

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



Zitting 2008-2009

28 november 2008

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

TIENDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Juni 2008

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, mevrouw Marleen Van den Eynde; de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens; de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen; de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer John Vrancken, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch; de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort; de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen; mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslagen over hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 9: Verslag + Addendum
- Nr. 10: Verslag over gedachtewisseling
- Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 12: Verslag
- Nr. 13: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 14: Verslag
- Nr. 15: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 16: Verslag
- Nr. 17: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 18: Verslag
- Nr. 19: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 20: Verslag
- Nr. 21: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door het management van de BAM	4
II. Presentatie door het Rekenhof	11
III. Bespreking	13
1. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe	13
2. Tussenkoms van de heer Rudi Daems	16
3. Tussenkoms van de heer Jan Penris.....	18
4. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	20
5. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke.....	24
6. Tussenkoms van de heer Bart Martens	26
7. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	28
8. Antwoorden van het Rekenhof	29
9. Antwoorden van de BAM en de regering en discussie met de leden	31
BIJLAGEN:	
Bijlage 1: Nota van de Vlaamse Regering d.d. 16 februari 2007	49
Bijlage 2: Repliek van BAM op de openstaande vragen	81

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op dinsdag 17 juni 2008 een tiende 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 elfde voortgangsrapportage van de BAM. Ook het rapport van het Rekenhof werd vooraf aan de commissieleden bezorgd.

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

Na maanden van heen en weer ge-e-mail vond uiteindelijk op donderdag 8 januari 2009 een onderhoud plaats tussen de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM en de verslaggever de heer Jan Peumans. Het verslag werd uiteindelijk goedgekeurd: het knelpunt betrof hoofdzakelijk de modaliteiten van het inzagerecht.

BAM werd in dit verband op de hoogte gebracht van de beslissingen die het Uitgebreid Bureau over de draagwijdte en de modaliteiten van het parlementair inzagerecht recent heeft getroffen.

I. PRESENTATIE DOOR HET MANAGEMENT VAN DE BAM

De heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM: De basiskenmerken van het masterplan zijn u allen bekend. We hebben ervoor geopteerd om onze voortgangsrapportage een iets andere vorm te geven. Naar aanleiding van een opmerking van het Rekenhof waren we heel veel informatie aan het rapporteren onder hoofdstuk 3, Voortgang van de projecten, terwijl het originele opzet van de voortgangsrapportage heel sterk gelieerd was met de risicobenadering. De elementen die we allemaal bij elkaar aan het rapporteren waren, moesten we beter spreiden over het geheel van het document en zo invulling geven aan het originele opzet van 2005. We hebben dat met hen doorgenomen en getracht in deze versie daar al een

eerste aanzet toe te geven. Daardoor kunnen we sneller over het geheel gaan inzake vordering van de projecten. U hebt alles kunnen lezen, de teksten werden tijdig rondgedeeld. Sta me toe dan ook meteen over te gaan tot de scoop en de scoopwijzigingen.

Er zijn geen scoopwijzigingen te melden, er is wel een evolutie in de selectie en de concretisering van de projecten. Die evolutie heeft te maken met de beslissing van de Vlaamse Regering op 8 mei 2008 om fase drie van tramlijn Ekeren, net dat gedeelte dat door Ekeren-Centrum zou gaan tot aan het eindpunt Leugenberg, naar de tweede fase van het masterplan over te hevelen en in plaats daarvan een aantal andere projecten die in de tweede fase zaten naar voren te brengen en uit te voeren. Daar kom ik straks op terug. Er is een evolutie in de selectie en de concretisering van de projecten. Verder zijn er geen wijzigingen te melden.

Hoofdstuk 3 handelt in eerste instantie over een overzicht van de te nemen en de genomen beslissingen. U hebt de lijst kunnen zien in onze voortgangsrapportage over de beslissingen betreffende de Oosterweelverbinding. Dat gaat in hoofdzaak over protocols met de 'stakeholders', het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Afdeling Maritieme Toegang (AMT), die we hebben goedgekeurd, over het voorcontract met Noriant en de gunning van de opdracht voor het opheffen van de kruising Groot Schijn – Albertkanaal. Die twee laatste elementen komen nog terug.

Het gedeelte financiering betreft een bekrachtiging van een aantal 'process letters' in het onderhandelingsproces voor het aantrekken van vreemd vermogen en een principiële goedkeuring over de alternatieve financieringsstructuur. Over deze alternatieve financieringsstructuur geven we straks meer uitleg.

Wat betreft de bruggen over het Albertkanaal, hebben we de overeenkomst met Infrabel goedgekeurd en die ligt ter ondertekening. Deze overeenkomst behandelt het aanpassen van de spoorbruggen over het Albertkanaal. Eens getekend, kan ook dat van start gaan en kunnen de spoorbruggen over het Albertkanaal worden verhoogd en het Albertkanaal plaatselijk verbreed. Dat is samen met de IJzerlaan een van de voornaamste knelpunten op het traject langs het Albertkanaal.

Andere projecten betreffen onder meer de goedkeuring van een uitgangspuntennota fietsprojecten. De rest zijn elementen van interne organisatie, zoals u

hebt kunnen lezen. Sommige elementen komen nog terug.

De beslissingen van de Vlaamse Regering hebben in essentie te maken met Brabo II. De regering heeft kennis genomen van het contract met Manuel de Solà-Morales. Dat is intussen getekend, waardoor het ontwerp officieel van start is kunnen gaan. De beslissingen hebben ook te maken met de overheveling van fase drie van tramlijn Ekeren, zoals daarnet al gesteld, om ervoor te zorgen dat enerzijds een breder maatschappelijk draagvlak gevonden kan worden voor de juiste tracékeuze door Ekeren tot aan het eindpunt Leugenberg en daar tijd voor in te bouwen, en anderzijds van de gelegenheid gebruik te maken om een aantal ontsluitingen van het Eilandje naar voren te trekken. Dat geeft een bijzondere kans om het Eilandje, dat in volle ontwikkeling is, meteen te ontsluiten via het openbaar vervoer en bij alle keuzes die worden gemaakt meteen ook rekening te houden met het feit dat er effectief een tramontsluiting zal kunnen worden gerealiseerd.

Tevens heeft de Vlaamse Regering de voorzitter van de stuurgroep Brabo II gelast om een samenwerkingsovereenkomst op te stellen met de vier betrokken partijen – De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, de stad en de BAM – en een gedetailleerde timing uit te werken voor de uitvoering van Brabo II. Tevens is de BAM gelast met een onderzoek naar de voor- en nadelen op financieel en juridisch vlak en op het vlak van ruimtelijke ordening van de afbraak van het Hardenvoortviaduct. Als u van de Leien komt en u gaat richting Noorderlaan, dan maakt u een scherpe bocht naar rechts, u gaat over een viaduct en terug naar beneden. Dat viaduct gaat over een spoorontsluiting die intussen is geschrapt, waardoor het viaduct zijn functie verloren heeft en de vraag op tafel ligt wat de voor- en nadelen zouden zijn van het afbreken ervan.

Tot hier een overzicht van de beslissingen van de raad van bestuur en van de Vlaamse Regering in de afgelopen periode. Het volgende punt geeft een overzicht van de planning.

Wat betreft de planning over het DBfM-project (design-build-finance-maintain) Oosterweelverbinding is de BAM op dit moment samen met de voorkeursbieder Noriant volop het bouwaanvraagdossier aan het voorbereiden. Nog deze week heeft er een overleg op hoog niveau plaatsgevonden tussen de bevoegde minister, minister Van Mechelen, alle

bevoegde diensten, de stad en Noriant, op het kabinet van de minister, om te bekijken waar we ter zake staan en om te bekijken of de planning van het op 1 september indienen van een kwaliteitsvol bouw-aanvraagdossier overeind kan blijven. Dat is daar bevestigd. Op die vergadering is er ook een analyse gemaakt van het traject nadien. De organisatie en de afwikkeling van het openbaar onderzoek voor zo'n groot project hebben immers hun eigen complexiteit. Het inwachten en verzamelen van de nodige adviezen van alle stakeholders en betrokken overheden vergt tijd. We kunnen nu stellen dat er op de planning met betrekking tot het verlenen van de vergunning sprake zou kunnen zijn van een speling van een tot twee maanden. We dachten eind dit jaar al onze vergunning te kunnen hebben en te kunnen beginnen in januari. Nu moeten we, afhankelijk van de nadere verfijning en de verdere timing om te bekijken op welke wijze de nodige adviezen kunnen worden ingewonnen en op welke wijze dat proces voort moet verlopen, stellen dat we de vergunning in januari, misschien zelfs in februari kunnen verwachten. Alles verschuift dus enigszins.

Het Rekenhof heeft in zijn advies ook al aangegeven dat er weinig marges zitten op een aanvangsbevel in maart. Dat spreekt vanzelf. We gaan ook geen aanvangsbevel geven als we geen geldige vergunning hebben. Ook zal er met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid een procedure worden ingeleid bij de Raad van State, met een verzoek tot schorsing van deze bouwvergunning. We kennen op dit ogenblik natuurlijk de aard van het verzoek niet, noch de gegrondheid, maar we zouden daar wel van kunnen uitgaan. Dat brengt natuurlijk met zich mee dat er, qua risico-inschatting, naargelang het gevolg dat de Raad van State aan deze procedures geeft, misschien toch wel sprake is van drie tot zes maanden.

Het verkrijgen van de vergunning verwachten we dus begin volgend jaar. Dan zullen we de 'standstill'-periode van zestig dagen respecteren. We zullen dan kijken wat het gevolg is van eventuele procedures, en dan analyseren wat er verder moet gebeuren.

Dan is er de overzichtsplanning met betrekking tot de financiering. Het gaat dan over het aantrekken van verzekeringen. U weet dat er drie onderhandelingsprocedures tegelijk lopen. Naast DBfM is er ook het aantrekken van een verzekeringspakket. Wat dat betreft, is de planning op dit ogenblik geactualiseerd. De contractsluiting zou in maart 2009 plaatsvinden. Dat spoort met de planning van daarnet. Hetzelfde

geldt voor de planning met betrekking tot de aanbesteding van de financiering. Straks komen we daarop terug, omdat de planning enigszins is gewijzigd. U ziet daar dat het ‘best and final offer’ (BAFO) verschuift naar september 2008. Dat heeft alles te maken met de herdefiniëring van de financieringsstructuur, zoals straks zal worden toegelicht.

Het volgende overzicht betreft de Brabo I-projecten. Het indienen van de BAFO's is voorbij. Dat was op 6 juni 2008. Het conformiteitsonderzoek is volop bezig. De onderhandeling met de voorkeursbieder zou in juni-augustus plaatsvinden, de contractsluiting in september 2008 en de aanvang van de werken dit najaar. Met de Brabo II-projecten verwachten we in augustus 2010 te kunnen starten. Een concrete en gedetailleerde timing, die ook rekening houdt met alle ontwerpelementen, wordt momenteel opgesteld, in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 9 mei.

Dan zijn er de watergebonden projecten. De werken aan de Noorderlaanbrug zijn begonnen op 18 februari en zouden in het voorjaar van 2010 moeten eindigen. De werken aan de Van Cauwelaertsluis zijn begonnen op 7 april 2008 en zouden in het voorjaar van 2011 moeten eindigen. De uitvoeringstijd bedraagt dus drie jaar. Met betrekking tot de Kattendijksluis is de gunning voorzien voor augustus. De werken zouden beginnen in september-oktober. De sluis zou midden volgend jaar worden opgesteld. Vele van die watergebonden projecten zijn dus aangevat of bevinden zich in de laatste fase.

Wat de Oosterweelverbinding betreft, zijn we momenteel bezig met het afronden van de onderhandelingen. Noriant heeft op 1 mei zijn definitieve aanbestedingsontwerp ingediend. Dat ontwerp is eigenlijk de aanpassing van zijn BAFO, op basis van de gesprekken die we sinds januari met het bedrijf voeren, met de aanpassingen waarvan we hebben gevraagd dat ze mee zouden worden opgenomen. Over al die aanpassingen hebben we uitleg gegeven bij de voorgaande voortgangsrapportages. Ze staan ook zeer kort opgesomd in ons voortgangsrapport. Momenteel zijn we bezig dit definitieve ontwerp te toetsen qua conformiteit en volledigheid. Tegelijk werken we voort aan het klaarmaken, op basis van dit definitieve ontwerp, van de bouwvergunningaanvraag, die op 1 september zal worden ingediend.

U hebt al kunnen horen dat onze raad van bestuur zijn goedkeuring heeft verleend aan een definitief

ontwerp van voorcontract met betrekking tot het integrale ontwerp. Vorige maal heb ik dat toegelicht. We trachten gebruik te maken van de periode voor de contractsluiting om zo veel mogelijk verfijningen aan het ontwerp aan te brengen en zo veel mogelijk detaillering en voorbereiding rond te krijgen. Dat vergt een aantal inspanningen van Noriant, maar uiteraard ook van de BAM. Dat staat allemaal in een ontwerp van voorcontract dat ondertussen is goedgekeurd door de beide zijden, dus ook door Noriant.

De inwerkingtreding hangt natuurlijk zeer sterk af van wat wij ‘design sign-off’ (DSO) noemen. Ik verontschuldig me ervoor dat we alweer een nieuwe term gebruiken, maar u weet dat elke organisatie haar eigen jargon heeft. In elke organisatie ontwikkelt elk proces ook weer opnieuw een eigen jargon. Design sign-off is een term uit de bankwereld en betekent dat de bankiers willen nadenken over de financiering van een project als eerst alle technische kenmerken van dat project duidelijk zijn. Dat is dus als het ontwerp, de kostprijs en het onderhoud duidelijk zijn, als vanuit het oogpunt van de bankier alle designelementen – maar dan design in de heel ruime betekenis – afgerond zijn.

DSO is ook de term die ik gebruik om eigenlijk drie kwart van het DBfM-contract af te sluiten in een voorakkoord betreffende het definitieve aanbestedingsontwerp, de conformiteit, de overeenstemming met onze gewijzigde vraagspecificatie, de kostprijs – de investering, het onderhoud, alle kostprijs-elementen die niet-financieringsgerelateerd zijn – alle documenten die we ne varietur wensen vast te leggen. Dit voorakkoord, deze DSO zal meteen ook een lijst bevatten van alle documenten, alle contractuele bepalingen die vastliggen met de daarbij horende prijs, de risicoallocatie, het ontwerp. We zijn volop bezig met de onderhandelingen en trachten zo snel mogelijk dit gedeelte van het dossier af te ronden. Daarna zullen we het verder uitwerken met onze financiers.

Een volgend element in onze werken betreft het bouwdok voor de realisatie van de tunnelelementen. Noriant zal het bouwdok realiseren in Zeebrugge in de achterhaven. Voor de realisatie van dit bouwdok worden ook bijkomende eisen gesteld inzake de keermuren. Op die manier blijft er, als we het gebied verlaten, een nuttige restwaarde over voor het Vlaamse Gewest en de betrokken haven.

Momenteel zijn we met het Vlaamse Gewest en MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrich-

tingen nv) een protocol aan het onderhandelen om de afspraken over de technische vereisten en de prijs hierop af te stemmen. Tegelijkertijd zullen we met Noriant ook het voorcontract afsluiten met betrekking tot het bouwdok. Door die bijkomende eisen is er uiteraard meer tijd nodig. Het is eigenlijk onmogelijk om daarvoor te zorgen binnen de contracttijd van vier jaar. We zullen Noriant toelaten om de definitieve restwaarde op voorhand te creëren. Eens het contract ingaat en de teller en chrono beginnen te lopen, kunnen ze hun verwachte taken uitvoeren. Over het bouwdok is zowel een protocol met AMT en MBZ in ontwikkeling, als een voorcontract met Noriant.

Wat de fasering betreft, hebben we heel wat onderzoek verricht naar minder hinder om ervoor te zorgen dat tijdens de bouwtijd zo weinig mogelijk hinder optreedt op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Ik heb daar al omstandig uitleg over gegeven. Een van de laatste beleidsvraagstukken die op tafel lag, betrof de fasering van de Zuiderknoop op Linkeroever. In samenspraak met onze voorgdijverheid, de stad Antwerpen en Zwijndrecht hebben we geopteerd voor een korte, gebalde inspanning. We trachten daarbij alle werken zoveel mogelijk te concentreren tijdens de eerste vier jaar van de werken aan de Oosterweelverbinding. De werken met de grootste hinder op het traject Gent, E17 en Kennedytunnel worden dan tijdens het vijfde jaar uitgevoerd. Op dat moment is de Oosterweelverbinding al open en kan ze dus een alternatief bieden.

Andere faseringsvoorstellen waren ook mogelijk. Ze zouden echter de hinder over een langere termijn hebben gespreid. Men heeft gekozen voor een korte, gebalde inspanning. Uiteraard werden bijkomende maatregelen genomen om de doorstroming op het hoofdwegennet telkenmale op 2x3 rijstroken te houden en om de doelstellingen inzake de ontsluiting van de woonkernen en de wijken op Linkeroever in de zes richtingen – kust, Gent, Kennedytunnel in beide richtingen – te allen tijde te garanderen.

Ik ga nu over tot de projecten in het kader van de Oosterweelverbinding. Het project Middenvijver is op 8 juni opgeleverd en overhandigd aan het Agentschap voor Natuur en Bos. Ongeveer 4000 mensen hebben kunnen genieten van geleide wandelingen en heel wat informatie gekregen over dit gebied, dat een opgespoten zandvlakte was en nu omgetoverd is tot een mooi natuurgebied. Er zijn enorm mooie water-

partijen. Op zeer korte tijd heeft er zich een sterke natuurontwikkeling voorgedaan.

Een tweede project betreft Burchtse Weel. Begin mei werd gestart met de eigenlijke grondwerken, waarbij we een tussendijk aanbrengen, zodat binnengaats verder kan worden gewerkt.

Het volgende werk betreft de Vaartkaai/Belgasite. U weet dat we de huidige stelplaats van de bussen in de Tjalkstraat hebben verhuisd naar een nieuwe, tijdelijke stelplaats, namelijk de Belgasite. De verhuizing heeft plaatsgevonden op 18 mei 2008. Het project werd opgeleverd op 10 juni 2008.

De vergunning in verband met De Schijn werd afgeleverd op 9 mei 2008. Ondertussen is de gunning al uitgevoerd. De tijdelijke vereniging Herbosch Kiere en Deckx Werkhuizen start op 5 augustus 2008 met de werken. Verwacht wordt dat ze tien maanden zullen duren.

Een volgende punt gaat over de Stedelijke Ringweg Noord. U weet dat die in zijn geheel is opgenomen als mitigerende maatregel in het project-MER (milieueffectrapport) voor de aanleg van de Oosterweelverbinding. Een groot deel van deze Stedelijke Ringweg Noord is toegevoegd aan het DBFM-contract en zal dus gelijktijdig met de Oosterweelverbinding worden aangelegd. Wat de aansluiting tussen de Schijnpoort en de E34 betreft, worden de ontwerpen uitgewerkt.

Het lokale verkeer wordt afgeleid door het creëren van die ringweg. Deze ringweg is niet alleen een ringweg voor de stad Antwerpen zelf, maar ook voor de wijken en stedelijke kernen die zich aan de buitenkant van de ring bevinden. Door het aanleggen van die stedelijke ringweg is er minder sluipverkeer en minder vrachtverkeer dat zich op dit ogenblik een weg baant door de woonkernen van Deurne en Merksem. Die ringweg heeft dan ook een belangrijk aandeel in het succes van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid van deze regio.

Recente studies hebben aangetoond dat het complex tussen de aansluiting van de ring met de E34-E313 richting Wommelgem veel compacter kan dan vandaag en dat het geen verdere onteigeningen behoeft. Wel blijkt dat de brug van de Turnhoutsebaan over de R1 best wordt heraangelegd. De BAM toetst momenteel samen met alle betrokkenen de ontwerpconcepten af. We participeren ook in een stuurgroep

die het Vlaamse Gewest heeft opgezet voor de verdere aansluiting en doortrekking naar Wommelgem en Ranst zodat de aansluiting van dit knooppunt op de E34-E313 goed kan verlopen.

Ik schets nu de stand van zaken van de openbaarvervoerprojecten Brabo. Voor Brabo I zitten we midden in een openbare procedure. Op 8 februari 2008 zijn er drie offertes ingediend van drie tijdelijke verenigingen. Zij moesten tegen 6 juni hun BAFO indienen. De drie BAFO's worden nu getoetst op hun conformiteit en volledigheid. Nadien moeten ze onderworpen worden aan een beoordeling en rangschikking op basis waarvan een voorkeursbieder zal worden aangeduid. Met deze voorkeursbieder zullen de verdere onderhandelingen worden gevoerd. Het is de bedoeling om tegen september een contract te sluiten met een goede prijs-kwaliteitsverhouding.

Inzake Brabo II is er de beslissing van de Vlaamse Regering van 9 mei 2008. De stuurgroep geeft uitvoering aan de opdracht om Brabo II verder uit te werken. Manuel de Solà-Morales is intussen formeel gestart met het ontwerp van het Operaplein.

Wat de waterinfrastructuur betreft, zijn de werken aan de Noorderlaanbrug gestart. De duurtijd bedraagt twee kalenderjaren. Op 8 juni is de westelijke brughelft afgebroken. Een paar weken voordien was er een tijdelijke fietsersbrug aangelegd aan de oostelijke helft. De aannemer is nu bezig de westelijke kant verder af te breken. De werken zitten op schema. Wij verwachten geen verdere hinder.

De doorpersing van de leidingenkoker van het Albertkanaal is gerealiseerd en zal binnenkort volledig worden opgeleverd. Via een open omroep met de Vlaamse Bouwmeester en de stad Antwerpen hebben we een studie gevraagd over de visie die deze bruggen moet verbinden. Die studie is met succes afgerond. Er zijn heel wat overlegvergaderingen geweest met alle betrokken wijken en districten aan beide oevers van het Albertkanaal. Er is nagedacht over een toekomstperspectief voor die delen van de IJzerlaanbrug die worden afgebroken. Het is de bedoeling om een impuls te geven voor de aangelanden en de onmiddellijke omgeving van deze brug.

Deze studie is voorgesteld op 11 juni 2008 in het bijzijn van de stad Antwerpen, de betrokken districten en gemeenten, de scheepvaartdiensten, andere diensten van het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Bouwmeester en de stadsbouwmeester. Er zijn afspraken gemaakt over het verder consolideren van de visie en de uitgangspunten.

Wat de Kattendijksluis betreft, zijn de werken gepland voor augustus 2008. De werken worden beëindigd in het voorjaar. Die sluis moet operationeel zijn vooraleer de Oosterweelverbinding de toegankelijkheid van het Eilandje op die plaats zal hinderen. De renovatiewerken aan de Van Cauwelaertsluis zijn gestart; die werken zullen drie kalenderjaren duren. Het voorontwerp van de IJzerlaanbrug is opgestart. De aanbesteding is gepland voor de eerste helft van 2009. De bestaande brug blijft uiteraard in gebruik tot de nieuwe Noorderlaanbrug is voltooid. Als de nieuwe Noorderlaanbrug klaar is, kan alle verkeer daarover, en kunnen we beginnen aan de afbraak van de IJzerlaanbrug. Wie onder de IJzerlaanbrug al is doorgevaren, weet dat dit een prangende zaak is. Veel schepen die er onderdoor moeten varen, moeten water opzuigen om dat te kunnen. Dit is dus een dringende zaak. Tot zover de uitleg over de waterinfrastructuur; het volgende hoofdstuk gaat over de financiering.

De heer Ivan Costermans, financieel manager BAM: Ik kan inzake het hoofdstuk financiering erg beknopt zijn. Het eerste puntje is de jaarrekening van het boekjaar 2007. De enkelvoudige jaarrekening van de BAM als vennootschap lijdt een verlies van 2,5 miljoen euro. Dat is normaal, want er is nog geen exploitatie en er zijn bijgevolg geen exploitatie-inkomsten. In vergelijking met het vorige boekjaar is het verlies aanzienlijk kleiner. Dat is het gevolg van aanzienlijke opbrengsten uit thesauriebeleggingen die in de loop van 2007 zijn gerealiseerd. De geconsolideerde jaarrekening vertoont een winst, en die is het gevolg van de consolidatie met onze dochter, nv Tunnel Liefkenshoek.

Wat het budget en de actuele uitgaven betreft, is in de vorige rapportage toelichting gegeven bij het budget dat voor het jaar 2008 is goedgekeurd. Toen ontbrak nog een vergelijking van de reële uitgaven met het budget voor het boekjaar 2007. In de huidige voortgangsrapportage wordt die vergelijking samengevat. We zijn bijna overal binnen het budget gebleven, met uitzondering van de financiële adviesverstrekking. Voor die financiële adviesverstrekking kon in het budget 2007, dat eind 2006 is opgesteld, geen rekening worden gehouden met een aantal activiteiten zoals de 'public sector comparator' en de omvorming van de Brabo-projecten in een DBFM-formule.

Wellicht het belangrijkste punt is het feit dat we onderzoeken hoe de financieringsstructuur kan worden hertekend, zodat die beter aansluit bij een markt die zwaar is gehavend door de kredietcrisis. De impact van die crisis laat zich nog altijd gevoelen. We

verwachten dat die impact de komende maanden en zelfs jaren voelbaar zal blijven. Banken zullen enige aversie voor risico's inzake kredietverstrekking vertonen. De oorspronkelijke financieringsstructuur was complex. Eén element in het bijzonder zorgde voor die complexiteit: het feit dat de financiering gebeurde op twee niveaus. De BAM zorgt voor het gros van de financiering van het masterplan, terwijl Noriant, de opdrachtnemer voor de Oosterweelverbinding, 20 percent van de realisatieprijs van de Oosterweelverbinding voor zijn rekening neemt.

Die zogenaamde 'two-tier'-financiering is complex, wat vandaag door de markt als een risico wordt opgevat. Nog belangrijker: deze structuur zorgt ervoor dat het financieringsbedrag dat in de markt moet worden opgehaald, wordt verdubbeld, en dat is in de huidige context van kredietschaarste uiteraard een risicovolle aangelegenheid. Daarom willen we de structuur vereenvoudigen door de financiering in elkaar te schuiven. Het komt erop neer dat beide partijen voor de afgesproken financiering zorgen – Noriant blijft dus 20 percent van de Oosterweelverbinding financieren – maar we zullen ervoor zorgen dat de financiering van Noriant zal gebeuren door dezelfde groep van banken die door de BAM wordt aangesproken. We stelden vast dat in de praktijk de meeste kandidaat-financiers van de BAM ook kandidaat waren om Noriant te financieren.

Als we met dezelfde financiers werken, neemt de complexiteit af, vermijden we ingewikkelde technieken zoals de contragarantie waarover in het verleden al toelichting is gegeven, en vermijden we ook de verdubbeling van de aanspraak die op de kredietmarkt moet worden genomen. De raad van bestuur heeft deze wijziging al principieel goedgekeurd. Op dit moment wordt volop gewerkt aan de uitwerking ervan, zodat de rest van de procedure nog binnen de vooropgestelde timing kan worden afgewerkt.

De heer Jan Van Rensbergen: In hoofdstuk 5 wordt verslag uitgebracht over de risico-elementen. Er zijn interne risico-analyses over de financieringsaspecten uitgevoerd. Verder is onze adviseurs opgedragen een allesomvattend geconsolideerd riskmanagementsprogramma en -rapporteringssysteem uit te werken, op basis van een eerste risico-analyse die in 2006 is uitgevoerd. Op basis daarvan zullen we beter kunnen rapporteren over de bestaande risico's. Geplande en uitgevoerde audits hebben te maken met het feit dat we voor het contractmanagement een audit en benchmark hebben voorbereid. We zullen ook daar zorgen voor een aparte audit.

Dan geef ik nu een overzicht van de belangrijkste bedreigingen, impact, geplande en genomen beheersmaatregelen.

Als we voor wat het masterplan betreft de indeling opnieuw overlopen, zien we op het vlak van de financiering dat we moeten verwijzen naar de reactie van de BAM op de gewijzigde financieringssituatie en de maatregelen die we hebben getroffen om de risico's op een andere manier te benaderen. Indekking ook van het renterisico, via de 'pre-hedge'.

Belangrijke componenten van het maatschappelijke draagvlak zijn het doelgroepenoverleg en uiteraard ook bredere communicatie. Op dat laatste kom ik meteen terug. Inzake het doelgroepenoverleg heb ik ervoor gezorgd dat ook in onze voortgangsrapportage een gedetailleerde oplijsting staat over de wijze waarop het doelgroepenoverleg vorm krijgt bij de BAM. U zult begrijpen dat intensief wordt overlegd met de verschillende partijen, de verschillende doelgroepen en de verschillende organisaties om zowel thematisch, regionaal als sectoraal ervoor te zorgen dat eenieder, elke organisatie, in een heel vroeg stadium betrokken is bij wat er uitgewerkt wordt. In dit geval bijvoorbeeld voor de minderhindermaatregelen, de fasering, de begeleidende maatregelen, de signalisatie en de bereikbaarheid tot en met het straatniveau, van alle werken.

Het doelgroepenoverleg en het maatschappelijk draagvlak zijn uiteraard een één-op-éénrelatie: ervoor zorgen dat iedereen in een vroeg stadium goed betrokken is bij het overleg, inspraak krijgt en impact kan hebben op het verdere verloop. Er staan twee bladzijden over in, ik zal die nu niet overlopen, maar ze geven aan dat op dat vlak heel wat inspanningen zijn gebeurd.

Op het gebied van de communicatie heeft de algemene communicatie natuurlijk een aantal kanalen in werking gezet: de website www.antwerpen.be, elektronische nieuwsbrieven, bewonersbrieven, ons jaarverslag, dat klaar is en dat deze week op het Mobiliteitscongres wordt toegelicht, brochures en de nieuwe maandelijkse nieuwsbrieven. Dat zijn een aantal brede instrumenten die ervoor zorgen dat – en we hebben dat nog verbeterd met de maandelijkse nieuwsbrief – alle informatie die voorhanden is, beschikbaar is. Dat is een eerste stap waardoor mensen die informatie willen, aan die informatie geraken en actueel, heel correct, heel snel op de hoogte geraken van de laatste stand van zaken. Dit deel is, meen ik, goed ingevuld.

Op het gebied van de Oosterweelverbinding is er een element van maatschappelijk draagvlak waarop ik straks in het overzicht nog terugkom.

De volgende slide gaat over de Oosterweelverbinding en DBFM. De belangrijkste financieringsmaatregelen werden al aangehaald. Wat de verzekeringen betreft, hebben we ervoor geopteerd om een OCIP-programma (owner controlled insurance policy) uit te werken waardoor we leemten en overlappingen vermijden en een betere controle hebben over het geheel van het verzekeringspakket. Dit is ook een risico-element dat de BAM op die manier heeft benaderd.

En u hebt in onze rapportage ook kunnen lezen welke maatregelen we hebben getroffen inzake vergunningen, het voorcontract met Noriant rond integraal ontwerp, dat heel wat risico's bij het verder uitwerken van de ontwerpen zal wegwerken en ervoor zal zorgen dat we veel beter voorbereid zullen zijn voor de aanvang van de werken en voor het sluiten van het definitieve contract, een samenwerkingsovereenkomst met onze stakeholders die een element van risicobeheersing vormen, en uiteraard ook projectorganisatie/contractmanagement, waarvoor dus een benchmark zal gebeuren.

Inzake veiligheidsrisico's en technische risico's werden heel wat elementen opgenomen in een kwaliteitshandboek dat aan de opdrachtnemer, Noriant, werd opgelegd in het kader van het Oosterweelproject en uiteraard moet ook melding gemaakt worden van de andere initiatieven die de BAM heeft genomen met betrekking tot calamiteitenscenario's, tunnelveiligheid en dergelijke meer.

