BAM, d.d. 3 mei 2006
26. Brief van BAM aan THV AB, d.d. 5 mei 2006
27. Besluit van de Vlaamse Regering houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding”, d.d. 16 september 2005
28. Toelichting bij het GRUP (uittreksel)
29. Plan Milieueffectrapport, mei 2005 (uittreksel)
 - a. Hoofdrapport
 - b. Bijlage B1: passende beoordeling bij voorbereiding alternatievenonderzoek
30. Samenvatting van het hoofdrapport van het plan MER, Mei 2005 (uittreksel)
31. Overzichtsplan Gebieden voor Wegeninfrastructuur (ref. AOOA-SIPRI01-4K)
32. Nota TV SAM betreffende het Dubbeldeks / Enkeldeks Viaduct
33. Overzichtsplan contractuele dwarsprofielen en contractuele dwarsprofielen nrs. 65, 80 en 79
34. Voorzitter Rb. Antwerpen, 15 juni 2006, AR 06/354/C, onuitg.
35. Besluit van de Vlaamse regering d.d. 16 juni 2006 houdende definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oosterweelverbinding”

36. Gedinginleidende dagvaarding, d.d. 8 mei 2006 (procedure in kortgeding, A.R. 06/354/C)
37. Conclusie van de THV AB, d.d. 26 mei 2006 (procedure in kortgeding, A.R. 06/354/C)
38. [weglating van de rol op de zitting van 11 mei 2006, van de zaak ingeleid op 14 maart 2006 voor de Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg van Antwerpen, gekend onder rolnummer AR/06/198/C]

BIJLAGE 4:

Nota BAM: Dubbeldeks/enkeldeks viaduct



BAM NV – Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
 Rijnkaai 37
 2000 Antwerpen
 Tel. +32 3 203 00 30 – Fax. +32 3 203 00 31
 info@bamnv.be

Goedgekeurd door de
 Manager Operationele Zaken
 ir. Y. Verbakel
 de ... - ... - 20

Goedgekeurd door de
 Projectverantwoordelijke Oosterweel
 ir. S. Somers
 de ... - ... - 20

Masterplan Antwerpen

Oosterweelverbinding

NOTA

Dubbeldeks / Enkeldeks Viaduct

Type

6 3 N O

Volgnr.

S 0 0 9 D D G

Index

1 C

Datum: 18/05/2006



TVSAM – Studiegroep Antwerpen Mobiel
 Plantin & Moretuslei 220 Bus 1
 2018 Antwerpen

Projectnummer TVSAM :	03050
Projectleider TVSAM :	JMI
Index TVSAM :	C

**Revisiestatus:**

Versie	Datum	Opmerking
A	03/05/06	Eerste uitgave
B	17/05/06	Tweede uitgave
C	18/05/06	Aanpassingen layout + opname extra vermeldingen

Opgesteld:

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
		Jan Minten		

Geverifieerd

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur	Jozef De Meyer		

Goedgekeurd

Functie	Naam	Handtekening	Datum

Geverifieerd en goedgekeurd:

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum

INHOUD

	Blz.
Inleiding.....	140
Vermelding in het bestek d.d. september 2005	
1. BC02-01 2. Algemene contractvoorwaarden	141
2. BC031-01 3. Vraagspecificatie 1. Scope van de aanneming.....	141
3. BC032-01 3. Vraagspecificatie 2. Programma van eisen.....	141
4. BC057-01 5 Annexen mbt projectbeheersing- 7. Externe Interfaces	145
5. BC065-01 6 Annexen mbt conditionering 5. Waterwegen.....	145
6. BC066-01 6 Annexen mbt conditionering 6. Trein, Tram en Bus	146
7. BC069-01 6 Annexen mbt conditionering 9. Overige instanties	146
8. BC07A-01 7 Ontwerphandboeken A. Architectuur en Stedenbouw.....	150
9. BC07E-03 7 Ontwerphandboeken E. Elektromechanica 3. LO - RO - OWK	152
10. BC07EM-4 7 Ontwerphandboeken E. Elektromechanica 4. Weguitrusting.....	155
11. BC07H-01 7 Ontwerphandboeken H. Integraal Waterbeheer	155
12. BC07I-01 7 Ontwerphandboeken I. Infrastructuur	156
13. BC07K-06 7 Ontwerphandboeken K. Kunstwerken 6. Constructieve eisen bruggen - Brandbeveiligend ontwerp	156
14. In het document BC07K-07 7 Ontwerphandboeken K. Kunstwerken 7. Constructieve eisen kaaimuren – Amerikadok	157
15. BC07R-01 7 Ontwerphandboeken R. Risicoanalyse	157
16. BC07R-03 7 Ontwerphandboeken R. Risicoanalyse 2. Veiligheidsconcept	157
Vermelding in selectiedossier.....	159
Vermelding in 1e plenaire toelichtingsvergadering van 14/10/2005.....	160
Vermelding in verslag 3e bilaterale overleg van 20/12/2005	161
Vermelding in verslag 4e bilaterale overleg van 16/01/2006	162
Wat is design and build	163
1. Vermelding in Selectiedossier	163
2. Vermelding in het Bestek d.d. september 2005	164
2.1. BB000-01 Deel B: Algemene informatie.....	164
2.2. BC02—01 2, Algemene contractvoorwaarden.....	164



INLEIDING

Huidige nota geeft aan in welke documenten (Bestek, Selectiedossier, Terechtwijzend Berichten, verslagen, ...) doorheen het projectverloop van de Oosterweelverbinding vermeldingen voor komen die betrekking hebben tot de discussie omtrent het dubbeldeksviaduct.

Onderstaande tabel geeft de historiek weer van de verschillende documenten zoals overhandigd aan de THV AB als de verscheidene overlegmomenten.

Document / Bespreking	Datum Uitgifte/Bespreking
SelectieDossier	4/07/2005
Bestek	15/09/2005
1e Plenaire	14/10/2005
TWB01	14/10/2005
1e Bilaterale AB	27/10/2005
2e Plenaire	15/11/2005
2e Plenaire	15/11/2005
2e Bilaterale AB	30/11/2005
3e Plenaire	14/12/2005
TWB02	16/12/2005
3e Bilaterale AB	20/12/2005
4e Bilaterale AB	16/01/2006
5e Bilaterale AB	17/02/2006
4e Plenaire	27/02/2006
TWB03	27/02/2006
TWB04	22/03/2006
TWB05	27/04/2006



VERMELDING IN HET BESTEK DD. SEPTEMBER 2005

1. BC02--01 2. ALGEMENE CONTRACTVOORWAARDEN

Definitie 38. Ontwerp: het ontwerp voor het Project dat de Opdrachtnemer uitwerkt conform de Contractdocumenten, en dat de Opdrachtnemer daarna op eigen verantwoordelijkheid realiseert.

2. BC031-01 3. VRAAGSPECIFICATIE 1. SCOPE VAN DE AANNEMING

W32.03.202e

Een uitwerking van alle funderingsmassieven en pijlers van het **dubbeldeksviaduct** op Rechteroever.

W34.13.202e

Een uitvoeringsontwerp van alle funderingsmassieven en pijlers van het **dubbeldeksviaduct** op Rechteroever.

3. BC032-01 3. VRAAGSPECIFICATIE 2. PROGRAMMA VAN EISEN

E0000.6 (AAN) (Bindend)

Teneinde aan de eerder gevraagde verkeersfuncties te voldoen dienen alle wegen uit het bijgeleverde MX-model beschikbaar te zijn. De wegen, fietspaden, interventiewegen en gedeeltes van het onderliggend wegennet worden in het model gerepresenteerd door assen of strings. De wegen dienen te voldoen aan de specificaties gesteld in de paspoorten. Iedere weg (string) heeft een eigen paspoort dat is opgenomen in Annex C 3.2.1. Paspoorten per string.

E0000.6 (TWB02) (Bindend)

Teneinde aan de eerder gevraagde verkeersfuncties te voldoen dienen alle wegen uit het bijgeleverde MX-model beschikbaar te zijn. De wegen, interventiewegen en gedeeltes van het onderliggend wegennet worden in het model gerepresenteerd door assen of strings. De wegen dienen te voldoen aan de specificaties gesteld in de paspoorten. Iedere weg (string) heeft een eigen paspoort dat is opgenomen in Annex C 3.2.1. Paspoorten per string.

E0000.6 (TWB05) (Bindend)

Teneinde aan de eerder gevraagde verkeersfuncties te voldoen dienen alle wegen uit het bijgeleverde MX-model beschikbaar te zijn. De wegen, interventiewegen en gedeeltes van het onderliggend wegennet worden in het model gerepresenteerd door assen of strings. De wegen dienen te voldoen aan de specificaties gesteld in de paspoorten. Iedere weg (string) heeft een eigen paspoort dat is opgenomen in Annex C 3.2.1. Paspoorten per string.



E0000.9 (AAN) (Bindend/Aantonen)

De Oosterweelverbinding dient het alignement¹ van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszone 'Artikel 1 - Gebied voor wegeninfrastructuur' uit het (ontwerp-)GRUP.

E0000.9 (TWB05) (Bindend/Aantonen)

De Oosterweelverbinding dient het alignement van het aangeleverde MX-model te volgen. De maximaal toegestane afwijking bedraagt in verticale richting 3 m, tenzij anders vermeld in eisen E0000.9a, E0000.9b of E0000.9c. In horizontale richting dient het platform van de weg gerealiseerd te worden binnen de grenzen van de bestemmingszones 'Gebied voor wegeninfrastructuur' en 'Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur' zoals deze volgen uit de X en Y coördinaten van de digitale versie van de contractuele plannen Ax0x - SIPRI01 - 4_lijninfra_GRP. Op de R1-E19 ten noorden van de grens bepaald door de Lambert coördinaten X=154036,470 / Y=216156,625 en X=154125,511 / Y=216153,188 dienen voor de realisatie van de Oosterweelverbinding de voorschriften van het vigerende gewestplan te worden nageleefd.

E0000.9a (TWB03) (Bindend)

Voor de Oosterweelknoop bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 5,00m op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzichte van elkaar niet verandert.

E0000.9a (TWB04) (Bindend)

Voor de Oosterweelknoop bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 5,00m.

E0000.9b (TWB03) (Bindend)

Voor Rechteroever, Deel A en B, bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 5,00m op voorwaarde dat de relatieve positie van de Strings in verticale richting ten opzichte van elkaar niet verandert.

E0000.9b (TWB04) (Bindend)

Voor Rechteroever, Deel A en B, bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 5,00m.

E0000.9c (TWB03) (Bindend)

Ter hoogte van Schijnpoortweg en ten zuiden van Schijnpoortweg bedraagt de toegestane maximale afwijking in verticale richting 1,00m.

E0100.7 (Bindend/Aantonen)

De Oosterweelverbinding moet worden ontworpen conform de contractdwarsprofielen. Op ieder profiel dient een controle plaats te vinden voor de zichtafstanden en zichtlijnen.

Het plan met S65A-SICDP79-4 - Contract dwarsprofiel - Geldig voor: S65 en S56 - Dubbeldeksviaduct dat staat aangeduid als geeft zowel in de titel van het plan, als in de eigenlijke tekening een dwarsprofiel weer van een dubbeldeksviaduct.

- De plannen / Contractdwarsprofielen

¹ Alignement volgens "Wikipedia": "Het alignement is het geheel van rechte lijnen bogen en overgangsbogen waarmee de as van een verkeersweg, waterweg of spoorbaan is gedefinieerd. Het verticaal alignement kent dalingen en stijgingen, topbogen en dalbogen. Het horizontaal alignement definieert de route die de weg door de omgeving volgt."

Alignement volgens handboek Richtlijnen voor het Ontwerp van Autosnelwegen (ROA), (uitgave: Rijkswaterstaat, dienst Verkeerskunde): "Het alignement van de weg bestaat uit horizontale en verticale boogstralen, overgangsbogen, rechtstanden en hellingen".



- S56A-SICDP80-4 – Contract dwarsprofiel – Geldig voor: S56 en S65 – Opsplitsend viaduct
- S75A-SICDP83-4 – Contract dwarsprofiel – S57-en S75 – Smalle dubbeldeksviaduct
- S65A-SICDP85-4 – Contract dwarsprofiel – dubbeldeksviaduct

Deze Contractdwarsprofielen geven voor het traject op rechteroever duidelijk de overgang van enkeldeks naar dubbeldeks en vervolgens terug naar enkeldeks. (zie ook verder in 0 onder 8 BC07A-01 7 Ontwerphandboeken A. Architectuur en Stedenbouw).

E0180.14 (AAN) (Bindend/Aantonen)

Bij alle opritten naar het onderdek van het **dubbeldeksviaduct** op Rechteroever dienen aanrijdbalken boven het wegdek geplaatst te worden op een hoogte die gelijk is aan de vrije doorrijdhoogte. Deze dienen op zo een afstand geplaatst te worden dat geen beschadiging optreedt van installaties op het onderdek.

E0563.1 (AAN) (Bindend)

Om de weggebruiker te informeren tijdens calamiteiten dienen vanuit meerdere centrale plaatsen alle weggebruikers van de Oosterweeltunnel en de **dubbeldeksbruggen** op Rechteroever hoorbaar toegesproken te kunnen worden met een geluidsinstallatie

E2000.4a

De pijlervrijwaringszones, aangeduid op de plannen A20A-SKPRI02-4 tem. plan A20P-SKPRI02-4 "Principiële Uitgangspunten, Bovengrondse Randvoorwaarden" en de plannen A20A-SKPRI03-4 tem. plan A20P-SKPRI03-4 "Principiële Uitgangspunten, Ondergrondse Randvoorwaarden" dienen strikt in acht genomen te worden.

Bijlagen.: A20A-SKPRI02/03-4 tem A20P-SKPRI02/03-4

E2100.1 (AAN) (Bindend)

Er dient tenminste 5 m tussenruimte te zitten in planzicht tussen kunstwerken en de grenzen van de bestemmingszone.

E2100.1 (TWB02) (Bindend)

Er dient tenminste 5 m tussenruimte te zitten in planzicht tussen de kunstwerken en bestaande gebouwen die gelegen zijn buiten de bestemmingszone van artikel 1 "gebied voor wegeninfrastructuur" uit het GRUP. Dit zorgt onder andere voor voldoende bereikbaarheid bij onderhoud en voor hulpdiensten. Deze eis geldt enkel voor constructies boven maaiveld.

E2100.5 (AAN) (Bindend)

Het **dubbeldeksviaduct** moet worden uitgevoerd met minstens evenveel rijstroken per rijrichting als in de paspoorten per string zijn aangegeven. Indien de Opdrachtnemer wijzigingen aanbrengt in het lengteprofiel, moeten waar nodig kruipstroken aangebracht worden.

E2180.1 (Bindend / Aantonen)

Ter hoogte van de zwaairom voor Panamaxschepen en op hoge viaducten moeten schrikreacties (bv omwille van hoogte vrees, of naderende schepen) worden voorkomen.

E2230.1 (Bindend)

De exploitatie van de Royerssluis en alle andere sluizen in het gebied moet mogelijk blijven.

E2230.3 (Bindend / Aantonen)

De vrije hoogte boven de Royerssluis moet ten minste 11,60 m boven maximaal sluispeil (TAW+7,00m) bedragen.

E2240.1 (AAN) (Bindend/Aantonen)

De radarhinder ten gevolge van het **dubbeldeksviaduct** dient beperkt te worden.



E2240.3 (AAN) (Aantonen)

Over dezelfde lengte als de onderzijde dient het **dubbeldeksviaduct** aan beide zijanten voorzien te worden van radarabsorptie of radarafbuiging (Z1, Z2 of Z3 volgens de bijlage)

E22E0.1a (Bindend / Aantonen)

Het aanbrengen van definitieve constructies die het huidige en/of toekomstige profiel van vrije ruimte van het Albertkanaal verkleinen is niet toegestaan.

E22E0.3d (Bindend)

De breedte van de langswegenis van het Albertkanaal die vrij dient te blijven is aangegeven op de plannen A20A-SKPRI02-4 tem. plan A20P-SKPRI02-4 "Principiële Uitgangspunten, Bovengrondse Randvoorwaarden" en de plannen A20A-SKPRI03-4 tem. plan A20P-SKPRI03-4 "Principiële Uitgangspunten, Ondergrondse Randvoorwaarden", deze dienen strikt in acht genomen te worden.

