

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



Zitting 2005-2006

2 maart 2006

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

– van het Rekenhof –

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

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag



Brussel, 28 februari 2006
Regentschapsstraat 2
1000 BRUSSEL

N 10-3.052.584 B15

Bijlage : verslag

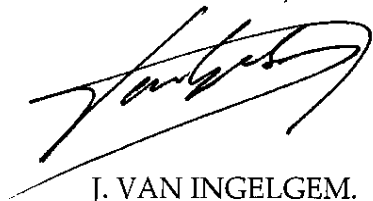
Mijnheer de Voorzitter,

BETREFT : Controle derde voortgangsrapportage BAM.

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

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

Op last :
De Griffier,



J. VAN INGELGEM.

Het Rekenhof :
De Eerste Voorzitter,



F. VANSTAPEL.

De heer N. DE BATSELIER
Voorzitter van het Vlaams Parlement
Leuvenseweg 27
1011 BRUSSEL

REKENHOF

Derde voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen

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

Goedgekeurd in de
Nederlandse kamer van het Rekenhof
op 28 februari 2006

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Opdracht.....	7
1.2	Werkzaamheden	7
2	Toelichting bij de recente ontwikkelingen	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Reikwijdte	9
2.3	Planning.....	11
2.4	Kostprijs en financiering	13
2.5	Risicobeheersing	16
2.6	Projectorganisatie	17
2.7	Commentaar bij de meerjarenbegroting	17
3	Conclusies	18
4	Aanbevelingen	20

1 Inleiding

1.1 Opdracht

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

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

1.2 Werkzaamheden

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

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

Het Rekenhof heeft zijn commentaar bij de eerste en de tweede voortgangsrapportage respectievelijk op 6 juli en 11 oktober 2005 aan de commissie bezorgd⁽³⁾. Dit rapport bevat het commentaar van het Rekenhof bij de derde voortgangsrapportage van 23 februari 2006.

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

² Stuk 268 (2004-2005) – nr. 1, verslag hoorzitting.

³ Stuk 268 (2004-2005) – nr.3, 6 juli 2005; Stuk 268 (2004-2005) – nr.4, 14 oktober 2005.

De basisrapportage die alle uitgangspunten van het Masterplan Antwerpen op een gestructureerde manier moet weergeven, heeft de BAM nu voorbereid. Het Rekenhof heeft nog niet de gelegenheid gehad de basisrapportage te toetsen aan de vooropgestelde informatiebehoeften van de commissie. Aan de hand van de basisrapportage moet de commissie de informatie uit de voortgangsrapportages kunnen vergelijken met de oorspronkelijke afbakening van het Masterplan Antwerpen.

De derde voortgangsrapportage houdt rekening met de beslissingen die tot 17 februari 2006 zijn genomen door de raad van bestuur van de BAM en door de Vlaamse regering.

Dit verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de derde voortgangsrapportage van de BAM.

Het Rekenhof heeft onderzocht of de informatie uit de derde voortgangsrapportage overeenkomt met de ondersteunende documenten en beslissingen. Daarbij heeft het rekening gehouden met de vereisten inzake informatievoorziening die de commissie op 22 maart 2005 heeft vastgesteld. Het Rekenhof heeft verder nagegaan in welke mate de risico's voor het Masterplan Antwerpen werden geanalyseerd en welke beheersmaatregelen daarbij tot nu toe zijn genomen.

Zoals op 1 juni 2005 aan de commissie is meegedeeld, kan de externe toets van het Rekenhof niet slaan op een validering van de gehanteerde calculatiemethodes, het realiteitsgehalte van de ramingen of de kwaliteit van de risicobeheersing⁴.

In januari en februari 2006 heeft het Rekenhof de bij de BAM beschikbare documenten geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM de gevraagde toelichtingen gekregen. Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 24 februari 2006 informeel met het management van de BAM besproken.

⁴ Stuk 268 (2004-2005) – nr. 2, verslag eerste voortgangsrapportage, juni 2005.