Ik kom tot het maatschappelijke draagvlak voor wat Oosterweel betreft. Vanaf vandaag – en gisteravond werd al een eerste aanzet gegeven – hebben we een intensieve informatiecampagne georganiseerd. We hebben het geluk dat we de eerste verdieping van het Sint-Felixpakhuis daarvoor kunnen gebruiken en inrichten, en dat daar de maquette van de Oosterweelverbinding staat. De maquette staat daar niet alleen, maar wordt aangevuld met alle nieuwe informatie die ondertussen werd verkregen. Eigenlijk kan er worden gepresenteerd zoals er gebouwd zal worden. Er zijn heel concrete luchtfoto's waarop projecties van de verkeersknopen werden gerealiseerd zodat eenieder visueel kan vaststellen wat de reële impact van de bouwwerken zal zijn. Er zijn 3D-voorstellingen, er werd een nieuwe film gemaakt en dergelijke meer, met de bedoeling om zo veel mogelijk informa-

tie te geven. Het infocentrum is de komende veertien dagen permanent open. We hebben in heel wat themasessies voorzien voor alle districten van de stad Antwerpen en voor de omliggende steden en gemeenten.

Bijkomend hebben we maandagvond 16 juni om 20 uur gelijktijdig aan de gemeenteraadscommissie van de stad Antwerpen en aan de districtsraad van Deurne toelichting gegeven over het Oosterweelproject. We hadden het niet alleen over de Oosterweelverbinding, want zoals u weet, is, wanneer we het hebben over het maatschappelijk draagvlak, de laatste tijd de problematiek van het fijn stof aan de oppervlakte gekomen. We hebben gisteravond het probleem inzake luchtkwaliteit in de getroffen wijken heel concreet aanhangig gemaakt en aan alle betrokkenen uitleg gegeven over ons Oosterweelproject, over het MER en over de resultaten van de milieueffectenstudies uit het verleden. Daaruit blijkt heel duidelijk dat het aandeel in de uitstoot van fijn stof van het wegverkeer op de autosnelwegen in Antwerpen amper vier percent is. Dat is heel weinig. Als we de situatie bekijken tussen 2003 en 2015, het referentiejaar in het MER, dan zien we dat de luchtkwaliteit hoe dan ook heel sterk zal verbeteren door de veelheid aan maatregelen inzake fijn stof op Europees vlak, op Vlaams niveau en op lokaal niveau. De totale luchtkwaliteit zal geweldig verbeteren. Het aandeel van het wegverkeer op het hoofdwegenet in de uitstoot van fijn stof is heel klein. Het verschil in 2015 tussen met en zonder Oosterweelverbinding is niet relevant. Met andere woorden: er is geen verschil. Dat werd ook heel duidelijk aangetoond aan eenieder. Ik had tijdens die gelegenheden ook het geluk om experts, MER-deskundigen luchtkwaliteit, mee te hebben zodat op elke vraag dienaangaande een antwoord kon worden gegeven.

De Oosterweelverbinding is daarentegen een onderdeel van de oplossing van het probleem. We hebben dat al duidelijk gemaakt. Het gaat om het vermijden van files en van ongevallen en om het verwijderen van sluipverkeer. Nu zoekt vracht- en ander verkeer zich een weg door de woonkernen op beide oevers van de Schelde. De Oosterweelverbinding zal hoe dan ook zorgen voor een verbetering van de verkeerssituatie in de woonstraten van Deurne, Merksem, Zwijndrecht, Burcht en andere gemeenten.

De aanleg van de stedelijke ringweg is in dit verband primordiaal. Deze weg zal leiden tot een gevoelige verbetering van de luchtkwaliteit, van de verkeers-

situatie en van alle andere aspecten die met de congestie en met het sluipverkeer te maken hebben. We hebben dit al met hand en tand uitgelegd. De deskundigen zijn hier aanwezig om eventuele vragen te beantwoorden en om aan te tonen dat de Oosterweelverbinding een onderdeel van de oplossing is en niet het probleem zelf.

Wat het maatschappelijk draagvlak betreft, is het duidelijk dat de informatiecampagne bedoeld is om correcte en juiste informatie te verstrekken. Die informatie zal ook tijdens het openbaar onderzoek in het vergunningsproces voorliggen. Dit moet uiteraard tot een verbetering van het begrip leiden. We willen eenieder de juiste informatie aanbieden. Zoals al vaak is gesteld, is niets lastiger dan niet weten waar het eigenlijk om gaat. De BAM heeft de inspanningen in verband met de communicatie over de Oosterweelverbinding dan ook geïntensifieerd.

In het rapport staat te lezen welke andere inspanningen we ons met betrekking tot de communicatie en tot het voorkomen van hinder getroosten. Er staat tevens op welke wijze de met de Brabo I-projecten verbonden risico's worden gekanaliseerd en opgevangen. In dit verband wil ik zeker melding maken van de samenwerkingsovereenkomsten die met Boechout, Mortsel, Wijnegem en Antwerpen zijn afgesloten of zullen worden afgesloten. Dit punt staat trouwens vandaag op de agenda van de gemeenteraad van Mortsel. Het rapport vermeldt de data van de goedkeuring door de overige betrokken gemeenteraden. Deze samenwerkingsovereenkomsten hebben specifiek betrekking op de Brabo I-projecten en zijn nodig om de start der werken in het najaar toe te laten. De Brabo II-projecten heb ik al toegelicht. Er komt een globale samenwerkingsovereenkomst tussen alle betrokken partijen. Het rapport vermeldt tevens de communicatie- en minderhinderacties met betrekking tot de watergebonden projecten. Die acties worden steeds vanuit de optiek van de risicobeheersing en de versterking van het maatschappelijke draagvlak gevoerd. Het is de bedoeling de werken zonder of met een beperkte hinder te laten uitvoeren. We verstrekken alle betrokkenen duidelijke informatie.

Hoofdstuk 6 bevat een overzicht van de projectorganisatie. Wat de organen van de BAM betreft, vallen geen wijzigingen te melden. In de loop van de afgelopen periode zijn geen bijkomende opdrachten toegekend. Deelcontract 25 is aan TV SAM (tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel) gegund. De nieuwe aanbestedingen voor de financiële en juridische dienstverlening zijn lopende.

Wat de evolutie van de samenwerking met andere partijen betreft, bevat het rapport een overzicht van de afgeronde, goedgekeurde protocollen en van de protocollen die zich in de onderhandelingsfase bevinden. Wat dit laatste betreft, gaat het om een stand van zaken. Van de meeste protocollen is er al een finale versie. Hier en daar moet nog een komma in een artikel worden gewijzigd. In essentie zijn er geen problemen meer. De protocollen in verband met de Oosterweelverbinding moeten uiteraard worden afgewerkt vooraleer contractuele stappen voor de uitwerking van het project kunnen worden gezet. Zoals ik daarnet al heb toegelicht, geldt voor de andere projecten die deel van het Masterplan Antwerpen uitmaken, de globale samenwerkingsovereenkomst Brabo II. Die overeenkomst is reeds opgesteld en goedgekeurd. Ze bevindt zich nu in het ondertekeningsproces. De samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de spoorbruggen over het Albertkanaal is ondertekend.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer Ignace Desomer, raadsheer bij het Rekenhof: Mijnheer de voorzitter, ook voor het Rekenhof is dit de tiende keer dat we commentaar op de voortgangsrapportage van de BAM leveren. Zoals gewoonlijk, heeft het Rekenhof tijdens de analyse rekening gehouden met de kwaliteit van de in het rapport verstrekte informatie en wil het Rekenhof duiding bij de recente ontwikkelingen geven. We besteden hierbij veel aandacht aan de risicobeheersing.

Ik zal niet op alle elementen van de voortgangsrapportage van de BAM ingaan. Ik zal ook geen volledige samenvatting van alle commentaren van het Rekenhof geven. Ik wil enkel stilstaan bij enkele aspecten die volgens mij bijkomende aandacht vergen of verdienen.

Ik verwijs in dit verband naar de opmerkingen van het Rekenhof op de controle van de rekeningen van 2006. Die opmerkingen staan in het eerste hoofdstuk van het verslag. Ik kan hieraan toevoegen dat het Rekenhof zeer recent ook de rekeningen van 2007 heeft ontvangen. Die controle is bijgevolg nog niet afgewerkt.

Over de punten 2.1 en 2.2 is er vanuit het standpunt van het Rekenhof zeker niets wezenlijks gewijzigd.

Ik spring over naar de planning. We stellen vast dat de planning voor de contractsluiting voor de Ooster-

weelverbinding opnieuw met twee maanden is verschoven, naar maart 2009. Het lijkt lang niet evident dat deze uitgestelde contractsluiting deze keer wel zal worden gehaald. Er is inderdaad nog heel veel nodig om de realisatie van het grootste project, de Oosterweelverbinding, te kunnen starten. Onder meer de Noorderlaanbrug, de werken aan de Schijn en aan de Kattendijksluis moeten vooraf afgewerkt zijn en de aanbestedingsprocedure voor de Kattendijksluis is nog lopende. Er moet nog een aantal cruciale nutsleidingen worden verplaatst en belangrijke onteigeningen moeten nog gebeuren, bijvoorbeeld voor de grootwarenhuisparking op Linkeroever. Een aantal protocollen moet nog worden afgesloten. Die protocollen kunt u vinden op pagina 38 van het BAM-verslag.

De voorkeurbieder heeft voor het eigenlijke Oosterweelproject een definitief aanbiedingsontwerpproject aan de BAM voorgelegd. Dat is eigenlijk een aangevulde BAFO. Over de financiële consequenties en de andere contractvoorwaarden lopen nog altijd onderhandelingen. Ik zeg dat omdat die onderhandelingen tijd kosten en dus ook invloed kunnen hebben op de planning.

De voorkeurbieder moet deze zomer de bouwvergunningaanvraag opstellen. Als het proces ideaal verloopt en als de financiering en het verzekeringsprogramma in orde komen, kan de contractsluiting plaats hebben in maart 2009. Zeker is dat in elk geval niet. De BAM gaat ervan uit dat de bouwvergunning in september kan worden aangevraagd en in december kan worden verkregen. Dan volgen nog de 60 dagen beroepstermijn voor de Raad van State. Er mag natuurlijk nergens anders een hapering zijn. De planning houdt geen rekening met een eventuele vertraging bij de indiening van de aanvraag of in het proces van het verlenen van de vergunning, en natuurlijk ook niet met een eventuele schorsing door de Raad van State. De heer Van Rensbergen heeft gezegd dat men daar wel degelijk rekening mee zal moeten houden. Er is dus geen vangnet op het gebied van de planning.

Wat de kostprijs betreft, heeft de BAM geen nieuwe ramingen van de investeringskosten opgenomen in het kostenoverzicht bij de voortgangsrapportage. De bedrijfseconomische Oosterweelraming van eind 2007 wordt nog niet meegedeeld. De gevolgen van de bijkomende eisen – ik verwijs naar het zogenaamde bouwprogramma – en van de eventueel gefaseerde uitvoering van het zuidelijke knooppunt op Linker-

oever, zijn nog niet gekend. Die fasering kan natuurlijk ook gevolgen hebben, niet alleen op de planning maar ook op de kostprijs.

De BAM gaat een aanpassing doorvoeren aan de financiering. De verhouding 80/20 percent blijft weliswaar wat ze is, maar wat wel verandert, is het feit dat de BAM en de private partner niet meer elk afzonderlijk een financier zoeken voor hun aandeel van respectievelijk 80 en 20 percent. De aanbestedingsprocedure van de BAM wordt omgevormd tot een gemeenschappelijke aanbestedingsprocedure. De twee aanbestedingsprocedures worden als het ware in elkaar geschoven. De juridische adviseur van de BAM heeft hierin positief geadviseerd.

Onder het hoofdstuk risicobeheersing heeft het Rekenhof in zijn verslag verwezen naar het geplande voorcontract voor de Oosterweelverbinding dat de voorkeurbieder toelaat een aantal voorbereidingen te treffen vóór de definitieve contractsluiting. De grotere zekerheid die de BAM met dit voorcontract aan de private partner biedt, zou voor de BAM ook een kleinere risicopremie en dus een voordeligere prijs moeten kunnen opleveren.

Ik wijs nog op twee specifieke risico's. In tegenstelling tot de klassieke infrastructuurprojecten is het hier de aannemer en niet de overheid die de aanvraag voor de bouwvergunning moet voorbereiden. Ik zeg niet dat het voor deze aannemer het geval is, maar over het algemeen zijn aannemers minder vertrouwd met het opmaken van dossiers voor een bouwvergunningaanvraag en dus zal de BAM moeten waken over de volledigheid en de nauwkeurigheid van het dossier.

Een ander risico is dat de ambitie om de planning nu heel snel te realiseren en alles af te werken voor maart 2009, aanleiding zou kunnen geven tot onzorgvuldigheden, kwaliteitsverlies of minder goede prijzen. De BAM moet dus extra alert zijn.

Wat het risicomanagement in het algemeen betreft, plant de BAM een invoering van een meer gestructureerd systeem van risicoanalyse en risicobeheersing. Ik wil niet zeggen dat de BAM tot nu toe niet aan risicomanagement deed, maar de risicobeheersing gebeurde meer impliciet. We hebben bij vorige rapportages dikwijls gezegd dat de risicobeheersingsmaatregelen her en der in het verslag te vinden waren. Die aanpak maakte het risicomanagement niet erg transparant, waardoor de relevantie en de doeltreffendheid ervan moeilijk kon worden beoordeeld door

het Rekenhof. De nieuwe structurering van de risico's zou hierin verandering moeten brengen. Daardoor kan ook de kwaliteit van de voortgangsrapportages verbeteren. Deze commissie kan met een verbeterde rapportering over de aanpak van de belangrijkste risico's meer inzicht en zekerheid krijgen over de vorderingen die worden gemaakt in het bereiken van de doelstellingen van het Masterplan Antwerpen. Laat me toe mijn verwondering uit te drukken dat pas in deze fase van het project werk wordt gemaakt van een allesomvattende risicoanalyse en risicobeheersing.

Over het risicomanagement van de andere betrokken partners, namelijk de andere betrokken overheden en agentschappen, is nog weinig geweten. Ik wijs erop dat deze commissie nochtans op 22 maart 2005 heeft beslist dat niet alleen de BAM, maar ook de betrokken ministers de nodige toelichtingen ter zake moeten geven. Iedereen heeft hierin zijn verantwoordelijkheid, zoals we vorige keren hebben gezegd.

Wat het debat over het maatschappelijke draagvlak betreft, geeft het verslag van het Rekenhof een verwijzing naar een recent initiatief bij de Nederlandse overheid om de besluitvorming bij infrastructuurprojecten te verbeteren en te versnellen. Dat is een zeer recent document van mei 2008. In de Tweede Kamer in Nederland worden daar zeer veel vragen over gesteld. Dat document wordt altijd maar verbeterd. Misschien zullen wij daar in de toekomst ook iets aan hebben.

In verband met de projectorganisatie en de meerjarenverbintenissen heeft het Rekenhof geen wijzigingen te melden of speciale mededelingen te doen, en dus vat ik de belangrijkste conclusies samen.

De informatie in de tiende voortgangsrapportage is onderbouwd en sluit aan bij de beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur van de BAM. De tiende voortgangsrapportage van de BAM is gestructureerd en ingevuld met de informatie-elementen die in deze commissie in 2005 werden vooropgesteld. De rapportage geeft ook al iets meer informatie over het risicomanagement van de BAM. Buiten een verschuiving in de tijd van enkele tramprojecten is de invulling van de diverse masterplanprojecten tijdens de voorbije maanden niet gewijzigd en de projecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen hebben een lichte vertraging. Dat hebben we gehoord en gelezen. Voor het behalen van maart 2009 als datum voor de contractsluiting van de Oosterweelverbinding moet zoals gezegd nog heel wat worden gerealiseerd. De planning heeft geen marge voor onvoorziene gebeurtenissen.

De BAM heeft een globaal kostprijsoverzicht van de investeringskosten van de infrastructuurprojecten van het masterplan. De financiële gevolgen van de bijkomende eisen – ik verwijs opnieuw naar dat bouwprogramma – zijn echter nog niet bekend. In de laatste rechte lijn wordt de aanbestedingsprocedure voor de financiering nog gewijzigd. De twee procedures worden, zoals ik heb gezegd, in elkaar geschoven. De BAM wil starten met een meer gestructureerd risico- en contractmanagement.

Het Rekenhof heeft drie aanbevelingen geformuleerd. De BAM moet vanzelfsprekend de gestructureerde rapportage over de voortgang van het masterplan voortzetten, en die nog verbeteren. De informatievoorziening moet de commissieleden een redelijke zekerheid kunnen geven over de degelijkheid van de projectorganisatie en van de risicobeheersing. De betrokken ministers moeten ook nog aanvullende informatie geven over de project- en risicobeheersing van de andere betrokken agentschappen. Ze zouden die best integreren in de volgende voortgangsrapportages.

Tijdens de finale onderhandelingen over de Oosterweelverbinding moet de BAM doortastend en alert handelen om de projectdoelstellingen tijdig en binnen alle randvoorwaarden te kunnen verwezenlijken.

Ten slotte moet de BAM de inspanningen op het vlak van planningsbewaking, contractmanagement, kostprijbewaking en risicobeheer samen met de andere publieke partners voortzetten en optimaliseren.

III. BESPREKING

1. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

Mijnheer de voorzitter, geachte leden, eerst en vooral wil ik het Rekenhof en de mensen van de BAM bedanken voor de informatie en de duiding. Ik heb echter twee cruciale vragen, die erg actueel zijn en nog actueler zullen worden naargelang de realisateterminen opschuiven. Die vragen heb ik gesteld bij de vorige voortgangsrapportage. Eerlijk gezegd heb ik er een compleet onduidelijk antwoord op gekregen.

Er is de onduidelijkheid over de zogenaamde 'price cap'. Ik heb dat vorige maal proberen te vragen. De beslissing over dat plafond staat niet formeel in de notulen van de Vlaamse Regering. Ik heb het volgende antwoord gekregen: "De price cap is opgeno-

men in de nota aan de Vlaamse Regering die aan de basis lag van de beslissing van 2 maart 2007.” Toen ik vorige maal die vraag heb gesteld, was minister Van Mechelen niet aanwezig. Hij bevond zich in de commissie voor Financiën. Waar kan ik dat bedrag van 1,85 miljard euro vinden in de beslissingsnotulen van de Vlaamse Regering, of waar kan ik meer duidelijkheid krijgen daarover? Dat is niet onbelangrijk wat de voortgangsrapportage met betrekking tot de financiering betreft.

Dan is er de onduidelijkheid over de indexering. Die 1,85 miljard euro was een bedrag van 2006. Ondertussen zijn de staalprijzen gestegen, en stijgt de bouwindex vrij sterk. Dat moet op de een of andere wijze worden verrekend. Wat openbare werken betreft, zie ik dat men, in het licht van de asfalt- en olieprijsen, formules begint uit te dokteren om dat onder controle te krijgen. Noriant heeft als onderdeel van zijn BAFO een voorstel tot prijsherziening ingediend. Dat voorstel is waarschijnlijk al een aantal weken het voorwerp van discussie. Wat is de stand van zaken daar? Wat zijn de potentiële financiële gevolgen daarvan? Men moet geen groot financieel expert zijn om te beseffen dat die grens van 1,85 miljard euro, met welke prijsherzieningsformule of indexering dan ook, vrij spectaculair zal worden doorbroken. Het lijkt me belangrijk dat we tegen de volgende rapportages regelmatig simulaties zouden krijgen ter zake, zodat we de stand van zaken op dat ogenblik kennen, rekening houdend met een aantal dingen die nog kunnen gebeuren. Zo kunnen we een duidelijk zicht krijgen op die prijsevolutie, zodat we op een goede ochtend niet wakker schrikken omdat dit een vrij spectaculair bedrag is geworden. Ik pleit dus voor die duidelijkheid, en dat zo snel mogelijk.

Mijnheer de voorzitter, we krijgen hier toelichting en informatie, maar bij mij rijzen er steeds meer vragen over de controle en de transparantie met betrekking tot de gebruikte technieken. Ik volg dit dossier toch al een aantal jaren als parlements lid, maar eerlijk gezegd vraag ik me af wie het nog ten gronde begrijpt.

Dat is niet onbelangrijk, vooral in het licht van de problematiek van de controle en de inschatting. Dat zeg ik dan vanuit parlementair oogpunt, maar ook vanuit het oogpunt van het Rekenhof. Mijnheer Desomer, u hebt het rapport van de BAM gekregen. Als ik goed de termijnen in de rapporten zelf heb bekeken, moest u op twee à drie dagen reageren. Dat is een lang weekend. Hebben uw diensten, zeker nu de

financieringsproblematiek toch wel wat is gewijzigd, zoals daarnet is toegelicht, voldoende tijd om alles volledig te doorgronden, op basis van alle documenten die ze nodig achten? Dat is een zeer belangrijke vraag, ook met het oog op de toekomstige voortgangsrapportage aan ons en aan het Rekenhof.

Mijnheer de voorzitter, wij hebben als parlementsleden niet de middelen om officieel advies te vragen bij een organisatie als de Amerikaanse zakenbank Morgan Stanley, om eens goed uit te leggen hoe de vork in de steel zit. Ik heb op een zaterdagmiddag geprobeerd me wat uitleg te laten geven door bevoorrechte contacten. Ik moet eerlijk zeggen dat ik, met mijn beperkt verstand, dat toch niet volledig heb begrepen. Misschien zijn er nu leden die lachen, maar ik daag hen dan uit om een glasheldere uitleg te geven. Er is dus een probleem qua transparantie en controle, des te langer dit dossier duurt en er voortdurend wijzigingen zijn. Het gaat over de grootste bouwwerf in de jongste honderd à honderdvijftig jaar. Van het Rekenhof, dat toch in feite een instelling van het Vlaams Parlement is, wil ik echt weten of het voldoende tijd krijgt om alle documenten te raadplegen en advies te geven.

Ik wil terugkomen op die 1,85 miljard euro in het licht van de wijziging qua financiering. Er is die cap van 1,85 miljard euro. Dat is dus de verwezenlijkingsprijs, exclusief de prefinanciering door de opdrachtnemer, van de bouwkosten tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding, tot op het ogenblik van de betaling van de BAM via mijlpaalvergoedingen. De financiering is gewijzigd. Blijkbaar was die constructie vroeger veel complexer. Nu wordt gesteld dat de BAM en Noriant op een eenvoudige wijze zullen proberen samen geld te zoeken, vanwege de kredietcrisis. Ik druk het op een zeer eenvoudige wijze uit. Dat lijkt me logisch, maar waarom heeft men dat vroeger niet gedaan? Het gaat over de argumentatie tegenover de banken. Ik zie hoe gemakkelijk InBev op een paar weken tijd miljarden euro mobiliseert voor een grote overname. Waarschijnlijk is dat een zeer goed dossier. Is dit dossier dan minder goed? Heeft dat te maken met het feit dat men zeker niet aan die 1,85 miljard euro komt, en dat Noriant voordelen zou doen door die nieuwe gewijzigde financiering? Is er eventueel sprake van een onderdeel om wat meer ruimte te creëren om die cap van 1,85 miljard euro meer onder controle te houden? Is er een verband? Of komt het omdat men, met de kapitaalverhoging van de BAM vroeger, nu wat meer mogelijkheden heeft? Die kredietcrisis is een te eenvoudige uitleg. Er zijn immers

andere dossiers waarbij er op een vlotte wijze geld wordt gemobiliseerd, ondanks die kredietcrisis.

Ik heb ook een pertinente vraag aan minister Van Brempt. Vorige week heeft de heer Daems een actuele vraag gesteld over bijkomend onderzoek naar fijn stof. Daar is vrij goed op geantwoord door de minister. Door minister Crevits dan toch. Het is toch waar, mevrouw de minister? Minister Crevits heeft een enorm goede uitleg gegeven over dat fijn stof. U hebt een voorstel gedaan met betrekking tot het plaatsen van schermen. Blijkbaar wordt dat nu mee onderzocht door de mensen van de BAM. Wat is de verhouding tot de architecturale eigenheid? Moet de Kwaliteitskamer daarbij worden betrokken? Schermen zijn nogal opzichtig. Op welke wijze speelt dat een rol? Van de BAM zou ik daarop een duidelijk antwoord willen krijgen.

In de vorige voortgangsrapportage heeft het Rekenhof vrij zware kritiek geuit op het aspect risicobeheersing. Ik stel vast dat de risicobeheersing in het rapport werd gestructureerd. Inhoudelijk lees ik echter geen nieuwe zaken. Ik lees ook dat men een externe risicomanager zou aantrekken. Klopt dat? Indien ja, dan vind ik dat dit rijkelijk laat gebeurt.

Ik lees ook dat deelcontract 25 verlengd is. Dat geldt ook voor het onderdeel communicatie. Wil dat zeggen dat het weer de heer Slangen is die een deel van de communicatie in handen neemt? Vorige keer heeft men hier met handen en voeten uitgelegd dat het contract met Slangen wordt afgebouwd. In het rapport van de BAM lees ik nu iets anders. Ik zou daar graag duidelijkheid over hebben. Ik til daar zwaar aan.

Ik heb ook een vraag over het definitief aanbiedingsontwerp. Men zit nog altijd in het zogenaamde finale onderhandelingsmoment tussen de BAM en Noriant. Hoe lang kan die situatie blijven duren? Ondertussen heeft men alles onderworpen aan een conformiteitsonderzoek. Wat zijn daar de resultaten van, en wat zijn de resterende knelpunten?

In voorgaande documenten heb ik gezocht naar de notie 'voorcontract'. Ik heb er niet veel over teruggevonden. Wat houdt die notie concreet in? Is dat, zoals de heer Van Rensbergen in maart heeft gezegd, het principe van precontractuele acceptatie? Tot wat verbindt de BAM zich? Werd het voorcontract al getekend, of wanneer zal dat gebeuren? Hoe staat het dan met de bouwaanvraag? Qua timing is dat niet onbelangrijk.

Ik zou ook graag hebben dat men eens goed uitlegt hoe het zit met die 20/80-verhouding. Blijkbaar wint iedereen daar bij. Ik sta daar toch argwanend tegenover. Ik stel vast dat de raad van bestuur dit in mei principieel heeft goedgekeurd. Men zegt zelf dat het over een aanzienlijke wijziging gaat. Mijns inziens is die, gelet op de structuur van de BAM, wat slordig omschreven als een alternatieve financieringsoperatie. Gaat het nu om een alternatieve operatie in het kwadraat?

Hoe schat men de problemen in om een bouwvergunning te krijgen? Ik kan me perfect inbeelden dat enkele maanden vertraging een enorme repercussie kan hebben.

Ik heb ook nog een aantal punctuele vragen over het rapport van de BAM, die ook schriftelijk mogen worden beantwoord. Op bladzijde 24 lees ik dat de communicatiebudgetten voor 2007 en de realisatie gehalveerd waren. Dat staat wel wat in contrast met deelcontract 25. Ik zie wel dat de erelonen voor de juridische en financiële adviseurs vrij sterk stijgen. Ik hoop niet dat we hier te maken hebben met een systeem van communicerende vaten, waarbij de midelen voor de communicatie worden afgebouwd en worden overgeheveld naar de financieel en juridisch adviseurs.

Op pagina 26 staat dat de inzet van de adviseurs van de BAM duidelijk geregeld is en dat de voorgestelde honoraria marktconform zijn. Vorige keer hebben we met het Rekenhof en de VRT (Vlaamse Radio- en Televisieomroep) een hele discussie gehad over dat concept. De uitleg van de VRT was dat het moeilijk was om dat te bepalen omdat het om een creatieve sector gaat. Waarschijnlijk zal in dit geval de uitleg zijn dat er maar één bureau is dat daarmee overweg kan. Hoe wordt die marktconformiteit in feite bepaald? Wordt gekeken naar wat in het buitenland gebeurt?

Op bladzijde 31 staat: "In het voorcontract wordt met Noriant een langere gestandsdoeningstermijn (tot 1 mei 2010 in plaats van 1 oktober 2009) bedongen." Betekent dit dat het nog langer op de lange baan wordt geschoven? De raadsheer van het Rekenhof uit hier al twijfels of maart 2009 realistisch is. Als we dit lezen in combinatie met wat de raadsheer van het Rekenhof zegt, dan heb ik het gevoel dat we nog niet aan het laatste uitstel toe zijn. Wat zijn de gevolgen voor de kostprijs?

Ik zou willen eindigen met enkele vragen over het rapport van het Rekenhof.

Op bladzijde 7 staat dat de BAM de planning zo nodig verder kan aanpassen om het financiële evenwicht van het Masterplan Antwerpen te bewaren. Verder staat dat de BAM de algemene planning evenwel niet formeel heeft geactualiseerd. Is het ene niet in tegenspraak met het andere? Wat wordt daar precies mee bedoeld?

Op bladzijde 10 wordt verwezen naar de problematiek van de indexering. Wat is daar de stand van zaken? Het is belangrijk dat we weten met welke formules men gaat werken.

Op bladzijde 13 staat in een voetnoot dat de BAM voor de contractsluiting niet formeel ingedekt is tegen vertraging of afbreuk door de voorkeurbieders. Wat bedoelt men daar juist mee? Hoe zit dat, qua risicobeheersing, juist in elkaar?

Het Rekenhof stelt ook dat een aantal noodzakelijke protocollen met een aantal overheden nog niet zijn afgesloten. We hebben daarnet een lijst gezien van de protocollen met de overheden die wel werden afgesloten. Voor welke cruciale protocollen moet dat nog gebeuren?

De BAM wil starten met een gestructureerde opvolging van algemene en projectrisico's en bereidt een gestructureerd contractmanagement voor. Wie zal daarvoor instaan? Zal er ook een marktraadpleging gebeuren? Dat is niet evident. Alle grote kantoren zijn al bij dit project betrokken. Het is belangrijk dat daarover zo snel mogelijk duidelijkheid ontstaat. Voor mij gebeurt dat rijkelijk laat. Pas na de ernstige opmerkingen van het Rekenhof is men wakker geschoten.

2. Tussenkoms van de heer Rudi Daems

Mijnheer de voorzitter, sinds de vorige voortgangsrapportage in maart heb ik er drie maanden over gedaan om een aantal documenten ter inzage te krijgen. Het was alsof het om een staatsgeheim ging. Het gaat nochtans over technische informatie over de communicatie tussen de Vlaamse Regering en de Europese Commissie in verband met de Europese Tolrichtlijn, en over de veiligheidsproblemen bij de weefzones ter hoogte van het Sportpaleis in Deurne.

Na drie maanden briefwisseling en procedures heb ik vorige week de documenten kunnen inkijken. Intussen heeft de BAM de maquette voorgesteld in Antwerpen. Daarbij zou rekening zijn gehouden met een aantal opmerkingen van deze verkeersdeskundigen over die knopen en dergelijke meer.

Wij worden in deze commissie vriendelijk uitgelachen. Als wij als leden van dit parlement vragen om inzage te krijgen in vrij evidente documenten, dan vind ik het niet meer dan normaal dat die op vrij korte termijn worden bezorgd, en niet drie maanden na de feiten en na zes brieven en verschillende tussenkomsten bij de voorzitter van dit parlement. Mijnheer de voorzitter, ik wil u vragen om op dat vlak iets meer op uw strepen te staan.

Ik wil nog even ingaan op de twee technische documenten die ik heb gelezen. In de calamiteitenstudie wordt een beschrijving gegeven van alle mogelijke conflictzones die er zijn op de Oosterweelverbinding of in de aanloop naar de Oosterweelverbinding. Mijnheer Van Rensbergen, welk gevolg hebt u gegeven aan de calamiteitenstudie? Zijn de knelpunten intussen van de baan? Is daar iets aan gedaan?

In de studie staat ook dat het onveilig is om explosieve vrachten door de Kennedytunnel te sturen. Het is evenmin aangewezen om over de Oosterweelverbinding ADR-transport (Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route) te sturen. Dat betekent dat het argument dat destijds is gebruikt voor de Kennedytunnel minder sterk overkomt. Misschien heb ik het fout geïnterpreteerd. Daarom wil ik ook polsen naar uw standpunt daarover.