E22E0.3e (Bindend)

De ontwerpvaargeul voor het Albertkanaal is 63 m breed en is aangegeven op de plannen A20A-SKPRI02-4 tem. plan A20PSKPRI02-4 "Principiële Uitgangspunten, Bovengrondse Randvoorwaarden" en de plannen A20A-SKPRI03-4 tem. plan A20PSKPRI03-4 "Principiële Uitgangspunten, Ondergrondse Randvoorwaarden", deze dienen strikt in acht genomen te worden. De vaargeul met het bijbehorende profiel van vrije ruimte dient volledig vrij te zijn van enig obstakel.

E24B0.6 (Aantonen)–

Dragende delen in de omgeving van de vaargeul voor zeeschepen moeten beschermd worden door een constructie die ervoor zorgt dat het dragend element niet kan geraakt worden door een overstekende scheepsboeg. De boegoversteek na impact wordt forfaitair bepaald als 10m wanneer aanvaring onder een hoek, tov de rand van de kaaimuur, van 30° of minder mogelijk is en 15 m indien dit meer dan 30° is. De forfaitaire "oversteek na impact" betreft (vervormde) scheepsconstructie en dient dus opgesteld te worden bij de vervorming van het aangevaren beschermelement (bv. ducdalf,...). Voor pijlers en landhoofden kan hiervoor afgeweken worden op voorwaarde dat deze zo ontworpen zijn dat ze impact van PANAMAX-schepen kunnen opnemen dmv een elastische vervorming die het gebruik niet in het gedrang brengt.

E24B0.8 (Bindend)

Het moet mogelijk zijn voor hulpdiensten om elke 300 m en bij iedere pijler van het onderdek naar het **bovendek** en vice versa te gaan voor aanvalsacties en gewondenvervoer. Nadere eisen aan de verbindingen zijn gesteld in Annex C.6.9 Conditionering Overige Instanties.

E24B0.9 (Bindend)

De verticale projectie van de nieuwe OWV-bruggen mag niet boven de huidige schoolterreinen naast de parking van De Lijn (Tjalkstraat) komen.

E24B0.11 (AAN) (Bindend)

Aan de zwaairom voor Panamax schepen ter hoogte van het Amerikadok zal op basis van een risicoanalyse en minstens in overeenstemming met de eisen geformuleerd in C.6.9. en de eisen gesteld aan brugontwerp. Een starre aanvaarbeveiliging gebouwd worden die het brugdek beschermt tegen aanvaring van schepen. De Opdrachtnemer zal deze tevens zo ontwerpen dat de aldus gecreëerde land zone een meerwaarde creëert voor het stedenbouwkundig weefsel in de omgeving en de beschermde monumenten in het bijzonder.

E24B0.11 (TWB02) (Bindend)

Aan de zwaairom voor Panamax schepen ter hoogte van het Amerikadok zal op basis van een risicoanalyse en minstens in overeenstemming met de eisen geformuleerd in C.6.9. en de eisen gesteld aan brugontwerp, een starre aanvaarbeveiliging gebouwd worden die het brugdek beschermt tegen aanvaring van schepen. De Opdrachtnemer zal deze tevens zo ontwerpen dat de aldus gecreëerde land zone een meerwaarde creëert voor het stedenbouwkundig weefsel in de omgeving en de beschermde monumenten in het bijzonder.



E24E0.5 (Bindend/Aantonen)

Ter hoogte van de Siberiabrug moet de verticale projectie van het te bouwen viaduct ten allen tijde minstens 5 m. verwijderd zijn van de verticale projectie van de te behouden Siberiabrug.

E24E0.6 (Bindend / Aantonen)

Ter hoogte van de spoorwegbrug over het Albertkanaal moet de verticale projectie van het te bouwen viaduct ten alle tijden minstens 5 m verwijderd zijn van de verticale projectie van de huidige en te realiseren bruggen. De uitbreiding en verhoging van de bruggen voor de verbreding van het Albertkanaal moet zonder sloopwerk aan het Project plaats kunnen vinden.

4. BC057-01 5 ANNEXEN MBT PROJECTBEHEERSING 7. EXTERNE INTERFACES

2.2 Renovatie Royerssluis

Beschrijving

De Royerssluis dateert uit het begin van vorige eeuw en is door veroudering, bombardementschade en verhoogde belastingen op de sluisdeuren aan renovatie toe. De studie voor de renovatie bevindt zich slechts in het stadium van een eerste schetsontwerp. Als principe wordt hierbij uitgegaan van het verbreden van de sluis tot 27 m breedte en het bouwen van 2 x2-droogzetbare deurkamers.

Situeringsplan

Zie Van Cauwelaertssluis.

Resume

Er treedt belangrijke interferentie van dit project met het project OWW op.

Er dient rekening gehouden te worden met het vrijhouden van ruimte boven de huidige deurkamers (om deze te kunnen uithijzen), en er dient voldoende ruimte voorzien te zijn onder de bruggen om in de deurkamers te kunnen werken met nog te ontwerpen portaalkranen. De plannen A20A-SKPRI02-tem. plan A20G-SKPRI02-4 ; A20N-SKPRI02-tem. plan A20P-SKPRI02-4 (Principiële Uitgangspunten, Bovengrondse Randvoorwaarden) en de plannen A20A-SKPRI03-4 tem. plan A20G-SKPRI03-4 ; A20N-SKPRI03-4 tem. plan A20P-SKPRI03-4 (Principiële Uitgangspunten, Ondergrondse Randvoorwaarden) en bijhorende tabel, zie C.6.9 – Conditionering Overige Instanties) geven aan in welke zones geen pijlers en funderingen mogen komen om dit renovatiescenario mogelijk te maken.

Belangrijk is ook dat de Royerssluis in dienst moet blijven wanneer de Van Cauwelaertsluis buiten dienst is, waarbij de doorvaart via de Royerssluis drukker wordt.

Alle periodes van buiten dienststelling van de sluis dient zo kort mogelijk gehouden te worden. Steeds dient voorafgaandelijk toestemming van de HKD (havenkapiteindienst) van het GHA te zijn bekomen.

Zie ook het plan A22A-SKOVZ01-4 (Concept Renovatie Royerssluis). De Opdrachtnemer dient rekening te houden met gelijktijdigheid van werken t.o.v. het Project.

5. BC065-01 6 ANNEXEN MBT CONDITIONERING 5. WATERWEGEN

Algemeen

Bij baggerwerken (voor de uitvoering van de drempel) gelden de peilen aangeduid op de plans als minimum-peil. Ter informatie is de dieptekaart (hydrografie) van het Amerikadok bijgevoegd bij het bestek, uitgegeven door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (zie bestek Deel D – Bijlagen – Deel 1 – 2.2. Plannen bestaande kunstwerken - plan dxf-nummer BKW11-23 – plannummer 70/V - Dieptekaart van Amerikadok - Doorsteek - dd, 09/02/2005.).



Royerssluis

De Royerssluis is van groot belang voor de binnenvaart van en naar de dokken van de Antwerpse haven op Rechteroever. Daarnaast fungeert zij ook als sluis voor het doorgaand binnenvaart-verkeer vanuit het Albertkanaal.

De Royerssluis zal door derden worden gerenoveerd (zie "C5.7-Externe Interfaces"): Het probleem stelt zich dat de huidige deuren niet stabiel zijn bij het opvlieden. Ofwel moeten bij de renovatie de nodige geleidingsinstallaties (portieken) voorzien worden, ofwel moet het mogelijk zijn met een drijvende bok of mobiele kraan de deur stabiel te houden. De hiervoor te vrijwaren breedtes zijn aangegeven op de tekeningen met ondergrondse en bovengrondse randvoorwaarden.

Ook de Van Cauwelaertsluis zal worden gerenoveerd (zie "C5.7-Externe Interfaces"). Het is van belang dat de Royerssluis gedurende deze renovatiewerken in dienst blijft: Immers, wanneer de Van Cauwelaertsluis buiten dienst is, wordt het waterverkeer deels omgeleid via de Royerssluis.

Het plan A22A-SKOVZ01-4 "Concept Renovatie Royerssluis" geeft een indicatie van de geplande renovatie van de Royerssluis. Status van dit plan: ter informatie

6. BC066-01 6 ANNEXEN MBT CONDITIONERING 6. TREIN, TRAM EN BUS

3.3. Exploitatie-eisen

- C66.20.08 In verband met de werken van het **dubbeldeks viaduct** op Rechteroever laat de NMBS voor de bundel-Amerika Zuid volgende buitendienststellingen toe: ...
- C66.20.11 In verband met de werken van het **dubbeldeks viaduct** op Rechteroever laat de NMBS voor de spooraansluiting langsheen Straatsburgdok en Albertkanaal volgende buitendienststellingen toe: ...

7. BC069-01 6 ANNEXEN MBT CONDITIONERING 9. OVERIGE INSTANTIES

5. SYNTHESE VAN DE VOORWAARDEN RECHTEROEVER IN FUNCTIE VAN DE PIJLERVRIJWARINGSZONES

5.2. Achtergrondgegevens

Onderstaande tabel dient gelezen te worden in samenhang met de tekeningen waarop de Principiële Uitgangspunten zijn weergegeven. Het betreft zowel de ondergrondse als de bovengrondse randvoorwaarden (A20*-SKPRI02-4 en A20*-SKPRI03-4).

Onder pijlervrijwaringszones wordt verstaan zones waar omwille van geometrische, geotechnische, of andere beperkingen (bijv. bestaande constructies, stedenbouwkundige keuzes, verkeersdoorstroming, zichtlijnen,...) geen constructies-gerelateerd aan de brug (pijlers, tuimasten en landhoofden of hun funderingen)-mogen gebouwd worden. Het begrip "pijler" moet in deze tabel dus zeer breed worden opgevat als elke bovengrondse constructie die het dek met de grond verbindt.

Als fundering wordt in deze tabel elke constructie in de grond bedoeld die de stabiliteit van het viaduct of constructies er mee verwant of verbonden zijn, garandeert.

Voor pijlers respectievelijk funderingen wordt in de hierna volgende tabel tevens aangegeven of de eisen absoluut dan wel relatief zijn. Wanneer de term "absoluut" gebruikt wordt in de kolom pijlers resp. funderingen is het plaatsen van "pijlers" resp. funderingen uitgesloten. Wordt in de kolom "pijlers" resp. "fundering" "relatief" vermeld dan mogen "pijlers" resp. "funderingen" enkel geplaatst worden als het niet anders kan en mits het vervullen van de specifieke randvoorwaarden die daar vermeld worden (vb. voorzien van een doorgang of speciale vorm, het verleggen van voorzieningen, ...).

De kolom bijkomende randvoorwaarden hierna is in die zin te lezen als een nodige maar niet voldoende randvoorwaarde.

5.4. Exploitatie-eisen / Tabel Pijlervrijwaringszones

Planverwijzing	Locatie	Status Pijlers	Status Funderingen	Bijkomende randvoorwaarden
1	Royerssluis Langsheen sluiskolkwanden	<u>Absoluut:</u> Er mogen geen "pijlers" op minder dan 5m voorbij de aslijn de huidige bolders van de Royerssluis geplaatst worden i.v.m. onderhoudswerkzaamheden en bereikbaarheid van de sluisolk tevens mogen geen "pijlers" op de huidige en toekomstige kolkmuuren geplaatst worden. De aangegeven zone laat tevens toe de sluis te verbreden tot 27m.	<u>Absoluut:</u> Er mogen geen funderingen geplaatst worden door, in of op de huidige of toekomstige constructies. De aangegeven zone laat toe de sluis te verbreden tot 27m.	Zie exploitatie waterwegen. De Opdrachtnemer wordt gewezen op de aanwezigheid van ankers die de stabiliteit van de sluismuur garanderen. Deze zullen waar nodig overgenomen worden.
2	Royerssluis Langsheen en boven deurkamers	<u>Absoluut:</u> Er mogen geen "pijlers" op minder dan 7.5m van de rand van de deurkamers van de huidige Royerssluis geplaatst worden i.v.m. onderhoudswerkzaamheden en bereikbaarheid van de sluisolk. Tevens mogen geen "pijlers" op de huidige en toekomstige kolkmuuren geplaatst worden. De aangegeven zone laat tevens toe de sluis te verbreden tot 27m.	<u>Absoluut:</u> Er mogen geen funderingen geplaatst worden door, in of op de huidige constructie. De aangegeven zone laat toe de sluis te verbreden tot 27m.	Zie exploitatie waterwegen. De Opdrachtnemer wordt gewezen op de aanwezigheid van ankers die de stabiliteit van de sluismuur garanderen. Deze zullen waar nodig overgenomen worden.



Masterplan Antwerpen - Oosterweelverbinding
Nota
Dubbeldeks / Enkeldeks Viaduct

Planverwijzing	Locatie	Status Pijlers	Status Funderingen	Bijkomende randvoorwaarden
23	Sluisplateau & Zone ankers rond toekomstige Roverssluis	<u>Relatief:</u> Op het sluisplateau van de huidige en toekomstige sluis mogen "pijlers" en funderingen aangebracht worden mits zij de verdere exploitatie van de sluis niet hinderen, het verkeer in de omgeving na de werken toelaten volgens de huidige capaciteit en de exploitatie van de huidige en toekomstige sluis niet belemmert of moeilijker gemaakt wordt. Het plaatsen van de ankers voor de toekomstige sluis mag niet gehypothekeerd worden.	<u>Relatief:</u> Op het sluisplateau van de huidige en toekomstige sluis mogen "pijlers" en funderingen aangebracht worden mits zij de verdere exploitatie van de sluis niet hinderen, het verkeer in de omgeving na de werken toelaten volgens de huidige capaciteit en de exploitatie van de sluis niet belemmert of moeilijker gemaakt wordt. Het plaatsen van de ankers voor de toekomstige sluis mag niet gehypothekeerd worden	De Opdrachtnemer wordt gewezen op de aanwezigheid van grondankers, kabels, nutsleidingen en andere ondergrondse constructies. Tevens dient de nodige aandacht besteed te worden aan de preciaire geotechnische condities ter plaatse (na WO II werd de grond ernstig verstoord door het bezwijken van een gedeelte van de kolkmuur) en de toestand van de Roverssluis.
24	Langswegenis Roverssluis	<u>Relatief:</u> In de langswegenis mogen "pijlers" en funderingen aangebracht worden mits het verkeer over de Roverssluis tijdens en na de werken wordt omgeleid via verkeersveilige wegenis met een capaciteit equivalent aan de huidige. Omleidingswegenis moet ontworpen worden in samenspraak met de huidige wegbeheerder en zal pas na zijn toestemming gebouwd mogen worden. Tevens moeten de funderingen en de wegenis zo ontworpen worden dat bij opbraak of onderhoud van de wegwager, inclusief afwatering en drainage, er geen risico ontstaat voor weg of viaduct. De plaatsing moet onderhouden vlot toelaten.	<u>Relatief:</u> in de langswegenis mogen "pijlers" en funderingen aangebracht worden mits het verkeer over de Roverssluis tijdens en na de werken wordt omgeleid via verkeersveilige wegenis met een capaciteit equivalent aan de huidige. Omleidingswegenis moet ontworpen worden in samenspraak met de huidige wegbeheerder en zal pas na zijn toestemming gebouwd mogen worden. Tevens moeten de funderingen en de wegenis zo ontworpen worden dat bij opbraak of onderhoud van de wegwager, inclusief afwatering en drainage er geen risico ontstaat voor weg of viaduct. De plaatsing moet onderhouden vlot toelaten	De Opdrachtnemer wordt gewezen op de aanwezigheid van grondankers, kabels, nutsleidingen en andere ondergrondse constructies. Tevens dient de nodige aandacht besteed te worden aan de preciaire geotechnische condities ter plaatse (na WO II werd de grond ernstig verstoord door het bezwijken van een gedeelte van de kolkmuur) en de toestand van de Roverssluis.