2 Toelichting bij de recente ontwikkelingen

2.1 Algemeen

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

Sinds de tweede voortgangsrapportage van oktober 2005 heeft de Vlaamse regering een beslissing genomen over de wederoverdracht van een gedeelte van de Scheldebodem⁽⁵⁾, over een kapitaalverhoging⁽⁶⁾ en over de aanstelling van enkele personeelsleden bij de BAM⁽⁷⁾. De beslissingen van de Vlaamse regering van 15 december 2000 en van 22 juli 2005 vormen vooralsnog het referentiekader voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen. De BAM heeft intussen geen algemene beslissingen genomen en is evenmin verbintenissen aangegaan die strijdig zijn met dat referentiekader.

2.2 Reikwijdte

In de nota van 22 juli 2005 heeft de BAM aan de Vlaamse regering meegedeeld hoe de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen op hoofdlijnen worden ingevuld. De meeste informatie over de projecten heeft de BAM opnieuw samengevat in de projectfiches in bijlage 1 bij de derde voortgangsrapportage. Daarin zijn zowel de oorspronkelijke beschrijving als de actuele stand van zaken weergegeven. De onderstaande tabel vat de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen samen en geeft aan hoe de projecten zijn ingevuld of gewijzigd sinds de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering op 15 december 2000.

⁵ Vlaamse regering VR/PV/2005/49 - punt 31 van 23 december 2005.

⁶ Vlaamse regering VR/PV/2006/6 - punt 26 van 17 februari 2006.

⁷ Vlaamse regering VR/PV/2006/6 - mededeling van 17 februari 2006.

Project	Omschrijving 2000	Wijzigingen tot juli 2005 (tweede rapportage)	Wijzigingen tot februari 2006 (derde rapportage)	Realisatie en financiering
Oosterweelverbinding	Tunnel-brug-combinatie	+ Tuivariant + aansluiting Zwijndrecht + lokale ontsluiting Linkeroever + mitigerende maatregelen	Nihil	BAM
Singel	Stedelijke ringweg met ongelijkvloerse kruispunten	+ Verknoping stedelijke ringweg Noord		
		Vervangen door Groene Singel met Groene Boulevard en stedelijke ringweg naast R1	Nihil	BAM
		Verlenging tot Groenendaal- laan		
Royerssluis	Renovatie zonder verbreding	Verbreding tot 27 meter	Nihil	BAM
Van Cauwelaertsluis	Vernieuwing deuren en elektromechanica	+ Dienstgebouw + aansluitingen	Nihil	BAM
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Verbreding en verhoging van bruggen	+ Verbreding onder bruggen + Wachtplaatsen	Nihil	BAM ⁽⁸⁾
Leien fase I	Bolivarplaats – Maria-Theresialei			Vlaams Gewest
Leien fase II ⁽⁹⁾	Maria-Theresialei – Noorderlaan		Nihil	BAM
Tramlijn Linkeroever-Noord			Nihil	BAM
Tramlijn Mortsel Boechout			Nihil	Fase I Vlaams Gewest
				Fase II BAM
Tramlijn Noorderlaan- Ekeren			Nihil	BAM
Tramlijn Schotensesteen- weg-Wijnegem met stel- plaats			Nihil	BAM
Tramlijn Mortsel Kontich			Nihil	BAM
Tramlijn Schoonselhof- Hemiksem			Nihil	Fase I Vlaams Gewest
				Fase II BAM
Tramlijn Silsburg- Wommelgem			Nihil	BAM
Tramlijn Nieuw-Zuid en Eilandje	Uitbreiding bestaande lijnen		Nihil	BAM
Aankoop 48 trams			Nihil	BAM
Fietspaden			Nihil	BAM
Telematica			Nihil	BAM

⁸ De vervanging van de bestaande spoorbruggen over het Albertkanaal vak Wijnegem-Antwerpen zal de BAM realiseren. De bouw van de HSL-brug en de brug voor de tweede spoorontsluiting vallen niet onder het Masterplan Antwerpen en zal Infrabel financieren.

⁹ De herinrichting van het Operaplein (Rooseveltplaats) is inbegrepen in het project. Ook voor de andere tramlijnen is telkens de heraanleg van de betrokken gewestweg inbegrepen in het tramproject.