Wat de knelpunten betreft die zich situeren ter hoogte van Deurne-Merksem, heeft de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) een aantal jaren geleden een heel goede studie gemaakt over de problemen op de ring rond Antwerpen, in de Kennedytunnel. Er is te veel verweving van verkeer en er ontstaan te veel conflicten. Mijnheer Van Rensbergen, u hanteert dezelfde argumentatie als deze die de VAB destijds heeft opgebouwd om uw Oosterweelknoop te verdedigen. Ik vind echter dat de Oosterweelverbinding in hetzelfde bedje ziek is als de grote ring rond Antwerpen. In die zin vind ik uw analyse een beetje misleidend.

Zelfs in uw calamiteitenstudie zegt u dat het voor een stuk van het verkeer dat van de E313 komt en de

Oosterweelverbinding op moet, in een aantal situaties noodzakelijk zal zijn om de stedelijke ringweg te gebruiken. In die zin gaat u in tegen de filosofie die u steeds hebt gehanteerd om het lokaal en doorgaand verkeer maximaal te scheiden. Als ik de tekst goed begrijp, gaat die redenering in de calamiteitenstudie niet helemaal meer op.

Bovendien wilt u de Kennedytunnel in bepaalde conflictsituaties gebruiken voor het vrachtverkeer. Zodra zich problemen voordoen op de Oosterweelverbinding, zal het vrachtverkeer toch gebruik mogen maken van de Kennedytunnel. Op zich is dat geen probleem, maar ik vind het wel straf dat het dan wel mogelijk is. Bovendien moet de privépartner in de BAM- of Oosterweelconstructie in een dergelijke situatie een financiële compensatie krijgen, en misloopt men dus een deel van de tolinkomsten. Dit overtuigt me nog meer dan de vorige voortgangsrapportages in mijn analyse dat het verbod op vrachtverkeer door de Kennedytunnel eigenlijk veeleer is ingegeven uit financiële overwegingen dan uit verkeerstechnische overwegingen.

Wat de Tolrichtlijn betreft, is er al drie jaar lang gedebatteerd over de vraag of de Kennedytunnel van Europa in aanmerking kan komen voor de heffing van tol, bijvoorbeeld voor het vrachtverkeer. Dat was voor ons een belangrijke reden om te zeggen dat we niet al dat verkeer over de Oosterweelverbinding moeten sturen. Drieduizend à vierduizend vrachtwagens per uur, dat is vragen om problemen.

Ik heb in de discussie met de Europese Commissie geen argumenten gelezen dat de Kennedytunnel niet bruikbaar is voor de heffing van tol. Mijnheer Van Rensbergen, wat is het antwoord van de Europese Commissie op de discussie over het al dan niet heffen van tol op de Kennedytunnel? Een van de aanbevelingen uit de Europese Tolrichtlijn is dat men in situaties waarbij men bij nieuwe infrastructuurwerken effectief tol wil heffen, best rekening houdt met de uitstootnormen van de wagens in kwestie. De Vlaamse Regering stapt daarvan af en int een forfaitaire tol gekoppeld aan de personenwagen, aan de lichte vrachtwagen en aan de zware vrachtwagen. Wat zijn de overwegingen om toch niet te opteren voor een diversificatie van de inning van de tol terwijl minister Van Brempt terecht benadrukt dat de hoeveelheid fijn stof moet worden gereduceerd? Fijn stof is vooral gerelateerd aan de uitstoot van dieselmotoren.

Wat de financiering betreft, kunnen daar zowel voordelen als nadelen aan verbonden zijn. We gaan naar een concentratie van macht en geld. Net als de heer Decaluwe wil ik vragen wat de overwegingen zijn om daar nu op over te gaan. Waarom is dat destijds niet overwogen? Wat zijn de eventuele financiële gevolgen daarvan? Wat zijn de financiële gevolgen van het uitstel van de gestanddoeningstermijn van oktober 2008 naar voorjaar 2009? Wat zijn de effecten op de kostprijs? Wat die cap van 1,85 miljard euro betreft, zou het gaan om cijfers uit 2006. Over welk prijsplaatje spreken we vandaag? Wat zijn de gevolgen voor de status van de voorcontracten?

Het Rekenhof verwijst terecht naar het feit dat er nog altijd geen risk management is gebeurd door de publieke partners. Mijnheer en dames ministers, waarom wordt voor het aandeel van de publieke partners geen risicobeheer ingevoerd?

Ik wil het nog even hebben over het draagvlak. In de presentatie van de heer Van Rensbergen wordt voor het eerst uitgebreid aandacht besteed aan het draagvlak en aan het doelgroepenoverleg. Ik denk dat dit past in een communicatiestrategie. In september gaat de bouwvraag voor de Oosterweelverbinding de deur uit. Vandaag, twee of drie weken voor het zomerreces, wordt een offensieve campagne naar verschillende doelgroepen gevoerd. Ik heb wel het gevoel dat verschillende doelgroepen over het hoofd worden gezien, maar dat terzijde.

Mijnheer Van Rensbergen, ik vraag me ook af waarom de BAM een aantal debatten uit de weg gaat. In De Zevende Dag van afgelopen zondag was de stoel van de BAM bij wijze van spreken leeg. De heer Marc van den Abeelen, commissievoorzitter heeft op de Antwerpse regionale omroep ATV de kastanjes uit het vuur moeten halen. Dat is me toch gezegd, want ik kan ATV niet ontvangen. Ik stel vast dat een aantal pertinente debatten, met mensen met kennis van zaken, uit de weg worden gegaan. Nochtans zou men in die debatten voor een draagvlak kunnen zorgen.

Afgelopen vrijdag organiseerden de BAM en de Vlaamse Regering in het Provinciehuis van Antwerpen een hoogmis. Ook ik heb een persoonlijke uitnodiging gekregen, waarvoor dank. Voka, UNIZO en het VKW (Verbond van Katholieke Werkgevers) waren ook uitgenodigd samen met de lokale besturen. Waarom werden een aantal belangrijke actiegroepen niet uitgenodigd? Ze waren er misschien wel,

maar ze zijn niet in de lijst van genodigden opgenomen. Ik denk dat men vreesde dat men met hen een aantal discussies zou moeten voeren die het draagvlak zouden kunnen ondermijnen.

Ik volhard in de boosheid, en peil naar het onderzoek van de alternatieven. Vorige week is daarover in de plenaire vergadering gedebatteerd. Minister Crevits heeft toen gezegd – en sp.a heeft zich daar duidelijk bij aangesloten – dat zij geen alternatieven wil onderzoeken. Op een bepaald ogenblik moeten we dan naar juridische middelen grijpen. Ik betreur dat, maar het is nu eenmaal zo.

Voor het verslag wil ik in deze jubileumzitting nogmaals de vraag stellen of u vooralsnog bereid bent om de optie van een tunnel of de optie van een noordelijke variant, zoals die twee of drie jaar geleden al is gesuggereerd en volgens ons onvoldoende is onderzocht, aan een grondig en onafhankelijk onderzoek te onderwerpen.

Stel u even voor dat de volgende maanden een en ander aan de procedure wordt veranderd. Gouverneur Paulus heeft zelfs tien jaar geleden al met veel bravoure gezegd dat er voor het project in en rond Antwerpen een groot draagvlak bestaat, en als het er toch niet van zou komen, dat we dan met zware juridische claims zouden worden geconfronteerd. Ik zou willen weten wat voor claims dat zouden kunnen zijn. De minister-president heeft in een vorig leven nog gezegd dat het allemaal wel zal meevallen en dat de soep niet zo heet wordt gegeten als ze wordt opgediend. Kunt u me zeggen welke claims op last van de Vlaamse Regering bij de BAM zouden terechtkomen als de bouwvergunningsprocedure wordt stilgelegd en de Oosterweelverbinding er uiteindelijk niet komt?

In de documenten van de BAM lees ik dat er sprake is van een belangrijke stap voorwaarts om nu al de tunnelementen in de haven van Zeebrugge te bouwen. Is dat dan een voorafname op de definitieve beslissing, en zo ja, welke procedures en toelatingen zijn daarvoor nodig?

De collega's commissieleden die volgende week naar Boston gaan, wil ik suggereren om er eens te kijken welke grote infrastructuurwerken er gepland zijn. Ik ben er nog nooit geweest, maar men zegt me dat omwille van de leefbaarheid – en dan gaat het om meer dan om het fijn stof –, omwille van een visie op de stad en omwille van lawaaihinder en nog andere redenen men er stilaan overgaat tot het elimineren

van storende infrastructuurwerken. Als dat juist is, dan moeten ook wij durven vooruit te kijken en zeggen dat een brug over een groot gedeelte van een belangrijke stad in Vlaanderen niet meer van deze tijd is.

3. Tussenkost van de heer Jan Penris

Ik zal beginnen met het goede nieuws. Ik heb genoten van de presentatie van het Rekenhof. De vertegenwoordiger van het Rekenhof was niet alleen beknopt – als politici kunnen we daar een voorbeeld aan nemen – maar inhoudelijk ook zeer sterk. De presentatie van de BAM op deze tiende zitting heeft me ook bevredigd. Gisteren heb ik het in de Antwerpse gemeenteraad tegen de heer Van Rensbergen ook al gezegd. Ik begin te lijden aan het stockholmsyndroom: de gijzelaar wordt een vriend van de gijzelnemer – waarbij het Rekenhof de politie is die ons af en toe moet komen ontzetten.

Mijnheer Van Rensbergen, wij beginnen hoe langer hoe meer van uw presentaties te genieten. Mijn goede collega, de heer Gerolf Annemans, was gisteren in de gemeenteraad kritisch. Hij heeft natuurlijk uw negen vorige rapporten niet horen verwoorden. Hij heeft gisteren alleen maar datgene wat u hebt gezegd, kunnen afwegen tegen wat de stRaten-generaal enkele weken eerder in de Antwerpse gemeenteraad is komen melden. Ik moet de mensen van de stRaten-generaal bewonderen, want ze hebben op een overtuigende en indrukwekkende wijze hun verhaal gebracht. Ze deden dat zonder de heer Slangen in dienst te hebben. Ik raad u aan om bij hen in de leer te gaan, want ik denk dat u van hen nog wat zou kunnen opsteken.

Mijnheer Decaluwe, de heer Slangen is 'not back in town'. Ik hoop dat toch voor Antwerpen. De BAM is wel bezig met het voeren van een communicatie-offensief: gisteren in de Antwerpse gemeenteraad en in de districtsraad van Deurne, binnen enkele weken komt Merksem aan bod. Op het vlak van communicatie doet men eindelijk wat al lang had moeten zijn gebeurd. De presentatie is misschien nog niet perfect, getuige de reactie van de heer Annemans. Vandaag krijgen we tenminste informatie – informatie die we te lang hebben moeten ontberen. Dat is nieuw, en ik wil de mensen van de BAM daarvoor bedanken.

Dat was nodig, want in de lokale meerderheid begint een kleine oorlog te ontstaan. De lokale grootheden

van sp.a in Deurne en Merksem wisten niet meer wat hun nationale partijgenoten aan het verdedigen waren. Ik had de indruk dat ze, met de kennis waarover zij beschikten, op een totaal andere golfleengte zaten. Het is nuttig dat u uw inspanningen voortzet, al was het maar om de violen in de meerderheid te stemmen.

Een tweede politieke vaststelling: het Rekenhof is daarover vandaag discreet geweest, maar wie het rapport en de perscommentaren op dat rapport heeft gelezen, weet dat er meer aan de hand is dan wat hier is gezegd. De heer Decaluwe heeft het terloops ook gehad over de fameuze 'price cap': hoe zit het met de maximumprijs? In onze naïviteit gaan we ervan uit dat we mogen afklokken op 1,8 miljard euro. We weten ondertussen al lang dat dit niet het geval zal zijn. Als we die cap niet halen, wat mogen we dan wel nog verwachten? Tot waar wil de regering meegaan in dat uit de hand lopend kostenplaatje, minister Van Mechelen?

Een derde nieuw politiek element dat de jongste weken opdook, is de problematiek van het fijn stof. We moeten eerlijk zijn: in het begin hebben we, als grote tegenstanders, wel eens gewezen op de mogelijke nadelige milieueffecten van een Oosterweelverbinding voor de omgeving. Ik stel nu vast dat de drukkingsgroepen en goed geïnformeerde specialisten ons, de politici, echt wijzen op de mogelijke gezondheidsrisico's. Het is goed dat de minister verantwoordelijk voor openbare werken en milieuzaken in ons midden is. Vorige week heeft ze in het vragenuurtje al een begin van antwoord gegeven. Maar in De Zevende Dag van afgelopen zondag hoorden we weer heel andere, verontrustende geluiden.

Want wat meten we nu eigenlijk? Meten is weten, maar ik zou willen weten wat we meten. Ik denk dat daarover soms onduidelijkheid blijft bestaan. Gisteren hebben de mensen van de BAM in de gemeenteraad een deskundige aan het woord gelaten. Het zou, mijnheer de voorzitter, misschien niet oninteressant zijn indien die man zijn verhaal, op een gebalde manier, hier vandaag nog eens kan overdoen.

Ik denk, mevrouw, dat we wat dat betreft, met de grootste onzekerheden blijven zitten. Ik spreek nu ook als buurtbewoner. De mensen van Deurne-Noord zitten met dat probleem, en ook de mensen van Merksem, de mensen van Luchtbal, de mensen van het Eilandje en die van Zwijndrecht hebben heel concrete en, volgens mij, pertinente vragen. Het gaat

niet op om te zeggen dat de Oosterweelconstructie een deel van de oplossing van het fijnstofprobleem is, want we weten allemaal dat we verkeerstromen aan het organiseren zijn in het noorden van Antwerpen die er voorheen niet waren. We weten ook dat er alternatieven zijn, intunnelingsalternatieven, die volgens mij minder milieubelastend zijn, en we weten ook dat er nog een alternatief was, dat van het sluiten van de grote ring met een rechtstreekse aansluiting van de Liefkenshoektunnel op de E17: alternatieven die jammer genoeg niet meer in beeld komen.

Mijnheer de voorzitter, en dan, u kent me, stel ik een aantal concrete, lokale vragen. Mijn eerste vraag gaat over de tramlijn in Ekeren. Ik zou de vraag graag aan minister Van Mechelen stellen, want hij is lokaal heel betrokken bij dit dossier, maar ik weet dat minister Van Brempt in zijn plaats zal antwoorden. We hebben het dossier vorige maand naar voren geschoven, maar over welke tramlijn spreken we? Wat is er in deze al beslist? Minister Van Mechelen weet heel goed dat het centrum van Ekeren nogal een cruciaal probleem vormt. Ik zou willen weten of het centrum van Ekeren mee opgenomen werd in uw doortrekkingsverhaal.

Twee, voor de IJzerlaan blijft dat de brug doorgesnipt zal worden en dat we de aangelanden nieuwe ontwikkelingskansen zullen geven. Zowel mijn fractie als de Open VLD in Merksem heeft al langer geleden alternatieven geformuleerd, gaande van beweegbare bruggen tot, nu recent, tunnels, omdat wij vinden dat de IJzerlaan een belangrijke verkeersader moet kunnen blijven. Ik herhaal nogmaals mijn vraag: worden dat soort van alternatieven alsnog onderzocht? Ik denk dat, wanneer u naar Merksem zult gaan, dames en heren van de BAM, u zeker met deze vraag geconfronteerd zult worden. U kunt er dus beter al op voorbereid zijn.

Ook het Hardenvoortviaduct zal nu in het onderzoek opgenomen worden. Ik ben het daarmee eens, tenzij het viaduct een monumentaal karakter zou hebben, maar minister Van Mechelen is wat dat betreft zelf bevoegd en dus denk ik dat er geen probleem zal zijn. Als het geen monument is, kunnen we de brug afbreken. Maar als we de brug afbreken, zullen we er toch rekening mee moeten houden dat we gelijkvloerse kruisingen zullen krijgen, zij het heel geringe, waar er een voorrangssituatie is voor het openbaar vervoer. De bussen van De Lijn rijden onder het viaduct door, zeker in de huidige verkeerssituatie, en hadden altijd voorrang op het andere lokale verkeer. Wordt

daar rekening mee gehouden? Ik ga ervan uit dat dit gebeurt.

De Stedelijke Ringweg Noord, dat is nieuw en dat is goed nieuws, denk ik. Ik heb de dia bekeken en ik heb precies mogen vaststellen dat er langs beide zijden van de zate van de ring een noordelijke ringweg zal worden aangelegd. Klopt dat? Er is natuurlijk al één noordelijke ringweg, die naast het waterzuiveringsstation 'de Paaseieren' loopt. Zal er aan de andere kant van de ring ook een parallelweg, een ventweg, worden aangelegd en zo ja, op welke manier? Kunt u misschien even technische duiding geven bij de dia die we daarnet hebben mogen zien?

Dan is er het Operaplein. De BAM weet dat het de bekommernis van mijzelf, maar, ik denk, ook van de gehele Antwerpse gemeenteraad, blijft dat we op dat plein het mooie Peter Benoitmonument moeten kunnen incorporeren. We zouden ook graag willen weten wat er eerst zal worden aangelegd. Ik heb die vraag gisteren in de gemeenteraad al gesteld, maar ik heb er geen uitdrukkelijk antwoord op gekregen. Ik stel toch wel vast dat de lokale politici ook niet weten hoe het zal verlopen. Zullen we werken van noord naar zuid of van zuid naar noord? Ik verduidelijk me: zullen we eerst de Noorderplaats herinrichten en dan in de richting van het Operaplein werken of zullen we eerst het Operaplein herinrichten en daarna in de richting van de Noorderplaats werken?

Wat de waterwegeninfrastructuur betreft, heb ik begrepen dat er voor de bruggen over het Albertkanaal overleg is geweest tussen de verschillende betrokken districten, zowel Merksem als Deurne. Blijkbaar hebben ze overlegmomenten gehad met de verantwoordelijken van de BAM. Ik zou willen weten wanneer die overlegmomenten hebben plaatsgevonden, wat de inhoud ervan was, wat er werd beslist en besproken en wie aanwezig was. Want wanneer ik vaststel dat zowel de heer Geudens in Deurne als de heer Verstraelen in Merksem pertinente tegenstanders van het Oosterweelproject blijven, dan heb ik toch de indruk dat ze ofwel niet ofwel verkeerd werden geïnformeerd.

We hebben drie nieuwe aanbevelingen gekregen van het Rekenhof. Ik zou van de regering en van de mensen van de BAM willen weten hoe ze omgaan met die nieuwe aanbevelingen, maar de vorige keer heeft het Rekenhof ook al vijf aanbevelingen gedaan. Jammer genoeg zijn onze collega's nog niet in het bezit van het verslag van de vorige vergadering. Dat komt

omdat de BAM heeft nagelaten om definitief te antwoorden op een aantal pertinente vragen van onze collega's. Het lijkt me toch nuttig om de vijf aanbevelingen van het Rekenhof van de vorige vergadering in heroverweging te nemen en om te vragen hoe de BAM en vooral hoe de regering ermee is omgegaan.

Ik kijk nu nog eens uitdrukkelijk naar minister Van Mechelen, die voor wat de vijfde aanbeveling betrof, met name die over de machtiging voor de meerjarenverbintenissen, had aangekondigd dat we in het najaar goed nieuws mogen verwachten. Het najaar is niet meer zo veraf. Ik neem aan dat uw regering ter zake de nodige voorbereidingen heeft kunnen treffen. Mogen we ons aan de vooropgestelde datum houden? Zo ja, op welke manier gaat u dan met deze aanbevelingen om?

4. Tussenkomst van de heer Jan Peumans

Als een van de twee verslaggevers wil ik een voorafgaande opmerking maken. We hebben het verslag van de vergadering van 18 maart en 8 april niet goedgekeurd om de doodeenvoudige reden dat ofwel antwoorden op zich laten wachten – want hier wordt altijd afgesproken dat men binnen de veertien dagen antwoordt, maar tot nu is men er nog niet in geslaagd om binnen die termijn te antwoorden –, ofwel antwoorden worden gegeven onder het bekende motto 'een kluitje in het riet', ofwel onvolledige antwoorden. Toen de heer Penris vroeg naar de calamiteitenstudie, werd geantwoord dat hij het stuk kan inkijken op het Rekenhof. De heer Daems verwees naar de notificatie aan de Europese Commissie met betrekking tot de toepassing van de EU-Tolrichtlijn. Die blijkt zo betrouwbaar te zijn en zo gevaarlijk voor de concurrentieverhoudingen dat we geen inzage krijgen. Een overzicht van de openstaande afwijking werd vorige keer ook gevraagd, en de calamiteitenstudie. Inmiddels hebben we een aantal aanvullende antwoorden gekregen. Ik dacht, mijnheer de voorzitter, dat het de taak was van de verslaggevers om te bekijken of de vragen worden beantwoord en als er niet wordt geantwoord, dan is het onze taak om te vragen of men zo vriendelijk wil zijn om te antwoorden. Ik moet wel zeggen, mijnheer de voorzitter, om een partijgenoot van u te citeren, dat we het op den duur spuugzat worden, maar toch blijven we volhouden.

Aangezien we al een heel tijdje later zijn, zou ik graag een afschrift krijgen van de vervolgvragen van de raad van bestuur van de BAM, want het laatste ver-

slag dat we gekregen hebben, dateert van 19 oktober 2007. We zijn natuurlijk heel benieuwd wat in alle navolgende verslagen van de raad van bestuur werd geschreven. Ik veronderstel dat we eerst een brief moeten schrijven aan de voorzitter van het parlement en vervolgens ook aan de eerste voorzitter van het Rekenhof. Daarna zal de eerste voorzitter van het Rekenhof antwoorden dat de mogelijkheid bestaat en daarna kunnen we ons naar het Rekenhof begeven, waarna het Rekenhof ons heel waarschijnlijk een afschrift zal bezorgen. We moeten dit ritueel ondergaan om bepaalde informatie te krijgen.

Wat de kwaliteit van de risicobeheersing betreft, wil ik een paar opmerkingen maken. Het Rekenhof heeft er terecht op gewezen dat dit onderwerp nu uitgebreid in het rapport van de BAM staat beschreven. Het is steeds leuk naar het verleden te kijken. Een voorganger van minister Crevits heeft ooit in het openbaar verklaard dat de werken aan de Oosterweelverbinding in 2005 van start zouden gaan. Daar zijn persartikelen over te vinden. Het is nu 2008. Ik ben benieuwd of het in 2009 zal gebeuren. Ik stel me daar vragen bij.

Ik hoop dat de heer Van Rensbergen, die ik overigens voor zijn toelichting wil bedanken, mijn vragen over het afleveren van de beruchte bouwvergunning kan beantwoorden. In verband met de risicobeheersing is dat natuurlijk een belangrijk punt.

Mijn eerste vraag is of dat al dan niet tot grote risico's kan leiden. Mijn vraag is duidelijk. Is er een verband tussen het uitblijven van de bouwvergunning en de stijging van de kostprijs van het project? Zo ja, kan dit verband worden onderbouwd? Dit lijkt me een vrij fundamentele vraag.

Het afleveren van een bouwvergunning houdt een aantal administratieve handelingen in. Mijn tweede vraag is welke procedures tegen deze bouwvergunning kunnen worden aangespannen. We hebben hier in dit land veel ervaring mee. Wat kunnen de consequenties van die procedures zijn? Ik hoop dat hier niet meer op dezelfde wijze over zal worden gecommuniceerd. De heer Van Rensbergen heeft in het verleden steeds verklaard dat de BAM alle zaken bij de Raad van State of bij andere rechtscolleges heeft gewonnen en dat toekomstige zaken waarschijnlijk ook zullen worden gewonnen.

Wat de planning van de Oosterweelverbinding betreft, citeer ik even pagina 7 van het verslag van

het Rekenhof: "De BAM kan de planning zo nodig verder aanpassen om het financieel evenwicht van het Masterplan Antwerpen te bewaren." Dit heeft duidelijk met de financiële risico's van het project te maken. Deze belangrijke zin komt in het rapport van de BAM zelf niet duidelijk naar voren. Gelukkig beschikken we over het Rekenhof. Het Rekenhof maakt immers kritische opmerkingen die we in de stukken van de BAM veel minder terugvinden.

Ik weet eigenlijk niet wie mijn volgende vraag precies kan beantwoorden. Wat is het financieel evenwicht van het Masterplan Antwerpen op dit ogenblik? Wie de verslagen uit de beginperiode naleest, zal merken dat het Masterplan Antwerpen als een en ondeelbaar is voorgesteld. Het zou integraal worden uitgevoerd. Er was hier ook een breed maatschappelijk draagvlak voor. Hier is tien jaar aan gewerkt. Dat draagvlak is tijdens een vergadering in het provinciehuis tot stand gekomen. De gouverneur heeft een aantal mensen uitgenodigd. Die mensen hebben allemaal geknikt. Dat is een breed maatschappelijk draagvlak. Ik heb die definitie gevonden in sociologische handboeken van een professor die ondertussen is afgezet.

Ik vind het een goede zaak dat de tramprojecten worden uitgevoerd. Ondertussen zijn de Special Purpose Vehicles (SPV's) Brabo I en Brabo II opgericht. Hier wordt een heel andere financiering dan in het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen gehanteerd. Een aantal andere sprekers hebben ook al naar de bestaande risico's verwezen. Ik ben benieuwd wat de uiteindelijke kostprijs zal zijn. Er zijn in elk geval risico's aan verbonden.

Eigenlijk maken de SPV's geen deel meer uit van het integrale masterplan. Destijds is immers gesteld dat een gedeelte van de opbrengsten van de tolheffingen zou worden gebruikt. Hoewel we daar lang over hebben gediscussieerd, hebben we eigenlijk nooit een duidelijk antwoord gekregen. De Europese Commissie heeft laten weten dat de Europese richtlijn betreffende de tolheffingen enkel de financiering van infrastructuurwerken zelf en niet van afgeleide werken, zoals tramprojecten, behelst. De financieringswijze is hier nu anders. Gezien de toenemende prijsstijgingen van de Oosterweelverbinding, blijft er allicht niet veel ruimte meer om andere projecten te financieren. Klopt dat? Ik verwijs in dat verband naar de opmerking op pagina 11 van het verslag van het Rekenhof.

Wat de kostenbeheersing betreft, blijven de financiële consequenties van de bijkomende eisen in het

zogenaamde bouwprogramma van de Oosterweelverbinding belangrijk. De voorkeurbieder heeft een definitief aanbiedingsontwerp ingediend. Die ontwerpen zijn trouwens nog niet bekend. Die behoren blijkbaar tot de staatsgeheimen. Ik stel me vooral vragen bij de financiële consequenties van de bijkomende eisen. Andere sprekers zijn hier trouwens al op ingegaan. Wanneer zullen die consequenties bekend zijn? Hoe wil het management hiermee omgaan?

Het uitblijven van een definitieve beslissing over de fasering van de uitvoering van de zuidelijke verkeerswisselaar op Linkeroever zorgt voor onzekerheid over de definitieve kostprijs. Dit dossier is nog steeds niet rond. Hoofdstuk 4 van het voortgangsrapport van de BAM bevat een overzicht van de onvoorziene kosten. Ik vind het merkwaardig dat op pagina 25 het volgende staat: “Indicaties van dreigende kostenoverschrijding niet van toepassing.” Als er ergens indicaties van zijn, is het wel van dreigende kostenoverschrijdingen. Ik vind het merkwaardig dat dit met een cryptisch zinnetje wordt afgehandeld. Dit zou niet van toepassing zijn. Wat de financiële beheersing van het project betreft, vind ik dat zeer merkwaardig. In mijn ogen gaat het om een stilte voor de storm. Dat is natuurlijk mijn interpretatie.

In de aanvullende antwoorden die naar aanleiding van de voortgangsrapportage van maart 2008 zijn verstrekt, staat te lezen dat het SPV Noriant als onderdeel van zijn BAFO een voorstel van prijsherziening heeft ingediend. Wat betekent dat? Wat zijn daar de financiële consequenties van, zeker in het licht van voorgaande opmerking?

Voor deelcontract 25 gaat alweer een heraanbesteding gebeuren van de financiële en juridische dienstverlening tegen september 2008. Ik blijf de vraag herhalen hoe het zit met de heraanbesteding van alles wat met communicatie te maken heeft. Mijnheer Van Rensbergen, u hebt de vorige keer duidelijk uitleg gegeven over bijkomend personeel. Op pagina 24 van uw verslag staat dat voor 2007 voor communicatie 3,1 miljoen euro is begroot. Uiteindelijk is in 2007 1,5 miljoen euro uitgegeven, ongeveer de helft. Hoe is de opbouw van die 1,5 miljoen euro? Ik denk dat ik kan zeggen dat de vaste forfaitaire som van 900.000 euro is gegaan naar de strategische adviezen en dat de rest allerlei advertenties zijn in het kader van contracten die indertijd met de regionale pers zijn gesloten, naast nog een aantal andere dingen. Ik zou heel graag heel gedetailleerd willen weten hoe dat bedrag van 1,5 miljoen is opgebouwd.

Ik moet het telkens vragen, maar we zouden graag de evolutie zien van alle erelonen die er tot nu toe zijn betaald, zeer gedetailleerd, vanaf dag één. Er is een contract met de TV SAM dat tien jaar loopt en twee jaar kan worden verlengd. Daar zitten ook alle communicatieaspecten in. Men zal hier vandaag niet op kunnen antwoorden. Daaraan gekoppeld vind ik ook de kostprijs-evolutie vanaf dag één van alle onderdelen van het masterplan merkwaardig. De 500 miljoen euro die de Oosterweelverbinding ging kosten, is inmiddels opgelopen tot 1,8 miljard euro en het gaat nog veel meer worden. We zouden eens graag de evolutie willen zien met de nodige data erbij vanaf de eerste ramingen van de administratie. Die worden altijd met de Franse slag gemaakt, dat kennen we.

In 2007 hebt u voor 1,8 miljoen euro aan erelonen betaald aan een financieel adviseur. Misschien is dat voor u in het kader van een budget van 3,6 miljard heel weinig. Ik zie ook in de verslagen van de raad van bestuur dat er maar iets hoeft te zijn dat voor de besluitvorming gevaarlijk kan zijn, of er is een advocaat aanwezig van kantoor Stibbe. Ik denk dat de financieel adviseurs om de twee dagen bij u logeren om te kijken over welke dingen ze adviezen kunnen geven. U verschaft wel algemene gegevens, maar nooit is er enige verantwoording gegeven over de efficiëntie van die adviseurs. Lees alles eens na over de financiering van dit project. Mijnheer Van Rensbergen, met uw voorganger, de heer Accou, stonden heel grote artikels in Trends en dergelijke, dat het financiële plaatje van de BAM volkomen duidelijk was. Ik stel vast dat u een koerswijziging doorvoert. Ik zeg niet dat die slecht is, maar ik vraag me af welke dingen uw financieel adviseur vroeger heeft geadviseerd en wat hij nu adviseert. Welke redenen waren er om die adviezen te veranderen? Als u de vorige keer een verkeerd advies hebt gekregen, moet u vragen dat de adviseur zo vriendelijk zou willen zijn om de erelonen terug te betalen.

Ik verwijs ook naar pagina's 16 en 17 van het verslag van de BAM. We hebben hier een heel simpele weergave gehad maar ik ben een beetje de draad kwijt. Ik zou eens graag een goede visuele voorstelling hebben van hoe het ene zich tot het andere verhoudt. Puur op basis van woorden, zonder een visuele weergave ervan op een kaart en de daaraan gekoppelde doorsnede van de weg, is dat niet duidelijk. Ik veronderstel dat wanneer u 70 miljoen euro aan erelonen betaalt aan de TV SAM, dat er nog wel af kan. Op welke wijze verhoudt zich die visuele weergave tot de huidige situatie? Welke conflictpunten zijn er nu en

welke conflictpunten zullen er al dan niet gecreëerd worden?

Ik kom terug op de risicobeheersing. Ik heb begrepen dat op 6 juni in het Bulletin der Aanbestedingen van het Belgisch Staatsblad een oproep is gelanceerd voor het afleveren van een opinie aan de BAM betreffende de voorgestelde organisatiestructuur voor de opvolging van de uitvoering van de Oosterweelverbinding en de tramprojecten. Ik heb hier een aantal vragen bij. Voldoet de voorgestelde aanpak, die toch al een aantal jaren ingevoerd is? Zijn er twijfels bij de raad van bestuur of bij het management? Ik vind dat we daar eens een duidelijk antwoord op mogen krijgen. Een van de vragen die wordt meegegeven in de studieopdracht is of in alle noodzakelijke taakstellingen is voorzien. Twijfelt u daaraan? Hoe verhoudt de voorgestelde aanpak zich met soortgelijke projecten in Europa, is ook een vraag. Die vraag is de vorige keer gesteld. Ik zou graag weten over welke projecten u het hebt. We hebben indertijd het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (commissie Duivesteijn) overhandigd. Er bestaat literatuur genoeg over. Waarom moet men opnieuw een benchmark uitvoeren met projecten terwijl het BAM-project al zoveel jaren loopt?