Planverwijzing	Locatie	Status Pijlers	Status Funderingen	Bijkomende randvoorwaarden
25	Wegenis over Royerssluis, exploitatie sluis, uitneming deuren	<u>Absoluut:</u> De bestaande wegenis moet tijdens de werken in dienst kunnen blijven. De deuren moeten uitneembaar blijven volgens een van de werkmethodes bijgevoegd bij het bestek	<u>Absoluut:</u> de bestaande wegenis moet tijdens de werken in dienst kunnen blijven. De deuren moeten uitneembaar blijven volgens een van de werkmethodes bijgevoegd bij het bestek	
26	Royerssluis sluiskolk	<u>Absoluut:</u> Sluiskolk, -deuren en bestaande bruggen moeten vrij blijven.	<u>Absoluut:</u> Sluiskolk, -deuren en bestaande bruggen moeten vrij blijven.	Zie exploitatie waterwegen. Eveneens moet het aantoonbaar mogelijk zijn om de deuren uit te hijsen zonder het verkeer op de Oosterweelverbinding te hinderen. Hierbij dient een reserve van minstens 5m aangehouden te worden.
31	Goederenspoorweg naast Royerssluis	<u>Relatief:</u> In overleg met de NMBS, GHA en de concessiehouder kan het spoor mogelijk (maar niet zeker) verlegd/uitgebroken worden. Onderhandelingen hierover zijn i.f.v. het ontwerp op te starten.	<u>Relatief:</u> In overleg met de NMBS, GHA en de concessiehouder kan het spoor mogelijk (maar niet zeker) verlegd/uitgebroken worden. Onderhandelingen hierover zijn i.f.v. het ontwerp op te starten.	
33	Zone toekomstige Royerssluis	<u>Absoluut:</u> Deze zone is voorbehouden voor de deurenkamers en machinekelders van de toekomstige sluis.	<u>Absoluut:</u> Deze zone is voorbehouden voor de deurenkamers en machinekelders van de toekomstige sluis	
35	Zone tussen Amerikadok en Straatsburgdok	<u>Relatief:</u> Deze zone zo mogelijk te behouden als aanlegplaats. Eventueel (gedeeltelijk) te gebruiken om de overspanning te minimaliseren.	<u>Relatief:</u> Deze zone zo mogelijk te behouden als aanlegplaats. Eventueel (gedeeltelijk) te gebruiken om de overspanning te minimaliseren.	



8. BC07A-01 7 ONTWERPHANDBOEKEN A. ARCHITECTUUR EN STEDENBOUW

Inleiding

Om de gewenste kwaliteit te bekomen is voorliggend document 'Duurzame en Integrale Aanpak Oosterweelverbinding' opgemaakt. Dit document maakt integraal deel uit van de contractuele documenten uit het bestek (C.7.A. Ontwerphandboek Stedenbouw en Architectuur) en is bindend voor de Bieders. Het document is opgemaakt in samenspraak met het team van de Vlaams Bouwmeester (bOb Van Reeth/Marcel Smets) en de belangrijkste betrokkenen.

Knoop E19 Noord

Knoop E19 Noord wordt gerealiseerd in een relatief dense stedelijke omgeving. Bovendien moet rekening gehouden te worden met tal van bestaande de infrastructuur (spoorweg, Albertkanaal,...). Er wordt gestreefd naar een minimale ruimte-inname door de knoop dubbeldeks uit te voeren.

Rechteroever

Op rechteroever bestaat het viaduct van de Oosterweelverbinding in essentie uit nogal sterk verschillende kunstwerken: dubbeldeks brug versus enkeldeks brug, bruggen met een grote overspanning versus deze met een kleine overspanning. Dit kan ertoe leiden dat de infrastructuur een aaneenschakeling wordt van afzonderlijke constructies waar nauwelijks een ruimtelijk verband tussen bestaat. Wat betreft de bovenbouw – datgene wat zich boven het wegdek bevindt – zou een veelheid aan breuklijnen een negatieve impact kunnen hebben op het wegbeeld van deze infrastructuur.

Continuïteit moet op rechteroever in eerste instantie een belangrijk streefdoel zijn bij het ontwerpen van de structuur. De opgave is om ondanks het naast elkaar bestaan van sterk verschillende structuren toch een gevoel van continuïteit te creëren. Continuïteit kan gerealiseerd worden door voldoende lijnen te laten doorlopen en repetitieve elementen door te zetten van het enkeldeks naar het dubbeldeks, van onderdelen met kleine naar deze met grote overspanning, van de bestaande infrastructuur naar de nieuwe.

Rechteroever

Op rechteroever bestaat de Oosterweelverbinding uit een viaduct opgebouwd uit verschillende kunstwerken. Het traject op rechteroever is door de overgang van enkeldeks naar dubbeldeks en vervolgens terug naar enkeldeks eerder ongewoon en zal voor de weggebruiker – zeker in het begin – eerder complex overkomen. Binnen dergelijke infrastructurele context is een eenvoudige basisstructuur als tegengewicht in het bijzonder van belang. Binnen het geheel van structurelementen en wegonderdelen moet er binnen de Oosterweelverbinding op rechteroever een zekere eenvoud worden nagestreefd. In eerste instantie moet worden weggelaten wat niet noodzakelijk is. Verder moet er ook eenvoud zijn in de elementen op zich en in de manier waarop deze elementen zich tot elkaar verhouden. Ook een overbodige detaillering van elementen die niet afgestemd zijn op de schaal of op de snelheid van de weg moet vermeden worden. Tenslotte mag de aankleding van de weg – signalisatie, verlichting ... – niet tot gevolg hebben dat een uitgepuurde basis van de infrastructuur overladen wordt met losse toevoegsels die op geen enkele manier geïntegreerd zijn in het geheel.

Op rechteroever biedt de Oosterweelverbinding spectaculaire zichten op de stad en de haven. De dubbeldekse viaduct heeft wat betreft beleving voor de weggebruiker het voordeel dat voor beide richtingen ook de zichten in beide richtingen (haven en stad) vrij zijn. Deze vergezichten oriënteren de weggebruiker in zijn ruimere omgeving.



Contextuele infrastructuur

Een ander aspect m.b.t. de ruimere context is de ruimteconsumptie. Ruimte is een waardevol en schaars goed. **Zuinig en efficiënt ruimtegebruik** dient m.a.w. de regel te zijn. In relatie tot de ruimtelijke context en zonder in te boeten op de functionele eisen dient een maximale compactheid van de infrastructuur nagestreefd te worden. Hierbij moet ruimte opgevat worden als een driedimensionaal gegeven en niet eenvoudigweg als een projectie op het horizontale vlak.

4.1.2. Zuinig en efficiënt ruimtegebruik

Reeds van bij het onderzoek naar de het tracé voor de Oosterweelverbinding is zuinig en efficiënt ruimtegebruik een doelstelling. Deze doelstelling dient ook bij de uitwerking een verdere vertaling te krijgen. Ruimte moet hierbij opgevat worden als een driedimensionaal gegeven en niet eenvoudigweg de projectie op het horizontale vlak.

De ruimte-inname van de infrastructuur zelf en de vaak inherente restruimtes dienen tot een minimum beperkt te worden. Dit is niet enkel stedenbouwkundig interessant in de zin van efficiënt en duurzaam ruimtegebruik, het biedt eveneens een aantal financiële voordelen. Een minimum aan onteigeningen, efficiënt materiaalgebruik, ... zijn elementen die niet te verwaarlozen zijn bij een ingreep van deze omvang.

Bij de ruimte-inname dient rekening gehouden te worden met aspecten zoals gebruikswaarde en visuele waarde. De ruimten onder, tussen en langs de infrastructuur kunnen en moeten in bepaalde gevallen ingezet worden voor ander gebruik. Op verschillende plaatsen moeten bestaande functies behouden blijven. Op andere plaatsen is het essentieel het – al dan niet gekend – toekomstig gebruik niet te hypothekeren. Het bestaande programma is niet altijd maatgevend, voor een aantal zones bestaan immers ideeën, visies en plannen. Het bestaan van één of meerdere plannen voor een bepaalde zone geeft de dynamiek van en de ontwikkelingsinteresse voor die bepaalde zone weer. De status van de verschillende plannen kan uiteenlopend zijn; van vage ambities tot relatief uitgewerkte plannen en van maatschappelijk gedragen voorstellen tot individuele initiatieven.

Enerzijds betekent dit dat deze zones met de nodige omzichtigheid moeten behandeld worden, anderzijds betekent het ook dat er nog heel wat mogelijkheden bestaan voor ruimtelijke integratie.

Bij visuele waarde gaat het om het letterlijk innemen van de horizon, van zichtruimte. Zowel op het niveau van het maaiveld als op het niveau van de Antwerpse skyline dient hiermee rekening gehouden te worden. Zo zullen bijvoorbeeld hoge verticale structuren zich inschrijven in de skyline van Antwerpen. Dit dient op een nauwgezette en goed overwogen manier te gebeuren.

Segment viaduct Recheroever

Voor dit segment moet rekening gehouden worden met zowel de gebruikswaarde als de visuele waarde.

Het tracé van het viaduct op Recheroever loopt over een aantal bestaande functies die behouden moeten blijven (stelplaats van De Lijn, ligplaats voor binnenvaart in het Straatsburgdok ...). Ter hoogte van het Droogdokkeneland moet er eveneens op worden toegezien dat toekomstige ontwikkelingen op het Eilandje – al dan niet gekend – niet gehypothekeerd worden. Een weloverwogen positionering, dimensionering en vormgeving van de pijlers van het viaduct is in die zin cruciaal.

Zuinig en efficiënt ruimtegebruik wordt hier ook nagestreefd door het stapelen van de infrastructuur. Het op een intelligente manier stapelen van de verschillende onderdelen van de infrastructuur leidt tot enorme ruimtewinsten en dit niet enkel op de verschillende langstrajecten van de ring maar ook ter hoogte van de aansluitingen.

zone D: Viaduct RO - Knoop E19.Noord – Viaduct ter hoogte van Lobroekdok

Op recheroever biedt de Oosterweelverbinding spectaculaire zichten op de stad en de haven. De dubbeldekse viaduct heeft wat betreft beleving voor de weggebruiker het voordeel dat voor beide richtingen ook de zichten in beide richtingen (haven en stad) vrij zijn. Deze vergezichten oriënteren de weggebruiker in zijn ruimere omgeving.

viaduct Recheroever

Het ganse tracé op recheroever ligt op één groot viaduct. De nadruk ligt m.a.w. op brugontwerp. Door de grote afstanden die in één keer overbrugd moeten worden en de vooropgestelde stapeling zal op recheroever – meer dan in de andere deelgebieden – het krachtenspel beeldbepalend zijn. Er moet in deze



grensverleggend met de discipline worden omgegaan. Er dient gezocht te worden naar een integrale oplossing, een banale aanschakeling van standaardoplossingen zou een gemiste kans zijn.

4.3.3. Constructieve zuiverheid

Door de grote afstanden die in één keer overbrugd moeten worden en het feit dat het tracé voor het merendeel gestapeld is zal op rechteroever – meer dan in de andere deelgebieden – het krachtenspel beeldbepalend zijn.

9. BC07E-03 7 ONTWERPHANDBOEKEN E. ELEKTROMECHANICA 3. LO - RO – OWK

11 HOOGSPANNINGSINSTALLATIE

11.3. Ten behoeve van het **dubbeldeksviaduct** moeten er drie aansluitingen op het hoogspanningsnet van het energiebedrijf tot stand worden gebracht...

13 LAAGSPANNINGSINSTALLATIE

13.14. Voor Rechteroever moet:

- Elke subzone van het **onderdek** nog eens worden opgedeeld in minimaal 3 technische zones.
- Op het **onderdek** moeten, per technische zone, lokale verdeelborden (LV) t.b.v. de voeding van eindverbruikers worden aangebracht. Deze verdeelborden moeten rechtstreeks worden gevoed vanuit het bijhorende ALSB en No-Break borden.
- De Normale voeding van het LV moet instaan voor de voeding van de verlichting op het **onderdek**, wandcontactdoos 230V en 230/400V en overige gebruikers.
- De No-Break voeding van het LV moet instaan voor de voeding van de kritische verbruikers (o.a. nood-, accent- en geleidingsverlichting van het **onderdek**, camera's, intercom, en van onder- en bovendeck)

De verlichting van elke subzone van het **bovendeck** moet rechtstreeks worden geschakeld vanuit het bijhorende ALSB.

24 VERLICHTINGSINSTALLATIE VIADUCT

- 24.2. Wegens de architecturale vormgeving van het viaduct zal ook de wegverlichting van het boven- en **onderdek** aan de architecturale eisen van de architect moeten voldoen.
- 24.4. De verlichting voor het **onderdek** moet in een aantal lichttechnische groepen worden verdeeld: Afhankelijk van de mate waarop het buitenlicht "binnenvalt", moet een gedeelte van de verlichting worden in/uitgeschakeld. De lichtmeting hiervoor moet per subzone geschieden door middel van een sensor ter plaatse van het **onderdek**.
- 24.8. Elke subzone van het **onderdek** moet worden opgedeeld in minimaal 3 technische zones. Per technische zone moet er een Lokaal Verdeelbord (LV) worden aangebracht met hierin de beveiligingsautomaten en magneetschakelaars
- 24.9. Elke technische zone op het **onderdek** moet verder in minimaal in 4 secties worden verdeeld; te weten (in rijrichting gezien):
 - Sectie 1: Linkerzijde – eerste deel
 - Sectie 3: Rechterzijde – eerste deel
 - Sectie 4: Rechterzijde – tweede deel
 - Sectie 2: Linkerzijde – tweede deel
- Voor elk van deze 4 secties moet, een aparte beveiligingsautomaat in het LV worden aangebracht



- 24.12. Van de armaturen op het **onderdek** moet 25% aangesloten worden op de No-Break voeding en is bedoeld als noodverlichting. Deze verlichting moet per technische zone uit minimaal 4 afzonderlijke kringen (automaten)-opgebouwd worden.
- 24.14. De armaturen voor het **onderdek** moeten specifiek ontwikkeld zijn voor de verlichting van onderdoorgangen / verkeerstunnels en moeten een dichtheids-graad hebben van minimum IP65 en een slagvastheid van IK08.
- 24.15. Ter plaatse van de splitsing in het viaduct moet er op het **onderdek** een accentverlichting tegen de constructie van het viaduct worden aangebracht.
- 24.16. Alle brugpijlers van het **dubbeldeksviaduct**, alsmede de tuilen, moeten volledig aan beide zijden van het viaduct worden verlicht met een aanstraalverlichting volgens de aanwijzingen van de architect.
- 24.17. Het onder- en bovendeck van het **dubbeldeksviaduct** moeten zodanig verlicht worden door middel van "accentverlichting" dat de contouren van het viaduct aan beide zijden op maaiveld en op afstand goed zichtbaar zijn. Type, kleur en plaatsing volgens de aanwijzingen van de architect. Deze verlichting moet energiezuinig zijn.
- 24.21. Om visuele, architectonische redenen en om de verkeershinder, bij onderhoud, tot een minimum te beperken, moeten de hartlijnen van de rijen verlichtingsarmaturen van het "**onderdek**", aan de zijanten van de rijbaan gepositioneerd worden.
- 24.22. Het gedeelte van de "**onderdekverlichting**" dat is aangesloten op de No-Break, moet worden uitgerust met een brandwerende bekabeling van Rf: 1h.
- 24.23. Voor de lichtberekeningen gelden volgende uitgangspunten:
 - Het "**onderdek**" bestaat uit een rijbaan met 2 of 4 rijstroken en een vluchtstrook.
 - Het "**bovendeck**" bestaat uit een rijbaan met 2 of 3 rijstroken en een vluchtstrook.
 - Wegens de regelmatige onderhoudsbeurten (kuisen) van het viaduct, mag de behoudsfactor waarmee moet worden gerekend voor het **onderdek**, 0,9 bedragen. Het **bovendeck** is idem als de openbare verlichting en heeft dus factor 0,95.
 - De gemiddelde wegdek-luminantie op de rijbaan en op de pechstrook moet:
 - **Bovendeck**: $\geq 2 \text{ cd/m}^2$.
 - **Onderdek**: * dag: $\geq 20 \text{ cd/m}^2$.
 - * nacht: $\geq 3 \text{ cd/m}^2$.
- 24.25. De verlichting van het **onderdek** moet, met een instelbare tijd en/of "vroegere" lichtwaarde van de lichtmeting, vóór de verlichting van het **bovendeck** worden ingeschakeld. (Deze lichtmeting moet op het "**onderdek**" worden geplaatst).
- 24.26. De accentverlichting van het splitsingsstuk op het **onderdek** moet continu worden ingeschakeld.
- 24.30. Het schakelen van de verlichting van het **onderdek** moet per technische zone vanuit het bijhorende LV gebeuren.
- 24.32. Bij netuitval moet de accentverlichting van het splitsingsstuk op het **onderdek** via de No-Break voeding blijven branden

25 PICTOGRAMVERLICHTING VIADUCT

- 25.5. Om de 25 m moeten nalichtende pictogrammen "richtingsaanduiding en afstand tot de intercom" op het **dubbeldeksviaduct** worden aangebracht. De pictogrammen moeten voorzien zijn van een dubbele aanduiding (naar de linkse en rechtse intercom met de bijhorende afstand in meter).

42 SNELHEIDSONDERSCHRIJDINGSSYSTEEM VIADUCT

- 42.3. Het dekkingsgebied in de lengterichting moet het **dubbeldeks-gedeelte** van het viaduct beslaan plus 150 m in beide toe- en afritten.
- 42.4. Het dekkingsgebied moet worden verdeeld in secties van maximaal 100 m voor het **bovendeck** en maximaal 200 m voor het **onderdek**.