De projecten die momenteel door (en voor rekening van) het *Vlaams Gewest* worden uitgevoerd, zijn niet in de voortgangsrapportage opgenomen, ondanks een toezegging van de minister⁽¹⁰⁾. Het betreft de eerste fase van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg) en de eerste fase van de tramlijn Mortsel-Boechout.

De raad van bestuur van de BAM heeft op 9 september 2005 het DBfM-bestek⁽¹¹⁾ voor de *Oosterweelverbinding* goedgekeurd. Een aantal bijkomende onderdelen, waaronder de tolinstallaties, de stedelijke ringweg Noord en de gedeeltelijke herinrichting van het Sint-Annabos zijn op 8 december 2005 door de raad van bestuur van de BAM goedgekeurd en aan het DBfM-bestek toegevoegd. Later zullen nog enkele aanvullingen of aanpassingen aan het bestek worden toegevoegd via een terechtwijzend bericht.

In januari en februari 2006 heeft de raad van bestuur van de BAM een gedeelte van de projectfiches voor de *niet-Oosterweelprojecten* besproken. Op basis van de projectfiches zal in de toekomst de kostenverdeling tussen de BAM en de andere publieke partners worden afgesproken. Aansluitend zal de BAM de projecten aanbesteden. De precieze afbakening van elk project is essentieel om uit te maken welke aspecten van het projectontwerp eventueel buiten de reikwijdte van de oorspronkelijke invulling van het Masterplan Antwerpen vallen. Bovendien is de afbakening nodig om de verantwoordelijkheid voor eventuele onvoorzienbare of onvoorziene meerwerken te kunnen vaststellen. Het management, de projectingenieurs, de verantwoordelijke ministers en de commissie zouden voor de eigenlijke start van de werken inzicht moeten hebben in de afbakening van de projecten, van de ontwerpen en van de bijhorende verantwoordelijkheden.

2.3 Planning

Het Rekenhof herinnert eraan dat de Vlaamse regering op 22 juli 2005 een aangepaste overzichtsplanning heeft aanvaard, waarbij de initieel beoogde gelijktijdigheid van alle projecten gedeeltelijk is opgegeven. Ze heeft toegestaan dat de raad van bestuur in onvoorziene omstandigheden passende maatregelen kan nemen om het financieel evenwicht te bewaren. Daarbij moet de raad van bestuur wel maximaal rekening houden met het principe van gelijkwaardigheid en gelijktijdigheid van de projecten die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen en met de prioriteiten zoals de Vlaamse regering heeft vastgesteld.

¹⁰ Verslag bespreking tweede voortgangsrapportage (Stuk 268 (2004-2005) – nr.5 van 16 december 2005, p.30).

¹¹ Design Build finance and Maintain (DBfM) impliceert het ontwerp, de bouw, de gedeeltelijke financiering en het onderhoud.

Project	Uitvoeringsplanning 22 juli 2005 (tweede rapportage)	Voorgestelde wijzigingen tot februari 2006	Stand van voorbereiding
Oosterweelverbinding	1kw 2007 – 1kw 2011	Nihil	Aanbestedingsprocedure kan enkele maanden vertraging oplopen
(+ investeringen Burchtse Weel en Middenvijver)	(2kw 2006 – 4kw 2006)		Aanbesteding gepland
Singel	1kw 2010 – 4kw 2013	Nihil	
Royerssluis	1kw 2013 – 4kw 2015	Nihil	
Van Cauwelaertsluis	1kw 2006 – 4kw 2007	Nihil	Vergunningen verkregen; bestek en kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Fase 1: 2kw 2006 – 4kw 2008 Fase 2: 1kw 2011 – 4kw 2014	Nihil	Vergunningen nog niet aangevraagd; bestekken en kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Leien fase I			Uitgevoerd 4kw 2005 door Vlaams Gewest
Leien fase II (+ Operaplein)	3kw 2007 – 3kw 2011 (2kw 2006 – 3kw 2006)	Nihil	Vergunningen aangevraagd; bestek en kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Tramlijn Linkeroever-Noord	1kw 2014 – 4kw 2015	Nihil	
Tramlijn Mortsel Boechout	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005		Uitgevoerd door Vlaams Gewest
	Fase 2: 3kw 2006 – 2kw 2008	Nihil	Onteigeningen in uitvoering, ontheffing MER verkregen, bouwvergunning in aanvraag; bestek en kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Tramlijn Noorderlaan-Ekeren	3kw 2007 – 2kw 2012	Nihil	
Tramlijn Schotensesteenweg-Wijnegem (+ stelplaats)	3kw 2006 – 2kw 2010	Nihil	Onteigeningen in uitvoering, ontheffing MER verkregen, bouwvergunning in aanvraag; bestek en kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Tramlijn Mortsel Kontich	1kw 2013 – 4kw 2015	Nihil	
Tramlijn Schoonselhof-Hemiksem	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 1kw 2012 – 4kw 2015	Nihil	Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Silsburg-Wommelgem	1kw2013 – 4kw 2015	Nihil	
Tramlijn Nieuw-Zuid en Eilandje	1kw 2015 – 4kw 2015	Nihil	
Aankoop 48 trams	2008 – 2015	Nihil	
Fietspaden en Telematica	2007 – 2014	Nihil	