In de voorgaande rapportages heeft men altijd gezegd dat er niet te veel personeel moet zijn, het werkt allemaal prima. Dat heeft het management gezegd. Is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen? Die vraagstelling neemt men ook mee. Dat is een teken dat er op dat vlak twijfel is. Verder wordt ook gevraagd of de inzet van de adviseurs van de BAM duidelijk geregeld is en of de voorgestelde honoraria marktconform zijn. Als je al vijf jaar bezig bent, en wij die vraag hier al vaak hebben gesteld, wordt nu die vraag opnieuw gesteld. Wat is daarvan de betekenis? Als u spreekt over de adviseurs, bedoelt u dan alle adviseurs: de SAM-adviseurs, de financiële adviseurs, de juridische adviseurs en de communicatieadviseurs? Ik nodig het management uit om alle voorgaande uitspraken die men hier met stellige zekerheid heeft gedaan, te toetsen aan wat u nu via een aanbesteding opnieuw gaat vragen. Ik omschrijf dat als een vorm van pleinvrees, en ik merk een zekere angst voor uw eigen schaduw.

Ik kom tot het hoofdstuk verzekeringen. In het rapport staat: "Verzekeringen dekken niet alles en ad hoc, en ook dat is een risico." Op bladzijde 30 van het BAM-verslag: "Een restcategorie van risico's die niet verzekerd zijn omdat ze onvoorzienbaar zijn of als

onverzekerbbaar worden beschouwd of die als gevallen van overmacht kunnen worden beschouwd, wordt bij het Vlaamse Gewest gelegd." Voilà, zo wordt dat opgelost. Ik heb een vraag aan de regering: wat betekent dat?

U was ook altijd zeer zelfverzekerd over de manier waarop u het aanpakte. Nu krijgen we een nieuw element, namelijk een voorcontract. Welke adviseurs hebben u dat aangeraden? Hoeveel betaalt u die adviseurs daarvoor? Welke gerenommeerde referenties hebben die alweer voorgelegd? Ik verwijs naar het begin van het project. De heer Fernand Desmyter, de voorzitter van de BAM zal dat als secretaris-generaal nog veel beter weten. U moet eens bekijken welke gerenommeerde referenties werden voorgelegd toen de BAM in 2003 van start ging. Dat is echt de moeite. Nu moet er een voorcontract worden gesloten. Dat is iets dat nu komt neerdmwarrelen. Dat zal wel nodig zijn. We krijgen er wel de nodige uitleg over van het management.

Het Rekenhof wijst erop dat de korte uitvoeringstermijn bijzonder disruptief kan werken voor het normale werkproces, met alle risico's van dien. Ik citeer: "Er zijn wat dat betreft voldoende voorbeelden voorhanden van belangrijke projecten die ontspoord zijn, omdat het ontwerp onvoldoende was uitgewerkt ten tijde van de aanvang der werken en er door discussies tijdens de volgende uitwerking zware vertragingen ontstonden." Mijnheer Van Rensbergen, wat dat betreft, hebt u een zeer rechtstreekse en alomvattende bron, namelijk de voorzitter van de raad van bestuur, de heer Desmyter, die secretaris-generaal is van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Ik verwijs trouwens naar de rapporten van het Rekenhof, waarin genoeg voorbeelden staan. Het gaat over projecten die niet zo groot waren, maar die echt ontspoord zijn, omdat het ontwerp op voorhand onvoldoende was uitgewerkt. Ik verwijs naar dossiers waarbij er zeer zware verwijlinteressen moesten worden betaald. Kan de voorzitter van de raad van bestuur, want aan hem mogen we ook eens vragen stellen, toelichting geven bij voorbeelden ter zake? Het rapport verwijst immers heel duidelijk naar die voorbeelden en de voorzitter is een bevoorrecht getuige hier.

Wat het maatschappelijke draagvlak betreft, geeft het Rekenhof een tip. Ik vind dat de heren Van Rensbergen en Desmyter het Rekenhof daar dankbaar voor moeten zijn. Het Rekenhof verwijst naar de Nederlandse Tweede Kamer. Die heeft een zogenaamde Com-

missie Versnelling Infrastructurele Projecten. Het is alweer Nederland. We moeten oppassen als we het over Nederland hebben, zeker in deze tijden van Scheldeverdragen, maar van de Nederlanders kunnen we toch wat leren, als het gaat over die nota van de Tweede Kamer. Daar zijn nog andere voorbeelden van.

Ik heb begrepen dat het volk nu mag gaan kijken naar de maquette. Die wordt tentoongesteld in het Sint-Felixpakhuis. Gisteravond was ik een keer vroeg thuis. Ik keek naar het VRT-journaal van 7 uur. De uitspraken die daar werden gedaan door de burgemeester van 't Stad, hebben me verbaasd. Hij heeft me eigenlijk gelijk gegeven met betrekking tot de communicatie die al die jaren gebeurt. Dat is nochtans een man uit de reclamesector: hij kent er dus iets van. Het is natuurlijk jammer dat hij nooit naar deze commissievergaderingen komt. Maar goed, een mens kan niet overal zijn. Zolang ik hier zit, zal ik het blijven zeggen: het bureau dat is aangetreft door zijn voorganger als partijvoorzitter, de huidige gouverneur van Limburg, heeft, als ik de burgemeester van Antwerpen hoor, al die jaren eigenlijk niets gedaan. Daar komt het in feite op neer. Ik heb dat poenschepperij genoemd. Tot nu toe heeft men nog altijd geen proces tegen me aangespannen. Ik denk dat ik het nog altijd bij het rechte eind heb, mijnheer Van Rensbergen: uw eigen mensen hebben de juiste kwaliteiten en wat zij doen, komt veel beter van de grond als we dat vergelijken met al die wind die tot nu toe is verkocht.

Het zou niet eerlijk zijn om in het kader van dit dossier niets te zeggen over het fijn stof. Wat is er de jongste maanden allemaal gebeurd in Antwerpen en de ruime omgeving met betrekking tot dat dossier? Een nieuw actiecomité, Ademloos, heeft de aandacht gevestigd op de fijnstofproblematiek. Dat krijgt eigenlijk zeer veel aandacht. Ik vind niet dat men dat mag negeren en die mensen bestempelen, zoals in Trends is gebeurd, als een stelletje malcontenten. Zolang ik in de politiek zit, heb ik geleerd dat wat een burger vanuit zijn eigen dagelijkse ervaring naar voren brengt, soms veel beter is dan al die dure erelonen die aan alle mogelijke studie bureaus worden betaald. Ik heb dat ook gezien met de mensen van het Schipdonkkanaal. U kunt die natuurlijk weglachen, maar ik was wel onder de indruk van hun betoog over de verzilting en dergelijke, iets waaraan die studie bureaus misschien nooit hadden gedacht. Over die fijnstofproblematiek moet heel duidelijk worden

gecommuniceerd ten behoeve van diegenen die daar heel nauw bij betrokken zijn.

Ook denk ik aan de aanhoudende kritiek van stRaten-generaal. U kunt het draaien of keren zoals u wilt, maar die mensen hebben tot nu toe op een zeer professionele wijze hun dossier verdedigd. Een deskundige als de Gentse professor Georges Allaert wordt natuurlijk meteen bestempeld als een eeuwige criticaster, zoals ik er ook een ben. Hij uit felle kritiek op het project. Ik vind dat we dat niet mogen negeren. Dan zijn er twijfelende politici, zoals Ludo Van Campenhout, die eerder genomen beslissingen opnieuw in vraag stellen. Ten opzichte van de eigen achterban in Antwerpen is dat zeer goed.

Dan is er huisarts Dirk Van Duppen van de Partij van de Arbeid (PVDA). Die mag van de PVDA zijn: daarvoor leven we in een democratie. Hij uit kritiek vanuit zijn eigen ervaring met de omgeving waarin hij als arts werkt. Ik zou het kort door de bocht vinden dat men die man niet ernstig zou nemen omdat hij van de PVDA is. Ik wijs op de vergelijking tussen kinderen die in een zwaar vervuilde stad als Antwerpen wonen en mensen die in de Kempen wonen. Die resultaten wijzen op heel grote verschillen. Het zou fout zijn dat onder het tapijt te vegen. We mogen de problematiek van het fijn stof en de gezondheidseffecten op de districten Merksem en Deurne niet zomaar onder het tapijt vegen. Deze commissie moet er eens over nadenken of het niet aangewezen is om een aantal specialisten, waaronder een aantal hoogleraren, uit te nodigen. Dat hoeft niet de heer Allaert te zijn, want die hebben we hier al op bezoek gehad, maar mensen die ons heel duidelijk kunnen zeggen wat de gevolgen zijn van dat fijn stof. Dan hebben we onze plicht als volksvertegenwoordigers gedaan.

5. Tussenkomen van de heer Joris Vandenbroucke

Op mijn beurt wil ik de heren Van Rensbergen en Desomer bedanken voor hun mooie toelichting. Er zijn hier al immens veel vragen gesteld, maar ik zal er toch ook nog een aantal stellen.

Een eerste vraag betreft de timing van de bouwvergunning, de contractsluiting en de aanvang van de werken van de Oosterweelverbinding. Tot op heden hebben we vastgesteld dat die timing altijd wel wat verschuift tussen twee voortgangsrapportages. Voor de eerste maal wordt echter de timing, op het ogen-

blik dat het meest recente voortgangsrapport wordt voorgesteld, opnieuw verschoven. De vraag rijst natuurlijk hoe realistisch uw timingstabellen nog zijn. Ik verwijs ook naar de kritiek daarop van het Rekenhof, dat heel concreet een aantal individuele probleemdossiers aanwijst, met betrekking tot ont-eigeningen en het verplaatsen van nutsleidingen. Ik heb daar geen bijkomende uitleg over gehoord van de heer Van Rensbergen. Misschien kan hij wat meer duiding geven bij die individuele probleemdossiers waarvan het Rekenhof stelt dat ze de timing van de uitvoering van de Oosterweelverbinding in gevaar kunnen brengen.

Een volgende vraag betreft de prijs en meer bepaald de verhouding tussen die fameuze prijsherzieningsformule en de cap van de Vlaamse Regering. Ik had toch begrepen dat minister Van Mechelen had bevestigd dat de Vlaamse Regering op een bepaald ogenblik heeft gezegd dat de verwezenlijking van het Oosterweelproject, exclusief financieringskosten, wordt vastgelegd op 1,85 miljard euro. Dat is dan het prijspeilniveau van begin 2006.

Vorige keer hebben we het met de heer Costermans al kunnen hebben over die prijsherzieningsformule. Hij heeft toen zeer duidelijk het hoe en waarom uitgelegd. Hij heeft gezegd dat één ding vaststond: die mag niet leiden tot een aanzienlijke volatiliteit van de prijs. Nu is die ‘aanzienlijke volatiliteit’ een zeer relatief begrip. Om te kunnen inschatten of er, na het herzien van de BAFO-prijs, geen al te grote afwijking is van de cap van de Vlaamse Regering, moeten we weten wat de Vlaamse Regering op dit moment beschouwt als een normale herziening van haar eigen cap. Wat is die cap van 1,85 miljard euro op het prijsniveau van medio 2008? Ik weet niet of minister Van Mechelen daar een antwoord op kan geven.

Een tweede element met betrekking tot die prijsherzieningsformule is de uitspraak van de heer Costermans, die vorige keer zei dat een dergelijke formule in essentie gegrondvest is op een indekkingsstrategie vanwege Noriant. Als onderhandelende partij hebben we daar niet het beste zicht op, maar moeten we de formule wel beoordelen, zo vervolgde hij. De heer Desomer heeft dan verwezen naar zijn ervaringen ter zake naar aanleiding van de uitbreidingswerken in Zeebrugge. Hij zei dat hij als interne auditor destijds veel opmerkingen heeft moeten maken op de prijsherzieningsformule van degenen die de uitbreidingswerken zouden uitvoeren. Ik weet niet in welke

mate de BAM ondertussen gewapend is om die formule goed te beoordelen.

De heer Decaluwe en de heer Daems hebben al geïnformeerd naar de financiële gevolgen van de aanpassing van de financieringsstructuur. In het rapport van het Rekenhof lees ik dat de BAM zich sterk maakt dat een vereenvoudigde financieringsstructuur zelfs tot kostenbesparingen zouden kunnen leiden. Kunt u dat bevestigen?

Op pagina 13 van het rapport van het Rekenhof wordt duidelijk wat het voorcontract precies inhoudt: “Het bepaalt de vergoedingen die de BAM moet betalen aan de voorkeurbieder voor zijn ontwerp- en prestaties of de bijkomende projecteisen na de indiening van de BAFO als de BAM niet of niet tijdig het finale DBFM-contract sluit. Het bepaalt het afbreukrisico voor de voorkeurbieder en beperkt op die manier mogelijke schadeclaims ten aanzien van de BAM.” Betekent dit dat men, als om een of andere reden niet kan worden overgegaan tot een contractsluiting, beschermd is tegen bijkomende schadeclaims van Noriant?

Op pagina 27 van het rapport van de BAM lees ik dat er, op het vlak van de communicatie, zeer grote inspanningen worden geleverd door informatieverstrekking, overleg en gerichte communicatieacties. Er wordt verwezen naar het doelgroepenoverleg over de projectwerken. Er wordt verwezen naar de manier waarop men het brede publiek informeert op projectniveau. Er is de brochure, de nieuwsbrief, de maquette.

De afgelopen weken heb ik me echter wel afgevraagd waarom de BAM afwezig is gebleven op die fora waar het debat wordt gevoerd, waar aan draagvlakverhogende communicatie kan worden gedaan. Op De Zevende Dag zei de journalist aan het begin van het debat over de problematiek van het fijn stof bij de Oosterweelverbinding dat niemand van de BAM bereid was gevonden om de discussie aan te gaan. Cardioloog Goethals, de hartspecialist die werkt in het ziekenhuis waar de koning werd geopereerd, zat wel aan tafel. In de ogen van het grote publiek is er natuurlijk niemand die een grotere autoriteit heeft dan die cardioloog. De heer Orbaen, woordvoerder van de BAM zegt dan daags nadien in de Gazet van Antwerpen dat hij het niet de moeite vindt in debat te treden met één cardioloog. Hij verwijst dan naar de tientallen studies die zijn uitgevoerd. Ik vind dat

onbegrijpelijk. Ook op ATV, in krantenartikels, artikels in Knack enzovoort, hoor ik de stem van de BAM niet. Op dat vlak is er een oorverdovend stilzwijgen. Waarom doet u die inspanningen niet?

En, mijnheer Peumans, voor één keer kunnen we de schuld niet leggen bij Groep C. In de vorige voortgangsrapportage en bijkomende antwoorden lees ik dat Groep C met de BAM enkel en alleen samenwerkt op het niveau van de projectcommunicatie, maar niet op dat van de corporate communicatie. Het team van de heer Orbaen is wel uitgebreid. Zijn er in dat team geen mensen die gespecialiseerd zijn in dat type van communicatie? Dat is toch geen overbodige luxe voor een maatschappij die verantwoordelijk is voor de werf van de eeuw. Wat gaat u daar in de nabije toekomst aan doen?

Op pagina 15 doet het Rekenhof een suggestie op het vlak van draagvlakverhogende communicatie. Daarin wordt verwezen naar een advies dat werd uitgebracht door de Nederlandse Tweede Kamer, door de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuure projecten. U stelt: “In deze context verwijst het Rekenhof naar een initiatief in Nederland over het belang het maatschappelijk debat over nut, noodzaak en randvoorwaarden van een project te besluiten met een definitief standpunt, (...)” Wat moet ik me voorstellen bij een maatschappelijk debat dat moet worden afgesloten met een definitief standpunt? Hoe gaat dat in zijn werk in Nederland?

Een laatste reeks van vragen gaat over de problematiek van het fijn stof. Mevrouw de minister, bij de vorige bespreking hebben we het daar even over gehad. De heer Leo Van der Vliet heeft toen verwezen naar de resultaten van het project-MER. Op het vlak van fijn stof is er geen verbetering of verslechtering indien de Oosterweelverbinding wordt gebouwd, zo zei hij. Flankerende maatregelen kunnen niet genomen worden in het kader van de Oosterweelverbinding. Die moeten genomen worden op het niveau van het algemeen milieubeleid, zo voegde hij eraan toe.

Mevrouw de minister, ondertussen is de houding van de BAM wel wat veranderd. Ik heb een persmededeling bij me van gisteren: tien antwoorden inzake fijn stof. Daarin wordt verwezen naar de suggesties die minister Van Brempt in dat verband heeft gedaan, zoals de stofabsorberende schermen.

Ik heb uw suggestie van afgelopen week ter harte genomen. U zei dat Antwerpen een hotspotzone is

inzake de aanpak van het fijn stof. Ik heb gevraagd hoe het zit met het actieplan. U hebt toen gerepliceerd dat u daarop een antwoord hebt gegeven naar aanleiding van vragen om uitleg van onder andere de heer Bart Martens. Ik heb die antwoorden erop nagelezen. Het enige dat ik daarover terugvind, is dat er vertraging is, dat u nog niet over de noodzakelijke meetgegevens beschikte. U hebt ondertussen wel extra meetpunten geïnstalleerd. Dat is een goede zaak. Wat is nu de stand van zaken van het actieplan fijn stof voor de hotspotzone Antwerpen? Als we de luchtkwaliteit in Antwerpen willen verbeteren, moeten we daarmee doorgaan. Het zijn de algemene achtergrondconcentraties die er nu voor zorgen dat heel Antwerpen wordt geconfronteerd met die problematiek.

Hoe zit het met die superfijne stofdeeltjes PM2.5? Die werden niet bestudeerd in het project-MER. Tijdens het debat in De Zevende Dag was iemand van VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) aanwezig, die zei dat de wetenschappelijke inzichten op dat vlak pas geëvolueerd waren. Alle tekenen wijzen er wel op dat die deeltjes de meest schadelijke variant is van fijn stof, voegde hij eraan toe. Vorige week hebt u in de plenaire vergadering gezegd dat de Euro 4- en de Euro 5-norm voor vrachtwagen- en dieselmotoren ervoor zouden zorgen dat er tegen 2013 en 2014 veel minder fijn stof zou worden uitgestoten. Geldt dat ook voor die superkleine partikels?

6. Tussenkoms van de heer Bart Martens

Ik ben blij dat de BAM nu ook beseft dat men op het vlak van de communicatie meer dan een tandje zal moeten bijsteken en dat men ook actief zal moeten werken aan het maatschappelijk draagvlak. Ook in het rapport van het Rekenhof staat dat met name voor de Oosterweelverbinding nog heel wat werk op de plank ligt. In die zin hoop ik dat fenomenen die we het afgelopen weekend hebben gezien tot het verleden behoren. Als men niet ingaat op dergelijke uitnodigingen, denken de mensen dat men iets te verbergen heeft. Dat is de slechtste vorm van communicatie.

Het is goed dat er wordt gewerkt aan het maatschappelijke draagvlak. Dat draagvlak mag ook geen zitvlees worden. Op een gegeven moment moeten er knopen worden doorgesneden. Men kan de zaken niet blijven bestuderen. De heer Daems vraagt om nog eens het alternatief van stRaten-generaal te onderzoeken. Gisteren nog heb ik van de mensen van de BAM

gehoord dat dit al onderzocht is in het alternatieven-onderzoek van 2000. Het is opnieuw onderzocht in het project-MER. Op basis van dat onderzoek hebben we vastgesteld dat een aantal elementen technisch of om veiligheidsredenen niet uitvoerbaar of haalbaar zijn. Ik heb het dan over inritten in de tunnel of over de knoop met de Oosterweelverbinding die niet kan worden gemaakt in een open sleuf wegens de Sevesorichtlijnen, de risicocontouren met het Sevesobedrijf Atofina. Ik wil de mensen van de BAM dan ook vragen om duidelijk uit te leggen waar dat alternatief is onderzocht en op welke punten het niet realiseerbaar is. De mensen hebben recht om dat te weten.

Wat het fijn stof betreft, ben ik blij dat de communicatie is gestart. We hebben gisteren tijdens de toelichting van de BAM gezien dat niet alleen de uitstoot van maar ook de blootstelling aan fijn stof in Antwerpen tegen 2015 met 70 percent zal afnemen. Dat is goed nieuws voor al wie zich daar terecht zorgen over maakt.

Ondanks die daling met 70 percent blijft er een smalle corridor boven de ringinfrastructuur met of zonder Oosterweelverbinding, waar de Europese norm ook in 2015 nog altijd zal worden overschreven. In welke bijkomende maatregelen wordt in het kader van het actieplan voor de hotspotzone Antwerpen nog voorzien om ook de laatste overschrijdingen van de Europese normen te kunnen wegwerken? Iedereen in Antwerpen heeft recht op gezonde lucht. Overal in Antwerpen moeten de opgelegde luchtkwaliteitsnormen worden gehaald. We kunnen dan ook niet wachten op een 'turn-over' van het wagenpark met schonere wagens. De Europese normering zal een roetfilter opleggen. Tegen 2011 komen die schonere wagens op de markt. Wat het fijn stof betreft, zullen die wagens nog slechts een fractie uitstoten van wat er vandaag wordt uitgestoten.

Europa verplicht ons ook om tegen 2010 een strenge norm te halen, de PM10-norm. We kunnen dan ook niet wachten tot 2015, de realisatie van de Oosterweelverbinding, om al te beginnen werken aan een serieuze verbetering van de luchtkwaliteit. Ik steun dan ook de vraag van de heer Vandenbroucke. Hoe zit het met het fijnstofactieplan? Ik heb begrepen dat die actie samen met de stad Antwerpen wordt opgezet. Er is nog een studie van VITO bezig, maar op een bepaald moment moet er wel perspectief zijn op de deadline van dat plan. Wanneer zal dat resultaten opleveren? In welke maatregelen wordt voorzien?

Wanneer zal de Antwerpenaar effectief merken dat de luchtkwaliteit is verbeterd?

Wat het risicomanagement betreft, hoor ik vrij optimistische scenario's. Eind dit jaar wordt de bouwvergunning afgeleverd en volgend jaar kan worden gestart met de werken. Hier en daar is echter ook sprake van voorbehoud van schorsing door de Raad van State enzovoort.

Wanneer die bouwvergunning zou worden geschorst, bijvoorbeeld omdat het project-MER niet volgens het boekje is verlopen, wat betekent dat dan voor het uitstel? Hoeveel vertraging lopen we dan op, in de veronderstelling dat er een nieuw project-MER moet worden opgemaakt? Moet dan ook het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) worden overgedaan? In welk scenario komen we dan terecht? Wat betekent het voor de financiering wanneer langer moet worden gewacht op die toelagen?

De price cap is in 2006 vastgelegd op 1,85 miljard euro. Die prijzen zijn intussen serieus gestegen. Ook de tolinkomsten zijn aan de index gekoppeld. Naast Slovenië kennen wij de grootste prijsstijging van de Europese Unie. Ik veronderstel dan ook dat er meer geld in het laatje zal komen. De vraag is nu hoe de stijgende uitgaven zich verhouden ten opzichte van de toenemende tolopbrengsten. Is er sprake van een eventuele gap die nog moet worden gedicht?

Ik hoop dat de ministers hier nog eens kunnen bevestigen dat het plan een en ondeelbaar is en dat, wanneer de kosten van een van de deelprojecten de pan uitswingen, andere projecten niet zullen moeten wijken. Ik wil nog eens bevestigd horen dat dit een multimodaal project is en dat alle andere deelprojecten effectief zullen plaatsvinden.

De aanbeveling van het Rekenhof moet worden gevolgd. Bij een volgende rapportage moet de informatie over projecten van andere overheden worden opgenomen in de voortgangsrapportage zodat ook de voortgang van de andere projecten kan worden bewaakt.

Wat de verkeersrisico's betreft, heb ik gisteren vernomen dat in het ontwerp dat nu op tafel ligt, al serieus is gesnoeid in een aantal weefbewegingen. De situatie is veel veiliger geworden dan de situatie van het referentieontwerp. Ik zou graag de details zien van de initiële aanbieding van Noriant. Ik heb dat ook bij de vorige voortgangsrapportage gevraagd maar dat was

toen niet mogelijk omdat de onderhandelingen met Noriant nog bezig waren. Ik hoop dat we daar nu spoedig een beeld van kunnen krijgen. Hoe zit het op de verschillende verkeersrelaties? Hoeveel rijstroken moeten doorkruist worden en op welke afstand? Hoe zal de stedelijke ringweg worden aangeknoopt met het doorgaand verkeer enzovoort?

De Stedelijke Ringweg Noord moet samen met het Oosterweelproject worden uitgevoerd. Kunnen we daar meer details over krijgen? Wat betekent dat onder andere voor het Rivierenhof? Wat betekent dat voor de bestaande knoop daar? Wat betekent dat voor de zone van het Sportpaleis? Is het mogelijk om de gedetailleerde plannen in te kijken?

7. Tussenkost van de heer Dirk de Kort

Enerzijds heb ik opmerkingen bij het rapport van het Rekenhof; anderzijds heb ik een reeks vragen aan de BAM. Op bladzijde 11 van het duidelijke rapport van het Rekenhof staat er over de kostprijs van de Oosterweelverbinding het volgende. Ook de heer Peumans heeft het al geciteerd: “De bedrijfseconomische raming, die eind 2007 werd opgesteld voor beoordeling van de BAFO voor de Oosterweelverbinding, is nog niet bekend gemaakt. Het Rekenhof vestigt de aandacht op de volgende punten betreffende kostenbeheersing. De financiële consequenties van de bijkomende eisen (na BAFO) uit het zogenaamde bouwprogramma van het Oosterweelproject, waarvoor de voorkeurbieder zijn definitieve aanbiedingsontwerp heeft gemaakt, zijn nog niet gekend. Het uitblijven van een definitieve beslissing over de fasering van de uitvoering van de zuidelijke verkeerswisselaar op de Linkeroever, zorgt voor onzekerheid in verband met de definitieve kostprijs van het Oosterweelproject. De verlenging met twee maanden van de gestanddoeningstermijn van de offertes voor de werken aan de Schijn impliceert een meerkost van 2,8 percent.”

Ik heb daar opmerkingen bij. Er wordt een bouw-aanvraagdossier opgemaakt en begin september ingediend. Tezelfdertijd vernemen we dat de prijs van de aannemer voor het aangepaste ontwerp nog niet is gekend. De aannemer zit dan niet alleen in een comfortabele situatie, hij kan immers ook zijn prijs opdrijven ten gevolge van de wijzigingen. Volgens mij wordt het dossier afgehandeld nog voor de prijs is bepaald. De enige die hieruit voordeel zal halen, is de aannemer. Er is nog nooit een aannemer armer

geworden van wijzigingen, termijnverlengingen en zeker niet van tijdsdruk bij de opdrachtgever.

De fasering van de zuidelijke knoop zorgt niet alleen voor onzekerheid over de definitieve kostprijs. Het kan er ook voor zorgen dat de budgetoverschrijding bijna onzichtbaar wordt, en het ons dus moeilijk maakt om de extra kosten goed te analyseren. Ook indexeringen en materiaalkoststijgingen zijn eenvoudige middelen waarmee de aannemer zijn winst kan optimaliseren. Ten slotte: door het opdelen en spreiden in de tijd van de werken, wordt de kostprijs van het volledige project onoverzichtelijk. Dat geeft de aannemer de mogelijkheid de prijzen te doen oplopen. We moeten dat goed opvolgen, zo niet is de enige verliezer de gemeenschap, die dan door de bomen het bos niet meer zal zien.

Op bladzijde 14 staat dit zinnetje: “De partijen zullen het voorcontract pas sluiten als er een akkoord is over het definitieve aanbiedingsontwerp en de realisatieprijs. Het volledig voldoen aan de vraagspecificatie, het garanderen van een kwaliteitsvol ontwerp en het verkrijgen van een gunstige prijs blijven gedurende de resterende onderhandelingen aan elkaar gekoppeld.” Zijn dat geen vijgen na Pasen? Het definitieve aanbiedingsontwerp wordt al ingediend, maar de prijs is nog niet bekend. En moeten we niet meer weten over de organisatiestructuur? Die is mijns inziens onvoldoende uitgewerkt om misbruiken te voorkomen.

Uit vorige bijeenkomsten en ook door collega's is duidelijk gemaakt dat de BAM een risicobeheersingssysteem heeft uitgebouwd, maar dat andere publieke partners op dat vlak geen vooruitgang hebben geboekt. In twee aanbevelingen stelt het Rekenhof dat er op dat vlak het nodige moet gebeuren.

Minister Van Mechelen heeft vorige keer in een toelichting over de timing van de bouwaanvraag gesteld dat hij, ter beperking van de risico's, vragende partij is voor kruisverbanden tussen de bouwaanvragen, en dat die in een tabel zouden worden gepresenteerd. Is er op dat vlak vooruitgang geboekt?

Ik heb concrete vragen aan de BAM. Wat de onderhandelingsprocedure betreft, zijn er rond verschillende thema's werkgroepen opgestart. Maar blijkbaar is er geen werkgroep over de optimalisatie van het bouwbudget en besparingen opgestart. Of is dat toch het geval? En zijn de Noriantontwerpers en -bouwmeesters daarbij betrokken? Welke garantie is er dat het bouwbudget wordt gerespecteerd? Welke mecha-

nismen zijn er hiervoor geconcipeerd, zowel voor nu als voor de opvolging in de komende jaren?

Wat de bouwvergunning betreft, heb ik twee vragen. Welke architect dient de bouwaanvraag in? Wordt die betaald door de aannemer? Of wordt een architect aangesteld door de BAM? Welke architect doet het wettelijke toezicht op de werken?

In verband met het voorcontract heb ik, zoals de heer Decaluwe, ook vragen. Op welke wijze is de dialoog over de optimale verhouding kwaliteit/kostprijs georganiseerd tussen de BAM, TV SAM, Noriant, zijn ontwerpers en de bouwmeesters? Wat zijn de afspraken tussen de BAM, Noriant, zijn ontwerpers en de bouwmeesters, en welke organisatiestructuur is daarvoor uitgewerkt? Hoe wordt er bijvoorbeeld omgegaan met toekomstige wijzigingen die ontwerp-consequenties en financiële consequenties hebben? Welke speelruimte heeft Noriant op dat vlak? Worden de ontwerpers en bouwmeesters betrokken in de discussie over meerkosten?

Wat de fasering betreft, vraag ik me af wat er zo bijzonder is, verschillend dan bij de andere verkeersknooppunten, aan de fasering van de zuiderknoop. Kunt u enige toelichting geven over de plannen inzake de verkeersknooppunten?

Ten slotte nog dit. Als we de uiteenzettingen goed beluisteren, merken we dat er een verschil is tussen de BAM en de nv De Scheepvaart als het over de afbraak van de IJzerenlaanbrug gaat. De BAM stelt dat dit een impuls zal geven aan de omgeving, dat dit goed is voor het district. De nv De Scheepvaart daarentegen is vragende partij voor grondgebonden waterbedrijven. De nv De Scheepvaart wil de definitieve afsluiting van het verkeer komende van de Vaartkaai, terwijl de BAM dat enkel voor de duurtijd van de werken wil.

Kan er niet meer duiding worden gegeven over de mobiliteit ten noorden van Antwerpen tijdens de werken? Hoe zit het met de omleidingswegen en de toegankelijkheid van een aantal bedrijven?