51 BRANDBLUSINSTALLATIE

- 51.5. Ten behoeve van de wateraanvoer naar de beide-wegdekniveaus moeten stijgleidingen worden aangebracht tot op het bovenste wegdekniveau. Deze stijgleiding moet een aftakking hebben op het onderste wegdekniveau. Onder het **onderdek** moet een brandblusleiding worden aangebracht die de afnamepunten op de beide brugdekken voedt.

61 CCTV – INSTALLATIE VIADUCT

- 61.4. Op het viaduct en de op- en afritten moeten alle intercomposten in beeld worden gebracht. De op- en afritzone van het **dubbeldeksviaduct** wordt gedefinieerd als twee maal de stopafstand.
- 61.5. Op het **onderdek** moeten de camera's aan het plafond worden aangebracht. Op het **bovendek** worden de camera's waar mogelijk aan de verlichtingspalen bevestigd.

63 OMROEPINSTALLATIE

- 63.24. Voor het toespreken van de weggebruikers op het **onderdek** moeten de luidsprekers aan het plafond worden aangebracht buiten het profiel van vrije ruimte. Deze positie dient tevens afgestemd te zijn met de positie van het ander materiaal aan het plafond. Voor het **bovendek** en de op- en afritten moeten luidsprekers op masten worden aangebracht.

64 INTERCOMINSTALLATIE VIADUCT

- 64.1. De intercominstallatie moet zorgen voor spreek/luisterverbindingen tussen de centrale bediening en de intercomtoestellen op het **bovendek** en het **onderdek**.
- 64.3. Op het onder- en bovendek van het **dubbeldeks-viaduct** moeten om de 200 m luidsprekende intercomtoestellen aangebracht worden.

80-BEDIENINGS- EN SIGNALERINGSSYSTEEM

- 80.74. Automatisch bedrijf
 - Normaalbedrijf: De installatie moet functioneren binnen de geëiste parameters. De **onderdek** verlichting schakelt ofwel direct via de lichtmeting ofwel met een instelbare tijd voor de wegverlichting. Het **bovendek** schakelt direct met de openbare verlichting mee.
 - Noodstroombedrijf: Een gedeelte van de **onderdek** verlichting moet gevoed worden door de No-Break.
- 80.77. Beeldplaatjes: De verlichting moet op een overzichtsbeeldplaatje worden weergegeven. Per 400 meter moet kunnen worden ingezoomd op de **onderdek** verlichting.
- 80.78. Bedienings- en signaleringsmatrix Deelinstallatie 24 Verlichtingsinstallatie viaduct:

Bedieningen	Centraal regionaal/lokaal via het besturingssysteem	Lokaal in technisch gebouw
Lokaal / Afstand mode onderdek		1
Hand / Auto onderdek	X	
In / uitschakelen onderdek	X	1
Instelbare tijd vooraf schakelen onderdek verlichting	X	
Lokaal / Afstand mode bovendek		1
Hand / Auto bovendek	X	
In / uitschakelen bovendek	X	1
Signaleringen	Centraal regionaal/lokaal	Lokaal in technisch



Bedieningen	Centraal regionaal/lokaal via het besturingssysteem	Lokaal in technisch gebouw
	via het besturingssysteem	gebouw
Lokaal / Afstand mode onderdek	X	2
Hand / Auto onderdek	X	
In / Uitschakelen onderdek	X	2
Instelbare tijd vooraf schakelen onderdekverlichting	Aflopende timer	
Lokaal / Afstand mode bovendek	X	2
Hand / Auto bovendek	X	
In / Uitschakelen bovendek	X	2
Wachttijd voor herinschakelen hogedruk lampen	Aflopende timer	
Verzamelstoring (per voedingssectie onderverdeelinrichting)	X	1
Verzamelstoring lokaal verdeelbord viaductverlichting	X	
Storing magneetschakelaar	X	
Standmelding per automaat	X	
Inschakelpuls ontvangen	X	
Uitschakelpuls ontvangen	X	

10. BC07E-04 7 ONTWERPHANDBOEKEN E. ELEKTROMECHANICA 4. WEGUITRUSTING

02.1.3. Opbouw variabele wegkantborden (of te RSS - klein type)

- Deze borden in ieder geval toe te passen in de Oosterweeltunnel en onder het bovendek van het dubbeldeks viaduct,...

03. INWENDIG VERLICHTTE SIGNALERINGSBORDEN

- In zones met beperkte vrije hoogte zoals de tunnel en het dubbeldeks viaduct kunnen de betrokken bestemmingen desgevallend uitgesplitst worden over verschillende opeenvolgende afstanden

11. BC07H-01 7 ONTWERPHANDBOEKEN H. INTEGRAAL WATERBEHEER

3.2.3. Specifieke normen/richtlijnen voor afwatering van tunnels, viaducten, wegenis enz...

- De rioleringsbuizen mogen niet overheen de pijlers van de bruggen op Linker- en Rechteroever getrokken worden. Op de dubbeldeksviaduct van Rechteroever mag dit wel.



12. BC07I-01 7 ONTWERPHANDBOEKEN I. INFRASTRUCTUUR

4.3.11. Vluchtruimte of vluchthaven

- Naast de vluchtstrook kan ofwel nog een vluchtruimte worden voorzien, ofwel vluchthavens waar wagens kunnen stilstaan. Aangezien vrachtwagens doorgaans geen gebruik maken van een vluchtruimte, worden langs alle wegvakken vluchthavens voorzien, behalve in de Oosterweeltunnel en op het dubbeldeks viaduct. Het aantal vluchthavens dient ten minste overeen te stemmen met het aantal dat is aangeduid in het Programma van Eisen.

8. ONTWERP BEVEILIGINGSCONSTRUCTIES

- Voor alle locaties zijn in onderstaande tabel het minimale weerstandsniveau en de maximale letselindex voorgeschreven.

Locatie	Weerstandsniveau	ASI
Wegvakken	H2	B
Op bruggen en viaducten met lengte kleiner dan 30 m gelegen in hoofdwegen en primaire wegen type I	H2	B
Op bruggen en viaducten met lengte groter dan 30 m gelegen in hoofdwegen en primaire wegen type I	H4	B
Op dubbeldeksviaduct Rechteroever	H4	B
Op overige bruggen en viaducten	H2	B
In tunnels en toeritten	H2	B

13. BC07K-06 7 ONTWERPHANDBOEKEN K. KUNSTWERKEN 6. CONSTRUCTIEVE EISEN BRUGGEN - BRANDBEVEILIGEND ONTWERP

7. VIADUCTEN RECHTEROEVER

Een Primaire onderdeel van een constructie is een kernelement zoals beschreven in NBN ENV 1991-2-7.

Het onderscheid tussen Primaire en Secundaire onderdelen van een constructie hangt af van het beschouwde belastingsgeval (brand). Indien het totale effect van een belastingsgeval (brandscenario) de stabiliteit van een overspanning in gevaar brengt dan worden de onderdelen die daar aanleiding toe gaven beschouwd als Primaire onderdelen. Alle andere onderdelen zijn dan Secundaire onderdelen in het beschouwde belastingsgeval

Toe te passen eis	C1	C2	C3	C4	C5	Toepassingsgebied
R120 (*) RWS brandkromme Bijkomende maatregelen	1	1	1	1	1	Primaire onderdelen van de dubbeldeks viaducten
R90 Standaard brandkromme	1	0	0	0	1	Secundaire onderdelen van de dubbeldeks viaducten
R90 Standaard brandkromme	1	0	0	0	1	ADR, enkeldeks bruggen en viaducten
R30 Standaard brandkromme	0	0	0	0	0	Geen ADR, bruggen en viaducten

(*) Of men beschouwt voor de primaire onderdelen van de dubbeldeks viaducten tevens een brand met een intensiteit van minstens 200 MW met een ontwikkelduur van 5 min en de relevante brandscenario's zoals



vermeld in 62BC-S07R-01-4 paragraaf 4.5.2. nodig om de gevolgen van scenario's binnen het Alaragebied te houden

14. IN HET DOCUMENT BC07K-07 7 ONTWERPHANDBOEKEN K. KUNSTWERKEN 7. CONSTRUCTIEVE EISEN KAAIMUREN – AMERIKADOK:

6. ONTWERP UITGANGSPUNTEN EN CRITERIA

6.1. Externe randvoorwaarden

Het bestaande pomphuis-moet behouden blijven.

15. BC07R-01 7 ONTWERPHANDBOEKEN R. RISICOANALYSE

- **OWV RO (Oosterweelverbinding Rechteroever)**
De verbinding op de Rechteroever is te beschouwen vanaf de tunnel met zijn in- en uitritten tot en met de aansluiting met de R1 zowel in het noorden als in het zuiden. Er dient daarenboven een onderscheid gemaakt te worden tussen het **bovendek** en het **onderdek**.
- **3.4.4.4. Verdeling voertuigcategorieën**
Voor TU en RO zijn de verdelingen hiernavolgend weergegeven:

Voertuig	TU%	RO bovendek (ten oosten van knoop) %	RO onderdek (ten oosten van knoop) %
Zwaar verkeer zonder bussen	69,74	57,89	47,62
Licht vrachtverkeer	18,61	15,46	12,51
Personenwagens	10,15	25,41	38,85
Bussen	1,50	1,24	1,02

16. BC07R-03 7 ONTWERPHANDBOEKEN R. RISICOANALYSE 2. VEILIGHEIDSCONCEPT

2.2. Veiligheidsdoelstelling

- **Doelstelling 9** Ten einde tot geen volledige destructie van het **dubbeldeksviaduct** en de tunnel ingevolge brand op het viaduct te komen wordt als doelstelling vooropgesteld dat in geval van een brand calamiteit de hoofddraagconstructie niet mag bezwijken en voldoende weerstand moet bieden zodat enerzijds de hulpinterventies niet in gevaar komen en zodat anderzijds een snelle herstelling van de oorspronkelijke functie van het kunstwerk mogelijk is.

2.4. Veiligheidsstrategie

- Minimaal wordt uitgegaan van de maatregelen die volgens de stand der techniek als basismaatregelen worden gezien. Deze worden afgeleid uit wetgeving, standaarden en aanbevelingen. Voor de Oosterweel Scheldetunnel en de tunnels Linkeroever dient het minimale maatregelenpakket afgeleid te zijn uit volgende Europese wet -en regelgeving met betrekking tot veiligheid :

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Steunpunt tunnelveiligheid – VRC Richtlijnen – januari 2004 • OECD-PIARC, Safety in tunnels – transport of Dangerous goods through road tunnels, 2001 |
|--|



- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Council of European union, Directive of the European parliament and of the council on minimum safety requirements for tunnels in the trans-European Road network, 2003 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Circulaire interministérielle No 2000 – 63 du 25 août relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier nationale. |
| <ul style="list-style-type: none"> • ROA : Nederlandse richtlijn ontwerp autosnelwegen. |
- Ook voor het dubbeldeksviaduct op de Rechteroever dient gebruik te worden gemaakt van bovengenoemde documenten, voor zover deze van toepassing zijn op, of bruikbaar zijn voor, gedeeltelijk gesloten constructies (zoals het **onderdek** van het viaduct) en open constructies (zoals het **bovendek** van het viaduct).

2.4.3. Risicoanalyses in het kader van de zelfredzaamheid

- Voor dit scenario moet een CFD-analyse uitgevoerd worden voor het **dubbeldeksviaduct** op de rechter oever, op basis waarvan een vluchtsimulatie moet worden uitgevoerd.



VERMELDING IN SELECTIEDOSSIER

Summiere beschrijving van de complexiteit en omvang der werken.

Aangezien het tracé van de Oosterweelverbinding nog niet vast ligt kan er nog geen specifieke beschrijving gegeven worden van de objecten die er deel van zullen uitmaken. Om toch een idee te kunnen vormen van de complexiteit en omvang der werken wordt hierna een summiere beschrijving gegeven van de kenmerken van de gemene deler van de verschillende tracéalternatieven.

Deelproject Rechteroever zal in hoofdzaak bestaan uit de bouw van een volledig nieuwe viaduct (vermoedelijke lengte circa 4,5 km) die belangrijke bestaande infrastructuur (Royerssluis, Albertkanaal, HSL, ...) kruist en aansluit op de bestaande Ring en de E19 richting Breda. Een aanzienlijk deel van het viaduct zal een dubbeldeksviaduct zijn (circa 3,5 km), met meerdere overspanningen groter dan 250 m. Voorts zijn ook de aansluitingen te realiseren van het viaduct aan de R1 ter hoogte van het viaduct Merksem, en aan de R1/E19 richting Nederland.



VERMELDING IN 1^{STE} PLENAIRE TOELICHTINGSVERGADERING VAN 14/10/2005

Vraag 2:

- Vraag a: Mag er afgeweken worden van het concept van de brug?
Antwoord: Indien in de vraagstelling de dubbeldeksviaduct op Rechteroever bedoeld wordt is het antwoord NEEN. Men moet immers voldoen aan de eis met EisID E0000.9 in BC032-02.
- Vraag b: Mag een variëte bestudeerd en voorgelegd worden waarbij de brug wordt vervangen door een tunnel?
Antwoord: Indien in de vraagstelling de dubbeldeksviaduct op Rechteroever bedoeld wordt is het antwoord NEEN. Men moet immers voldoen aan de eis met EisID E0000.9 in BC032-02.
- Vraag c: Mag een tunnelvariante worden voorbereid en ingediend zonder te antwoorden op het brugconcept?
Antwoord: Aan eis met EisID E0000.9 dient onverkort voldaan te worden (binden en aan-te tonen). Onder "3.2.5.3 – Overeenstemming met vraagspecificatie" van Deel-A – Leidraad Onderhandelingsprocedure op pagina A/ 19 wordt vermeld hoe wordt omgesprongen met Offertes die niet in overeenstemming zijn met de vraagspecificatie.
- Vraag d: Zijn varianten toegelaten voor het structuurtype van de werken bijvoorbeeld mag een koker voorgespannen beton vervangen worden door een koker van gemengde structuur: staal – beton, of een andere aangepaste structuur?
Antwoord: Het concept/structuur en materiaalkeuze van de brug of kunstwerk is vrij te kiezen maar moet wel voldoen aan o.a. BC07A-01 (ontwerphandboek architectuur en stedenbouw)



VERMELDING IN VERSLAG 3^{DE} BILATERALE OVERLEG VAN 20/12/2005

BAM bevestigt dat het op basis van de Vraagspecificatie niet is toegestaan om van het GRUP af te wijken, ook niet voor wat betreft de zuidelijke knoop op Linkeroever. BAM bevestigt dat zij bereid is om, zonder garantie, te onderzoeken in hoeverre een gebeurlijke lokale afwijking kan toegestaan worden, aan alle Bieders, en onder welke voorwaarden. BAM stelt evenwel dat zij dit enkel kan doen op basis van concrete, gefundeerde en gedetailleerde oplossingsrichtingen, waaruit voor BAM de noodzaak en de meerwaarde voor een dergelijke afwijking kan worden afgeleid, doch dat er op heden geen argumentatie, noch een concrete oplossingsrichting voorligt om deze evaluatie te kunnen maken voor wat betreft de alternatieve denkrichting van THV AB.

Bij deze gelegenheid wijst BAM THV AB er tevens op dat dit bilateraal overleg er mede op gericht is om de Bieders in staat te stellen om BAM te confronteren met de knelpunten van het PvE of de GRUP, die de Bieders beletten of belemmeren bij het optimaliseren van hun offerteontwerp.

Hiërop antwoordt THV AB dat zij voor het ogenblik slechts vrijblijvend de vrijheden wil verkennen waarover de Bieders beschikken, zonder haar optimalisaties of ontwerp kenbaar te maken.

De heer Yvan Verbakel wijst THV AB erop dat vragen tot optimalisaties, die dan uiteraard zullen gelden voor alle Bieders, enkel kunnen worden overwogen en onderzocht op basis van concrete oplossingsrichtingen. De heer Yvan Verbakel wijst THV AB er tevens op dat de tijd loopt, en dat er niet veel mogelijkheid zal zijn om dergelijke optimalisaties op een later tijdstip nog te onderzoeken.

THV AB stelt dit te begrijpen, doch stelt ervoor gekozen te hebben om op dit ogenblik nog geen concrete oplossingsrichtingen bij BAM af te toetsen.

Behoudens één vraag (vraag 24 die ter vergadering wordt beantwoord), bevestigt THV AB dat er wat haar betreft geen openstaande vragen zijn die haar zouden beletten om haar offerteontwerp te optimaliseren. Tevens stelt THV AB in staat te zijn om binnen de GRUP-grenzen een offerteontwerp te maken.