Behalve de projecten uit het Masterplan Antwerpen die het *Vlaams Gewest* zelf is gestart vóór de oprichting van de BAM, bevinden alle projecten zich nog in de voorbereidingsfase.

Wegens belangrijke aanvullingen in het DBfM-bestek voor de *Oosterveelverbinding* is het indienen van de eerste offertes met drie maanden uitgesteld. De kandidaat-bieders stellen dat ze geen offerte kunnen indienen als ze niet tijdig kunnen beschikken over alle nodige informatie, waaronder de beheersovereenkomst en protocollen. Zowel het GRUP als het project-MER zijn nog niet definitief vastgesteld. Toch handhaaft de BAM de geplande startdatum voor de werken.

De andere projecten waarvan de start van de werken gepland is voor 2006, zijn momenteel in volle voorbereiding. Voor een vlot verloop van die projecten moet de BAM afspraken maken met de andere betrokken publieke partners. Wegens de plafonnering van haar aandeel moet de BAM ook een kostenverdeling voor de eventuele meerkosten met die partners afspreken. De kostenverdeling is, naar verluidt, medeafhankelijk van de goedkeuring van de beheersovereenkomst tussen de BAM en de Vlaamse regering. Zo kan onder meer de Van Cauwelaertsluis niet meer worden aanbesteed volgens de goedgekeurde uitvoeringsplanning van 22 juli 2005.

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

Sinds de vorige voortgangsrapportage zijn de ramingen voor de investeringskosten niet aangepast.

De kostprijs van de projecten die het *Vlaams Gewest* heeft opgestart vóór de oprichting van de BAM, zijn niet volledig in de voortgangsrapportage opgenomen. Het betreft de eerste fase van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg) en de eerste fase van de tramlijn Mortsel-Boechout. De betrokken projecten zijn al in grote mate uitgevoerd. Volgens informatie van de administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest bedraagt de kostprijs van die projecten tot nu toe bijna 133,4 miljoen EUR¹²). De kostprijs omvat het aandeel van het Vlaams Gewest en het aandeel van De Lijn.

¹² Verbintenissen voor Leien fase 1: 78.274.773,09 EUR (incl. btw) (= 66.208.359,40 EUR vastgelegd + 4.000.000,00 EUR voor het stoepenplan + 8.066.413,69 EUR voorgesteld) ten laste van het Vlaams Gewest en 19.102.731,92 EUR (excl. btw) ten laste van De Lijn; verbintenissen voor tramlijn Mortsel-Boechout fase 1: 4.898.814,08 EUR (incl. btw) ten laste van het Vlaams Gewest en 9.005.173,56 EUR (excl. btw) ten laste van De Lijn; verbintenissen voor Sint-Bernardsesteenweg fase 1: 8.999.395,00 EUR (incl. btw) ten laste van het Vlaams Gewest en 13.084.939,75 EUR (excl. btw) ten laste van De Lijn.