8. Antwoorden van het Rekenhof

De heer Ignace Desomer: De heer Decaluwe informeert naar de tijd die het Rekenhof kan besteden aan de rapporten van de BAM. Ik leg u uit hoe dat in zijn werk gaat. Na enkele bezoeken van ons auditteam

aan de BAM, krijgen we het rapport van de BAM. Dat gebeurde in dit geval op donderdag 5 juni, om 16 uur, toen het rapport per e-mail arriveerde. Het auditteam besprak dat rapport en gaf er commentaar op. Op vrijdag 6 juni zijn onze bedenkingen op elektronische wijze de deur uitgegaan, naar de BAM. Op maandag 9 juni hebben we dan gesproken met de heren Van Rensbergen en Costermans, teneinde de tegensprekelijke procedure uit te voeren. Dat leidt tot het aanbrengen van wijzigingen en verduidelijkingen aan ons verslag, waarop ik het verslag voorleg aan de Nederlandse Kamer, die steeds op dinsdag vergadert. In dit geval heeft de Kamer op 11 juni het verslag goedgekeurd.

Het is begrijpelijk dat mijn collega's hierover gefrustreerd zijn, zoals ook de eerste voorzitter van het Rekenhof al stelde tijdens de laatste vergadering van de Nederlandse Kamer van het hof. Ik ben één lid van het Rekenhof, maar mijn collega's moeten zich ook kunnen uitspreken over deze voortgangsrapportage. Er zijn voordelen en nadelen aan deze manier van werken. Onze audit kunnen we zeker geen volwaardige audit noemen. Bij een volwaardige audit zijn er vooraf opgestelde onderzoeksvragen, afgesproken auditnormen en een tegensprekelijke procedure bij de administratie en de minister van telkens een maand. Begrijpelijkerwijze kunnen we dat niet doen, want dat zou ertoe leiden dat ons verslag zijn actualiteitswaarde verliest.

Wat we doen, is het geven van duiding en commentaar. Dat is delicaat, want het gaat om commentaar en kritiek op een voorgenomen beleid. Wij komen meestal nadat het beleid een besluit heeft genomen en dan kunnen wij auditeren hoe men die beslissing heeft uitgevoerd. Het Rekenhof kan uiteraard nooit een beslissing van de regering in vraag stellen. Nadien kan het een doelmatigheidsonderzoek en een wettigheidsonderzoek doen. Het is voor ons delicaat. Ondanks het feit dat wij duiding geven bij voorgenomen beleid, hier in deze assemblee, zijn wij telkens gemachtigd en gedekt door het parlement om die opmerkingen te maken. Wij bemoeien ons niet in aangelegenheden van de uitvoerende macht, maar adviseren het parlement over de lopende besluitvorming.

Uiteindelijk zijn alle opmerkingen en aanbevelingen van het Rekenhof, indien ze door dit parlement worden onderschreven, bedoeld om te worden uitgevoerd door de BAM. Het is niet het Rekenhof dat dit moet doen. Maar ik merk wel op dat we ontzettend weinig tijd hebben. Er werd me gevraagd of het

om weekendwerk gaat. Het is dankzij ons schitterend auditteam dat wij telkens tot zo'n diepgang in de rapportages komen. We hopen dat de opmerkingen die we maken, iets bijbrengen. Ik denk dat het parlement er al in geslaagd is om veel bijsturingen door te voeren, mede dankzij de rapportages van het Rekenhof. Het is inderdaad niet altijd gemakkelijk.

Ik kan wel zeggen dat het Rekenhof van ver komt in de controle op de BAM, want in het oprichtingsdecreet was niet voorzien in de controle van het Rekenhof en was er geen rol weggelegd voor het parlement. Als ik me niet vergis, werden twee regeringscommissarissen voltijds aangesteld en hebben zij de opdracht om de naleving van de wetten, uitvoeringsbesluiten en het algemeen belang te waarborgen. Ze hebben ook een algemeen inzage-recht in de documenten van de BAM en kunnen zelfs een opschortend beroep aantekenen. Ik verstop me daar niet achter, ik vertel alleen waarin eerst werd voorzien. We komen met het Rekenhof nu tot deze vorm van rapportage en ik ben blij dat we tot nu geen kemels hebben geschoten door verkeerde adviezen te geven, maar het is inderdaad een manier van werken waar heel wat druk op zit.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer Desomer, het zou waarschijnlijk handiger voor u zijn indien het Rekenhof een weekje meer tijd krijgt. Dat zou waarschijnlijk ook beter zijn voor de BAM en ook het parlement ten goede komen. Misschien moeten we eens bekijken hoe we in de voortgangsrapportage wat meer tijd kunnen geven aan het Rekenhof. U bent heel diplomatisch in uw antwoord, maar ik begrijp dat het aangenamer zou zijn indien het Rekenhof wat meer tijd zou krijgen om alles ten gronde te bekijken.

De heer Ignace Desomer: Een week is natuurlijk geen garantie dat we een diepgaande controle kunnen doen. Ik geef u het voorbeeld van het advies van Stibbe om de twee procedures in elkaar te schuiven. Als wij dat moeten checken, moeten we volgens de auditnormen een tegensprekelijke procedure organiseren en dat neemt veel tijd in beslag. We kunnen dat het parlement niet aandoen.

Het was dus helemaal niet mijn bedoeling om te klagen. Ik dank u voor uw bezorgdheid, mijnheer Decaluwe, maar we trekken ons plan. Deze vorm van rapportering aan het parlement is in deze omstandigheden misschien de enig mogelijke vorm om, zoals de heer Neven zegt "te zoeken naar een evenwicht tussen actualiteit en diepgang". We willen zeker niet opscheppen, we doen gewoon ons best en ik hoop

dat we altijd waakzaam genoeg zullen zijn om geen fouten te begaan.

De heren Decaluwe en Peumans hebben een passage aangehaald uit het verslag van het Rekenhof in verband met de planning. Op pagina 7 staat: "De BAM kan de planning zo nodig verder aanpassen om het financiële evenwicht van het Masterplan Antwerpen te bewaren." Dat kan omdat de BAM daarvoor delegatiebevoegdheid gekregen heeft van de Vlaamse Regering. De volgende zin luidt: "De BAM heeft de algemene planning evenwel niet formeel geactualiseerd." De reden is heel eenvoudig: de BAM heeft nog geen gebruik gemaakt van deze delegatie.

Daarom ook kunt u op pagina 9 van ons verslag, bij de kolom over de uitvoeringsplanning, zien dat de referentie van het Rekenhof nog altijd februari 2007 is. Dat komt omdat de globale planning de laatste keer werd aangepast in februari 2007. De punctuele aanpassingen die nu gebeuren voor bepaalde projecten, heeft de BAM nog niet vertaald in een globale, formele aanpassing van de planning.

De heer Peumans maakte een opmerking over het feit dat het Rekenhof zegt dat de BAM de planning zonodig verder kan aanpassen om het financieel evenwicht van het masterplan te bewaren. Dat kan worden verstaan in de zin dat wanneer er bijvoorbeeld te weinig toelinkomsten zouden zijn, bepaalde projecten kunnen worden uitgesteld.

Over pagina 13 van ons rapport werd een vraag gesteld door de heer Decaluwe. In voetnoot 18 staat: "De BAM is vóór contractsluiting niet formeel ingedekt tegen vertraging of afbreuk door de voorkeurbieder." U kunt dit als volgt begrijpen. In het voorcontract wordt in de mogelijkheid voorzien dat de BAM het contract niet of niet tijdig kan afsluiten, of dat het contract niet kan worden uitgevoerd tout court, bijvoorbeeld omdat er geen bouwvergunning wordt verleend. In dat geval is in een vergoeding voorzien voor Noriant, een afbreukpremie en zo meer, denk ik. In het omgekeerde geval dat Noriant er de brui aan geeft of draait, is de BAM niet ingedekt. In dat geval heeft de BAM weinig middelen om het project voort te zetten. Dit is de betekenis van die voetnoot.

De heer Vandenbroucke stelde een vraag over het initiatief in Nederland. De discussie in Nederland is uitermate nieuw en nog lopende. Ik heb het document ter beschikking gesteld van de commissie. Het

is nog maar pas in ons bezit, maar ik kan u in een notendop vertellen waarover het gaat. Er is in Nederland een Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten. Men heeft daar natuurlijk ook vastgesteld dat het heel lang duurt voor besluiten worden genomen en men kan starten met de uitvoering van grote infrastructuurwerken. De commissie zal ernaar streven om de tijd tussen het eerste idee en de uitvoering van een project te halveren. Als we dan zien dat in een voetnoot staat dat het nog gaat over vijf jaar, dan denk ik dat wij ook nog veel werk hebben. De kwestie is dat we een goede balans moeten vinden tussen snelheid, zorgvuldigheid en kwaliteit. De Nederlanders willen het besluitvormingsproces volledig herinrichten met een aantal fasen waarbij het uitermate belangrijk is dat er een heel brede verkenningfase zou zijn, met een gedegen participatie van alle betrokkenen en een inbreng van alle relevante belangen. Maar, zegt men, eenmaal dat gebeurd is, moet het beleid ook kunnen doorgaan.

Het beleid moet dan full speed kunnen voort werken. Ik vermeld dit omdat het rapport over een cultuuromslag spreekt. Die omslag moet ertoe leiden dat bestuurders, als er eenmaal een besluit is genomen, consistent kunnen werken. Ik zal dit rapport ter beschikking van deze commissie stellen. In Nederland maken volksvertegenwoordigers hier nog haast dagelijks opmerkingen over. Hoewel het nog niet helemaal voldragen is, zou dit initiatief toch nuttig kunnen zijn.

De heer Jan Peumans: Ik zou nog een aanvullende vraag willen stellen. De vorige keer heeft de heer Van Rensbergen verklaard dat goed gevolg was gegeven aan 30 van de 34 opmerkingen van het Rekenhof. Dit betekent dat aan vier opmerkingen nog geen gevolg was gegeven.

De heer Decaluwe heeft daarnet gesuggereerd de korte tijdspanne met een week uit te breiden. Het Rekenhof zou eens een lijst van alle tot op heden gedane aanbevelingen kunnen opstellen. De vraag is of al die aanbevelingen van de afgelopen jaren zijn opgevolgd. Het breed maatschappelijk draagvlak lijkt me een mooie toetsing. Ik weet niet hoe die toetsing zou moeten verlopen. Er zijn allicht geleerde mensen die daarbij kunnen helpen. Het lijkt me in elk geval goed eens na te gaan op welke manier op dit ogenblik met de aanbevelingen uit de beginperiode wordt omgegaan.

Een andere zaak betreft de voorspelbaarheid van bepaalde zaken. Het Rekenhof heeft naar risico's op administratief vlak verwezen. De vergunningen zijn

een mooi voorbeeld. Iemand heeft ooit verklaard dat de werken aan de Oosterweelverbinding in 2005 zouden aanvatten. Het is nu 2008. Het zal 2009 of misschien 2010 worden. Dit wijst erop dat het Rekenhof terecht aanbevelingen heeft gedaan. Een nieuwe toetsing lijkt me nuttig.

De heer Ignace Desomer: We hebben de lijst met aanbevelingen volledig geactualiseerd en aan de heer Van Rensbergen bezorgd. We wachten op een reactie van de BAM. We zullen dit zeker in het kader van de elfde voortgangsrapportage kunnen presenteren.

9. Antwoorden van de BAM en de regering en discussie met de leden

De heer Jan Van Rensbergen: Ik zal de vragen overlopen in de volgorde waarin ze zijn gesteld. Indien we in herhaling blijken te vallen, kan ik kortere antwoorden geven. Ik zal eerst een paar punctuele vragen van de heer Decaluwe beantwoorden. Daarna zal de heer Costermans gedetailleerd op een aantal vragen over de prijs, de indexering, de financieringsstructuur en dergelijke ingaan.

De heer Decaluwe heeft gevraagd welke impact de stofabsorberende schermen op de architectuur kunnen hebben. De mensen die de uitzending van Ter Zake hebben gezien, hebben zich een beeld van de experimenten in Nederland kunnen vormen. Die experimenten gaan in verschillende richtingen. In eerste instantie wachten we de resultaten af. Daarna zullen we nagaan welke schermen het meest performant en effectief zijn en op welke plaatsen die schermen architecturaal behoorlijk kunnen worden ingepast. Soms gaat het om een eenvoudige coating. In andere gevallen gaat het om een robuuster filtersysteem.

De heer Carl Decaluwe: Volgens het schema moet in augustus of september 2008 een bouwvergunning worden aangevraagd. Om geluids- of andere schermen te plaatsen is een bouwvergunning vereist. Hoe zit het hiermee?

De heer Jan Van Rensbergen: De resultaten van deze experimenten zijn nog niet bekend en worden de komende maanden nog niet verwacht. Het gaat bijgevolg om aanpassingen die achteraf zullen moeten worden uitgevoerd. Eerst moet blijken hoe effectief die schermen zijn.

We hebben in ons contract een mechanisme ingebouwd dat het mogelijk maakt om de drie jaar tot dergelijke aanpassingen over te gaan. We bouwen

‘state-of-the-art’ en kunnen dit met dit mechanisme gedurende 35 jaar hard maken.

Wat de geluids- en stofabsorberende schermen betreft, bereiden we momenteel ook een Euregio-onderzoeksproject voor. We werken samen met de universiteit van Wageningen, met verschillende steden, waaronder Antwerpen, met het Vlaamse Gewest en met andere partners. Het onderzoek betreft functionele groenvoorzieningen. Functionele groenvoorzieningen zijn groenvoorzieningen die langs infrastructuurprojecten worden aangelegd.

Groenvoorzieningen hebben een stofabsorberend vermogen. Kleine partikels in de atmosfeer worden via de regen gecapteerd en worden door planten verwerkt. Als de partikels naar de wortels zijn afgevoerd, worden ze geconsolideerd. Groenvoorzieningen hebben tevens een afkoelend effect. De weerkaatsing op beton is hoger dan op een groen dek. Ze temperen de klimaatverandering. Ze hebben ook een sociale functie. Groenvoorzieningen creëren sociale cohesie, want ze bieden de mogelijkheid parken en andere recreatievoorzieningen aan te leggen.

Er is onderzoek betreffende functioneel groen. Dat gaat niet alleen over het thema en de filosofie, die kunnen we zeer snel onderschrijven, maar het gaat vaak over welk type vegetatie en in welke samenstellingen die kan worden aangewend. De BAM zal ook daaraan participeren om de vinger aan de pols te houden voor alles wat omtrent stofabsorptie naar boven komt. Als er nieuwe elementen komen, kunnen we ze verwerken of opnemen.

Er is ook een vraag gesteld over het aantrekken van een risicomanager. Dat wordt een van mijn stafmedewerkers. We zijn in onderhandeling over een verzekeringspakket, een breed pakket. We hebben iemand nodig die dat heel toegewijd zal opvolgen vanuit onze eigen personeelsstaf. Die persoon heeft ondertussen zijn contract getekend en begint op 14 juli te werken.

Een verzekeringsprogramma is één element van risicobeheersing, een andere taak van de risicomanager is het geheel van de risicoanalyse op te nemen en de rapportering dienaangaande te verzorgen op die wijze dat we op dat vlak beter zijn ondersteund.

Deelcontract 25 is inderdaad opnieuw afgesloten met een deel communicatie. Zoals ik vorige keer heb gezegd, hebben we de dienstverlening van Groep C geënt op projectcommunicatie en daarop afgestemd.

Op dergelijke wijze gaan we ook verder. U zult geregeld in elk van de deelcontracten nog altijd een deel van groep C terugvinden maar, zoals ik vorige keer heb toegelicht en in de notulen zal kunnen worden teruggevonden, op een andere manier.

De resultaten van het conformiteitsonderzoek omtrent het definitief aanbiederontwerp, kan ik nog niet meedelen. Dat is nog volop in onderzoek, en daar zijn nog geen rapporten over. Dat wordt eerst ingeleid in onze raad van bestuur.

Wat betreft de notie ‘voorcontract’: we proberen correct Nederlands taalgebruik te respecteren. Het woordje ‘voorcontract’ verwijst naar de precontractuele ontwerpen. Het contract is uitonderhandeld en inhoudelijk goedgekeurd zowel door Noriant als onze raad van bestuur. Het is nog niet getekend. We wachten nog op het voorcontract omtrent het bouwdoek. Uiteraard moeten we ook een zicht krijgen op het verdere vervolg van de design sign-off. Er waren een aantal vragen over de kostprijs, of we aan de cap geraken en dergelijke meer. U zult begrijpen dat we nu middenin de laatste fase zitten van het afkloppen van de prijzen en het rond krijgen van al deze dingen.

Er waren een aantal vragen over de marktconformiteit van de benchmark contractmanagement. Ik verwijs naar ons eigen rapport op pagina 31. Een paar van de vraagstellers hebben de vraagstelling die wij hebben gedefinieerd als zijnde voorwerp uitmakend van deze audit, even overlopen. Zijn wel degelijk alle juiste processen vastgelegd? Zijn de juiste taken gedefinieerd? Is er een juiste inzet van mensen en middelen? Zijn met de adviseurs van de BAM de afspraken duidelijk geregeld en zijn de voorgestelde honoraria marktconform? Het BAM-decreet voorziet erin dat we regelmatig degelijke audits en benchmarks organiseren. Dat is geen kwestie van onzeker te zijn over wat dan ook. Dit gaat enkel over het gedeelte na contractsluiting. Hoe gaan we het contractmanagement voeren van grote DBFM-contracten, waar in dit land nog geen ervaring over is? We hebben een aanpak van contractmanagement uitgewerkt. We hebben tien takenclusters gedefinieerd van zaken over acceptatie en toetsing, audit, planning, conditionering enzovoort. We denken dat die takenclusters onderdeel zijn van een state-of-the-art contractmanagementsysteem. De bedoeling van deze audit en benchmark is net om wat we hebben uitgewerkt voor de Brabo-projecten en het Oosterweelproject, eens voor te leggen aan internationale experts die kunnen benchmarken.

met soortgelijke projecten in het buitenland, die ons kunnen bevestigen of deze aanpak goed is en ons desgevallend kunnen bijsturen als uit hun ervaringen zou blijken dat een bijsturing aangewezen is. Tegelijkertijd gaan ze na of de inzet van mensen en middelen adequaat is en aan de juiste tarieven.

De heer Jan Peumans: Ik was een van die vraagstellers over uw oproep in het Belgisch Staatsblad. Geloof u nu echt wat u zegt? Ik moet weer naar Nederland verwijzen. Naar aanleiding van het rapport-Duivesteijn zijn in de Nederlandse Tweede Kamer zeer uitgebreide hoorzittingen gehouden en toen is een aantal buitenlandse projecten gepresenteerd. Nu gaat u me toch niet zeggen dat u anno 2008 nog eens een benchmark moet gaan doen in Europa van projecten die al heel lang bekend zijn. Dat noem ik geld weggoien. U kunt eens naar de heer Duivesteijn gaan. Hij kan u perfect alle buitenlandse deskundigen ter zake aanwijzen. Ik ben de namen kwijt. Hij heeft internationaal onderzoek gedaan naar alle mogelijke pps- (publiekprivate samenwerking) en DBFM-projecten. Nu gaat men dat nog eens onderzoeken. De heer Duivesteijn heeft dat voor u allemaal al gedaan, u hoeft daar geen geld aan weg te gooien.

De heer Jan Van Rensbergen: Het gaat over het gedeelte contractmanagement. Het is niet de bedoeling om via deze opdracht het contractmanagement zelf uit te werken. Dat is uitgewerkt. Er gebeurt enkel een validatie en dat getuigt volgens mij van zorgvuldigheid in de besluitvorming.

Er werd gevraagd welke cruciale protocols nog moeten worden afgesloten. Ze zijn allemaal gerapporteerd. In onze voortgangsrapportage vindt u op de laatste bladzijde de protocols die nog in onderhandeling zijn met het Agentschap Wegen en Verkeer, met het Vlaams Verkeerscentrum, met de nv De Scheepvaart, met Total Fina, het Agentschap voor Natuur en Bos, De Lijn en met AMT/MBZ wat betreft het bouwdok. Die zeven punten kunt u daar zien. U zult ook zien dat die bijna allemaal in finale bespreking zijn. Die kunnen in de loop van heel korte tijd verder worden afgerond.

Er is gevraagd wie de gestructureerde risicorapportage zal doen. Deloitte heeft in 2006 een eerste risicoanalyse gedaan. Het was een 'stand-alone'-studie. Volgens de raamovereenkomst die we met Deloitte hebben, zal Deloitte opnieuw deze algemene rappor-

tagestructuur inzake risicoanalyse voor ons uitwerken.

Voor de vragen over de financiën en de financiële structuur, geef ik de heer Costermans het woord.

De heer Ivan Costermans: Ik zal beginnen met de vragen over de cap en dan overgaan tot de link met de indexatie.

Nogmaals voor de duidelijkheid: de cap is een belangrijk instrument dat is ingesteld om te vermijden dat de prijs onnodig zou stijgen en dat de opdrachtnemer in een situatie zonder concurrentie, eenzijdig de prijs zou opdrijven door bijvoorbeeld een duurdere uitvoeringsmethode te kiezen of dies meer. Het gaat over elementen die binnen de controle vallen van de opdrachtnemer Noriant. Er zijn bepaalde elementen die buiten de controle vallen van de opdrachtnemer – dat is in het verleden al meermaals gesteld – en die buiten de toepassing van die cap worden gehouden. In het verleden is meermaals het voorbeeld gegeven van de rentekost. Die wordt bepaald door de evolutie in de internationale financiële markten. Ik kom daar meteen op terug. Hetzelfde geldt voor de materiaalprijzen. Ook dat heeft te maken met de wereldmarkt waar vraag, aanbod en speculatie spelen. Dat valt grotendeels buiten de controle van Noriant en valt dus ook buiten de cap en de bedoeling van die cap.

Dat betekent dat we aan de opdrachtnemer moeten toelaten dat de prijs wordt herzien op basis van evoluties in de materiaalprijzen. Dat is de doelstelling van de indexatieformule. In het verleden hebben we gezegd dat in een pps-benadering het logisch is dat de opdrachtnemer als onderdeel van zijn offerte ook een prijsherzieningsformule voorstelt. Het is de opdrachtnemer die een bepaalde keuze van ontwerp en uitvoering heeft genomen, die zich ook indekt tegen bepaalde materiaalprijsstijgingen en dergelijke en dus het meest passende voorstel omtrent prijsherziening kan indienen. In het geval van de Oosterweelverbinding is dat net hetzelfde: het is de opdrachtnemer die een voorstel van prijsherzieningsformule indient.

Het is dan aan de BAM om dat te analyseren en te beoordelen, en daarmee al dan niet akkoord te gaan. Die oefening loopt volop. Dat is niet zo heel eenvoudig. De complexiteit is immers gigantisch. Dan denk ik aan het indekken van de aanzienlijke hoeveelheid staal. Dat is één voorbeeld. Dat kost behoorlijk wat

tijd en inzet. Er wordt volop aan gewerkt. De prijs-herzieningsformule zal straks als onderdeel van de design sign-off worden vastgelegd.

Er werd ook gevraagd naar de link met de indexatie van de inkomsten. Onze tolinkomsten worden inderdaad geïndexeerd via de consumentenprijsindex. Dat compenseert uiteraard deels de stijging van de materiaalprijzen, maar dat zal zeker geen volledige compensatie zijn. Zoals bekend, stijgen bepaalde materiaalprijzen sneller dan de consumentenprijsindex, die uiteindelijk een gewogen gemiddelde is, van een korf van diverse goederen. Ook is de indexatie van de inkomsten een langetermijnelement. Het gaat over het innen van tolinkomsten gedurende dertig à veertig jaar. Voor het inschatten van tolinkomsten kijken de bankiers naar de indexatieverwachtingen op lange termijn, en niet zozeer naar de korte termijn. De hoge inflatie die we nu zien is de kortetermijninflatie. Die is aanzienlijk gestegen, maar dat geldt niet zozeer voor de langetermijnindexatie. Wat de lange termijn betreft, zijn het veeleer de inflatiedoelstellingen van de Europese Centrale Bank die toonaangevend zijn. Daarom zal die compensatie zeker niet volledig zijn.

Dat brengt me meteen bij een element van financierbaarheid. Dan kan ik toch niet vermijden het even te hebben over de kredietcrisis. Daarnet hoorde ik wat twijfel over de ernst van de kredietcrisis. Er werden voorbeelden van bepaalde bedrijven aangehaald. De naam InBev is gevallen. Dat bedrijf kan blijkbaar gemakkelijk geld ophalen. Ik ken het voorbeeld van InBev niet in detail, maar we moeten wel meteen een onderscheid maken tussen enerzijds aandelenmarkten en het aantrekken van aandelenkapitaal en anderzijds het aantrekken van een bancaire financiering van vreemd vermogen. Dat is toch iets helemaal anders. Als we kijken naar aandelentransacties door private-equityfondsen, die grotendeels worden gefinancierd via bankfinanciering, dan zien we op de huidige markten veel minder van dergelijke transacties. Dat heeft te maken met de kredietcrisis. We hebben daar dus ernstig over nagedacht en geanalyseerd hoe we onze structuur enigszins konden bijschaven, om optimaal een aantal risico's die verbonden waren aan de oorspronkelijke structuur en die in het licht van de huidige kredietcrisis een bijzonder risico waren geworden, wat af te zwakken.

Ik heb daarnet de aard van die nieuwe, bijgestuurde structuur toegelicht. Er werd gevraagd waarom die vereenvoudiging al voorheen niet mogelijk was. Er

was de vraag naar de adviseurs die daar destijds bij betrokken waren. Fundamenteel is de structuur nog altijd grotendeels dezelfde. Dan denk ik aan de langetermijnfinanciering die ook Noriant deels moet doen met betrekking tot de Oosterweelverbinding. Verder waren er, wat de detailcomponenten van die financiering betreft, destijds heel goede redenen voor de oorspronkelijk uitgewerkte structuur. Het gaat over een financiering op twee niveaus: de BAM en de opdrachtnemer. Bij een standaard-pps-transactie ligt de financiering volledig bij de privé-aannemer. Dat is een typische pps: één enkel project wordt volledig gefinancierd door de privésector. De BAM is daar destijds van afgestapt. Ik was daar zelf niet bij. Voor die keuze waren er echter goede redenen. Er was de bekommernis om ook de kleinere aannemer toe te laten hieraan deel te nemen, zonder hem te belasten met de volledige financieringslasten. De vrees bestond immers dat we zo uiteindelijk enkel bij grote internationale bouwgroepen zouden terechtkomen.

Een tweede element was de vraag naar het multimodale aspect. We kunnen nog altijd bevestigen dat we zeker voor de financiering van het geheel van het masterplan gaan. Dat is destijds ook een van de redenen geweest om de financiering voor een deel bij de BAM te leggen. De BAM moest immers meer financieren dan enkel die Oosterweelverbinding, en we kunnen niet aan een opdrachtnemer van de Oosterweelverbinding vragen om ook financiering te gaan aantrekken voor andere projecten. Dat is dus de historische achtergrond van de oorspronkelijke financieringsstructuur.

Dat is een tijdje geleden. De markten zijn ondertussen geëvolueerd. De markten evolueren nu eenmaal heel snel. De kredietcrisis is een feit. Daarom moeten we bekijken of die structuur niet eenvoudig of eenvoudiger kan. Daarbij speelt de kredietcrisis een rol, net als, zoals ik daarnet al heb gezegd, het feit dat we nu een zicht hebben op de identiteit van de partijen die deelnemen aan de financiering op de beide niveaus. We kunnen vaststellen dat dit in grote mate dezelfde partijen zijn, zodat er een natuurlijke tendens is dat die financiering op de beide niveaus door dezelfde partijen zal worden ingevuld. Dat belangrijke element heeft het ons mogelijk gemaakt deze alternatieve structuur uit te tekenen.

De vraag werd gesteld of dit tot besparingen leidt. Ik ben er alleszins van overtuigd dat de kostprijs die we qua financiering met deze vereenvoudigde structuur zullen betalen, beduidend lager zal liggen dan als we

met de oorspronkelijke structuur naar de markt zouden gaan. Er is ook het aspect van de haalbaarheid. Op dit ogenblik, met de huidige markten, heb ik toch wel sterk vragen bij de haalbaarheid van de oorspronkelijke financieringsstructuur. Alleszins was een van de elementen uit de oorspronkelijke structuur, namelijk de contragarantie, een niet-marktconform en vrij duur instrument. Dat zal vervallen. Dat is een mooi voorbeeld van een punt waarop we denken een kostprijsbesparing te realiseren.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik wil ook nog iets verduidelijken in verband met een voetnoot in het dossier van het Rekenhof. De BAM is voor contractsluiting niet formeel ingedekt tegen vertraging of afbreuk door de voorkeurbieder. In onze leidraad is er niet in een boeteclausule voorzien. Als Noriant voor de contractsluiting zou zeggen dat ze ermee stopt, dan kunnen we ze niet dwingen. Als ze zegt dat ze vijf maanden meer nodig heeft om het vergunningsdossier in te dienen, kunnen we ze niet dwingen. Er is geen mechanisme ingebouwd waardoor we Noriant een timing kunnen opleggen. Er is een timing ingebouwd. Daar staat echter geen sanctiemechanisme tegenover. Gelet op de hoge prefinancieringskosten bij het aanlooptraject van dergelijke procedures zal ze vanzelf wel gemotiveerd zijn om snel door te werken. Dat geldt natuurlijk niet voor het voorcontract dat we hebben onderhandeld. Daar is wel een tijdsplan in gedefinieerd.

De heer Rudi Daems: Als het contract niet wordt afgesloten, zijn er dan rechten waarop Noriant zich kan beroepen?

De heer Jan Van Rensbergen: In dat geval is er in de leidraad, afhankelijk van de fase waarin we ons bevinden, een kleine vergoeding van 500.000 euro voor iemand die een geldige BAFO heeft ingediend. Daarnaast is er een tweede vergoeding van 800.000 euro ingeschreven voor het indienen van de bouwvergunning.

Het voorcontract bepaalt goede afspraken over de kost van eventuele precontractuele inspanningen en over de wijze waarop het afbreukrisico dan wordt ingedekt. Mijnheer Vandenbroucke, in de voorcontracten is er ook een bijkomende afspraak dat er geen bijkomende claims kunnen gedaan worden. Dat dekt ook dat risico verder in.

De heer Carl Decaluwe: Die voetnoot was me niet ontgaan. Dat is ook de reden waarom ik de vraag heb gesteld. Dat bewijst ook de stelling die we hier

al jaren poneren. Het is geen gelukkige zaak dat er maar met één iemand wordt onderhandeld. Als Noriant om bepaalde opportuniteitsredenen zegt dat ze ermee ophoudt, dan zijn er wel al voor honderden miljoenen uitgaven gedaan aan studiekosten, communicatiekosten enzovoort. We hebben niets in handen. Dat is een zeer gevaarlijke situatie. Wat de onderhandelingsmarge betreft, zit de BAM veruit in de zwakste positie.

Mijnheer de minister, waar staat dat bedrag van 1,85 miljard genotuleerd als zijnde een beslissing van de Vlaamse Regering? Als dat bedrag moet worden opgetrokken, moet de regering daarover opnieuw een beslissing nemen. Dat is ook de reden waarom ik al een paar keer heb gevraagd naar die beslissing.

Minister Dirk Van Mechelen: Vanzelfsprekend is dit een heel belangrijk debat. Ik verwijs naar wat ik daarover heb gezegd tijdens de vorige voortgangsrapportage. Ik heb toen een vrij uitgebreid antwoord gegeven over de bouwvergunning en de cap. Ik citeer: “De minister wijst de heer Decaluwe op twee belangrijke passages in de regeringsbeslissing van 16 februari 2007. De eerste is de libellering op pagina 15: ‘Het financiële model moet evenwel rekening houden met een hoger budget voor de Oosterweelverbinding gelet op de actualisatie van de raming van de realisatieprijs en de onnauwkeurigheid van 20 percent op deze raming. Het maximale budget voor de realisatie van het Oosterweelproject, exclusief financieringskosten, wordt vastgelegd op 1.850.000.000 euro. De totale biedprijs is de netto contante waarde.’ ”

Wat verder staat het volgende: “Het bijgevoegde ontwerp van kaderovereenkomst goedkeuren. Indien zou blijken dat uit de onderhandelingen met de financiers van de BAM en de DBfM-corporation aanpassingen zich opdringen, worden deze ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.”