THV AB vraagt ook nog of van de 390 meter-eis voor het Straatsburgdok kan of mag worden afgeweken.

BAM antwoordt dat dit voor wat betreft de definitieve toestand zeker niet het geval is. Voor de mogelijkheid om één tijdelijke pijler te plaatsen binnen deze 390m zal THV AB een concrete vraag indienen met concrete details omtrent plaats, tijd, aard, gevolgen, etc.



VERMELDING IN VERSLAG 4^{DE} BILATERALE OVERLEG VAN 16/01/2006

In het Bilateraal overleg nummer 4 van 16/01/2006 werd het volgende door de THV AB meegedeeld.
Samengevat, stelt THV AB slechts 4 knelpunten te zien voor haar ontwerp:

- De 3 mogelijke lokale afwijkingen van het GRUP
- De 5m-grens ter hoogte van het Pomphuis
- Het bouwen van een enkeldeks i.p.v. het voorgeschreven dubbeldeksviaduct
- De HS kabel van Elia



WAT IS DESIGN AND BUILD

1. VERMELDING IN SELECTIEDOSSIER

3 HET PROJECT OOSTERWEELVERBINDING

Activiteiten voorafgaand aan het aannemingscontract

3.3.1 Inleiding

De vastgestelde deadline voor in dienststelling van de Oosterweelverbinding, de complexiteit van de werken en de maatschappelijke impact ervan, hebben het noodzakelijk gemaakt dat er voorafgaand aan het DBFM-contract reeds belangrijk onderzoeks- en studiewerk verricht wordt. De impact van de nabijheid van een Habitat- en vogelrichtlijngebied, het havengebied, de stedelijke omgeving, diverse spoorlijnen, waterlopen, collectoren en de nabijheid van enkele monumenten wordt onderzocht en overeenkomstig de geldende procedures gemeld aan de bevoegde instanties. In het kader van de gunningprocedure zullen de gegadigden aan de hand van het bestek in kennis gesteld worden van de procedures en vergunningen die doorlopen zullen zijn en dienen te worden. Alle relevante gegevens en resultaten die voortkomen uit het voorafgaand onderzoeks-, studie- en ontwerpwerk zullen via het bestek aan de gegadigden ter beschikking gesteld worden. Het voorafgaand studie- en ontwerpwerk vormt de basis voor het uiteindelijke functioneel en technisch programma van eisen, dat de kern van het bestek zal uitmaken. Uit de procedures, het onderzoeken het studiewerk vloeien tevens de operationele randvoorwaarden voort die zullen gelden voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Zonder enige volledigheid na te streven noch een uitspraak te doen over de bindende kracht van het onderzoeks- en studiewerk wordt hierna een summier overzicht gegeven van de aangevatte en/of lopende procedures en van het lopende onderzoeks-, studie- en ontwerpwerk.

DEEL C: Scope van de aanneming

1.1.1 Design

Op basis van de oplossingsruimte en vrijheidsgraden aangegeven in het bestek en het hierin opgenomen functioneel en technisch programma van eisen kan de gegadigde in zijn offerte voorstellen formuleren inzake het ontwerp van de werken. Er wordt op gerekend dat, gezien de in de opdracht begrepen onderhoudsverplichting, het ontwerp mede gebaseerd wordt op een consequente Life Cycle Cost benadering. Tevens wordt er verwacht dat in het ontwerp de vereiste aandacht besteed wordt aan architecturale vormgeving en landscaping. De uiteindelijk, na onderhandelingen, gekozen aannemer van de opdracht zal instaan voor de verdere uitwerking van het volledig ontwerp van de werken en zal hiertoe de nodige tekeningen, berekeningen en documenten opstellen.

Er moet vanuit gegaan worden dat het wegtracé, mits beperkte toleranties, op basis van een door de Vlaamse Regering te nemen Besluit zal vastgelegd zijn. Er is voorts het gegeven dat NV BAM op basis van het door TV SAM uitgewerkte referentieontwerp de noodzakelijke vergunningen zal aanvragen. Het referentieontwerp dient geïnterpreteerd te worden als een mogelijke oplossing die voldoet aan het functioneel en technisch programma van eisen. Er wordt van de aanbieders op z'n minst verwacht dat ze in hun offerte een doorgedreven optimalisatie formuleren ten opzichte van het referentieontwerp, dan wel dat ze innovatieve voorstellen formuleren die afwijken van het referentieontwerp mits rekening te houden met de harde randvoorwaarden uit het programma van eisen.

Aandachtspunten

De aandacht wordt gevestigd op het feit dat in het bestek voor bepaalde aspecten van het ontwerp zal geëist worden specifieke middelen in te zetten. In het bestek zal in detail gespecificeerd worden welke eisen er worden gesteld aan het gebruik van deze middelen en aan de output die hieruit verwacht



wordt, zowel tijdens de gunningprocedure als tijdens de uitvoering van zijn opdracht na eventuele gunning. Nu reeds vermeldenswaard zijn het opgelegd gebruik van de 3D-wegontwerpomgeving MX (voorheen Moss; heden Bentley) en van de vanuit Aquafin 'geijkte' rioolstudieomgeving Hydronaut.

2. VERMELDING IN HET BESTEK DD. SEPTEMBER 2005

2.1. BB000-01 Deel B: Algemene informatie

De vastgestelde deadline voor in dienststelling van de Oosterweelverbinding, de complexiteit van de werken en de maatschappelijke impact ervan, hebben het noodzakelijk gemaakt dat er voorafgaand aan het DBFM-contract reeds belangrijk onderzoeks- en studiewerk verricht is. De impact van de nabijheid van een Habitat- en vogelrichtlijngebied, het havengebied, de stedelijke omgeving, diverse spoorlijnen, waterlopen, collectoren en de nabijheid van enkele monumenten is onderzocht en overeenkomstig de geldende procedures gemeld aan de bevoegde instanties.

Relevante gegevens en resultaten die voortgekomen zijn uit het voorafgaand onderzoeks-, studie- en ontwerpwerk worden via het bestek aan de gegadigden ter beschikking gesteld. Het voorafgaand studie- en ontwerpwerk vormt de basis voor de vraagspecificatie. Uit de procedures, het onderzoeks- en het studiewerk vloeien tevens operationele randvoorwaarden voort die gelden voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. In het kader van de gunningprocedure worden de gegadigden aan de hand van dit bestek in kennis gesteld van de procedures en vergunningen enerzijds die lopende zijn en anderzijds die nog aangevraagd dienen te worden.

Zonder enige volledigheid na te streven noch een uitspraak te doen over de bindende kracht van het onderzoeks- en studiewerk wordt hierna een summier overzicht gegeven van de aangevatte en/of lopende procedures en van het lopende onderzoeks-, studie- en ontwerpwerk.

2.2. BC02-01 2. Algemene contractvoorwaarden

Artikel 2 – Contractdocumenten

De Opdrachtnemer dient de hem door de Opdrachtgever meegedeelde Contractdocumenten uit eigen beweging op leemtes, hiaten en/of tegenstrijdigheden te onderzoeken, gebeurlijke leemtes, hiaten en/of tegenstrijdigheden onmiddellijk aan de Opdrachtgever te melden, en kan zich lastens de Opdrachtgever niet beroepen op leemtes, hiaten en/of tegenstrijdigheden die hij redelijkerwijze had kunnen opmerken en waarvoor hij de Opdrachtgever dienvolgens had dienen te waarschuwen.

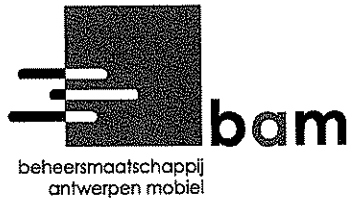
Artikel 4 – Voorwerp van de Opdracht

§2. De Opdrachtnemer verbindt zich ertoe, als onderdeel van zijn contractuele verplichtingen, zijn ontwerp-, bouw- en instandhoudingsverplichtingen te allen tijde in een constructieve geest en te goeder trouw na te komen, gericht op de realisatie van de hiervoor beschreven doelstellingen. Bij de uitvoering van zijn ontwerp-, bouw- en instandhoudingsverplichtingen dient de Opdrachtnemer niet alleen te handelen conform de Contractdocumenten, de op het moment van uitvoering geldende standaarden en wettelijke vereisten, regels van de kunst en stand der techniek, maar ook vanuit een pro-actieve benadering.

§4 a) De Opdrachtnemer wordt belast met het uitwerken van een Ontwerp voor het Project conform de Contractdocumenten, en waarvoor tijdig de nodige vergunningen kunnen worden verkregen.

BIJLAGE 5:

Deontologische code BAM



DEONTOLOGISCHE CODE

INHOUD

1. INLEIDING EN BEDOELING
 2. INFORMATIE – CONFIDENTIALITEIT
 3. BELANGENCONFLICTEN
 - 3.1. ALGEMEEN
 - 3.2. VERMOGENSPORTEFEUILLE / FINANCIIEEL
 4. ONAFHANKELIJKHEID
 5. MISBRUIK VAN VENNOOTSCHAPSGOEDEREN
 6. ZAKELIJKE VERHOUDINGEN
 7. ANDERE MANDATEN OF FUNCTIES
 8. LOYAUTEIT
 9. HOMO ECONOMICUS / VERTROUWENSRELATIE
- PROCEDURE

1. INLEIDING EN BEDOELING

BAM is een professionele vennootschap die een correct, fair en onberispelijk professioneel gedrag van de werknemers en van al haar organen als een absolute voorwaarde stelt.

Bovendien is BAM een publieke vennootschap die aldus werkt met overheidsmiddelen, wat voor gevolg heeft dat de werknemers van BAM en haar

organen en betrokkenen, meer nog dan in de privé-sector, steeds blij moeten geven van dergelijk gedrag en aldus door hun handelen een voorbeeldfunctie hebben. Dit gedrag kan worden getoetst en nader gedefinieerd aan de hand van de volgende normen en richtlijnen.

De werknemers van BAM hebben een vertrouwensfunctie die vereist dat ze de informatie die ze uit hoofde van hun functie bij BAM verwerven, zorgvuldig behandelen.

Deze code dient als leidraad.

Het spreekt vanzelf dat deze code niet exhaustief is en dat de algemeen gangbare en aanvaarde normen en waarden steeds van toepassing zijn.

Buiten deze normen zijn er de wettelijke bepalingen die uiteraard steeds dienen nageleefd te worden.

Indien er onzekerheid bestaat over de toepassing of interpretatie van wettelijke bepalingen, wordt overleg gepleegd met de werkgever.

In deze code wordt onder "BAM" verstaan de vennootschap BAM alsook elke vennootschap die deel uitmaakt van de vennootschappengroep BAM.

2. INFORMATIE – CONFIDENTIALITEIT

Definitie van "Vertrouwelijke" informatie: elke aan het publiek niet openbaar gemaakte informatie die de werknemer van BAM heeft uit hoofde van zijn functie, o.m. met betrekking tot BAM, met betrekking tot projecten van BAM of projecten waarbij BAM betrokken is.

Elke werknemer verbindt zich ertoe om Vertrouwelijke informatie vertrouwelijk te behandelen en niet te gebruiken voor andere doeleinden dan vereist voor zijn functie als werknemer van BAM. Dit verbod geldt uiteraard niet wanneer dit in strijd is met een wettelijke verplichting.

Het is de werknemer uitdrukkelijk verboden om Vertrouwelijke informatie aan te wenden voor persoonlijke beleggingsdoeleinden of te gebruiken in het beheer van zijn patrimonium. Omgekeerd is het de werknemer verboden om zich in zijn werkzaamheden uit hoofde van zijn functie bij BAM te laten beïnvloeden door elementen die deel uitmaken van zijn patrimonium.

In dit kader maakt elke werknemer melding aan de Corporate Legal Counsel van effecten of financiële instrumenten (hierna ook "effecten" genoemd) die hij bezit die mogelijks conflicterend kunnen zijn met het belang van BAM. In bijlage 2 is het model van verklaring opgenomen dat daartoe gebruikt wordt. Naar aanleiding van elke wijziging wordt een volledig nieuwe verklaring afgegeven.

Het is de werknemer verboden om rechtstreeks of onrechtstreeks effecten aan te houden in *niet beursgenoteerde* vennootschappen nadat een contractuele relatie is ontstaan tussen deze en BAM. De werknemer zal de nodige en redelijke maatregelen nemen om te beletten dat dergelijke effecten zouden worden

aangehouden door zijn echtgenoot of zijn afstammelingen en ascendenten en die van zijn echtgenoot. Dit verbod geldt tenzij een uitdrukkelijke, schriftelijke afwijking is toegestaan door de Algemeen Manager en onder de eventueel opgelegde voorwaarden.

[Het wordt de werknemer afgeraden om effecten te verwerven, aan te houden of te vervreemden in *beursgenoteerde* ondernemingen waarmee BAM een contract heeft gesloten, gelet op de complexiteit van de wettelijke regels i.v.m. voorkennis en koersmanipulatie. Hetzelfde geldt voor zijn echtgenoot of zijn afstammelingen en ascendenten en die van zijn echtgenoot.]

Voor het verwerven, aanhouden en vervreemden van effecten in beursgenoteerde vennootschappen wordt verwezen naar de wettelijke regels van verbod op handel met voorkennis en koersmanipulatie die in bijlage 1 zijn opgenomen. Indien er twijfel is over het al dan niet toegelaten karakter van een transactie, legt de werknemer de voorgenomen transactie ter goedkeuring voor aan de Algemeen Manager.

3. BELANGENCONFLICTEN

3.1. ALGEMEEN

Het Wetboek van Vennootschappen (art. 523 en 524) heeft een regeling uitgewerkt voor belangenconflicten die zich voordoen in hoofde van bestuurders.

Wat kan nog als een belangenconflict beschouwd worden?

1. Een vermogensrechtelijk of moreel belang dat voldoende wezenlijk is om de betrokkene te beïnvloeden in de uitoefening van zijn functie.
2. Een rechtstreeks of onrechtstreeks persoonlijk belang, zonder dat het belang van de werknemer werkelijk in conflict is met het belang van BAM.
3. Het is voldoende dat het om een potentieel belang gaat.

Wanneer een situatie van potentieel belangenconflict zich dreigt voor te doen in hoofde van een werknemer, dan dient hij dit onmiddellijk te melden aan de Algemeen Manager.

De leden van het managementcomité die een belangenconflict hebben in de zin van art. 523 W.Ven. dienen dat artikel toe te passen t.a.v. het Managementcomité en zij nemen niet deel aan de beraadslaging en de besluitvorming van het betreffende agendapunt.

Er wordt een volledige *transparantie* opgelegd.

In dit verband wordt ook gesteld dat elke werknemer alle ingewonnen en mee te delen informatie zo volledig en objectief mogelijk dient te rapporteren. De nota's en rapporten dienen een juiste weergave van

exacte feiten te zijn zonder dat er gegevens bewust worden verzwegen, weggelaten, gemanipuleerd of verdoezeld.
Het objectief is dat BAM en haar werknemers transparant en *objectief* denken, handelen en beslissen.

3.2. VERMOGENSPORTEFEUILLE / FINANCIËEL

Dit punt wordt nogmaals afzonderlijk vermeld gelet op het belang om de uitoefening van de functie als werknemer van BAM op geen enkel ogenblik te laten beïnvloeden door persoonlijke financiële overwegingen, zoals bv. zijn vermogensportefeuille.

4. ONAFHANKELIJKHEID

De werknemer van BAM oefent zijn functie in volledige onafhankelijkheid uit zodat BAM in volle vertrouwen zou kunnen opereren op basis van zuiver objectieve zakelijke, professionele gronden, in haar eigen belang.

5. MISBRUIK VAN VENNOOTSCHAPSGOEDEREN

De werknemer mag nooit gebruik maken van de goederen of de kredietwaardigheid van BAM voor persoonlijke doeleinden, tenzij hij hiertoe uitdrukkelijk gemachtigd is en tenzij het overeenstemt met een algemeen erkend gebruik binnen BAM of tenzij een specifieke regeling van toepassing is, zoals bv. voor de bedrijfsvoertuigen. Onverminderd is het principe van het strafrechtelijk gesanctioneerde begrip "misbruik van vennootschapsgoederen" uiteraard van toepassing: zie art. 492bis van het Strafwetboek dat een bestuurder sanctioneert die:

- met bedrieglijk opzet en voor (rechtstreekse of onrechtstreekse) persoonlijke doeleinden
- gebruik maken van de goederen of het krediet van de vennootschap
- en dit terwijl hij/zij wist dat deze handelswijze (betekenisvol) financieel nadelig was voor deze vennootschap (en haar schuldeisers of vennoten).