Projecten ten laste van BAM (ramingen in miljoenen EUR)	Raming 12/2004	Raming 7/2005	Prijspeil
Oosterweelverbinding (tuivariant)	1251,0	1342,0	2005
Singel	347,0	377,3	2005
Royerssluis	74,0	74,3	2000
Van Cauwelaertsluis	52,0	50,8	2005
Albertkanaal vak Wijnegem Antwerpen	180,0	180,0	2004
Aankoop 48 trams	87,0	86,8	2000
Leien fase II	71,0	64,0	2005
7 tramlijnen ⁽¹³⁾	394,0	406,6	2000 – 2005
Fietspaden	12,0	12,4	2000
Telematica	25,0	24,8	2000
<i>Subtotaal andere projecten</i>		1277,0 ⁽¹⁴⁾	
<i>Subtotaal investeringen</i>	2493,0	2619,0 ⁽¹⁵⁾	
<i>Onvoorzien en indexatie voor de niet-Oosterweelprojecten</i>		291,1	
Studies	123,0	124,9	
Intercalaire intresten	257,5	182,2	
Gronden Oosterweel	180,0	180,0	
Onteigeningen en nutsleidingen	100,0	100,0	
Totaal	3153,5	3317,2	

De geraamde investeringskosten voor de *Oosterweelverbinding* houden rekening met de projectvereisten die tot nu toe zijn bestudeerd. Zoals eerder vermeld, zijn er in december nog een aantal onderdelen aan het bestek toegevoegd. De vermoedelijke kostprijs daarvan was al in de globale raming van 22 juli 2005 vervat.

Voor de *niet-Oosterweelprojecten* geeft de voortgangsrapportage enkel informatie over het geplafonneerde bedrag ten laste van de BAM. Er wordt nog geen informatie gegeven over de totaal geraamde uitgaven, de werkelijke uitgaven, de aanwending van de post onvoorzien en indexatie en de andere kosten ten laste van het Vlaams Gewest en andere publieke partners. Naar verluidt bedragen de geraamde kosten voor

¹³ Inclusief uitbreiding naar Nieuw-Zuid en Eilandje, aanpassing van de gewestwegen, bouw van een stelplaats en tractiestations.

¹⁴ De Vlaamse regering heeft zich op 22 juli 2005 ook akkoord verklaard met het principe van plafonnering van de kostprijs voor alle niet-Oosterweelprojecten van het Masterplan ten belope van de actuele ramingen, namelijk 1.277 miljoen EUR (exclusief indexering en 10% onvoorzien). Dit betekent dat aanpassingen en prijsstijgingen die het vastgestelde plafond en marges voor index en onvoorziene kosten overstijgen, niet door de BAM maar door de medeopdrachtgever of het Vlaams Gewest moeten worden gefinancierd.

¹⁵ Exclusief indexering en post onvoorzien; steeds exclusief BTW.

de door De Lijn gewenste uitbreidingen inzake tramlijnen en Leien die volgens de BAM niet behoren tot de oorspronkelijke afbakening van de Masterplanprojecten en dus niet ten laste van het budget van de BAM vallen, ongeveer 44,8 miljoen EUR. De actuele totaalraming voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis, met inbegrip van de projectkosten die buiten de reikwijdte van het Masterplan Antwerpen vallen, bedraagt 65,3 miljoen EUR. Het geplafonneerd aandeel van de BAM bedraagt 50,8 miljoen EUR, exclusief indexatie en onvoorzien.

Afspraken over de verdeling van eventuele kostenoverschrijdingen tussen de verschillende partners en de voorwaarden van aanwending van de 10% onvoorzien en de indexatie binnen het budget van de BAM zijn nog niet vastgelegd.

De gebudgetteerde studie- en werkingskosten van de BAM voor het jaar 2006 zijn in de voortgangsrapportage vermeld.

2.4.2 *Financiering*

Het overgrote deel van de investeringskosten van het Masterplan Antwerpen zal de BAM in eerste instantie financieren via schuldfinanciering, die het zal aflossen met de toelinkomsten van de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel. Eerder al heeft de Europese Investeringsbank een lening van 700 miljoen EUR principieel goedgekeurd. De aanbestedingsprocedure voor een lening en eventuele obligatie-uitgifte met een bankenconsortium is lopende.