Dit is dus het kader dat we hebben goedgekeurd na vrij lange onderhandelingen over het afsluiten van de beheersovereenkomst. Dat kader is goedgekeurd door de Vlaamse Regering op vrijdag 16 februari 2007 op basis van een nota die we met de collega's hebben ingediend. De nota aan de Vlaamse Regering betreft het masterplan. Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat we die nota toevoegen aan dit verslag (zie bijlage 1).

Ik wil nog iets heel nadrukkelijk stellen. De onderhandelingen werden gevoerd in 2005 en – vooral – 2006 op het kabinet van de toenmalige minis-

ter van Openbare Werken, de heer Peeters. Minister Van Brempt, ikzelf, alle verantwoordelijke kabinetsmedewerkers, een delegatie van de BAM, zowel management als raad van bestuur, waren op die vergaderingen met minister Peeters aanwezig. Onder meer op mijn vraag zijn toen heel wat modellen voorgesteld over de repercussies van de kostprijs van de Oosterweelverbinding op de financiering van het volledige masterplan.

Voor de cap van 1,85 miljard werden de prijzen van 2006 gehanteerd. De heer Costermans zei daarnet terecht dat we geconfronteerd zullen worden met een voorstel van indexatie en prijsherzieningen die de aannemersgroep, de DBFM-partner, zal voorstellen. We hebben die oefening ook intern gemaakt. Wat de staalprijs betreft, is er in 2005 een stijging van 9,25 percent, in 2006 van 16,55 percent, in januari 2007 van 7,10 percent en in 2008 van 32,04 percent. Alleen al voor het staal is er tussen januari 2005 en vandaag een prijsstijging van 81 percent. Die prijs kan natuurlijk ook dalen. Ik heb hier de tabel van de periode tussen 1991 en vandaag. In 1997 is de staalprijs bijvoorbeeld gedaald met 0,21 percent. In 1998 is ze dan opnieuw gestegen met 0,43 percent.

Als we op het bedrag van 1,85 miljard de index en de inflatie toepassen, dan is in 2011 de kostprijs 2,114 miljard. Als men op de kostprijs van de Oosterweel de dato januari 2006 de bouwindex ABEX (Associatie van Belgische Experten) toepast, dan is in 2008 de prijs 2,169 miljard. In 2008 wordt immers een ABEX-index van 6,79 percent naar voren geschoven. Als we dan de volgende jaren een gemiddelde van de vorige drie jaren nemen, dan komen we in 2011 op een bedrag van 2,540 miljard.

Dan is er natuurlijk de onderliggende vraag of door de financiering van de Oosterweelverbinding met de tolheffing het volledige masterplan kan worden uitgevoerd. In het model zitten natuurlijk ongelooflijk veel parameters. Zo wordt de tolheffing mee geïndexeerd volgens een normaal inflatiepercentage, en dus niet via de ABEX-index. Die speelt natuurlijk over een erg lange periode, waardoor ze in het financieel model een heel grote factor is.

Ik wil hier niet het hele debat over de P90- en de P50-factor overdoen. U weet dat ik altijd gepleit heb voor de voorzichtige uitgangspunten, zijnde de P90-factor. De onderhandelingen met de bancaire groepen zijn op dit ogenblik op kruissnelheid. We horen dat

zij veeleer uitgaan van P50-prognoses. Dit heeft een enorme repercussie op de geïndexeerde prijzen.

U weet dat we beslist hebben een kapitaal te onderschrijven van 822,2 miljoen euro. Er is natuurlijk een verschil tussen een kapitaal onderschrijven en een kapitaal volstorten. In juli van dit jaar voorzien we in de laatste tranche van 41,1 miljoen euro. In juli 2008 zullen we nagenoeg 90 percent hebben volstort. In 2009 en 2010 zullen we nog twee keer 41,1 miljoen euro moeten storten. Dat is ook in de meerjarenbegroting opgenomen. We zitten dus met een werkkapitaal van 822 miljoen euro. Ter vergelijking wil ik u meegeven dat in het Zorgfonds 800 miljoen euro zit. Dat bedrag brengt natuurlijk intresten op, die mee gebruikt worden voor de financiering van de zorgverzekering. Dat geldt ook voor het volstort werkkapitaal. Het kan voor een gedeelte aangewend worden voor de financiering van een en ander.

De onderhandelingen zitten in een cruciale fase. Zoals u weet, is de regering daar niet bij betrokken. Ik neem aan dat, op het moment dat de cijfers bekend zijn, de BAM deze gegevens zal verwerken in het financieel model. Wat mij interesseert, is dat volledige masterplan gefinancierd kan worden.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, we hebben nu voor het eerst de cijfers gehoord. De Lange Wapper is de 'cashcow' van heel het BAM-verhaal. Hebt u een zicht op de grootteorde van de toltarieven waarmee we rekening moeten houden?

Minister Dirk Van Mechelen: De toltarieven zijn vastgelegd in de kaderovereenkomst en moeten worden geïndexeerd. Ik neem aan dat de heer Costermans daar kan op antwoorden.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik heb daarnet een vraag gesteld over dat zogenaamd financiële evenwicht. Op bladzijde 7 van het verslag van het Rekenhof is sprake van de planning van de Oosterweelverbinding. Ik denk dat hier twee zaken door elkaar worden gehaald. De BAM kan de planning zonodig verder aanpassen om het financiële evenwicht van het Masterplan Antwerpen te bewaren. Wij moeten een onderscheid maken tussen het Masterplan Antwerpen en de Oosterweelverbinding.

Ik heb het voorbeeld gegeven van SPV Brabo I en SPV Brabo II. Minister Van Brempt heeft die uit het masterplan getrokken volgens de klassieke financie-

ring. Misschien zouden die tramlijnen ooit wel eens aangelegd worden omdat dit gewoon een ordinair openbarewerkenproject is.

Er is oorspronkelijk vooropgesteld dat er enerzijds sprake is van de Oosterweelverbinding en anderzijds van allerlei masterplanprojecten. Er is bijvoorbeeld een verwijzing naar de Singel. De prijs is geraamd op ongeveer 300 miljoen euro. De vraag is natuurlijk wat daarvan overblijft.

Als de Oosterweelverbinding nog stukken duurder wordt, en u blijft hetzelfde tolsysteem hanteren, dan is het duidelijk wat het resultaat daarvan zal zijn. Dat betekent dat er voor alle andere projecten veel minder financiële ruimte zal zijn en dat er naar andere financieringswijzen zal moeten worden gezocht, los van alle tramprojecten die gepland zijn voor het jaar 2020.

Minister Dirk Van Mechelen: Dat bedrag van 1,85 miljard euro is het resultaat van besprekingen door het ministerieel comité, de BAM en het Masterplan Antwerpen, en heeft geleid tot de beslissing die de Vlaamse Regering op 16 februari 2007 heeft genomen. Daarbij hebben we de kaderovereenkomst goedgekeurd. In de nota hebben we beslist dat 1,85 miljard euro het bedrag was waarmee we zouden werken. De DBFM-groep zal een voorstel doen om te indexeren en om de prijzen te herzien.

In de financiering van het masterplan spelen heel wat componenten mee waaronder de indexering van de tolgelden en de verkeersstromen. Vorige week vond ik een heel opmerkelijk artikel waarin stond dat ondanks de stijging van de benzine- en dieselprijzen, het verkeer toch is toegenomen. Ook hier zal op een bepaald moment, tussen vandaag en maart 2009, een ijkpunt bepaald moeten worden. Op basis van de beslissing die de Vlaamse Regering heeft genomen, zal het financiële model rekening houden met alle parameters. Wat mij betreft is het duidelijk dat het masterplan een en ondeelbaar is en uitgevoerd zal worden zoals het vandaag voorligt.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, het enige wat goed is berekend, is de Oosterweelverbinding. Voor al de rest dateren de prijzen van 2005. Hoe kunt u een financieel model maken waarvan een aantal prijzen niet de prijzen van 2008 zijn?

Minister Dirk Van Mechelen: U twijfelt misschien aan de competenties van diegenen die daarmee bezig zijn. Ik laat de heer Costermans de eer om daarop te antwoorden.

Dit is een model dat is uitgewerkt door de BAM in samenwerking met financiële specialisten. Dat heeft geleid tot de resultaten die we vandaag hanteren om te beslissen tot 'go' of 'not go'. Die beslissing zal alleszins door de Vlaamse Regering moeten worden genomen.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, wat die 1,85 miljard euro betreft, hebt u verwezen naar de nota van 16 februari 2007. De BAM zegt echter dat de prijschap is opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering die aan de basis lag van de beslissing van 2 maart 2007. Ik heb dat niet teruggevonden in de notulen van de Vlaamse Regering.

Die 2,2 miljard euro is geen nieuw gegeven. De heer Vandenbroucke heeft in een brief van minister Anciaux dat bedrag al tijdens de vorige voortgangsrapportage kenbaar gemaakt. Het is erg waarschijnlijk dat die 2,2 miljard euro wellicht 2,5 of zelfs 3 miljard euro zal worden. Er zal sowieso vertraging opgelopen worden. Als de prijsstijging groter is dan de indexatie van de tolheffing, zal het gat steeds groter worden. De vraag is dan wie dat gat zal dichtrijden.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer Decaluwe, we hebben het al vaak gehad over 'probability'. Op het moment dat de BAM de onderhandelingen afsluit, zullen wij het cijfer kennen dat zij genegotieerd hebben. Op dat moment zullen zij ons, met alle aannames die in dat financieel model zijn opgenomen, meedelen wat de gevolgen daarvan zijn voor de financiering van de Oosterweelverbinding en alle masterplanprojecten zoals die vandaag zijn goedgekeurd. Op dat moment zal de Vlaamse Regering met kennis van zaken, in eer en geweten beslissen wat er uiteindelijk zal gebeuren. Daar wachten wij dus op.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, u kunt toch niet blijven volhouden, met de vrij pessimistische financiële prognoses die u daarnet hebt gemaakt, dat heel dit plan een en ondeelbaar is, tenzij u de timing van de uitvoering van de tweede fase heel lang rekt.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer Daems, zouden we nu niet beter gewoon het resultaat afwachten?

De heer Rudi Daems: U hebt net gezegd dat de cap van 1,85 miljard euro zeer relatief is. U hebt het verder ook over de index en over de prijsherziening. We zullen in een situatie belanden waarbij de BAM ruimte zal krijgen om te schuiven met de projecten om het plaatje financieel te houden. Dan zijn we

bezig met flankerende projecten in 2040. Dan zijn we effectief bezig met projecten die we zo ver moeten vooruitschuiven omdat we het financieel niet rond krijgen.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik probeer hier op alle vragen te antwoorden met de kennis waarover ik vandaag beschik. U kunt me veel verwijten, behalve dat ik daar een loopje mee neem. Wij hebben in het verleden, op het moment dat zich moeilijkheden aandienden, beslissingen genomen. Een van die beslissingen was een eenmalige kapitaalverhoging door de verkoop van GIMV-aandelen (Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen). Op een bepaald moment heeft de vorige regering beslist de Liefkenshoek-tunnel te incorporeren in de BAM-constructie. Al deze beslissingen leiden tot het financierbaar maken van de werken. Deze regering en deze meerderheid zullen er alles aan doen om het masterplan te realiseren binnen de grenzen van het financieel haalbare. Die grenzen liggen vast. We moeten echter de negotiaties van de BAM afwachten. Daarna zullen we de beslissing nemen.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, het siert u dat u zo eerlijk bent tegen ons. U hebt hier een getal genoemd dat we niet snel zullen vergeten. Wij gingen altijd uit van de magische cap van 1,85 miljard euro. U hebt het nieuwe bedrag genoemd, namelijk 2,540 miljard euro. Dat is 690 miljoen euro meer.

Minister Dirk Van Mechelen: Enige intellectuele eerlijkheid is toch gewenst. Ik heb gezegd dat men dat bedrag verkrijgt als men op het eerste bedrag de ABEX toepast.

De heer Jan Penris: Mag ik uitspreken? U kunt straks repliceren.

Het bedrag is in onze oren blijven hangen. Ik geloof niet meer in het toeval. Ik denk dat u met een bedoeling dat cijfer hebt laten vallen. Vandaag staat in Gazet van Antwerpen een interessant artikel. Daarin staat dat Europa 700 miljoen voor de Oosterweelverbinding ter beschikking stelt.

Minister Dirk Van Mechelen: Europa geeft dat geld niet. Dat is een lening.

De heer Jan Penris: Is dat toeval? Met dat bedrag kunt u uw verhaal afronden. Straks zal de heer Costermans ons nog zeggen hoeveel de tolopbrengs-

ten zullen bedragen. Hoe zullen we het verschil financieren?

Minister Dirk Van Mechelen: U zegt dat er een verschil zal zijn.

De heer Jan Penris: Zegt u dat dit niet het geval zal zijn?

Minister Dirk Van Mechelen: Ik zeg dat we moeten wachten tot op het moment dat we over de cijfers beschikken.

De heer Jan Penris: Zonet was u eerlijk en hebt u bedragen genoemd die men moest noemen. We weten immers ook dat er nieuwe prijzen op ons afkomen. Maar nu wilt u gas terugnemen.

Minister Dirk Van Mechelen: U leeft toch ook in onze maatschappij. U weet toch ook dat er zoiets bestaat als inflatie, en die is er zeker voor de prijzen van het staal. Ik zeg het nu al voor de derde keer. Met de kennis van zaken van vandaag zijn dit getallen die ik kan vermelden als cijfers die uit de bus kunnen komen, punt. Het gaat over de cap die wordt geïndexeerd. Daar gaat het over.

De heer Carl Decaluwe: Het verschil tussen 1,8 miljard en 2,5 miljard is 700 miljoen.

De heer Jan Peumans: Wij hebben hier al eerder gezegd dat het cijfer van 1,8 niet houdbaar is. Ik ben geen econoom. Maar dat is zeker. Verder nodig ik u uit om de intellectuele eerlijkheid op te brengen en om te kijken wat we tijdens de voorgaande negen vergaderingen over de voortgangsrapportage hebben gezegd. Ik heb dat allemaal bijgewoond en heb me de moeite getroost om enorm veel materiaal in te studeren. Ik stel vast dat op een bepaald ogenblik is gezegd dat het hele masterplan 3,7 miljard zal kosten, en dat alles met dat bedrag zal worden betaald. Ik kan minister Van Brempt volgen en stel vandaag vast dat Brabo I en Brabo II worden opgericht. Worden die projecten op dezelfde wijze gefinancierd als oorspronkelijk was beslist? Het antwoord luidt neen.

Het gaat over het financiële model. De vraag is of men met dat bedrag van 3,7 miljard euro alle projecten van het masterplan nog kan financieren, gegeven de prijsstijgingen. Het antwoord is negatief. We moeten dat erkennen, maar u reageert emotioneel.

Minister Dirk Van Mechelen: Daar is meer voor nodig dan dat.

De heer Jan Peumans: Wij hebben voorspeld dat het bedrag van 1,8 miljard euro onhoudbaar is. U moet de intellectuele eerlijkheid opbrengen en zeggen dat het parlement het bij het rechte eind had. Daar gaat het over.

Minister Dirk Van Mechelen: Daar gaat het niet over. Wat ik zeg, is elementaire wiskunde en logica. Als men op een bedrag van 1,850 miljard de ABEX-index toepast, dan verkrijgt men in 2011 het bedrag van 2,540 miljard. Dat is een eenvoudige indexaanpassing, zoals dat voor elk voedingsproduct gebeurt. Vandaag verkopen we een brood toch ook niet langer tegen 12 frank? Dat is intellectuele eerlijkheid.

De vraag is alleen of het werk kan worden gegund tegen 1,850 miljard euro aan nominale prijzen van januari 2006. Daarover wordt vandaag onderhandeld, en op de uitkomst daarvan wacht ik.

De heer Carl Decaluwe: Het verschil tussen 1,8 miljard euro en 2,5 miljard euro is 700 miljoen euro. De lening van Europa zal dienen om dat gat dicht te rijden. Men kan die tolheffing toch niet blijven indexeren en aanpassen?

Minister Dirk Van Mechelen: In de kaderovereenkomst staat er over de tolheffing dat we voor een wagen vertrekken van een bedrag van 2,4 euro en voor een vrachtwagen van ongeveer 17 euro. Ik geef die cijfers uit het hoofd, en met enig voorbehoud. Die prijzen worden geïndexeerd. Er ontstaat natuurlijk automatisch een gap omdat de tolheffingen worden aangepast aan de inflatie, en de discussie nu gaat over welke herziening er moet gebeuren op het bedrag van 1,850 miljard euro. Ik ken het antwoord niet. Dat wordt uitgediscussieerd. We zullen achteraf het resultaat bekijken.

Er is nog een tweede vraag. We weten welke parameters in het financiële model zitten. Ik vestig nogmaals uw aandacht op de belangrijke beslissing om het kapitaal versneld te volstorten. Dat heeft een enorme impact, onder meer op de solvabiliteitsratio. De solvabiliteitsratio bepaalt natuurlijk de kostprijs van de financiering. Verontschuldig me: ik ben geen socioloog of econoom, maar een eenvoudige historicus. Maar dat is wel iets wat ik intussen begrijp.

De heer Jan Van Rensbergen: De minister heeft het dossier goed samengevat. We onderhandelen nu over

twee zaken: over de cap en het bedrag van 1,850 miljard euro. Men moet appels niet met peren vergelijken. Wie bouwt, moet weten wat de doelen zijn. We hebben altijd gezegd wat de limieten zijn, en dat we daarbinnen het project moeten kunnen realiseren. Een tweede richtsnoer heeft te maken met prijsherzieningen en de indexering. We moeten daarover akkoorden afsluiten, en zolang die er niet zijn, zijn we niet in staat om daarover te rapporteren.

Wat die 700 miljoen euro betreft, wil ik vermijden dat er allerlei speculaties of droombeelden ontstaan. Dat bedrag vloeit voort uit een engagement dat de Europese Investeringsbank (EIB) in 2005 is aangegaan ten behoeve van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Daar gaat het artikel over.

Minister Dirk Van Mechelen: Voor alle duidelijkheid: gisteren is op het kabinet van de minister-president vergaderd met verantwoordelijken van de EIB, waar nogal wat personeelwissels zijn doorgevoerd. Zowel de regering als de BAM vonden het nodig om op het hoogste niveau te vergaderen met onder meer de heer Philippe Maystadt en de nieuwe verantwoordelijken van de EIB om een toezegging te verwerven over die 700 miljoen euro en om na te gaan of ze akkoord gaan met de nieuwe financieringsstructuur die de heer Costermans heeft toegelicht – het verlaten van het two-tiermodel en de introductie van één vraag voor zowel de BAM als Noriant. Op dat laatste hebben ze positief geantwoord, en dat is voor mij een erg belangrijk element in de realisatie van de financiële haalbaarheid van dit project met bancaire leningen.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik wil nu even de vragen van de heer Daems ter sprake brengen. Ze handelen over de calamiteitenstudie en over het ADR-transport en de ADR-klassen van de wagens die de Oosterweelverbinding zullen gebruiken. Verder had hij het over de knelpunten in Deurne en Merksem over het gebruik van de stedelijke ringweg en dergelijke. De heer Debaere zal daar kort op antwoorden.

De heer Patrick Debaere: De calamiteitenstudie heeft twee doelstellingen. Een: nagaan of bij bepaalde calamiteiten nog bepaalde uitwegmogelijkheden blijven bestaan, zodat een van de hoofddoelstellingen van het masterplan – de mobiliteit – altijd is gewaarborgd. Die doelstelling impliceert dat het verkeer moet blijven kunnen doorgaan, zelfs al zijn er belangrijke verkeersaders wegens een ongeval toegeslibd. Uit ons onderzoek blijkt dat, mits men rekening houdt met de doorgevoerde aanpassingen die u kent, dat kan. Tezelfdertijd hebben we gekeken of dat

ook het geval is als er zich geen calamiteiten hebben voorgedaan. Een en ander is op elkaar afgestemd. Daaruit blijkt dat aan onze eisen inzake verkeersveiligheid, maar ook aan de eisen die in Nederland worden gesteld en steeds als voorbeeld gelden, perfect kan worden voldaan.

Ik herinner u aan een studie die vier of vijf maanden geleden werd uitgevoerd en waarin werd gesteld dat de Belgische autosnelwegen veel minder veilig waren dan de andere autosnelwegen in Europa. Toen werden de Nederlandse normen naar voren geschoven als een van de middelen om dit in orde te brengen. Die middelen werden bij ons ook ingezet en zorgen ervoor dat wij de zaken op een verkeersveilige manier kunnen verwerken.

Het is evident dat wanneer men over de twee ringen rond Antwerpen beschikt, de kleine ring en daarboven de ring met de Liefkenshoektunnel – de vorige keer noemden we ze ‘de acht van Antwerpen’ – en er is een heel zwaar ongeval waardoor één richting bijna volledig wordt geblokkeerd gedurende een hele dag, de Kennedytunnel wordt gebruikt, ook al heeft die niet dezelfde veiligheidsnormen als de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel. Er zijn perfect plaatsen te bedenken die bij een ongeval helemaal vastlopen, tenzij er wordt uitgeweken naar de Kennedytunnel. Ik geef u een voorbeeld. Als u van de E313 komt en er gebeurt een zwaar ongeval op de viaduct van Merksem, dan is de Kennedytunnel de enige overblijvende mogelijkheid. De Kennedytunnel zal dan gedurende een korte periode moeten worden gebruikt, mits er snelheidsbeperkingen zijn om de veiligheid te verhogen.

De onderliggende vraag is of het mogelijk is om de Kennedytunnel altijd open te stellen. Het is niet zo dat dat mogelijk is als alle veiligheidsmaatregelen van de Oosterweel worden overgeheveld naar de Kennedytunnel. Ik heb het niet alleen over ADR. Ik wijs erop dat de branden in de Mont Blanctunnel niets te maken hadden met ADR-producten, zelfs niet met explodeerbare producten, maar gewoon met margarine en houtproducten die opgestapeld waren op camions. De Kennedytunnel is voor wat brand- en explosieveiligheid betreft, heel wat minder goed dan de Oosterweeltunnel en dan de Liefkenshoektunnel. Als we die gelijkwaardig zouden willen maken, dan moeten we bijna een koker in de koker maken, een bijkomende structuur in de structuur, waardoor we met zekerheid in iedere koker één rijstrook kwijtgera-

ken en er maar tweemaal twee rijstroken overblijven. Alles is mogelijk, maar er zijn consequenties, vandaar dat we stellen dat de Kennedytunnel op heel wat domeinen gemoderniseerd kan worden, maar niet op alle domeinen op hetzelfde niveau kan worden gebracht als de Oosterweel- of de Liefkenshoektunnel.

De heer Rudi Daems: In welk soort van financiële compensaties wordt voorzien indien de Kennedytunnel in gebruik wordt genomen? Klopt het dat er geen gevaarlijk transport over de Oosterweel zal gaan, maar dat het verplicht moet omrijden via de Liefkenshoektunnel?

De heer Patrick Debaere: Als er iets gebeurt en we moeten de Kennedytunnel inschakelen, dan hebben we in bepaalde gevallen nog altijd de Liefkenshoek, waardoor gevaarlijke of te gevaarlijke producten gemeden kunnen worden. Voor de compensaties kan ik alleen maar verwijzen naar wat er op dit ogenblik gebeurt: als we het verkeer moeten omleiden via de Liefkenshoektunnel, dan zijn er compensatieregelingen afgesproken met de nv Liefkenshoektunnel, zelfs al van voor die tunnel bij de BAM betrokken was. Als we verder gaan in die materie, zullen analoge afspraken gemaakt moeten worden over een soort van schaduwtoel. Als Oosterweel niet meer functioneert en alles door de Kennedytunnel moet, moeten er tellingen gebeuren en op basis daarvan moet er een compensatie zijn.

De heer Jan Van Rensbergen: Er werd ook een vraag gesteld over de toepassing van de Tolrichtlijn op de Kennedytunnel, maar die hebben we schriftelijk al negatief beantwoord. Ik kan dat enkel maar bevestigen. Eind 2006 hadden we contact met de Europese instanties over onze Oosterweelverbinding. We hebben een afwijking moeten motiveren omdat we maar op één plaats tol zullen heffen en niet, zoals wordt voorgeschreven, aan het begin en aan het einde van nieuwe infrastructuur. De regelgeving is aan hun kant nog strenger geworden, want toen was er nog sprake van een advies van de Commissie, nu van een echte ‘ruling’ over de toepasbaarheid van de Tolrichtlijn. Vandaag zitten we dus met een streng gegeven en het is een verre gaande interpretatie om te denken dat we tol kunnen heffen op een verouderde tunnel voor een infrastructuurproject dat helemaal niets met die tunnel te maken heeft of er niet rechtstreeks aan gekoppeld is. We hebben al een afwijking moeten vragen om één tolinstallatie te hebben en we hebben die

gemotiveerd wegens de geometrie. Voor die afwijking werd notificatie gegeven en werd een ‘ruling’ aangevraagd bij de Europese instanties.

De Europese tolrichtlijn laat inderdaad toe om te variëren in functie van milieufactoren. We volgen dat op en we zullen dat met zorg doen, in de mate dat het ook technisch haalbaar is om een tolheffing te realiseren. U weet dat we een enorm bedrag zullen lenen op de tolinkomsten. 2012 of 2013 ligt natuurlijk nog veraf en er kan nog een technologische evolutie komen, maar we moeten eerst zeker zijn dat de systemen waterdicht zijn voor we ze kunnen introduceren. We moeten voldoende garantie kunnen bieden aan onze bankiers dat er geen lekkages zullen zijn en dat er geen verkeerde tolheffingen zullen gebeuren. We beschikken over een prachtig lopend experiment en over operationele kennis bij onze dochteronderneming, de Liefkenshoek. We zullen daar in staat zijn om nieuwe technologieën uit te testen in de fase voor Oosterweel opengaat. Milieuheffingen zijn oké als er al een sluitend systeem is en we er zeker van zijn dat er geen lekkages zullen zijn.

De heer Rudi Daems: Wat u nu zegt, wijkt een beetje af van wat u schrijft of van wat de Vlaamse Regering schrijft ten aanzien van de Europese Commissie, in die zin dat daar wordt gemotiveerd om net niet over te stappen op een differentiatie op basis van milieutypes of van vervuiling. Ik begrijp nu dat het antwoord is dat men misschien in een latere fase toch zou overstappen van het forfaitaire tolsysteem op een gedifferentieerd systeem.

De heer Jan Van Rensbergen: Neen, u vroeg naar de mogelijkheid. Ik heb alleen maar bevestigd dat het mechanisme voorhanden is in de Tolrichtlijn, en ik heb daaraan toegevoegd dat, indien men zo’n mechanisme zou invoeren, het onze zorg zou zijn dat het systeem waterdicht is op het vlak van opvolging en uitvoering.

De heer Rudi Daems: En u hebt dus nog geen antwoord gekregen van Europa.

De heer Jan Van Rensbergen: Er waren nog een aantal vragen over het feit dat we zijn weggebleven bij De Zevende Dag. Het is belangrijk dat we dit meteen rechtzetten, want daar bestaat een misverstand over. Ik zou willen vragen aan de heer Orbaen om het uit de wereld te helpen.

De heer Nick Orbaen, woordvoerder BAM: Wij waren er graag bij geweest. We hebben dit ook zo

gemeld aan de VRT, maar toen bleek dat we enkel in discussie konden treden met één persoon, cardioloog Goethals, en we enkel konden discussiëren over fijn stof, hebben we gevraagd om naast het verhaal dat we konden brengen over het masterplan, een neutrale expertise te hebben, bijvoorbeeld vanuit de MER-deskundigheid of vanuit VITO. Die mensen waren beschikbaar en wilden dat samen met ons doen. We kregen echter het antwoord dat het enkel een debat kon zijn tussen twee personen, de cardioloog en iemand van de BAM of iemand van VITO. We hebben toen nog een lange discussie gevoerd, maar blijkbaar kreeg de BAM geen plaats aan de tafel van De Zevende Dag.

Als ik ook nog even mag refereren aan ATV: we hebben op zaterdagavond telefonisch te horen gekregen dat er een debat zou plaatsvinden over het nieuwe boek van Rudy Aernoudt, dat ze daar weinig reactie op krijgen van het publiek en of er alstublieft nog iemand van de BAM aan kon deelnemen.

De heer Joris Vandenbroucke: Met alle respect, mijnheer Orbaen, maar ik heb daar toch wel vragen bij. Beweert u nu dat u op basis van de studies die gemaakt werden, bijvoorbeeld op basis van de samenvatting van het niet-technische project-MER, als woordvoerder niet in staat bent om gewoon duidelijk uit te leggen, in mensentaal, op de VRT wat de fijnstofproblematiek naar aanleiding van het Oosterweelproject betekent?

De heer Nick Orbaen: Neen, ik heb proberen te duiden dat we een neutrale expertisebron wilden, want anders ontstaat er een zwart-witverhaal van de ene expert met twintig jaar ervaring die zegt: “dit is het”, waarop wij zouden zeggen: “neen, dames en heren, daar is het dat”. Dat soort debat wilden we vermijden, want op zo’n manier konden we het verhaal van het masterplan en van Oosterweel niet duidelijk brengen.

De heer Joris Vandenbroucke: U kunt toch citeren uit het project-MER, want dat werd opgesteld door externe experts?

De heer Jan Van Rensbergen: Ik heb getracht om de korte geschiedenis te schetsen waarom de heer Luc Int Panis van VITO als expert werd uitgenodigd. Op zich was dat niet slecht, want gezondheidsproblemen moeten we ook niet uit de weg gaan.

De problematiek van het fijn stof verdient een gelijkaardige benadering. We moeten dit in de breedte

bekijken en het verband met de reële impact van de Oosterweelverbinding leggen. We mogen ons hier niet toe beperken. Het gaat ook om de achtergrondconcentraties en om de problematiek van de Europese regelgeving die moet worden uitgevoerd. We hebben meer behoefte aan een breder beeld dan aan een welles-nietesdiscussie over de Oosterweelverbinding en lokale aangelegenheden.

De heer Daems heeft gevraagd wat we voor het bouwdok nog nodig hebben. Het gaat hier duidelijk om een voorafname op het DBFM-contract. We willen een deel precontractueel laten uitvoeren. We willen een voorcontract afsluiten dat enkel betrekking heeft op het onderdeel dat een restwaarde heeft en dat geen deel van de eigenlijke realisatie van het bouwdok uitmaakt.

Mijnheer Penris, de Stedelijke Ringweg Noord zal zeker langs beide zijden worden aangelegd. Betreffende uw vraag over Peter Benoit en het Operaplein. Ik verwacht die vraag eigenlijk al twee voortgangsrapportages lang. In de projectdefinitie hebben we de ontwerper de opdracht gegeven een geschikte locatie in de buurt van het Operaplein te vinden. Voor de uitvoering van de heraanleg van de Leien zal in fases gewerkt worden. Welk gedeelte van de weg eerst zal worden aangelegd, maakt het voorwerp van overleg met alle betrokken partijen uit. We willen nagaan tijdens welke fase die werken met de minste hinder voor de omwonenden en handelaars kunnen worden uitgevoerd.

Het is zeker niet de bedoeling de Leien in een keer volledig open te leggen. We werken gefaseerd. We proberen de hinder zo goed mogelijk op te vangen. We denken daarbij niet enkel aan de hinder op de Leien zelf. De parallelle werken in de regio en de werken aan de Leien mogen geen negatieve invloed op elkaar uitoefenen.

Wat de waterwegeninfrastructuur betreft, heb ik al melding gemaakt van een project betreffende de ontwikkeling van een langetermijnvisie op de bruggen over het Albertkanaal en over het verband met de mogelijkheden inzake wijk- en stadsvernieuwing op beide oevers. Het gaat hier om werksessies met een aantal mensen. We kunnen de nodige details bezorgen. Zodra een paar bijkomende stappen zijn gezet, zullen we de resultaten van deze opmerkelijke studie in de openbaarheid brengen. Beide bouwmeesters hebben die resultaten alvast op applaus onthaald.