6. ZAKELIJKE VERHOUDINGEN

A. Geschenken en vermaak

De werknemer verbindt zich ertoe om geen enkel voordeel te aanvaarden van (potentiële) opdrachtnemers of contractanten, relaties van (potentiële) opdrachtnemers of contractanten of derden met wie zakelijke relaties worden onderhouden of anderen. Uitzondering wordt gemaakt voor een voordeel dat verenigbaar is met een strikt normale en aanvaarde handelsethiek. Ingeval van twijfel wordt overleg gepleegd met de Algemeen Manager.

B. Omkoping

Elke poging tot omkoping die een werknemer ervaart, dient hij onmiddellijk te melden aan de Algemeen Manager.

7. ANDERE MANDATEN OF FUNCTIES

De werknemer geeft de mandaten of functies op die hij buiten BAM uitoefent dan wel voornemens is uit te oefenen. In bijlage 2 is het model van verklaring opgenomen dat gebruikt wordt en aan de Corporate Legal Counsel wordt bezorgd. Voor elke wijziging wordt een nieuwe verklaring afgegeven.

Hij mag geen mandaat/functie uitoefenen dat/die het belang van BAM kan schaden, ook al is het een onbetaald(e) mandaat/functie. Bij twijfel wordt overleg gepleegd met de Algemeen Manager. Van de beslissing wordt een verslag opgesteld.

In het kader van de uitoefening van een ander(e) functie/mandaat, moet de werknemer zo nodig kenbaar maken dat niet namens BAM meningen worden verkondigd en standpunten worden ingenomen, wanneer daarover onduidelijkheid zou kunnen bestaan.

Het is ongeoorloofd naar buiten toe uitingen te doen die de belangen van BAM zouden kunnen schaden.

8. LOYAUTEIT

Iedere werknemer wordt verondersteld op een loyale wijze de strategie, doelstellingen en opdrachten van BAM inhoud te geven in zijn handelingen en gedragingen, zowel binnen als buiten de vennootschap in relatie met derden.

9. HOMO ECONOMICUS / VERTROUWENSRELATIE

Elke werknemer werkt mee aan het streven van BAM om een maximalisatie van de doelstellingen te bereiken met de ingezette middelen.

Het belangrijkste objectief is, binnen de maatschappelijke randvoorwaarden, een maximaal financieel rendement te behalen.

De kernwoorden in de samenwerking zijn informatiedoorstroming, transparantie en vertrouwen.

Opdat iedereen zijn werkzaamheden in alle verantwoordelijkheid kan uitoefenen dient een optimale informatiedoorstroming plaats te hebben in het kader van teamwerk. Dergelijk teamwerk dat in volle transparantie kan verlopen, is gebaseerd op een vertrouwensrelatie. Vertrouwen laat toe aan elkeen om de verantwoordelijkheid voor zijn eigen job op te nemen, voor zoverre hij hiertoe in staat wordt gesteld, nl. dat hem alle informatie wordt gegeven en dat hem het vertrouwen wordt gegeven.

PROCEDURE

Elke werknemer ondertekent deze code als engagement tot naleving ervan. De code geldt eveneens als richtlijn voor samenwerking met externe medewerkers. De code wordt eveneens aan de bestuurders en de regeringscommissarissen van BAM en de commissaris-generaal bezorgd als algemene richtlijn van de BAM-organisatie.

Bij elke twijfel over de toepassing van deze code of van algemeen gangbare normen, wordt dit meegedeeld aan de Algemeen Manager en met hem besproken. BAM zal stelling innemen en deze aan de betrokken werknemer schriftelijk meedelen.

Handwritten signatures and initials are present along the right margin of the page, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.

Bijlage 1

Artikel 25, 39 en 40 van de Wet 2 augustus 2002 betreffende het toezicht op de financiële sector en de financiële diensten

Afdeling 7. - Transacties in financiële instrumenten en desbetreffende gedragsregels.

Art. 25. § 1. Het is aan eenieder verboden :

(1° die over informatie beschikt waarvan hij weet of zou moeten weten dat het voorkennis betreft :) <W 2003-12-22/42, art. 345, 008; Inwerkingtreding : 31-12-2003, NOTA : Op de feiten die zijn gepleegd tussen 1 juni 2003 en voornoemde datum van inwerkingtreding blijft artikel 25 van de wet van 2 augustus 2002 van toepassing zoals het bestond vóór zijn wijziging door deze wet>

a) (...), voor eigen of voor andermans rekening, rechtstreeks of onrechtstreeks de financiële instrumenten waarop deze voorkennis betrekking heeft (...) te verkrijgen of te vervreemden of te pogen deze te verkrijgen of te vervreemden; <W 2003-12-22/42, art. 345, 008; Inwerkingtreding : 31-12-2003, NOTA : Op de feiten die zijn gepleegd tussen 1 juni 2003 en voornoemde datum van inwerkingtreding blijft artikel 25 van de wet van 2 augustus 2002 van toepassing zoals het bestond vóór zijn wijziging door deze wet> <KB 2005-08-24/42, art. 4, 1°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

b) deze voorkennis aan iemand anders mede te delen, tenzij dit gebeurt binnen het kader van de normale uitoefening van zijn werk, beroep of functie;

c) op grond van deze voorkennis iemand anders aan te bevelen om de financiële instrumenten waarop deze voorkennis betrekking heeft, (...) te verkrijgen of te vervreemden of door anderen te doen verkrijgen of vervreemden; <KB 2005-08-24/42, art. 4, 1°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

2° transacties uit te voeren of orders te plaatsen :

a) die valse of misleidende signalen geven of kunnen geven over het aanbod van, de vraag naar of de koers van één of meer financiële instrumenten; of

b) waarbij één of meer personen op basis van onderlinge afspraken de koers van één of meer financiële instrumenten op een abnormaal of kunstmatig peil houden,

tenzij de persoon die de transacties heeft uitgevoerd of de orders heeft geplaatst, aannemelijk maakt dat zijn beweegredenen legitiem zijn en dat de betrokken transacties of orders beantwoorden aan (gebruikelijke marktpraktijken op de relevante markt); <KB 2005-08-24/42, art. 4, 2°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

3° transacties uit te voeren of orders te plaatsen waarbij gebruik wordt gemaakt van fictieve constructies of enigerlei andere vorm van bedrog of misleiding;

4° informatie of geruchten te verspreiden, via de media, het Internet of om het even welk ander kanaal, die (onjuiste) of misleidende signalen geven of kunnen geven over financiële instrumenten, waarbij de betrokken persoon wist of had moeten weten dat de informatie (onjuist) of misleidend was; (Ten aanzien van journalisten die in hun beroepshoedanigheid handelen, moet deze verspreiding van informatie worden beoordeeld met inachtneming van de gedragsregels die voor hun beroepsgroep

gelden, tenzij deze personen rechtstreeks of middellijk voordeel of winst behalen uit de verspreiding van deze informatie;) <KB 2005-08-24/42, art. 4, 3° en 4°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

5° andere handelingen te stellen, bepaald door de Koning op advies van de (CBFA), die de goede werking, de integriteit en de transparantie van de markt belemmeren of verstoren of dit kunnen doen; <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

6° deel te nemen aan elke afspraak die ertoe zou strekken handelingen te stellen als bedoeld in 1° tot 5°;

7° één of meer andere personen ertoe aan te zetten daden te stellen die, indien hij deze zelf zou stellen, verboden zouden zijn krachtens 1° tot 5°.

(Met betrekking tot punten 2° en 3° van voorgaand lid bepaalt de Koning, op advies van de CBFA, welke signalen relevant zijn voor de CBFA bij het onderzoek naar mogelijke marktmanipulatie, alsmede in het kader van de bij artikel 25bis, § 4, ingestelde verplichting.) <KB 2005-08-24/42, art. 4, 5°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

§ 2. In het geval van een vennootschap of andere rechtspersoon gelden de in § 1 vastgestelde verbodsbepalingen eveneens voor de natuurlijke personen die betrokken zijn in de beslissing om een transactie uit te voeren of een order te plaatsen voor rekening van de betrokken rechtspersoon.

De in § 1, 1°, a), vastgestelde verbodsbepaling geldt niet voor transacties die worden verricht ter uitvoering van een verbintenis tot verwerving of vervreemding van financiële instrumenten indien deze verbintenis opeisbaar is geworden en voortvloeit uit een overeenkomst die werd gesloten vooraleer de betrokken persoon over de relevante voorkennis beschikte.

De in § 1 vastgestelde verbodsbepalingen gelden niet voor verrichtingen die in het kader van het monetair beleid, het wisselkoersbeleid of het beheer van de overheidsschuld worden gedaan door een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte, door het Europees stelsel van centrale banken, door de NBB of enige andere nationale centrale bank van de andere Lidstaten van de Europese Economische Ruimte, door het Rentenfonds, door de Amortisatiekas voor de Staatsschuld, door de gemeenschappen, gewesten, Franse Gemeenschapscommissie, provincies, gemeenten en agglomeraties en federaties van gemeenten of door ieder persoon die handelt voor rekening van één van voornoemde personen.

(De in § 1 vastgestelde verbodsbepalingen zijn niet van toepassing op de handel in eigen aandelen in het kader van "terugkoop"-activiteiten, noch op stabilisatie van een financieel instrument, mits die handel geschiedt overeenkomstig verordening nr. 2273/2003 van de Commissie van 22 december 2003 tot uitvoering van richtlijn 2003/6/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de uitzonderingsregeling voor terugkoopprogramma's en voor de stabilisatie van financiële instrumenten betreft. Met het oog op de toepassing van voornoemde verordening stelt de Koning, op advies van de CBFA, de nodige bepalingen vast.) <KB 2005-08-24/42, art. 4, 6°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

§ 3. De in § 1 vastgestelde verbodsbepalingen zijn van toepassing op de in dezelfde paragraaf bedoelde handelingen :

1° die betrekking hebben op financiële instrumenten die zijn toegelaten tot de verhandeling op een Belgische gereguleerde markt of op enige andere markt of alternatief verhandelingssysteem bedoeld in artikel 15 en door de Koning aangeduid op advies van de (CBFA), of waarvan de toelating tot de verhandeling op een

dergelijke markt of systeem wordt aangevraagd, ongeacht of de betrokken handelingen in België of in het buitenland zijn gesteld (en ongeacht of de betrokken transacties worden uitgevoerd op de betrokken markt of daarbuiten); <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004> <KB 2005-08-24/42, art. 4, 7°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

2° die betrekking hebben op financiële instrumenten die zijn toegelaten tot de verhandeling op een buitenlandse gereguleerde markt of op enige andere markt of alternatief verhandelingsstelsel ingericht in het buitenland en door de Koning aangeduid op advies van de (CBFA), of waarvan de toelating tot de verhandeling op een dergelijke markt of systeem wordt aangevraagd, voor zover de betrokken handelingen in België zijn gesteld, ongeacht of de betrokken transacties worden uitgevoerd op de betrokken markt of daarbuiten. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

(De in § 1, 1°, vastgestelde verbodsbepalingen zijn eveneens van toepassing op de daarin bedoelde handelingen die betrekking hebben op financiële instrumenten die niet toegelaten zijn tot de verhandeling op de in 1° of 2° van het voorgaande lid bedoelde markten of alternatieve verhandelingsstelsels, maar waarvan de waarde afhankelijk is van een financieel instrument als bedoeld in 1° of 2° van het voorgaande lid.) <KB 2005-08-24/42, art. 4, 8°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

Afdeling 9. - Strafsancties.

Art. 39. § 1. Worden gestraft met een gevangenisstraf van één maand tot twee jaar en met een geldboete van 300 euro tot 10.000 euro, zij die, door om het even welk bedrieglijk middel, transacties hebben uitgevoerd of hebben gepoogd uit te voeren, orders hebben geplaatst of hebben gepoogd te plaatsen, of informatie of geruchten hebben verspreid of hebben gepoogd te verspreiden, die :

1° valse of misleidende aanwijzingen geven of kunnen geven betreffende het aanbod van, de vraag naar of de koers van een financieel instrument;

2° de activiteit op de markt, de koers van een financieel instrument, het transactievolume van een financieel instrument of het niveau van een marktindex kunstmatig of abnormaal beïnvloeden of kunnen beïnvloeden.

§ 2.

§ 1 is van toepassing op de in dezelfde paragraaf bedoelde handelingen :

1° die betrekking hebben op financiële instrumenten die zijn toegelaten tot de verhandeling op een Belgische gereguleerde markt of op enige andere markt of alternatief verhandelingsstelsel bedoeld in artikel 15 en door de Koning aangeduid op advies van de (CBFA), of waarvan de toelating tot de verhandeling op een dergelijke markt of systeem wordt aangevraagd, ongeacht of de betrokken handelingen in België of in het buitenland zijn gesteld (en ongeacht of de betrokken transacties worden uitgevoerd op de betrokken markt of daarbuiten); <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004> <KB 2005-08-24/42, art. 8, 1°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

2° die betrekking hebben op financiële instrumenten die zijn toegelaten tot de verhandeling op een buitenlandse gereguleerde markt of op enige andere markt of alternatief verhandelingsstelsel ingericht in het buitenland en door de Koning aangeduid op advies van de (CBFA), of waarvan de toelating tot de verhandeling op een dergelijke markt of systeem wordt aangevraagd, voor zover de betrokken

handelingen in België zijn gesteld, ongeacht of de betrokken transacties worden uitgevoerd op de relevante markt of daarbuiten. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

Art. 40. § 1. Aan de personen die over voorkennis beschikken :

1° wegens hun hoedanigheid van lid van een beheers-, bestuurs- of toezichtsorgaan van de emittent van het betrokken financieel instrument of van een vennootschap die nauwe banden heeft met die emittent; of
2° wegens hun deelneming in het kapitaal van de emittent; of
3° wegens hun toegang tot de informatie door hun werk, beroep of functies, en die weten of redelijkerwijze moeten weten dat de betrokken informatie voorkennis uitmaakt,

is het verboden om gebruik te maken van deze voorkennis door, voor eigen of voor andermans rekening, rechtstreeks of onrechtstreeks, het financieel instrument waarop deze voorkennis betrekking heeft, (...) te verkrijgen of te vervreemden of te pogen deze te verkrijgen of te vervreemden. <KB 2005-08-24/42, art. 8, 2°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

De in het eerste lid vastgestelde verbodsbepaling geldt eveneens :

1° voor iedere persoon die over de voorkennis beschikt omwille van zijn criminele activiteiten;

2° in het geval van een vennootschap of andere rechtspersoon, voor de natuurlijke personen die betrokken zijn in de beslissing om een transactie uit te voeren of een order te plaatsen voor rekening van de betrokken rechtspersoon;

3° voor beleggingsvennootschappen, vennootschappen voor belegging in schuldvorderingen en beheersvennootschappen van instellingen voor collectieve belegging, voor de leden van de organen van deze vennootschappen en voor hun personeelsleden, die over voorkennis beschikken betreffende een financieel instrument in de portefeuille van de betrokken vennootschap of instelling.

§ 2. Het is de personen die zijn onderworpen aan de in § 1 vastgestelde verbodsbepaling, verboden :

1° om de voorkennis aan iemand anders mede te delen, tenzij dit gebeurt binnen het kader van de normale uitoefening van zijn werk, beroep of functie;

2° om op grond van de voorkennis iemand anders aan te bevelen om de financiële instrumenten waarop deze voorkennis betrekking heeft (...) te verkrijgen of te vervreemden of door anderen te doen verkrijgen of vervreemden. <KB 2005-08-24/42, art. 8, 2°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

§ 3. De in §§ 1 en 2 vastgestelde verbodsbepalingen gelden voor elke persoon, buiten deze bedoeld in die paragrafen, die bewust over informatie beschikt waarvan hij weet of redelijkerwijze moet weten dat zij voorkennis uitmaakt en rechtstreeks of onrechtstreeks afkomstig is van een in § 1 of § 2 bedoelde persoon.