De BAM heeft in 2005 voorgesteld de bouw van de niet-Oosterweelprojecten te prefinancieren. De leningen die de BAM daarvoor aangaat, zouden worden afgelost door een vorm van schaduwtoel die de partners (De Lijn, De Scheepvaart en het Havenbedrijf) betalen in functie van het gebruik. Het zou de bedoeling zijn dat de partijen de nodige middelen halen uit een speciaal begrotingsfonds van het Vlaams Gewest, dat gestijfd wordt met dividenden van de BAM. Het begrotingsfonds is opgericht bij artikel 77 van het decreet van 23 december 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2006. De definitieve financiële structuur is echter nog niet vastgelegd.

Sinds de oprichting van de BAM heeft het Vlaams Gewest al 184 miljoen EUR gestort in geld⁽¹⁶⁾ en 287 miljoen EUR ingebracht in natura⁽¹⁷⁾ als maatschappelijk kapitaal van de BAM. Op 22 juli 2005 is de Vlaamse regering akkoord gegaan tot 2010 jaarlijks 41,1 miljoen EUR bijkomend kapitaal te volstorten.

Zoals al vermeld, draagt het Vlaams Gewest (samen met andere publieke partners) ook de kosten van Masterplanprojecten die buiten het bud-

¹⁶ Op 23 februari 2006 werd een kapitaalverhoging ten bedrage van 98 miljoen EUR doorgevoerd. Van het totaal onderschreven maatschappelijk kapitaal is nog 90,2 miljoen EUR niet volstort door het Vlaams Gewest.

¹⁷ Het Vlaams Gewest heeft al zijn rechten inzake Tunnel Liefkenshoek ingebracht, waaruit de BAM nu al eigen inkomsten kan genereren.

get van de BAM vallen. De diensten van het Vlaams Gewest bereiden ook zelf een beperkt aantal studies en ontwerpen voor.

2.5 Risicobeheersing

2.5.1 *Risico-analyse van de activiteiten van de BAM*

De BAM liet zich begeleiden om de risico's van zijn activiteiten te analyseren, zoals het Rekenhof bij de tweede voortgangsrapportage heeft aanbevolen. De analyse is recent voltooid en erkende de volgende belangrijke aandachtspunten: het risico op vertragingsmanoeuvres naar aanleiding van inspraakprocedures, risico's inzake personeel, organisatie en kennisbehoud, alsook risico's inzake kostenbeheersing en financiële haalbaarheid van het Masterplan Antwerpen. Interne beheersmaatregelen die het management van de BAM al heeft opgezet, kunnen een aantal risico's beperken. De begeleider pleitte ervoor de risico's periodiek op te volgen en de effectiviteit van de interne beheersmaatregelen te laten testen.

In de voortgangsrapportage bespreekt de BAM de belangrijkste risico's en de bijhorende beheersmaatregelen die het management van de BAM heeft genomen of gepland. De beheersmaatregelen zijn hoofdzakelijk preventief. In alternatieve pistes of curatieve maatregelen om de schade te beperken in geval een risico zich manifesteert, is nauwelijks voorzien.

Op basis van zijn controles meent het Rekenhof dat de BAM de opgestarte beheersmaatregelen onverwijld en onverminderd moet voortzetten om de belangrijkste risico's te kunnen beperken.

2.5.2 *Trafiekrisico en financieel model*

De aangestelde trafiekconsultant heeft ondertussen de beoordeling van het verkeersmodel en de prognoses afgerond. Volgens de consultant is het model geschikt om de toekomstige trafiek te ramen.

Het belangrijkste uitgangspunt (het vrachtwagenverbod in de Kennedy-tunnel) is niet expliciet vermeld in het zorgvuldigheidsrapport van de trafiekconsultant. Bovendien zijn een aantal uitgangspunten en veronderstellingen¹⁸) nog onzeker, wegens het uitblijven van een formele verankering.