Mijnheer Peumans, een aantal van uw vragen zijn inmiddels al aan bod gekomen. U stelt zich, net als de heer Decaluwe, vragen bij het feit dat de uitgaven voor financieel en juridisch advies, 1,8 miljoen euro, hoger waren dan was geraamd. De heer Costermans zal dit even toelichten.

De heer Ivan Costermans: Ik ben het eens met de stelling dat het om omvangrijke bedragen gaat. Het gaat dan ook om omvangrijke werkzaamheden. Daarnet is terecht opgemerkt dat de complexiteit van de dossiers bijzonder groot is. De adviseurs leveren expertise. Het gaat hier bovendien niet enkel om advies, maar ook om mankracht. De offertes moeten met de nodige zorg worden geëvalueerd. De BAM is een kleine organisatie en moet zich ook voor praktisch en operationeel werk, door derden laten omringen. Dat het hier niet enkel om advies gaat, verklaart mee de grootte van de bedragen.

De heer Jan Van Rensbergen: De heer Peumans heeft ons de opdracht gegeven een visuele voorstelling van de verkeersafwikkeling te maken. Er zijn hier trouwens een aantal vragen over het in- en uitvoegen gesteld. Wat de Oosterweelverbinding betreft, zijn de definities van de verkeersmobiliteit en van de verkeerstechnieken op basis van de resultaten van de studie van de Werkgroep Integrale Aanpak masterplan (WIAM) uitgeklaard.

Wat de stedelijke en de doorgaande ringweg betreft, loopt momenteel een infotentoonstelling in het Sint-Felixpakhuis in Antwerpen. De informatie is voldoende zichtbaar weergegeven. Dit lijkt me een goede manier om hier kennis van te nemen. Desalniettemin zullen we ervoor zorgen dat we ook in dit halfroond een goede visuele voorstelling kunnen verzorgen. Ik nodig iedereen alvast uit om onze infostand in het Sint-Felixpakhuis, een prachtig gerenoveerd gebouw, te bezoeken.

De heer Peumans heeft tevens naar de restcategorie verzekeringen bij de onvoorziene uitgaven verwezen. Risico's die niet kunnen worden voorzien of die onverzekerbaar zijn, zijn in de kaderovereenkomst opgenomen.

De heer Vandenbroucke heeft vragen over de timing van de bouwvergunning gesteld. Hij vraagt zich niet enkel af hoe realistisch de timing is. Hij wil tevens weten welk verband met andere processen, zoals het verleggen van nutsleidingen, kan worden gelegd. De

heer Van der Vliet zal kort schetsen welke randvoorwaarden in verband met de Oosterweelverbinding moeten worden vervuld.

De heer Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke aanlegenheden: Een aantal elementen zijn al aan bod gekomen. Wat de nutsleidingen betreft, is het uiteraard de bedoeling de werken voor te blijven. Een zeer kritiek werk is de verplaatsing van de leiding van Fluxys op Linkeroever. Ik ben er zeker van dat we op tijd klaar zullen zijn.

Wat de onteigeningen betreft, moet ik opmerken dat het grootste deel van de gronden reeds eigendom van het Vlaamse Gewest was. Vooral op Rechteroever zijn een aantal principiële problemen gerezen. Het gaat dan om de relatie tussen de onteigeningsbevoegdheid en de concessies die door het stadsbestuur of door het havenbedrijf zijn verleend. We hebben al een eerste case achter de rug. We weten nu hoe we hiermee moeten omgaan. Voor nutsleidingen en onteigeningen blijven we op schema. Een aantal constructies zullen ook voorafgaandelijk worden afgebroken. Tot hier toe is het meest kritische de Fluxys-leiding op Linkeroever.

De heer Jan Van Rensbergen: Mijnheer Peumans, u had ook nog een vraag over de zuiderknoop en de fasering.

We zitten in de laatste fase van besluitvorming. Onze volgende raad van bestuur zal de definitieve beslissing nemen, nadat we uiteraard met alle betrokken partijen overleg hebben gepleegd. Het voorstel van beslissing is om te kiezen voor de korte pijn: een uitvoeringstermijn van vier jaar Oosterweelverbinding, het gros van de zuiderknoop meenemen in de eerste vier jaar en in het vijfde jaar de werken aan te vatten op de zuiderknoop Linkeroever, met de meeste hinder op de relatie E17-Kennedytunnel. Op dat moment is uiteraard de Oosterweel open en biedt die een alternatief en kunnen de laatste, meest hinderlijke, werken op de best mogelijke manier opgevat worden.

Dat faseringsvoorstel wordt nu verder uitgewerkt, om ervoor te zorgen dat aan alle doelstellingen blijvend voldaan is – verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet en ontsluiting van alle wijken in alle zes de richtingen op Linkeroever. Ook over de fasering van de zuidelijke knoop is dus inmiddels duidelijkheid gecreëerd.

Mijnheer de Kort, u had een aantal vragen over de relatie van de architecten binnen Noriant en de kwaliteitsbewaking van de architectuur. Die elementen

zijn intussen verder uitgeklaard met Noriant. In een DBFM ligt natuurlijk de ontwerpverantwoordelijkheid bij Noriant. Het zijn ook hun architecten die daar de verantwoordelijkheid zullen dragen. Het is aan de opdrachtgever, in casu de BAM, om een adequaat controlesysteem uit te werken.

We hebben dat op verschillende fronten gedaan. Eerstelijnscontrole wil zeggen dat er een apart team is dat gedurende het hele ontwerp en de uitvoering binnen Noriant actief blijft en daar gemachtigd zal zijn om, telkens er een ontwerp van studiebureaus komt, het af te stempelen en handtekeningen te zetten, zodat wij kunnen zien dat de interne controle binnen het consortium ook wel degelijk is gevoerd door de eigen ontwerpers van het consortium. We hebben ervoor gezorgd dat zij in de eerste lijn een stem hebben gekregen, en een stempel en handtekening kunnen zetten op de resultaten van de verdere uitwerking van de ontwerpen en de verdere uitvoering.

Daarnaast hebben we een structureel overleg tussen de ontwerpers van Noriant en de BAM, met ondersteuning vanuit TV SAM, ook met architecten, en de beide directies van opdrachtgever en opdrachtnemer, om telkenmale te kijken welke knelpunten er zijn. Op deze wijze geven we iedereen rechtstreeks contact met elkaar. We hebben ook afgesproken met beide bouwmeesters dat, indien de agenda zou uitwijzen dat ze bij het overleg aanwezig moeten zijn, dat ook zal gebeuren. Er is ook meteen in een escalatieprocedure naar beide bouwmeesters voorzien, als zou blijken dat er knelpunten zijn die wel degelijk een grote impact hebben op de kwaliteit van de architectuur en de stedenbouw.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer Van Rensbergen, ik had niet alleen een vraag in verband met de bewaking van het kwaliteitssysteem, maar ook over de koppeling aan de meerkost en of er daaromtrent ook duidelijk afspraken waren gemaakt tussen de BAM, de bouwmeester en de architecten en of die afspraken ook echt zijn vastgelegd.

De heer Jan Van Rensbergen: De koppeling aan de meerkost zal natuurlijk gebeuren zodra we een akkoord hebben over de prijs. Als alle details zijn vastgelegd, kunnen we natuurlijk elke wijziging die nog optreedt en waar bijvoorbeeld Noriant een meeruitgave zou claimen, meteen ook ter sprake brengen. In die koppeling is inherent voorzien, door het feit dat we niet alleen de ontwerpers bijeen zetten in het structureel overleg, maar ook de directies van beide partijen.

De punctuele andere vragen hebben we genoteerd en ik stel voor dat we daar ook punctueel op terugkomen.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, van welke vragen moet ik dan een oplistening maken voor het plezier van het management van de BAM? Wat is de bedoeling?

Ik heb bijvoorbeeld ook een vraag gesteld aan de heer Desmyter. Er zijn voldoende voorbeelden van belangrijke projecten die ontspoord zijn, omdat het ontwerp onvoldoende was uitgewerkt ten tijde van de aanvang van de werken. Ik heb daar geen antwoord op gekregen. Ik zou graag een concreet antwoord hebben, welke projecten dat zijn en hoe is het allemaal verlopen, want dat lijkt me heel interessant.

De heer Fernand Desmyter, voorzitter BAM en secretaris-generaal departement Mobiliteit en Openbare Werken: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik kan daar direct op antwoorden. Ik denk dat de projecten in de sfeer van openbare werken waar we problemen gehad hebben met de ontsporing van de kostprijs en vertraging, ook in deze commissie onder tussen wel bekend zijn, want het Rekenhof heeft daar in de auditverslagen uitdrukkelijk melding van gemaakt.

Ik verwijs onder andere naar wat we meegemaakt hebben met het Deurganckdok, de vertraging veroorzaakt door de stillegging van de werken met problemen rond de bouwvergunning. Ik verwijs ook naar de renovatie van de ring rond Antwerpen, waar de kostprijs sterk gestegen is ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Dat had vooral te maken met het feit dat de voorbereidingstijd voor het bestek en het contract verminderd werd met een jaar, wat de betrokken diensten niet in staat heeft gesteld om het hele minderhinderprogramma eerst uit te werken. Dat was natuurlijk cruciaal, want achteraf is gebleken dat dat de succesfactor was om deze werken te kunnen uitvoeren.

Ik verwijs ook naar de werken aan de Leien, fase 1, in Antwerpen, waar het grote probleem was dat het bestek en de plannen onvoldoende gedragen waren, ook door het stadsbestuur van Antwerpen en er onvoldoende rekening werd gehouden met de adviezen van bepaalde adviesverlenende instanties. Dat heeft aanleiding gegeven tot heel wat opmerkingen, vragen en beroepen bij de Raad van State rond de bouwvergunning, waardoor we ook dan maanden

verloren hebben, met impact op de kostprijs en de aanpassing van het oorspronkelijke ontwerp.

Ik verwijs ook naar de werken die nog altijd in uitvoering zijn in de doortocht Leie-Kortrijk, ook een aanbesteding van tien jaar. Er is destijds een nogal merkwaardige bouwvergunning afgeleverd. De betrokken dienst moest voor elke brug eerst advies vragen aan de stad Kortrijk. Die kon dan haar wensen kenbaar maken op het vlak van architectuur. Het gevolg is dat de oorspronkelijk geraamde kostprijs soms drie- tot vijfmaal is overschreden.

De gemeenschappelijke noemer van al deze projecten is de onvoldoende voorbereidingstijd voor het uitwerken van de plannen. Daarbij hebben interne en externe factoren een rol gespeeld. Ik maak de link met de stap die we nu in de onderhandelingen met Noriant hebben gezet om te werken met een voorcontract. In dat voorcontract is opgenomen dat bepaalde plannen nu al in detail worden uitgewerkt door Noriant. De BAM heeft op die manier nu al de tijd om de plannen te controleren op hun degelijkheid en dergelijke om later niet geconfronteerd te worden met vertragingen en claims. Voor het werken met een voorcontract hebben we de mosterd gehaald bij andere pps-projecten. Als ik me niet vergis, is dit ook in de bestekken opgenomen voor het programma met betrekking tot scholenbouw waartoe de Vlaamse Regering heeft beslist. In het bestek DBFM voor de scholenbouw is er ook uitdrukkelijk sprake van een voorcontract. Vergeet niet: als er wordt gewerkt met DBFM-contracten, moet het design nu worden uitgewerkt door de aannemers. Dat vergt heel wat inzet van mensen en middelen. Het is dan ook logisch dat wordt nagekeken hoe we kunnen zorgen voor een soort van afbreukrisico. Indien we dit niet doen, dan heeft dit uiteraard een invloed op de kostprijs.

Minister Kathleen Van Brempt: Er waren punctuele vragen over de tramprojecten. Met betrekking tot de fijnstofschermen worden bepaalde technologieën in Nederland uitgetest. De BAM volgt dit ook op. Op basis van die resultaten kan worden nagegaan of ze lokaal een oplossing kunnen bieden. Dat is niet alleen interessant voor de Oosterweelverbinding, maar ook voor heel wat andere grote en kleine infrastructuurwerken.

De heer Penris had vragen over de tramlijn naar en door Ekeren. De Vlaamse Regering heeft daar een nieuwe beslissing over genomen. Dat heeft te maken met de timing van Brabo II waarin het Operaplein

zit, de tweede fase van de Leien en de doortrekking van de tramlijn tot aan en door Ekeren. Dat dreigde in het gedrang te komen omdat er nog een aantal belangrijke beslissingen omtrent het tracé door Ekeren genomen moesten worden. Ik ben het eens met de heer Peumans dat het begrip ‘maatschappelijk draagvlak’ te pas en te onpas wordt gebruikt en soms misbruikt. Ik wil het in deze toch nog eens hanteren. Ik vind het heel belangrijk om een draagvlak te hebben voor de tramverlengingsprojecten. Het lukt niet om iedereen daarvoor te winnen. Achteraf lukt dat altijd, maar voordien is het soms een beetje moeilijk. Het is belangrijk dat er een goede discussie wordt gevoerd met de districtsraad in Ekeren.

We hebben dus een nieuwe beslissing genomen. Die houdt in dat de lijn in de eerste fase wordt verlengd tot aan Ekeren. Het blijft de doelstelling om de tram door te trekken door Ekeren. Het eindpunt blijft Leuvenberg. We nemen de tijd om in een tweede fase die doortrekking te doen. Ik ga ervan uit dat eens de tram tot aan Ekeren ligt, de roep om de doortrekking door Ekeren zeer luid zal klinken. Het is niet omdat we iets – om een goede reden – verschuiven naar een tweede fase, dat we niet de kans moeten nemen om verlengingen waar wel al een draagvlak voor is naar de eerste fase te brengen. Dat hebben we gedaan met deze operatie. Er zijn heel wat ontwikkelingen bezig op het Eilandje. We hebben het gros van die middelen geheralloceerd naar nieuwe tramverlengingsprojecten op het Eilandje. Het gaat over vier korte kleine projecten: drie op het Eilandje en al een klein stukje van de Groene Singel.

De heer Jan Penris: Ik wil inpikken op het project voor het Eilandje. Gaat de tramlijn langs het nieuwe havenhuis op de kop van de Kattendijk?

Minister Kathleen Van Brempt: Ja, maar het moet allemaal nog worden uitgetekend. Het gaat om drie projecten: Kattendijkdok-Oostkaai, de Rijnkaai en de Londenstraat-Antwerpen Dam. We gaan er snel werk van maken om dit allemaal samen in het Brabo II-project te kunnen aanbesteden.

U hebt een opmerking gemaakt over de districtsvoorzitters van Deurne en Merksem. Die mensen kwijten zich bijzonder goed van hun job door op te komen voor hun bewoners. Ze moeten dat ook doen in dit project en ze doen dat met zeer veel verve. Ze stellen veel kritische vragen. Het is aan de BAM om die goed te beantwoorden. Zowel de heer Verstraelen als

de heer Geudens zijn twee heel goede collega's die het masterplan een warm hart toedragen.

Mijnheer Peumans, u hebt heel veel vragen over de prijs gesteld. Ik wacht vol spanning op de eerste effectieve prijszetting in de openbaarvervoerprojecten. Brabo I zal de spits afbijten, eind augustus of begin september. Dan zullen we weten of dat wat we geraamd hebben – dat voor alle duidelijkheid ook gekoppeld is aan de beschikbaarheidsvergoeding – correct is.

Er is daarnet een boeiend debat gevoerd over de ondeelbaarheid van het masterplan. Ik zou het niet beter kunnen verwoorden dan minister Van Mechelen het heeft gedaan. Het geeft aan dat we in deze regering op één lijn zitten, alle pogingen van oppositie en anderen ten spijt.

Minister Hilde Crevits: Ik zit ook op dezelfde lijn als mijn collega's.

Mijnheer Vandenbroucke, ik had niet anders verwacht dan dat u nog een paar vragen zou stellen. Ik ben blij dat u het verslag hebt gelezen, dat is bijzonder positief. Vorige week was er een actuele vraag waarbij u heel terecht de link hebt gelegd met het globale hotspotplan Antwerpen. Ik zou zelfs de link durven leggen met het globale fijnstofplan voor Vlaanderen. Het eerste fijnstofplan dateert van eind december 2005. De metingen en de kennis inzake fijn stof evolueren dag na dag. Vroeger mat men enkel globale stofachtergronden. Toen kwam de verplichte PM10-meting ten gevolge van een Europese richtlijn. Her en der werden er meetposten in Vlaanderen gezet. Er zijn inderdaad een aantal regio's in Vlaanderen waar de concentratie hoger is ten gevolge van de combinatie wegverkeer, grote industrie enzovoort. We weten dus dat bepaalde regio's meer dan andere regio's te kampen hebben met de impact van lokale emissies.

Antwerpen is zo'n hotspotregio. Er zijn andere hotspotregio's waarvoor al een specifiek hotspotplan bestaat. Voor Antwerpen is dat nog niet klaar. Dat betekent niet dat er nog geen maatregelen worden uitgevoerd. Er zijn bijvoorbeeld meters geplaatst. Het plan is nog niet afgewerkt omdat we eigenlijk een primeur wilden geven. We wilden een geïntegreerd plan met het Vlaamse Gewest, de havengemeenschap en de stad Antwerpen. We hebben intussen vanuit de havenregio insteken gekregen over een aantal flankerende maatregelen die door bedrijven kunnen worden genomen en over een aantal inspanningen die de haven kan doen. Ik heb het ontwerp bij.

Op dit ogenblik wachten we nog op concrete insteken van de stad Antwerpen. Het is niet evident want het is een moeilijke oefening voor de stad. Een van de dingen die worden onderzocht is de impact van stikstofdioxide, iets wat gelijkaardig is aan PM2.5. Er zijn een aantal straten waar er inderdaad een verhoogde concentratie is. Er is het model CAR Vlaanderen dat via gerichte metingen daarop kan inspelen door het verkeer dynamischer te regelen of door beperkende maatregelen op te leggen (CAR: Calculation of Air pollution from Road traffic). Je kunt dat wel niet in een wip klaar krijgen.

Ik hoop het plan de komende weken te finaliseren. Ik hoop dat we de insteek van de stad Antwerpen krijgen zodat we één bundel hebben waarin een honderdtal maatregelen omschreven zijn om de fijnstofproblematiek aan te pakken.

Vanuit de stad is er een evidente vraag om een nauwkeurige opvolging te doen van de impact van de Oosterweelverbinding plus de impact daarvan op lokaal vlak. Het is evident dat we dat mee zullen opvolgen.

U hebt gevraagd wat we dan doen met PM2.5 waarvan men zegt dat het nog schadelijker is dan PM10. Er is recent een aanpassing gebeurd van de Europese richtlijn die verplicht om te meten en normen te halen. Ik denk dat er in Vlaanderen nu een of twee meters staan. Er zijn zes bijkomende meetstations gepland. Van die nieuwe meetstations zullen er twee PM2.5 in Gent en Antwerpen meten. Twee zullen er zeer verkeersgericht worden geplaatst, bijvoorbeeld in de buurt van de Oosterweelverbinding en in Gent. Eén wordt er geplaatst in de Antwerpse haven en één in een regionaal meetstation.

Zo kunnen we dus zeer nauwkeurig de invloed op de achtergrond en de invloed op lokaal vlak meten. Ze zijn niet vroeger geplaatst omdat we een goede ijkmethode moeten hebben, goed moeten kalibreren. Dat bestaat nog maar een paar maanden en die gegevens zijn nog maar net beschikbaar. Uiteraard worden ze mee opgenomen in het plan.

Dat heeft ook impact op het Fijnstofplan voor Vlaanderen. De evolutie van PM2.5 moet men niet alleen opvolgen in Antwerpen, maar in heel Vlaanderen. Ik heb woensdag ook verwezen naar een studie die in 2004 is gevoerd en waarbij de correlatie tussen de emissies van voertuigen en PM2.5 werd berekend. Een aantal weken geleden is ook de opdracht gegeven om die studie te actualiseren. Ik kan u geruststellen dat roetfilters PM2.5-deeltjes tegenhouden.

Deze problematiek moet goed worden opgevolgd. De opvolging van het Fijnstofplan Vlaanderen en de hotspots gebeurt in de commissie voor Leefmilieu. Ik heb er geen enkel probleem mee om de hotspot Antwerpen hier eens voor te stellen. Het kan misschien een nuttige gedachtewisseling worden. Dit is geen grapje.

Ik wil ook niet ingrijpen in de agenda van deze commissie. Ik hoor dat er wel aandacht voor bestaat. Het is een suggestie. Misschien kan dat in een gezamenlijke commissievergadering worden besproken. Heel wat parlementsleden zijn lid van zowel de commissie voor Openbare Werken als van de commissie voor Leefmilieu.

Minister Dirk Van Mechelen: Er ligt nog één vraag open. Dat is die met betrekking tot de stedenbouwkundige aanvraag voor de Oosterweelverbinding. Voor alle duidelijkheid: de vergunning kan nog geen vertraging oplopen, want ze is nog niet aangevraagd.

Eind december en begin januari had ik bilaterale contacten met CEO Van Rensbergen. Op 14 januari hebben we een structureel overleg gehad op de BAM zelf. Ondertussen is dit overleg in navolging van de negende voortgangsrapportage voortgezet en heeft er een bespreking plaatsgevonden tussen de administratie Stedenbouwkundige Vergunningen, de BAM en Noriant op 24 april, 22 mei en 10 juni.

Op 16 juni is er onder mijn voorzitterschap een tegensprekelijk debat geweest met mijn medewerkers, de medewerkers van de minister van Binnenlandse Zaken, de BAM, het Agentschap Ruimtelijke Ordening, het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, de stad Antwerpen en afgevaardigden van Noriant met betrekking tot de stand van zaken. We hebben een eerste opsomming gemaakt van de problemen die we nog kunnen verwachten en van de bijzondere aandachtspunten zoals het behandelen van het dossier door de Gelijkwaardigheidscommissie volgens het KB van 1994 in toepassing van de Europese tunnelrichtlijn.

Er is uitvoerig gedebatteerd met de vertegenwoordigers van de stad Antwerpen om te zien in welke mate zij de normale termijn van adviesverstrekking van zeventig dagen kunnen halen. Op basis daarvan en van informatie die ik vanmorgen gekregen heb, hebben we een en ander in een eerste indicatief schema gegoten. Ik neem aan dat we daarmee kunnen tegemoetkomen aan het Rekenhof. Ik zal die documen-

ten dan ook aan het Rekenhof laten overmaken. Op basis van de huidige informatie en afhankelijk van de indiening bij de Vlaamse Regering vermoed ik dat de vergunning wordt afgeleverd in de tweede helft van de maand februari 2009. In het slechtste geval wordt het maart 2009. Als de samenwerking met de stad vlot verloopt, moeten we de knoop in februari kunnen doorhakken.

Ik kan het niet genoeg benadrukken, ik heb ook op het overleg maandag zeer sterk aangedrongen op een zeer kwaliteitsvolle bouwaanvraag. Daarover zijn ondertussen afspraken gemaakt. Die zullen worden getoetst op het nieuwe overleg dat eind deze maand plaatsvindt. Noriant heeft zich uiteindelijk ten opzichte van de BAM geëngageerd om medio juli 2008 een volledige planningsset en alle bijbehorende communicatie-instrumenten en dergelijke ter beschikking te stellen van de BAM waardoor een en ander kan worden afgewerkt.

Het zal de Vlaamse Regering zijn die de bouwvergunning uitreikt. Waarschijnlijk zal ze mij machtigen om de handtekening te plaatsen. Maar de regering neemt de beslissing. Er komt geen delegatie van de minister van Ruimtelijke Ordening, geen delegatie van de gemachtigd stedenbouwkundig ambtenaar. Op het ogenblik dat deze beslissing valt, start de procedure van bekendmaking. Gelet op het belang van deze bouwvergunning neem ik aan dat op de aansluitende persconferentie voldoende pers zal aanwezig zijn en dat de kranten de dag nadien de bouwvergunning bekend maken bij het brede publiek. Vanaf die dag start de periode van zestig dagen waarin een schorsings- of vernietigingsverzoek kan worden ingediend bij de Raad van State.

We hebben ondertussen simulaties gemaakt van de termijnen, onder andere met betrekking tot de eerste fase van de Leien. Vanzelfsprekend hebben wij geen enkel bindend inzicht in de termijn die de Raad van State zal nemen om een eventueel ingediend schorsingsverzoek tegen de bouwvergunning (die de Vlaamse regering zal uitreiken) te behandelen. Als de vergunning afgeleverd is, heeft men twee maanden tijd om naar de Raad van State te stappen. De behandeling daar duurt al vlug enkele maanden. Ik zal alle bijbehorende documenten en informatie overmaken

aan het Rekenhof zodat het hof daarmee kan rekening houden in een volgende voortgangsrapportage.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PENRIS

Marc VAN DEN ABELEN

Jan PEUMANS

BIJLAGE 1:

Nota van de Vlaamse Regering d.d. 16 februari 2007



NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Masterplan Antwerpen

1. SITUERING

1.1 Algemeen

Bij decreet van 17 december 1997 werden de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) bekrachtigd. Betreffende de wegeninfrastructuur wordt in de bindende bepalingen van het RSV (p. 590) vastgelegd dat er een Noordelijke ontsluiting van de Ring van Antwerpen (R1) moest worden ontworpen en dat dit diende te gebeuren middels een gewestplanwijziging dan wel een op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP).

Gelet op de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen werd reeds in 1998 een multimodale afweging gemaakt van verschillende maatregelen om deze problematiek optimaal aan te pakken. Deze afweging leidde tot een reeks infrastructuurprojecten die beschouwd werden als de zogenaamde "prioriteit der prioriteiten". Dit was de eerste stap van het zogenaamde Masterplan. Een onmisbaar infrastructuurproject binnen dit Masterplan was de Noordelijke ontsluiting van de R1, ook genoemd de Oosterveelverbinding, en dit in overeenstemming met de bindende bepalingen van het RSV.

Uiteindelijk hechtte de Vlaamse Regering op 15 december 2000 haar goedkeuring aan het Masterplan Antwerpen (VR/PV/2000/51 - punt 13, VR/2000/15.12/DOC.1161). In diezelfde beslissing van 15 december 2000 hechtte de Vlaamse Regering ook haar akkoord aan het principe van tolheffing, aangezien deze een sleutelrol diende te vervullen bij de financiering van het Masterplan.

Op dat moment werd er van uitgegaan dat alle projecten van het Masterplan tegen 2012 zouden zijn gerealiseerd. Tevens werd beslist dat er een gelijktijdigheid van de uitbouw van wegen- en waterinfrastructuur en de uitbouw van het openbaar vervoersnet moest zijn.

Op 10 juni 2005 besliste de Vlaamse Regering om rekening houdend met enerzijds de resultaten van het plan-MER 'Masterplan Antwerpen' en anderzijds de bijhorende passende beoordeling en

de watertoets, om de uitvoering van het Masterplan verder te zetten.

Op 22 juli 2005 nam de Vlaamse Regering een 9-tal beslissingen ter verdere ondersteuning van het Masterplan Antwerpen (VR/2005/22.07/DOC.0720 en DOC.0720Bis). Zij besliste daarbij onder andere:

- een vrachtwagenverbod in te voeren voor de Kennedytunnel en te zorgen voor een passend handhavingsbeleid, om erop toe te zien dat de aansluiting van de Oosterweelverbinding op het onderliggende wegeninfrastructuurnetwerk niet in het gedrang komt,
- een vork vast te leggen voor de toltarieven en dat, indien door onvoorziene omstandigheden de vork niet volstaat, BAM de nodige maatregelen moet nemen om het financieel evenwicht te bewaren,
- de de NV Tunnel Liefkenshoek-toltarieven equivalent te maken met de toltarieven van de Oosterweelverbinding,
- over de prioriteiten, de scope en timing voor de realisatie van de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen en de plafonnering van de kostprijs voor de niet-Oosterweelprojecten,
- een ad hoc begrotingsfonds op te richten,
- zich akkoord te verklaren met het verstrekken van één waarborg op het deel "overborrowing" van de kasstromen van de Oosterweelverbinding (Tranche B en Tranche C),
- het kapitaal van BAM vanaf 2005 tot en met 2010 te verhogen/volstorten ten belope van jaarlijks 41,1 miljoen euro en om vanaf 2011 een jaarlijkse beheersvergoeding te betalen ad 24,5 miljoen euro te indexeren,
- aan BAM op te dragen te onderzoeken op welke wijze een vrijstelling of vermindering van de tol voor het havenintern verkeer kan worden verleend.

2. DOEL VAN DEZE NOTA

Deze nota beschrijft de Kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en BAM, de structurering van de deelprojecten, de timing van de infrastructuurwerken, de financiering en de wijze waarop het financieel evenwicht bewaard kan blijven met eventuele voorheen nog niet voorziene of niet verrekenende (meer)kosten van het Masterplan Antwerpen.

In deze nota wordt aan de Vlaamse Regering voorgesteld om:

1. haar goedkeuring te geven aan de Kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en BAM;

2. om haar principiële goedkeuring te geven aan de ontwerpen/hoofddlijnen van
 - a. de rechtstreekse overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, BAM en de financiers van BAM;
 - b. de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en BAM in de vorm van een Stille Maatschap voor de realisatie en exploitatie van het Oosterweelverbindingsproject;
 - c. de subsidieovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de partners en BAM;
 - d. de tekst van garanties B en C;
3. akte te nemen van de overige Bijlagen;
4. haar goedkeuring te geven aan de financiering door BAM aan te gaan en de garantiestelling van het Vlaamse Gewest voor de financiering onder Tranche B en Tranche C en voor de financiering in de tweede fase.
5. akkoord te gaan met de alternatieve financiering van de Openbare Vervoersprojecten van de eerste fase van het Masterplan.

Aan de Vlaamse Regering wordt tevens voorgesteld om de financiële positie van BAM te verstevigen door ondermeer het verhogen van het eigen vermogen van BAM middels een bijkomende kapitaalsinjectie.

3. KADEROVEREENKOMST EN ANDERE BIJHORENDE VERBINTENISSEN

Tussen het Vlaamse Gewest en BAM dient voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen een kaderovereenkomst afgesloten te worden. Deze Kaderovereenkomst geeft vooreerst uitvoering aan het oprichtingsdecreet van BAM en de beslissingen van de Vlaamse Regering. De projecten van BAM worden nader omschreven alsook de wederzijdse rechten en plichten dienaangaande.

Bovendien is deze overeenkomst een cruciaal element binnen de opgezette structuur van alternatieve financiering voor het gehele Masterplan. Voor de realisatie van alle projecten van het Masterplan (met uitzondering van de Openbaar Vervoerprojecten van de eerste fase die via een alternatieve financiering in een structuur tussen Lijninvest en BAM in samenwerking met het IVA Infrastructuur zullen gefinancierd worden) zal BAM externe financiering aantrekken op basis van de verwachte toelinkkomsten. Deze externe financiering bevat vanuit bancaire standpunt onzekerheden, ondermeer vanwege de afwezigheid van bewezen inkomstenstromen. De Kaderovereenkomst bevat daarom de essentiële randvoorwaarden en garanties in de opgezette structuur van alternatieve financiering voor het gehele Masterplan Antwerpen.

De onderhandelingen met betrekking tot deze kaderovereenkomst zijn vanaf maart 2006 opgestart met de drie voor BAM bevoegde

ministers: Dirk Van Mechelen, (Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening), Kris Peeters (Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur) en Kathleen Van Brempt (Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen) en een delegatie van de Raad van Bestuur en het management van BAM.

De onderhandelingen hebben zich in eerste instantie geconcentreerd op het vastleggen van enkele belangrijke principes en essentiële uitgangspunten. Deze dienden aan de bidders voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en de financiers van BAM voor het Masterplan Antwerpen, voldoende informatie te verschaffen over de relatie van BAM met het Vlaamse Gewest om hen de mogelijkheid te bieden meer inzicht te krijgen in het globaal kader om een eerste offerte uit te werken (bidders Oosterweelverbinding). Deze essentiële uitgangspunten zijn in het overleg tussen het Vlaamse Gewest en BAM besproken en beslist, zoals weergegeven in de mededeling aan de Vlaamse Regering van 28 april 2006. Deze hoofdlijnen zijn tevens toegelicht in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement tijdens de vierde voortgangsrapportage op 21 juni 2006 en tijdens een speciale zitting op 27 juni 2006.