§ 4. De in §§ 1, 2 en 3 vastgestelde verbodsbepalingen zijn van toepassing op de in dezelfde paragrafen bedoelde handelingen :

1° die betrekking hebben op financiële instrumenten die zijn toegelaten tot de verhandeling op een Belgische gereguleerde markt of op enige andere markt of alternatief verhandelingsstelsel bedoeld in artikel 15 en door de Koning aangeduid op advies van de (CBFA), of waarvan de toelating tot de verhandeling op een dergelijke markt of stelsel wordt aangevraagd, ongeacht of de betrokken handelingen in België of in het buitenland zijn gesteld (en ongeacht of de betrokken transacties worden uitgevoerd op de betrokken markt of daarbuiten); <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004> <KB 2005-08-24/42, art. 8, 1°,

016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

2° die betrekking hebben op financiële instrumenten die zijn toegelaten tot de verhandeling op een buitenlandse gereguleerde markt of op enige andere markt of alternatief verhandelingsstelsel ingericht in het buitenland en door de Koning aangeduid op advies van de (CBFA), of waarvan de toelating tot de verhandeling op een dergelijke markt of stelsel wordt aangevraagd, voor zover de betrokken handelingen in België zijn gesteld, ongeacht of de betrokken transacties worden uitgevoerd op de relevante markt of daarbuiten. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

(3° die betrekking hebben op financiële instrumenten die niet toegelaten zijn tot de verhandeling op de in 1° of 2° van het voorgaande lid bedoelde markten of alternatieve verhandelingsstelsels, maar waarvan de waarde afhankelijk is van een financieel instrument als bedoeld in 1° of 2° van het voorgaande lid.) <KB 2005-08-24/42, art. 8, 3°, 016; Inwerkingtreding : 19-09-2005>

§ 5. De in §§ 1, 2 en 3 vastgestelde verbodsbepalingen gelden niet voor verrichtingen die in het kader van het monetair beleid, het wisselkoersbeleid of het beheer van de overheidsschuld worden gedaan door een Lidstaat van de Europese Economische Ruimte, door het Europees stelsel van centrale banken, door de NBB of enige andere nationale centrale bank van de andere Lidstaten van de Europese Economische Ruimte, door het Rentenfonds, door de Amortisatiekas voor de Staatsschuld, door de gemeenschappen, gewesten, Franse Gemeenschapscommissie, provincies, gemeenten en agglomeraties en federaties van gemeenten of door ieder persoon die handelt voor rekening van één van voornoemde personen.

§ 6. Worden gestraft met een gevangenisstraf van drie maanden tot één jaar en met een geldboete van 50 euro tot 10.000 euro, de personen die de bepalingen van §§ 1, 2 of 3 overtreden.

De overtreder kan bovendien worden veroordeeld tot betaling van een som die overeenstemt met maximum het drievoud van het bedrag van het vermogensvoordeel dat hij rechtstreeks of onrechtstreeks uit de overtreding heeft behaald. Deze som wordt geïnd als een geldboete.

§ 7. De gerechtelijke overheden kunnen van de (CBFA) alle nuttige informatie of documenten vereisen voor de opsporing of vervolging van een inbreuk op §§ 1, 2 of 3. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

Zij kunnen in elke stand van de procedure het advies van de (CBFA) vragen. Dit advies wordt verstrekt binnen 45 dagen, behalve in geval van verlenging van deze termijn door de gerechtelijke overheid die erom heeft verzocht. Het ontbreken van het advies binnen deze eventueel verlengde termijn tast de geldigheid van de procedure niet aan. Een kopie van het verzoek om advies en een kopie van het verstrekte advies worden bij het dossier van de procedure gevoegd. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

§ 8. De (CBFA) zorgt met de overige bevoegde autoriteiten van de Europese Economische Ruimte, aangeduid krachtens artikel 8, § 1, van richtlijn 89/592/EEG van de Raad van 13 november 1989 tot coördinatie van de voorschriften inzake transacties van ingewijden, voor de nodige samenwerking voor de uitvoering van hun opdrachten. Te dien einde deelt de (CBFA) aan deze overheden alle vereiste informatie mee, met inbegrip van informatie betreffende handelingen die verboden zijn door het recht van de Staat van de overheid die de aanvraag indient met toepassing van de artikelen 5 en 6, tweede zin, van dezelfde richtlijn, zelfs indien die handelingen niet naar Belgisch recht zijn verboden. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002;

Inwerkingtreding : 01-01-2004>

De (CBFA) kan met de bevoegde autoriteiten van derde Staten vertrouwelijke informatie uitwisselen en samenwerkingsakkoorden afsluiten inzake de strijd tegen misbruik van voorkennis teneinde op de meest doeltreffende wijze elke nodige samenwerking voor de uitvoering van haar opdracht te waarborgen, op voorwaarde dat die autoriteiten gebonden zijn aan een gelijkwaardig beroepsgeheim als bedoeld in artikel 74.

Wanneer de (CBFA) een verzoek tot informatie ontvangt van een buitenlandse autoriteit bedoeld in het eerste en tweede lid, <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

1° verzamelen de ondervraagde gerechtelijke overheden op verzoek van de (CBFA) alle informatie en documenten die nuttig worden geacht voor de opstelling van haar antwoord, en delen zij deze mee aan de (CBFA), met dien verstande dat de informatie en documenten met betrekking tot gerechtelijke procedures niet kunnen worden meegedeeld zonder de uitdrukkelijke toestemming van de procureur-generaal of de auditeur-generaal; <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

2° bezorgt de cel voor financiële informatieverwerking aan de (CBFA), op haar bijzonder gemotiveerd verzoek, alle informatie en documenten die nuttig worden geacht voor de opstelling van haar antwoord, met betrekking tot de informatie die aan de cel wordt bezorgd door de instellingen en personen bedoeld in de artikelen 2 en 2bis van de wet van 11 januari 1993 tot voorkoming van het gebruik van het financiële stelsel voor het witwassen van geld, krachtens de artikelen 12 tot 15, § 1, van dezelfde wet. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

De (CBFA) kan weigeren om gevolg te geven aan een verzoek om informatie wanneer de mededeling ervan de Belgische soevereiniteit, veiligheid of openbare orde in het gedrang zou kunnen brengen. De bevoegde procureur-generaal of auditeur-generaal bij het Militair Gerechtshof en de (CBFA) kunnen eveneens weigeren om gevolg te geven aan een verzoek om informatie wanneer in België reeds een gerechtelijke procedure is ingesteld wegens dezelfde feiten en tegen dezelfde personen of wanneer zij in België reeds definitief wegens dezelfde feiten werden veroordeeld. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

Onverminderd de verplichtingen die op de (CBFA) rusten in gerechtelijke procedures van strafrechtelijke aard, mag zij de informatie die zij ontvangt van de autoriteiten bedoeld in het eerste en tweede lid, enkel gebruiken voor haar toezicht op de naleving van dit artikel en in het kader van de administratieve of gerechtelijke procedures die daarop betrekking hebben. Wanneer de autoriteit die informatie heeft verstrekt, er evenwel in toestemt, mag de (CBFA) deze informatie voor andere doeleinden gebruiken of overleggen aan de bevoegde autoriteiten van andere Staten. <KB 2003-03-25/34, art. 1, 002; Inwerkingtreding : 01-01-2004>

Bijlage 2**Model van verklaring**

Ondergetekende, [•], werknemer van BAM N.V. van publiek recht, met zetel te 2000 Antwerpen, Rijnkaai 37,

verklaart hierbij ten aanzien van BAM, dat hierna vermelde informatie exhaustief en te goeder trouw is opgesteld per datum van deze verklaring;

is zich bewust dat deze informatie essentieel kan zijn voor de goede werking en de reputatie van de BAM-groep en erkent dan ook dat onjuistheden of onvolledigheden met betrekking tot deze informatie in die mate een vertrouwensbreuk kunnen inhouden die elke verdere samenwerking binnen een arbeidsrelatie onmogelijk maakt;

1. verklaart volgende **financiële belangen**, in de meest ruime betekenis (hieronder begrepen: alle soorten van effecten of financiële instrumenten), te bezitten die mogelijks conflicterend kunnen zijn met het belang van BAM:

*

*

*

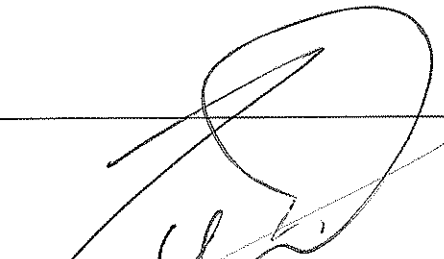
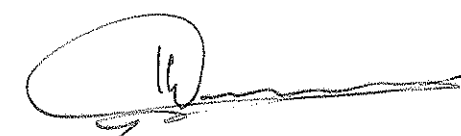
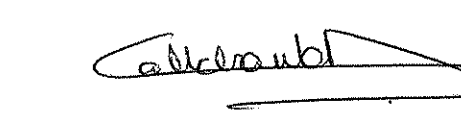
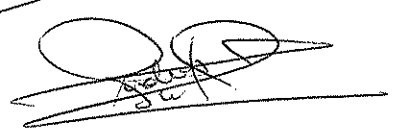
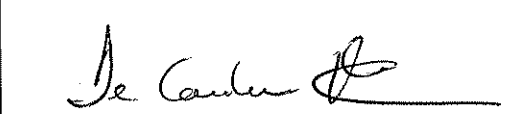
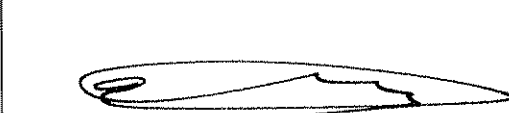
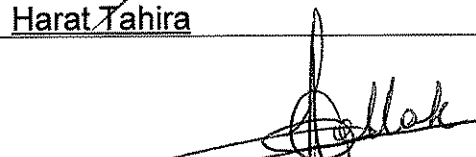
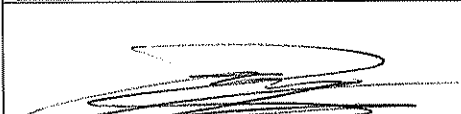
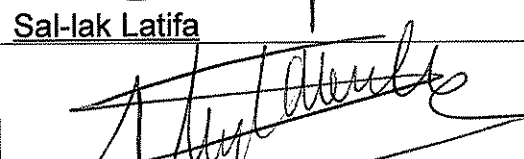
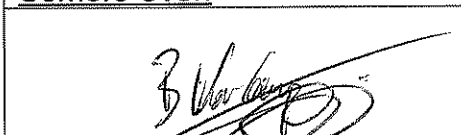
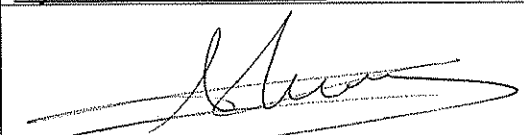
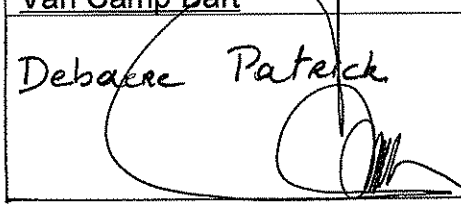
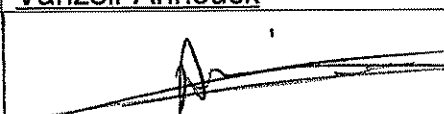
2. verklaart de volgende al dan niet bezoldigde **bestuursmandaten of andere functies** (rechtstreeks of onrechtstreeks) waar te nemen op datum van deze verklaring en waarvan de benoeming niet rechtstreeks of onrechtstreeks door BAM-groep is voorgedragen of gevraagd:

*

*

*

Handtekeningen

 Van Rensbergen Jan	 Van der Vliet Leo
 Verbakel Yvan	 Costermans Ivan
 Callebaut Manuëlla	 Busschaert Andries
 Debois Hilde	 De Cock Sandra
 De Cordier Philip-Carl	 Harat Tahira
 Orbaen Nick	 Sal-lak Latifa
 Somers Sven	 Uytendhouwen Johan
 Van Camp Bart	 Vanzel Annouck
 Debacere Patrick	 PIRE Alain


NIC VERVOORT


LUK PAUWELS

BIJLAGE 6:

Verslag over vergadering ‘de Schijns te Antwerpen’

VERSLAG

Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Algemeen Beleid

Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 BRUSSEL
Tel. 02- 553 71 09 - Fax. 02- 553 71 07
e-mail : beleid@mow.vlaanderen.be

**DEFINITIEF VERSLAG**

status	
vergaderdatum	19 oktober 2006 (9:30 uur)
vergaderzaal	Graaf de Ferrarisgebouw 11P01
titel	Ad hoc vergadering 'problematiek de Schijns te Antwerpen'
aanwezig	ir. Greet Bernaers Jos Cosemans ir. Stijn de Coutere ir. Fernand Desmyter Pol Gobel ir. Ilse Hoet Joris Janssens ir. Rik Serruys ir. Sven Somers Wendi Sturm ir. Ivo Terrens Luc Van Craen Leo Van der Vliet ir. Jan Van Rensbergen ir. Paul Verhoeven ir. Erika Verstrepn ir. William Willsens ir. Freddy Aerts Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen B-Holding, vertegenwoordigt NV Infrabel MOW, Afdeling Algemeen Beleid Departement MOW (voorzitter) Provinciebestuur Antwerpen MOW, Afdeling Havens- en Waterbeleid Agentschap voor Natuur en Bos MOW, Afdeling Algemeen Beleid NV BAM Provincie Antwerpen, dienst Waterbeleid VMM, Afdeling Water VMM, Afdeling Water NV BAM NV BAM Stad Antwerpen MOW, Afdeling Algemeen Beleid MOW, Afdeling Maritieme Toegang MOW, Afdeling Maritieme Toegang
verontschuldigd	
verslaggever	ir. Erika Verstrepn MOW, Afdeling Algemeen Beleid
Bijlagen	
Opgestuurde documenten	Agenda Lijst genodigden Brief VMM d.d. 31.8.2006 t.a.v. dhr. Kris Peeters (ref. WAT/T3/IT/Schijn) Plannetje ligging De Schijns
Uitgedeelde documenten	/
Volgende vergadering	Na oproep

1. Verwelkoming en toelichting doel vergadering door de voorzitter

Rik Serruys leidt de vergadering in.

De secretaris-generaal werd via het kabinet van minister Kris Peeters op de hoogte gebracht van de brief van de VMM van 31 augustus 2006 (ref. WAT/T3/IT/schijn).

Doel van deze vergadering is een bespreking van de problematiek m.b.t. de Schijns. Verschillende projecten in de omgeving van de Schijns kunnen door elkaar beïnvloed worden. Een goede afstemming is noodzakelijk.

Na de inleiding door Rik Serruys vervoegt dhr. Fernand Desmyter de vergadering en zit de vergadering voor.

2. Toelichting waterbeheersingsproblematiek

De Grote Schijn komt in open bedding van de omgeving van Wommelgem naar de Schijnpoort. Daar wordt een deel van het water in het Lobroekdok gepompt. Daarna loopt de Grote Schijn overwelfd verder langs de ring van Antwerpen en de A12. Op verschillende punten in deze overwelling wordt het water van Brasschaat, Ekeren en Merksem toegevoegd. Ter hoogte van het gebied 'Muisbroek' stopt de overwelling en vervolgt de Grote Schijn in open bedding (Hoofdgracht genaamd) haar weg op enige afstand van de A12. In dit laatste stuk wordt de Grote Schijn ontdebeld met een Voorgracht, die het water van de polderwaterlopen van Stabroek en Kapellen opvangt. Samen worden ze de open Schijns genoemd. Ter hoogte van de Kuifeend wordt het water via het pompstation 'Rode Weel' in de Schelde (voor de Hoofdgracht) en in de havendokken (voor de Voorgracht) gepompt.

Naast het Albertkanaal stroomt ook het Klein Schijn, dat water van Deurne, Schoten, Wijnegem, Schilde en Brecht opvangt en ter hoogte van het sportpaleis uitmondt in de Grote Schijn. Aan de kruising met het Albertkanaal in Schoten en Wijnegem bevindt zich een overstortconstructie zodat het stroomopwaartse debiet van het Klein Schijn kan worden afgeleid naar het Albertkanaal bij wateroverlastproblemen.

De Schijns bedienen dus een zeer groot stroomgebied (ongeveer een kwart van de provincie) en zijn de slagader voor de afwatering van dit gebied.

Oorspronkelijk kwam de Schijn ter hoogte van het Albertkanaal in de Schelde uit. Door de ontwikkeling van de stad en de haven werd deze monding verlegd en verlengd (met 13 km) naar het noorden toe, waardoor de verlenging een zeer vlak verloop heeft. Mede hierdoor zijn de Schijns zeer overstromingsgevoelig, vooral in de omgeving van Ekeren en Merksem. Om deze situatie te verbeteren werd het slib uit de overwelfde kokers geruimd en ter hoogte van het sportpaleis werd een noodpompstation gebouwd dat, indien nodig, een debiet van 10m³/sec kan pompen in het Lobroekdok. Hierdoor wordt het bovendebiet van de Schijns afgepompt, zodat er nog maximaal een basisdebiet van 7m³/sec door de overwelling stroomt. Het slib in de open Schijns en in de twee sifons ter hoogte van het Albertkanaal (zijn oud en zeer smal) werd nog niet geruimd en het pompstation Rode Weel is aan vervanging / renovatie toe. Gezien de Schijns eigenlijk geen goede oplossing bieden aan het afwateringsprobleem van de omgeving is bijkomende slibuiming en renovatie van het pompstation niet de beste oplossing.