De bijhorende prognoses voor toelinkomsten moeten nog opnieuw in het financieel model worden ingevoerd om de haalbaarheid van de financiering en van de uitvoeringsplanning van het Masterplan Antwerpen te toetsen en te verzekeren.

¹⁸ De belangrijkste uitgangspunten en veronderstellingen heeft het Rekenhof opgesomd in zijn controleverslag bij de eerste voortgangsrapportage (Stuk 268 (2004-2005) – nr.3 van 6 juli 2005, p. 12).

2.6 Projectorganisatie

De evolutie op het vlak van projectorganisatie is beschreven onder hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage. De meeste samenwerkingsovereenkomsten zullen worden gesloten na de ondertekening van de overeenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest. De onderhandelingen over die overeenkomst, bedoeld in artikel 4 van het oprichtingsdecreet van 13 december 2002, zijn echter nog niet afgerond.

2.7 Commentaar bij de meerjarenbegroting

De raad van bestuur van de BAM heeft op 16 december 2005, samen met de werkingsbegroting 2006, een meerjareninvesteringsbegroting van 2006 tot 2010 goedgekeurd. Ze werd nog niet meegedeeld aan de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering is op 22 juli 2005 principieel akkoord gegaan de kapitaalbreng in de BAM tot 2010 te verhogen en vanaf 2011 een jaarlijkse beheersvergoeding te betalen aan de BAM. Als de Vlaamse regering zich eerstdaags formeel en onvoorwaardelijk voor die toekomstige financiering via een overeenkomst met de BAM verbindt, moet zij daarvoor vooraf een budgettaire machtiging krijgen van het Vlaams Parlement aangezien dit tot nu toe niet in de begroting is voorzien. Alle meerjarenverbintenissen die de Vlaamse regering wenst aan te gaan moeten immers voorafgaandelijk door de decreetgever worden gemachtigd, als ze niet in de begroting zijn opgenomen of als niet in een algemene decreetale regeling is voorzien. In dat verband herinnert het Rekenhof aan de resoluties van het Vlaams Parlement van 10 juli 1996⁽¹⁹⁾ en van 31 maart 1999⁽²⁰⁾. Meer algemeen heeft het Rekenhof in het verleden meermaals aanbevolen beheersovereenkomsten vóór de ondertekening aan het Vlaams Parlement voor te leggen⁽²¹⁾⁽²²⁾.

¹⁹ Resolutie van 10 juli 1996 betreffende de bespreking van het Boek van het Rekenhof 1995 (Stuk 376 (1995-1996)): *Alternatieve financieringen die het risico volledig bij de overheid leggen, moeten onmogelijk worden gemaakt. Het contractueel verlenen van de gewestwaarborg aan projecten vereist een voorafgaande decreetale machtiging en tijdige kredietaanvraag.*

²⁰ Resolutie van 31 maart 1999 betreffende de beheersovereenkomst voor 1997-2001 met de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn (VVM) (Stuk 1259 (1998-1998)): *Wanneer in de beheersovereenkomst financiële engagements worden aangegaan die het begrotingsjaar overstijgen, dan dienen deze in het programmadecreet expliciet te worden bevestigd.*

²¹ Auditrapport van het Rekenhof over beheersovereenkomsten met Vlaamse openbare instellingen (Stuk 37 (2001-2002) – nr.1 van 24 september 2001). Verslag van het Rekenhof over het ontwerp van beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse Vervoersmaatschappij voor de periode 2003-2009 (Stuk 1706 (2002-2003) – nr.2 van 8 mei 2003).

²² Het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003 bepaalt dat de Vlaamse regering de beheersovereenkomst, evenals elke verlenging, wijziging, schorsing of ontbinding ervan, voor de ondertekening ervan, meedeelt aan het Vlaams Parlement. Formeel is dit kaderdecreet niet van toepassing voor de BAM.