Oorspronkelijk werd voorgesteld om in 2008 ter hoogte van het Churchilldok en het Delwaidedok nieuwe pompen te bouwen om het water van Ekeren, Kapellen en Stabroek daar, dicht bij het afwateringsgebied, met behulp van korte persleidingen in de dokken te pompen. Hierdoor wordt de open Schijns overbodig, zodat demping mogelijk is en de oppervlakte gebruikt kan worden

voor de uitbreiding van de geplande logistieke zone. Hiervoor zal de open Schijns, nu eigendom van het Vlaamse Gewest, in zijn huidige toestand, overgedragen worden aan het havenbedrijf. Al deze projecten maken onderdeel uit van het 'combinatievoorstel' van het strategisch plan voor de haven (zie verder).

De verbreding van het Albertkanaal en het project van de Oosterweelverbinding, die ter hoogte van het sportpaleis zal aansluiten op de ring, zullen de situatie van de Schijns niet verbeteren. De verbreding van het Albertkanaal overlapt gedeeltelijk met de loop van het Klein Schijn en door de Oosterweelverbinding komt een gedeelte van de Schijns onder het talud van wegenis te liggen, wordt toegangskoker nr. 6 tot de overwelling onbruikbaar en moeten brugpijlers zeer dicht (tot 20 cm) bij de overwelling en de oude sifons worden geplaatst, met de nodige risico's voor beschadiging, en daardoor overstroming van het gebied, tot gevolg.

Daarom werd het oorspronkelijk voorstel voor de open Schijns uitgebreid naar het zuiden toe. Voorgesteld wordt om een nieuw pompstation te bouwen ter hoogte van de Schijnpoort en de Grote Schijn volledig over te pompen in het Lobroekdok. De overstortconstructie van het Klein Schijn (voorbij Wijnegem) wordt aangepast teneinde het volledige stroomopwaardse debiet vlot (gravitair) naar het Albertkanaal te kunnen afleiden. Het stroomafwaartse vak van het Klein Schijn dient dan ook overgepompt te worden in het Albertkanaal. De overwelfde Schijns wordt afgekoppeld van de open Schijns en de sifon onder het Albertkanaal en gebruikt als buffer voor de opvang van het water van Merksem en de Oosterweelverbinding. Het water in dit overwelfde gedeelte wordt ook, via een nieuw pompstation ter hoogte van de RWZI IJskelder, overgepompt in het Lobroekdok / Albertkanaal. De overwelfde Schijns tussen het nieuwe pompstation aan de Schijnpoort en het einde van de sifon onder het Albertkanaal wordt opgeheven evenals het overwelfde Klein Schijn vanaf de overstortconstructie naar het Albertkanaal tot de uitmonding in de Grote Schijn.

De oplossingen voor de open Schijns en die voor het zuiden van de Schijns kunnen onafhankelijk van elkaar functioneren. Een realisatie van beide is daarom niet noodzakelijk, maar wel wenselijk. Door de realisatie van het zuidelijk gedeelte, zal de calibratie in het noordelijk gedeelte makkelijker worden, wat positief zal zijn voor de natuur aldaar.

Het is belangrijk om de beide projectonderdelen samen, in een groter geheel, te plaatsen om zo het globale beeld naar voor te brengen en aan te geven dat het een totaaloplossing betreft voor de problemen uit het verleden, zonder evenwel de uitvoering van de Oosterweelverbinding te koppelen aan die van het combinatievoorstel, wat m.b.t. de timing problematisch kan zijn.

Het mogelijk probleem m.b.t. de verschillende eisen voor waterkwaliteit in de dokken (viswater) en de Schijns (basiskwaliteit) werd juridisch onderzocht en blijkt geen belemmering te vormen (zie bijlage bij brief d.d. 31.8.2006 van VMM, ref. WAT/T3/IT/Schijn). Bovendien wordt er in 2007 een bijkomend zuiveringsstation in Ranst gebouwd, wat de waterkwaliteit zal bevorderen.

Volgende problematieken moeten nog uitgeklaard worden:

- de overdracht van de open Schijns, in zijn huidige toestand, aan het havenbedrijf. Deze entiteit zal de open Schijns waarschijnlijk alleen maar willen over nemen indien zij zeker is dat hun project (logistieke zone) kan gerealiseerd worden en er dus een goedkeuring m.b.t. het combinatievoorstel is door de Vlaamse overheid;
- de afstemming van de werken aan het zuidelijk deel van de Schijns op de timing van de Oosterweelverbinding;
- afspraken betreffende de uitvoerder en financierder van de werken aan het zuidelijk deel van de Schijns, inclusief de mogelijke sanering;
- de gevolgen van de afkoppeling van het Klein Schijn op bestaande lozingspunten en desgevallend het probleem van de vismigratie.

De stad en de provincie Antwerpen gaan akkoord met het voorstel van de VMM. Ook het agentschap voor Natuur en Bos vindt het een goede oplossing, maar vraagt aandacht voor de problematiek van de waterkwaliteit.

3. Toelichting strategisch plan haven van Antwerpen rechteroever m.b.t. combinatievoorstel

In 2001 werd het strategisch plan voor Antwerpen rechteroever aangevat. Dit resulteerde in een ontwerp strategisch plan in 2004.

Het strategisch plan voor de rechteroever werd geïntegreerd met dat van de linkeroever en medio 2006 werd een tussentijds strategisch plan voor heel de haven van Antwerpen overgemaakt aan minister Kris Peeters.

Reeds in 2004 maakte het combinatievoorstel onderdeel uit van het strategisch plan. Dit voostel kwam tot stand als antwoord op de ruimteclaim vanwege verschillende actoren. Uitbreiding van de haven op rechteroever is niet mogelijk, zodat met rationeel ruimtegebruik en inbreiding gewerkt moet worden om de verschillende ruimteclaims te kunnen accommoderen. Het combinatievoorstel geeft hierop antwoord en betreft een compromisvoorstel dat als één geheel moet benaderd worden.

Onderdelen van het combinatievoorstel zijn:

- realisatie van een logistieke zone tussen de A12 en de spoorterminal, met inname van de gedempte open Schijns (wordt gedempt tot het begin van de boezems aan de Ettenhovense dijk) en met aansluiting op het wegen- en spoorwegnet;
- uitbreiding van de spoorterminal Mainhub, noodzakelijk om de modal shift naar het spoor mogelijk te maken;
- de realisatie van een pompstation aan het Churchilldok en één aan het Delwaidedok;
- het project AMORAS voor ontwatering van het baggerslib uit de dokken en deponie in de naastgelegen zandwinningsput;
- schrappen van de reservatiestrook voor een (wacht)dok ter hoogte van het Opstalvalleigebied en aanleg van natuurcompensatie (o.a. voor de demping van de open Schijns) op deze plaats;
- realisatie van een wachtdok voor de binnenvaart aan de Noordlandbrug.

De vergunningsdossiers voor het eerste deel van de nodige natuurcompensaties (op gronden van het havenbedrijf) zijn in opmaak en in 2007 plant men te starten met de werken. Deze eerste fase omvat vooral de nodige natuurcompensaties voor het project AMORAS. De natuurcompensaties voor de open Schijns maken onderdeel uit van fase 2 van de natuurcompensaties. Voor de realisatie van deze tweede fase dienen gronden te worden verworven, landbouwers te worden verhuisd en een RUP te worden opgemaakt. Dit RUP zou onderdeel kunnen vormen van het afbakingsRUP voor de haven (indien de timing dit toelaat).

Voor realisatie van het project AMORAS is een RUP in opmaak (RUP Bietenveld, openbaar onderzoek afgesloten op 22 juni 2006), de bouwaanvraag is ingediend en de eerste vragen tot kandidaatsstelling voor de PPS-constructie zijn gepubliceerd. De kredieten hiervoor worden in de begroting van de komende jaren voorzien.

Het combinatievoorstel maakt onderdeel uit van al de alternatieven die door het plan-MER van het strategisch plan behandeld worden en wordt zo op haar milieueffecten onderzocht (het bijkomend voorstel m.b.t. het zuidelijk deel van de Schijns wordt niet onderzocht in de plan-MER). Normaal gezien wordt de goedkeuring van dit MER verwacht tegen juni 2007, maar het formuleren van de richtlijnen heeft reeds 2 maanden langer geduurd dan voorzien.

Het combinatievoorstel werd in het kader van het strategisch plan niet uitgewerkt tot projectniveau. Een stappenplan werd opgemaakt evenals een voorstel van kostenverdeling m.b.t. de natuurcompensaties. Het havenbedrijf gaat akkoord om 1/3 van de kosten van de natuurcompensaties op zich te nemen. Ook NMBS-Holding wil zich engageren voor 1/3 van de kosten, maar beperkt in eerste instantie dit bedrag tot maximaal 2,25 miljoen euro en vraagt garanties dat de uitvoering van de geplande natuurcompensaties voldoende zijn om in de toekomst het vormingsstation verder te kunnen ontwikkelen zoals gepland en dit zonder vraag van bijkomende natuurcompensaties. De Vlaamse overheid heeft zich tot op heden nog niet geëngageerd om ook 1/3 van de kosten op zich te nemen en kan waarschijnlijk de door NMBS-Holding gevraagde garanties niet geven. Het agentschap voor Natuur en Bos bevestigt dat de voorgestelde natuurcompensaties zo goed als bijna zeker voldoende zullen zijn. De Schijns kan evenwel pas gedempt worden nadat de natuurcompensaties al 1 jaar bestaan.

Op dit moment ligt het overlegproces rond het strategisch plan stil daar minister Kris Peeters vroeg om het strategisch plan af te ronden. Een tussentijds strategisch plan werd aan de minister overgemaakt medio 2006, en gouverneur Camille Paulus vroeg de minister naar duidelijkheid betreffende het vervolgtraject rond het strategisch plan, in het bijzonder rond het combinatievoorstel. Op 5 oktober lichtte minister Kris Peeters de gouverneur in dat er een beslisnota m.b.t. het Opstalvalleigebied opgemaakt zou worden en voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Volgende belangrijke problematieken moeten nog uitgeklaard worden:

- actualisatie van het stappenplan voor de uitvoering van het combinatievoorstel;
- kostenverdeling natuurcompensaties en realisatie projecten;
- uitwerking tot op projectniveau van de onderdelen van het combinatievoorstel;
- uitvoeren van de nodige grondonteigeningen en flankerend beleid voor de landbouw;
- afspraken m.b.t. en opstarten van de natuurmonitoring;
- afspraken m.b.t. het beheer van de natuurcompensaties;
- afspraken m.b.t. de kostenverdeling voor de sanering en demping van de open Schijns. Het havenbedrijf bestelde hierover een studie m.b.t. de kwaliteit van de open Schijns en de kostprijs van de sanering (OVAM gaat waarschijnlijk akkoord met sanering ter plaatse, zoals ook bij de Schijns ter hoogte van het Lobroekdok door hen werd goedgekeurd);
- verband tussen de afwatering van het project AMORAS en de Schijns onderzoeken;
- opmaak RUP voor de natuurcompensaties en de andere projecten van het combinatievoorstel;

4. Toelichting Oosterweelverbinding voor aansluiting met de ring

In het bestek voor de Oosterweelverbinding staat vermeld dat de bestaande afwatering van de Schijns maximaal behouden moet blijven.

Gezien het nieuwe voorstel m.b.t. de Schijns, zal de stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding negatief geadviseerd worden door de waterbeheerders indien niet ingegaan wordt op dit nieuwe voorstel m.b.t. de afwatering van het gebied.

Dit nieuwe voorstel heeft niet alleen voordelen voor de afwatering van het gebied, ook voor het project Oosterweelverbinding zijn er potentiële voordelen aan verbonden:

- de afgesloten overwelfde Schijns kan gebruikt worden als bufferbekken voor de Oosterweelverbinding (i.p.v. nieuwe bekkens te moeten aanleggen);
- ter hoogte van het Lobroekdok wordt de situatie van de lozingspunten van de Oosterweelverbinding eenvoudiger zodat slechts één bufferbekken i.p.v. drie noodzakelijk is en er geen bijkomend pompstation moet worden gebouwd;
- de technische uitvoering van de brugpijlers is eenvoudiger daar de overwelfde Schijns aldaar afgeschaft wordt;

- het risico op overstroming bij beschadiging van de sifons wordt vermeden;
- toegangsschouw 6 kan zonder problemen gesupprimeerd worden;
- de in situ sanering van het Lobroekdok zal eenvoudiger kunnen en samen gaan met de sanering van de Schijns;
- door combinatie van de twee projecten zal de situatie m.b.t. de werfzones in het gebied vereenvoudigen.

Het programma van eisen van de Oosterweelverbinding moet snel aangepast worden (meer bepaald het terechtwijzingsbericht nr. 7) aan het nieuwe voorstel m.b.t. de Schijns daar eind 2007 gestart wordt met de uitvoering van het project. De overeenkomst m.b.t. de uitvoering van de Oosterweelverbinding zal weinig improvisatie toelaten op het moment zelf, zodat alles op voorhand duidelijk moet zijn. De aansluiting van de Oosterweelverbinding op de E19 is een kritisch punt m.b.t. de timing van het project. Al de werken aan de Schijns moeten af zijn vóór er aan deze aansluiting begonnen wordt.

Om tijd te besparen wordt het technische studiewerk van de aanpassingen aan de Schijns best geïncorporeerd in het lopende studieprogramma van BAM. Zo vermijdt je een nieuwe aanbestedingsprocedure van de studie, waarvoor hoogstwaarschijnlijk dezelfde kandidaten zullen intekenen dan die waar BAM nu reeds mee werkt. Het studiebureau van BAM kan flexibel ingeschakeld worden. VMM staat ver genoeg met het dossier opdat onmiddellijk kan begonnen worden met het ontwerp en de werken eind 2007 gedaan kunnen zijn. De nodige kredieten ten behoeve van de aanpassingen aan de Schijns (2 miljoen euro) werden door VMM aangevraagd op het FEU 2007.

Volgende elementen moeten nog uitgeklaard worden:

- het programma van eisen voor de Oosterweelverbinding moet aangepast worden;
- het studiebureau van BAM moet het project voor de zuidelijke Schijns verder uitwerken;
- wie verantwoordelijk is voor het later onderhoud en beheer van de overwelfde Schijns;
- wie welk gedeelte van de kosten voor de realisatie en de sanering van de Schijns draagt;
- of de werken aan het zuidelijk deel van de Schijns MER-plichtig zijn;

5. Toelichting door partijen en bespreking van de onderscheiden vooropgestelde plan/project-timing

Zie hoger.

6. Besluiten en afspraken

1. De secretaris-generaal brengt verslag uit van deze vergadering aan minister Kris Peeters (m.n. dat al de partijen akkoord gaan).
2. De afdeling Algemeen Beleid brengt de dienst Milieueffectrapportering op de hoogte van het nieuwe voorstel m.b.t. het zuidelijk deel van de Schijns, opdat met dit voorstel eventueel rekening kan worden gehouden bij het formuleren van de richtlijnen (bv afsluiting van overdekte Schijns heeft invloed op waterkwaliteit en –kwantiteit in het noordelijke deel, het voorstel kan beschouwd worden als een uitvoeringsvariant die geen opname in de richtlijnen behoeft, ...) voor het plan-MER van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen.
3. De secretaris-generaal zal met minister Kris Peeters bespreken hoe de verdere uitwerking van het combinatievoorstel zal worden verder gezet en licht de vergaderleden hierover in.

4. De secretaris-generaal zal overleg plegen met NMBS-Holding en het havenbedrijf betreffende de kostenverdeling van het combinatievoorstel.
5. NMBS-holding licht het havenbedrijf in m.b.t. het aantal project-MER's die de opmaak worden voor de ontdubbeling van het havenspoor ter hoogte van Oude Landen en de uitbreiding van de bundel in vervanging van deze in Stuivenberg. Ook of er bij deze projecten aandacht gegeven wordt aan de afwatering van het gebied wordt meegedeeld aan het havenbedrijf.
6. De vertegenwoordigers van BAM zullen het nieuwe voorstel m.b.t. de Schijns aanbrengen op de Task Force vergunningen en nemen de nodige initiatieven om het project voor het zuidelijk gedeelte van de Schijns te realiseren (afstemming met AROHM en dienst MER – om na te gaan of een stedenbouwkundige vergunning volstaat – , VMM, Provincie Antwerpen dienst Waterbeleid en stad Antwerpen).