3 Conclusies

1. De basisrapportage die alle uitgangspunten van het Masterplan Antwerpen op een gestructureerde manier moet weergeven, heeft de BAM nu voorbereid. Aan de hand van de basisrapportage moet de commissie de informatie uit de voortgangsrapportages kunnen vergelijken met de oorspronkelijke afbakening van het Masterplan Antwerpen.
2. Het Rekenhof is van oordeel dat de derde voortgangsrapportage van 23 februari 2006 van de BAM heel wat relevante gegevens bevat en tegemoet komt aan de informatievoorziening die de commissie met zijn beslissing van 22 maart 2005 beoogde.
3. De informatie in de derde voortgangsrapportage steunt op de diverse documenten die aan de raad van bestuur van de BAM en aan de Vlaamse regering zijn meegedeeld. De informatie is onderbouwd en sluit aan bij de beslissingen van de Vlaamse regering en van de raad van bestuur van de BAM.
4. De derde voortgangsrapportage bevat informatie over de projecten van het Masterplan Antwerpen die ten laste van de BAM zullen worden uitgevoerd. Zoals ook al bij de tweede voortgangsrapportage is vastgesteld, slaat de geraamde kostprijs enkel op het aandeel van het Masterplan Antwerpen dat de BAM zal financieren. Daardoor dreigt er onvoldoende informatie beschikbaar te zijn over de uitbreidingen, meerkosten en risico's die ten laste van het Vlaams Gewest of andere Vlaamse openbare instellingen vallen.
5. Alle projecten ten laste van de BAM bevinden zich nog in de voorbereidingsfase. De reikwijdte, verantwoordelijkheden en de kostenverdeling voor een aantal projecten zijn nog niet definitief afgesproken met de andere partners. De projecten waarvan de uitvoering in 2006 zou starten, dreigen daardoor enige vertraging op te lopen.
6. Aansluitend op de aanbeveling bij de tweede voortgangsrapportage heeft de BAM initiatieven genomen om een aantal risico's te analyseren. De risico's voor de eigen activiteiten zijn onderzocht. Het management van de BAM heeft hiervoor reeds een aantal preventieve beheersmaatregelen genomen of gepland. Het zorgvuldigheidsonderzoek inzake de trafiekprognoses is voltooid. De resultaten zijn echter nog niet verwerkt in het financieel model zodat nog geen bevestiging mogelijk is van de financiële haalbaarheid van het Masterplan Antwerpen.
7. De overeenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest, bedoeld in artikel 4 van het oprichtingsdecreet van 13 december 2002, is nog niet definitief onderhandeld. De beschikbaarheid van die overeenkomst is een belangrijke randvoorwaarde voor het respecteren van de uitvoeringsplanning van het Masterplan Antwerpen.

8. De financiële engagementen van het Vlaams Gewest waartoe de Vlaamse regering op 22 juli 2005 heeft beslist zijn nog steeds niet budgettair gemachtigd.

4 Aanbevelingen

1. De basisrapportage dient spoedig te worden voorgelegd aan de commissie, zodat zij een referentiedocument heeft waaruit de oorspronkelijke afbakening van het Masterplan Antwerpen blijkt en waarmee ze de informatie uit de voortgangsrapportage kan vergelijken.
2. Om de commissie een volledig beeld te geven over het Masterplan Antwerpen is het raadzaam de onderdelen van het Masterplan die het Vlaams Gewest zelf of andere Vlaamse openbare instellingen dragen, ook in voortgangsrapportages toe te lichten.
3. Om vertraging bij de uitvoering van diverse projecten te vermijden, is het noodzakelijk spoedig de overeenkomst te sluiten tussen het Vlaams Gewest en de BAM, bedoeld in artikel 4 van het oprichtingsdecreet van 13 december 2002 evenals de samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners.
4. Het Rekenhof beveelt aan alle risico's verder op gestructureerde wijze op te volgen. De al genomen en geplande preventieve beheersmaatregelen kunnen het best worden aangevuld met alternatieve pistes of curatieve maatregelen om de schade te beperken in geval een risico zich zou manifesteren.
5. De BAM moet de financiële haalbaarheid van de huidige planning van het Masterplan Antwerpen nog toetsen aan de recent gevalideerde trafiekprognoses.
6. Zoals al aanbevolen bij de tweede voortgangsrapportage is het noodzakelijk dat het Vlaams Gewest voor zijn meerjarenverbintenissen voorafgaandelijk een budgettaire machtiging krijgt van het Vlaams Parlement.