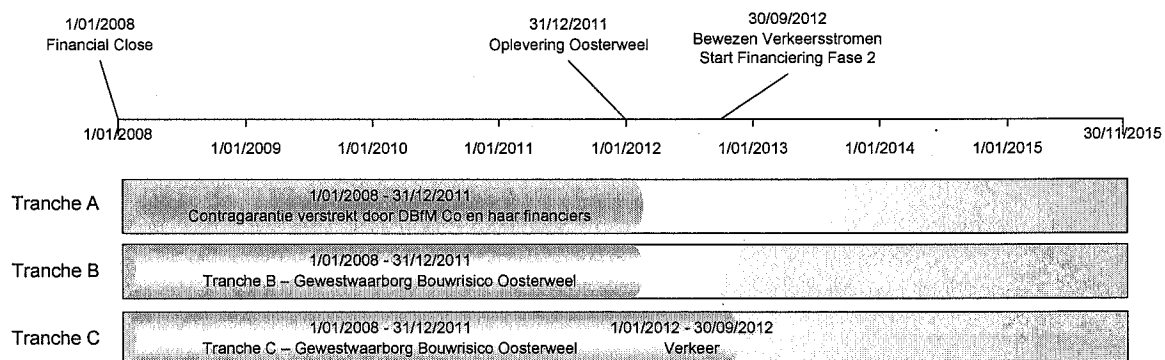
Vervolgens hebben de onderhandelingen over de kaderovereenkomst zich voortgezet met het oog op het ontwikkelen van een eerste volwaardig ontwerp. De krachtlijnen ervan werden mondeling toegelicht aan de bidders voor de DB(f)M Oosterweelverbinding en de kandidaat-financiers voor het Masterplan en het ontwerp werd overhandigd aan het INR in het kader van de adviesvraag over de ESR-neutraliteit. De opmerkingen uit deze toelichtingen en de resultaten van het overleg met de partners De Lijn, De Scheepvaart, het Havenbedrijf en het agentschap Infrastructuur werden verwerkt en resulteerden in het voorliggende finaal ontwerp Kaderovereenkomst.

Enkele belangrijke elementen omtrent deze kaderovereenkomst zijn :

- **de Rechtstreekse Overeenkomst.** Zoals hoger reeds gesteld is de Kaderovereenkomst een cruciaal element in de financiering van het Masterplan. Zij bevat een aantal essentiële randvoorwaarden en garanties ten aanzien van de financiers. De financiers zijn evenwel geen rechtstreekse partij in de Kaderovereenkomst. Het is de Rechtstreekse Overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, BAM en de financiers van BAM die de contractuele relatie tussen het Vlaamse Gewest en die financiers tot stand brengt. In het bijzonder regelt deze overeenkomst het proces dat moet gevolgd worden wanneer BAM of het Vlaamse Gewest enige van hun verplichtingen onder de Kaderovereenkomst niet

zou naleven. De overeenkomst voorziet daarbij voldoende tijd voor het Vlaamse Gewest om remediërende maatregelen (via BAM) te nemen. Dit vervangt de klassieke instaprechten, die traditioneel in projectfinancieringen worden voorzien voor de financiers, waarbij deze het recht verkrijgen om het project zelf over te nemen. Deze zijn hier echter niet van toepassing.

- **de structurering voor het deelproject Oosterweelverbinding.** De Oosterweelverbinding wordt gerealiseerd en geëxploiteerd binnen een contractuele relatie tussen het Vlaamse Gewest en BAM in de vorm van een Stille Maatschap. De rechtsfiguur van de Stille Maatschap is deze van een contractuele vennootschap zonder eigen rechtspersoonlijkheid waarbij een persoon een belang neemt in de verrichting van een andere persoon die in eigen naam optreedt. Het Vlaamse Gewest zal als stille vennoot een belang nemen in de activiteiten (het Oosterweelverbindingproject) van BAM, die als werkend vennoot zal optreden. Het Vlaamse Gewest zal een deel van het kapitaal bestemd voor BAM als eigen vermogen in de Stille Maatschap aanwenden. BAM zal ook middelen inbrengen in de Stille Maatschap en zal vanuit die Maatschap het project Oosterweelverbinding realiseren en exploiteren. De resultaten uit het Oosterweelverbindingproject komen rechtstreeks toe aan de vennoten in de vastgelegde verhouding. Hierdoor kunnen de resultaten tijdig en bovendien fiscaal transparant doorstromen naar de beide vennoten. Het rendement dat het Vlaamse Gewest aldus onmiddellijk realiseert op haar eigen vermogensinbreng in de Stille Maatschap, komt terecht in het Begrotingsfonds. Vanuit het Begrotingsfonds worden deze gelden vervolgens via subsidiëring ter beschikking gesteld aan de stakeholders ter aanwending voor de andere projecten van het Masterplan.
- **de garantiestelling Vlaamse Gewest.** De financiering van BAM wordt opgenomen in drie zogenaamde tranches. Het onderscheid tussen deze tranches is te vinden in de onderliggende waarborgstructuur. De financiers van BAM nemen enkel het vraagrisico (verkeersrisico). Zij financieren BAM op basis van verwachte tolinkomsten op de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoek tunnel. De terugbetaling van de financiering is afhankelijk van voldoende verkeersstromen en daaraan gerelateerde tolinkomsten. De financiers wensen géén andere risico's te nemen, inzonderheid geen bouwrisico. Hieronder is een schematisch en illustratief overzicht in de tijd van de drie tranches met de aan elke tranche onderliggende waarborgen.

Overzicht Tranches Financiering en gerelateerde waarborgstellingen

Het deelproject Oosterweelverbinding wordt gefinancierd via de Tranche A. Het bouwrisico op deze tranche wordt afgedekt door de contragarantie van de financiers van het bouwconsortium aan de BAM financiers. Indien de Oosterweelverbinding niet opgeleverd wordt, kunnen de financiers de contragarantie afroepen ter dekking van hun schuldvordering voor de tranche A.

De tranches B en C, nodig voor de financiering van de overige deelprojecten van het Masterplan (met uitzondering van de openbaar vervoerprojecten fase één), worden net zoals de Tranche A ontleend op basis van de toelinkkomsten uit de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoek tunnel. Vermits deze tranche B en C op hetzelfde moment worden aangegaan als de Tranche A, met name vóór de oplevering en opening van de Oosterweelverbinding, zijn ook de tranche B en C onderhevig aan het bouwrisico op de Oosterweelverbinding. Het ware evenwel onredelijk aan de financiers van het bouwconsortium tevens een contragarantie te vragen voor de tranches B en C. Het Vlaamse Gewest heeft in haar beslissing van 22 juli 2005 beslist om voor Tranche B en C een garantie te verstrekken die het afgeleide bouwrisico op het Oosterweelproject afdekt zoals de contragarantie van de financiers van het bouwconsortium dit doet voor de Tranche A. Een dergelijke waarborg wordt beperkt in de tijd, namelijk tot op het ogenblik van de oplevering van de Oosterweelverbinding. BAM heeft het INR bevestiging gevraagd van de ESR95-neutraliteit van deze garantiestelling.

BAM verwacht dat haar ontleningscapaciteit verder zal toenemen eens de verkeersprognoses na opening van de Oosterweelverbinding bevestigd worden. Teneinde BAM toe te laten deze bijkomende financieringsmogelijkheid reeds aan te spreken vóór de Oosterweelverbinding wordt opengesteld en de verkeersprognoses bewezen zijn, heeft het Vlaamse Gewest in

haar beslissing van 22 juli 2005 beslist om voor Tranche C - naast het hogervermelde bouwrisico - een bijkomende garantie te verstrekken tot op het ogenblik dat de verkeersprognoses worden bevestigd aan de hand van de exploitatieresultaten gedurende een bepaalde periode. Ook deze waarborg is dus beperkt in de tijd. Om de ESR95-neutraliteit van deze garantie te waarborgen is zij ook beperkt tot een financieringsbedrag dat nog steeds met voldoende zekerheid uit toelinkomsten terugbetaald zal kunnen worden.

Bij een gefaseerde financiering (i.e. een financiering die niet van meet af aan volledig en onvoorwaardelijk toegekend is voor alle projecten van het Masterplan) wordt er, kort na opening van de Oosterweelverbinding (verwacht wordt 6 à 9 maanden), een evaluatiemoment ingebouwd waar wordt bepaald wat het reëel bewezen trafiekniveau is, en op basis waarvan een bijkomende financiering kan worden aangevraagd. Er wordt op dat ogenblik een nieuwe trafiekprognose gemaakt, die in véél mindere mate, maar nog steeds een element van risico en onzekerheid bevat inzake de toekomstige ontwikkelingen van de verkeerstrafieken.

- **de subsidieovereenkomst Vlaamse Gewest - partners** voor het verstrekken van de nodige middelen aan de partners uit het Begrotingsfonds ter financiering van de "schaduw-tol", de vergoeding die deze verschuldigd zijn aan BAM uit hoofde van hun overeenkomst met BAM voor de uitvoering van hun project (projecten openbaar vervoer fase 2 en waterwegen).

Voor de financiers van BAM is deze overeenkomst cruciaal omwille van de zekerheid dat de middelen uit het Begrotingsfonds, die afkomstig zijn uit de exploitatie van de Oosterweelverbinding, onmiddellijk en integraal terugvloeien ter financiering van de "schaduwtol" en bijgevolg ter afbetaling van de schulden.

- Voor de uitvoering van het Masterplan en de Kaderovereenkomst is voor sommige elementen een **decretale basis** nodig:
 - Decreet van het Vlaams Parlement tot uitsluiting van de toepassing van art. 633 en 634 Wetboek Vennootschappen ten aanzien van BAM;
 - Deze artikelen betreffen het verlies van Maatschappelijk kapitaal. Wanneer het netto-actief door geleiden boekhoudkundig verlies daalt onder bepaalde grenzen, dan dienen maatregelen genomen te worden (art. 633) of kunnen schuldeisers de ontbinding van de vennootschap vragen (art. 634). Deze voorgestelde decretale aanpassing past aldus in de lijn van de

reeds in het BAMdecreet opgenomen uitsluiting van de bepalingen inzake gerechtelijk akkoord en faillissement ten aanzien van BAM en is met name geïnspireerd doordat het mogelijk is dat BAM de eerste jaren dergelijke boekhoudkundige verliezen zou lijden omwille van de lange opstartfase met aanzienlijke kosten alvorens opbrengsten worden gerealiseerd;

- Decreet van het Vlaams Parlement tot aanpassing van artikel 77 van het decreet van 23 december 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2006 zodat onder meer ook inkomsten uit de Stille Maatschap exclusief aan het Begrotingsfonds toegewezen worden. ;
 - Dit betreft een technische aanpassing aan de bestaande bepaling teneinde de structuur van de Stille Maatschap erin te verwerken;
- Decreet van het Vlaams Parlement tot wijziging van art. 9 BAM-decreet en tot aanvulling met de bevoegdheid voor BAM om verplaatsingsbevelen voor nutsleidingen te geven;
 - Om zijn opdrachten te kunnen realiseren moet BAM werken kunnen uitvoeren op de gronden van het openbaar of privaat domein van de federale overheid, het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Gemeenschap, de provincies, de gemeenten en de instellingen die eronder ressorteren. Op grond van art. 9 van het BAM-decreet is BAM daartoe gemachtigd, mits toestemming van de eigenaar van de goederen. Om te voorkomen dat de realisatie van de opdrachten van BAM zou vertraagd of ondermijnd worden door het gebrek aan benodigde toestemmingen, zal de procedure in art. 9 van het BAM-decreet worden aangepast.
 - Een uniforme procedure en bevoegdheidsregeling inzake verplaatsen van nutsleidingen voor de projecten is vereist voor de eenduidigheid.
- Decreet van het Vlaams Parlement tot uitsluiting van BAM van het toepassingsgebied van de wet van 20 maart 1991 houdende regeling van de erkenning van aannemers van werken;
 - Afhankelijk van de rechtsvorm van de samenwerking tussen BAM en de stakeholders zal BAM voor de uitvoering van de overeenkomst mogelijks moeten erkend zijn als aannemer, zelfs indien de opdracht uitgesloten is van het toepassingsgebied van de overheidsopdrachtenreglementering. BAM zal evenwel in geen van de gevallen zelf de werken uitvoeren, maar beroep doen op hiertoe erkende aannemers. Naar analogie met art. 34 van het koninklijk besluit van 26 september 1996 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken wordt (desgevallend via

beroep op impliciete bevoegdheden) zover een uitzondering op de erkenningsplicht voorzien voor BAM. Inzonderheid zal worden bepaald dat BAM niet erkend dient te zijn als aannemer voor de werken die BAM zelf niet uitvoert, met dien verstande dat BAM de werken die haar worden toevertrouwd, wel moet laten uitvoeren door hiertoe erkende aannemers.

- Decreet tot uitbreiding van artikel 7§1, eerste lid BAM-decreet, voor publiekrechtelijke rechtspersonen of entiteiten;
 - De machtiging tot overdracht of in beheer geven van noodzakelijke onroerende goederen aan BAM, die in het huidig decreet is voorzien, is tevens noodzakelijk voor publieke personen die geen aandeelhouders van BAM zijn.
- Enige andere decretale machtigingen die noodzakelijk zijn op basis van het bestaande decretale kader (met inbegrip van, doch zonder beperkt te zijn tot het Schulddecreet) en/of ter ondersteuning van de door BAM opgezette structuur.
- Wat betreft het Oosterweelverbindingsproject, zijn de mogelijke risico's geïnventariseerd, beschreven, en toegewezen aan die partij die deze risico's het best kan beheersen (BAM, DB(f)M Co). Tevens is voor de verzekerbare risico's een gecoördineerd verzekeringsbeleid ontwikkeld, waarbij voor een OCIP-programma werd geopteerd. Dit houdt in dat BAM zelf de belangrijkste verzekeringen afsluit, ook voor risico's die van de opdrachtnemer zijn. De keuze voor een OCIP-benadering werd ingegeven door de hogere mate van administratieve controle die de opdrachtgever op die manier over het totale verzekeringspakket behoudt (overlappingsen tussen diverse individuele polissen van de opdrachtnemer, de individuele aannemers in het consortium en onderaannemers worden vermeden; bij schadegevallen dient slechts één enkele verzekeringsmaatschappij te worden aangesproken,...). Essentieel is dat zulks geen afbreuk doet aan de risicoallocatie. Bij een schadegeval inzake een risico dat bij de opdrachtnemer ligt, draagt de opdrachtnemer de franchise alsook dat deel van de schade dat eventueel de verzekerde limiet overschrijdt, en is de situatie dus identiek als wanneer de opdrachtnemer zelf de verzekering zou hebben afgesloten. Een restcategorie van risico's die niet verzekerd zijn omdat ze onvoorzienbaar zijn of als onverzekerbaar worden beschouwd, of die als gevallen van overmacht kunnen worden beschouwd, worden bij het Vlaamse Gewest gelegd. Dit wordt beschouwd als zijnde conform aan de bepalingen terzake met betrekking tot ESR95-neutraliteit.

- Voor de coördinatie van infrastructuurwerken met het oog op het terugdringen van hinder voor alle gebruikers en het maximaal vrijwaren van de doorstroming van het verkeer, gaat de Kaderovereenkomst ervan uit dat het Vlaamse Gewest voorziet in een overlegstructuur en BAM als partner hierin betreft. Hetzelfde geldt voor overleg m.b.t. stedelijke mobiliteit.
- BAM staat in voor de financiering en de realisatie van de herinrichting van de Kattendijksluis ten belope van maximaal 15 miljoen EUR (excl. BTW). Deze realisatie heeft BAM nodig t.a.v. het Havenbedrijf en (onrechtstreeks) de landinwaarts gelokaliseerde bedrijven wiens toegankelijkheid door de Oosterweelbrug beperkt wordt. Het herinrichten van de Kattendijksluis is sowieso een betekenisvolle ingreep die veel toegevoegde waarde kan creëren voor het achterliggende gebied.
- Inzake tolheffing is er een pragmatische oplossing gevonden om de afstemming tussen de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding mogelijk te maken binnen de huidige concessie van het Vlaamse Gewest met de NV Tunnel Liefkenshoek. Het principe is opgenomen om progressief de equivalentie van toltarieven te bereiken. De wijze waarop dit gebeurt is in ontwikkeling en maakt voorwerp uit van onderhandelingen met de NV Tunnel Liefkenshoek tegelijk met het onderzoek samen met het Havenbedrijf inzake havenintern verkeer. Volgende uitgangspunten zijn hierin belangrijk :
 - het vermijden van plotselinge tariefstijgingen;
 - het identificeren voor gedifferentieerde tolheffing bij TLH van de door de Vlaamse regering bepaalde categorieën;
 - het definiëren en identificeren van het havenintern verkeer;
 - het vermijden van verhoogde verkeersdruk op de Kennedytunnel zolang deze nog open is voor vrachtverkeer;
 - het financieel evenwicht.

Tevens zijn de vrijheidsgraden opgesomd van BAM voor de tariefzetting van de Oosterweel-verbinding zelf, binnen de EU tolrichtlijn en de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005.

- De Liefkenshoektunnel maakt als haveninterne verbinding geen deel uit van het TEN (TransEuropees Netwerk). In de Kaderovereenkomst wordt ervan uitgegaan dat dit het geval blijft.

- Afspraken om werken van partners te combineren met werken van projecten van het Masterplan, alsmede het opnemen van bijkomende opdrachten van het Vlaamse Gewest zijn in de kaderovereenkomst uitgewerkt.
- Het mechanisme om een overschot op een deelproject te gebruiken om een tekort op een ander deelproject binnen dezelfde groep van projecten ((a) openbaar vervoer, (b) sluizen, (c) Albertkanaal en (d) Singel) te financieren, is opgenomen.
- Voor het afsluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer zijn de taken van het Vlaamse Gewest op het vlak van wetgeving en handhaving behouden en aangevuld met het aanbrengen van de nodige signalisatie. Er is tevens de bepaling opgenomen dat BAM instaat voor de realisatie en het beheer van de installaties voor het afdwingen van het verbod (portieken, monitoring), gelet op het rechtstreekse belang van BAM inzake tolinkomsten. De extra kosten voor BAM voor deze installaties worden geraamd op 5 miljoen euro (excl. BTW).
- De projectfiches in bijlage van de Kaderovereenkomst bakenen af wat binnen elk project van het Masterplan valt en wat niet. Deze fiches maken deel uit van de beslissing van de Vlaamse regering van 22 juli 2005 en werden intussen verfijnd. Deze projectfiches bleven in scope ongewijzigd, en werden enkel aangevuld met de in deze nota beschreven onderdelen : de herinrichting van de Kattendijksluis, het afsluiten van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer en het incorporeren van een stukje Leien uit fase I palend aan het Operaplein. Deze projectfiches moeten door de betrokken stakeholders bekrachtigd worden.
- De kosten voor verplaatsen van nutsleidingen voor het project Oosterweelverbinding, worden door BAM ten laste genomen ten belope van maximaal 7 mio EUR.

De structurering van de deelprojecten Openbaar vervoer fase 2, stedelijke mobiliteit fase 2 en waterwegen moet toelaten dat op ESR-neutrale wijze het rendement op de Oosterweelverbinding (en de Liefkenshoek-tunnel) via het Begrotingsfonds aangewend wordt voor de realisatie van de diverse deelprojecten. De structurering is erg complex omdat bovendien rekening moet gehouden worden met de wetgeving op overheidsopdrachten, de BTW reglementering en de afspraken inzake beheer.

- De openbare vervoersprojecten uit de eerste fase van het masterplan Antwerpen worden uitgevoerd via één (of meerdere) aparte SPV('s) met alternatieve financiering in een publiek-private samenwerking (PPS).
- De SPV of (SPV's) zullen worden gestructureerd volgens een meerderheid (=52%) privaat kapitaal en een minderheidsparticipatie (=48%) voor de overheid waarbij de overheidsparticipatie wordt verdeeld tussen nv Lijninvest en nv BAM, dit op een gelijkwaardige manier, zijnde elk 24%
- In de vooropgestelde PPS-structuur liggen het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico bij de SPV. De SPV sluit hiertoe een DBFM-overeenkomst af met de publieke partijen Lijninvest en BAM. De SPV ontvangt een beschikbaarheidsvergoeding. Deze beschikbaarheidsvergoeding weerspiegelt zowel de bouw als het onderhoud.
- De structurering van de financiële stromen met bijhorende overeenkomsten wordt geoptimaliseerd in functie van de randvoorwaarden met betrekking tot ESR-neutraliteit, BTW-regelgeving, zakelijke rechten en de decretale bevoegdheden van elk van de drie partijen De Lijn, BAM en agentschap Infrastructuur. In dit schema worden de beschikbaarheidsvergoedingen van De Lijn en het Agentschap Infrastructuur rechtstreeks betaald aan de SPV.
- Voor het gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding gerelateerd aan de bouw van de OV projecten uit de eerste fase van het Masterplan voorziet de Vlaamse overheid een maximaal bedrag van 30 mln Euro per jaar.
- De openbaar vervoersprojecten van de eerste fase van het masterplan betreffen :
 - Tramlijn Deurne - Wijnegem, fase 1 en 2
 - Tramlijn Mortsel - Boechout, fase 2
 - Stelplaats Deurne
 - Tramlijn Ekeren (fase 1, 2 en 3)
 - Leien II
 - Tramstellen
 - tractiestations
- Deze projecten zijn beschreven in de projectfiches van het Masterplan, bijlage aan de Kaderovereenkomst. De investering voor deze projecten is geraamd op 301 mln Euro volgens de financiële aannames in de beslissing van de VR van 22 juli 2005 ('caps'). Bijkomende elementen zijn eveneens vervat in deze alternatieve structurering :

- De aansluiting met Leien I (230 m) palend aan het Operaplein, begroot op 4,9 mln Euro;
- Een hoger aantal tramstellen van het masterplan aan te schaffen in de eerste fase (van 6 naar 21) ten behoeve van de te realiseren tramverlengingen
- De niet-recupereerbare BTW op deze projecten (ge- raamd op circa 22 mln Euro).
- De uitvoering volgens DBFM-overeenkomsten wat een invloed kan hebben op de realisatieprijs door het verschuiven van taken en risico's naar de private partner;

Het is de maximale beschikbaarheidsvergoeding die het uiteindelijk volume aan investeringen zal bepalen.

- BAM en/of Agentschap Infrastructuur staan ervoor in dat de SPV de nodige zakelijke rechten verwerft, al dan niet na voorafgaandelijke onteigeningen
- De uitvoering OV- projecten Masterplan Antwerpen fase 1 gebeurt in samenwerking tussen BAM, agentschap infra- structuur en De Lijn/Lijninvest volgens de principes vastgelegd in de afsprakennota die hierbij is bijgevoegd
- BAM wil bij voorkeur en waar mogelijk bij de organisatie van de werken beroep doen op beschikbare expertise en ondersteuning vanuit andere overheidsdiensten. BAM ziet hierin een mogelijkheid om ervaring te benutten en nieuw opgedane ervaring in het Masterplan voor het Vlaamse Ge- west terug ter beschikking te stellen. BAM vraagt deze expertise te kunnen benutten 'met gesloten beurs' of hoogstens aan marginale meerkost.
- De krappe budgetten vereisen tevens een grote mate van terughoudendheid om de projecten verder te verzwaren met bijkomende eisen, tenzij strikt noodzakelijk en opgevan- gen door besparingen elders.
- Maatregelen met betrekking tot de organisatie van werken en het garanderen van minimale verkeerscapaciteit zijn opgenomen in het Oosterweelproject (Vraagspecificatie). BAM voorziet bijkomend in ondersteuning en communicatie met betrekking tot de werken en projecten van het Master- plan. Het Masterplan voorziet niet in andere begeleidende maatregelen inzake Minder Hinder. BAM gaat ervan uit dat bijkomende maatregelen gefinancierd worden door de part- ner die ervoor instaat of er de opdracht voor geeft.

4. FINANCIIEEL EVENWICHT

4.1. Situering

Voor de financiering van het Masterplan werd oorspronkelijk uitgegaan van het principe dat alle benodigde financiële middelen voor het gehele Masterplan upfront, nog voor de start van de Werken aan de Oosterweelverbinding, aangetrokken zouden worden. Het financieel model van BAM gaf al aan dat het moeilijk haalbaar zou zijn om met de financiële uitgangspunten van de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 het gehele Masterplan te financieren.

BAM actualiseerde en verfijnde in de lente van 2006 het financieel model voor de berekening van het financiële evenwicht van het Masterplan en hield daarbij rekening met een meer conservatieve inschatting van de tolinkomsten, een hogere kostprijs voor de Oosterweelverbinding, en niet-recupereerbare BTW voor sommige deelprojecten ten belope van 53,5 mln EUR.

Bovendien blijkt uit besprekingen met de financiers dat de volledige upfront financiering van het gehele Masterplan op enkele essentiële knelpunten stuit inzake marktconformiteit en onzekerheden.

4.2. Voorgestelde maatregelen voor het behouden van het financieel evenwicht

In het voorgestelde scenario wordt een meer marktconforme en stapsgewijze benadering gevolgd voor het beschikbaar stellen van het benodigde vreemd vermogen voor de financiering van het Masterplan.

BAM zal in het bestek voor de financiering van het gehele Masterplan een evaluatiemoment inbouwen. De middelen voor de eerste uitvoeringsfase van het Masterplan worden integraal ontleend en beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de projecten.

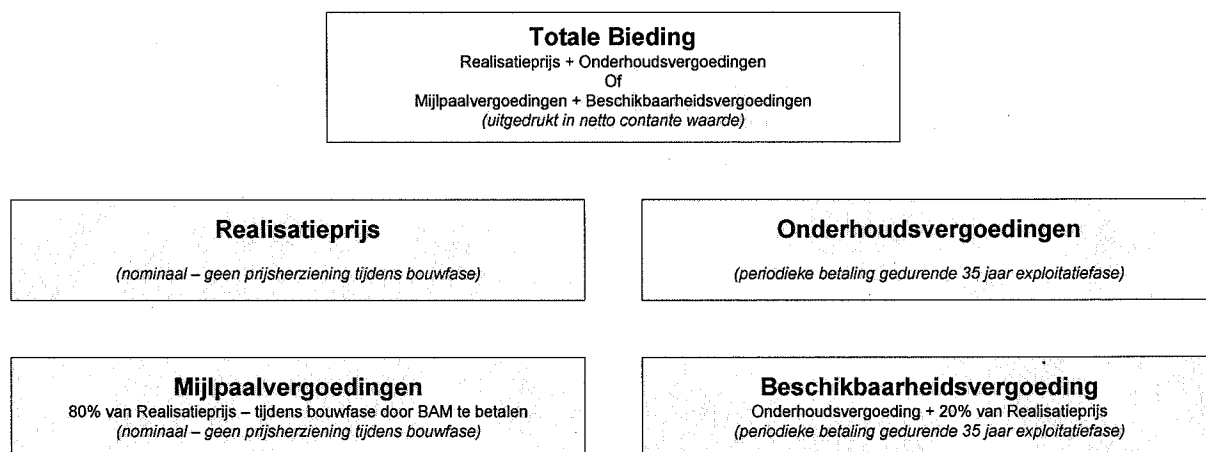
Voor de financiering van de tweede uitvoeringsfase wordt met de financiers van BAM geëvalueerd welke bijkomende middelen na bewezen tolinkomsten beschikbaar gesteld kunnen worden. Het bestek voor de financiering neemt m.a.w. nog steeds de integrale financiering van het Masterplan als uitgangspunt, en stuurt aan op een financieringskader waarin initieel slechts een deel van de benodigde financiering voor de eerste uitvoeringsfase wordt opgenomen, maar waarin tegelijkertijd reeds de modaliteiten en zoveel mogelijk garanties worden vastgelegd voor de opname van bijkomende financiering op het ogenblik dat

verkeersstromen bewezen zullen zijn, voor de tweede uitvoeringsfase.

Een zorgvuldige allocatie van risico's (Vlaamse Gewest, BAM, DB(f)M Co) en het aanpassen van de Vraagspecificatie voor het realiseren van meer kosten-effectieve oplossingen moeten maximaal kostendrukkend zijn voor het Oosterweelproject. Het Vlaamse Gewest wordt verzocht hierbij akkoord te gaan om een aantal risico's die klassiek bij het Gewest liggen (overmacht, onvoorzienbare omstandigheden, onverzekerbaarheid), te accepteren.

Het financieel model moet evenwel rekening houden met een hoger budget voor de Oosterweelverbinding, gelet op de actualisatie van de raming van de realisatieprijs en de onnauwkeurigheid van 20% op deze raming. Het maximale budget voor de realisatie van het Oosterweelproject (exclusief financieringskosten) wordt vastgelegd op EUR 1.850 mln.

Voor een correct begrip van de betekenis hiervan wordt verwezen naar onderstaande figuur, die een weergave biedt van de samenstelling van de biedprijs:



De totale biedprijs is de netto contante waarde van alle betalingen die BAM zal doen aan DB(f)M Co, en valt uiteen in de Realisatieprijs (totale kostprijs van de bouwfase) en periodieke Onderhoudsvergoedingen. 80% van de Realisatieprijs wordt door BAM betaald in de vorm van Mijlpaalvergoedingen tijdens de bouwfase. De resterende 20% van de Realisatieprijs wordt door DB(f)M Co gefinancierd en wordt dan door BAM periodiek terugbetaald via de Beschikbaarheidsvergoedingen tijdens de exploitatiefase, die dus naast de Onderhoudsvergoedingen ook nog een uitgesteld deel van de Realisatieprijs omvatten.

De realisatieprijs zelf omvat naast zuivere bouwkosten ook kosten voor onder andere projectbeheersing, ontwerpkosten en financieringskosten tijdens de bouwfase ("interest during construction", waaronder ook de kosten voor de contragarantie).

Wanneer in deze nota wordt gesproken van een maximaal budget van EUR 1.850 mln, dan wordt daarmee naar de Realisatieprijs verwezen, exclusief financieringskosten.

De Openbaar Vervoersprojecten van de eerste fase worden gerealiseerd via alternatieve financiering in een structuur tussen Lijninvest en BAM en in samenwerking met het IVA Infrastructuur.

Om de solvabiliteit van BAM te versterken en BAM in staat te stellen voldoende vreemd vermogen aan te trekken, wordt het eigen vermogen van BAM opgetrokken met 129 miljoen euro. Dit kapitaal is afkomstig uit de verkoop van de aandelen GIMV. Zulk een kapitaalsinbreng is een investering die rendement oplevert, op basis waarvan het Begrotingsfonds gespijsd kan worden voor de financiering van de niet-Oosterweelprojecten, en die in overeenstemming met de EU Tolrichtlijn wedersamengesteld kan worden op basis van de tolinkomsten. Er wordt uitgegaan van de beschikbaarheid van dit extra eigen vermogen tegen medio 2007.

Onderstaande tabel geeft een vergelijkend overzicht van de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 en het voorliggende voorstel van beslissing.

<u>tabel in Mio €</u>	<u>invest ra- ming</u> <u>VR 22/7/2005</u>	<u>invest ra- ming</u> <u>VR 16/2/2007</u>	<u>fase 1</u> <u>2004-2011</u>	<u>fase 2</u> <u>2012-2017</u>
Oosterweel	1.342,00	1.997,07	1.869,80	127,27
Singel	377,30	333,62	29,98	303,64
totaal wegen	1.719,30	2.330,69	1.899,78	430,91
Sluizen	125,10	122,74	48,34	74,40
kattendijksluis		15,00	15,00	
nutsleidingen		7,00	7,00	
kennedytunnel		5,00	5,00	
Albertkanaal	180,00	180,00	126,20	53,80
totaal Waterwegen	305,10	329,74	201,54	128,20
openbaar vervoer	406,60	190,00		190,00
tramstellen	86,80	95,80	21,00	74,80
leien fase 2	64,00	0,00		
zachte weggebruiker	37,20	45,04	22,64	22,40
totaal openbaar vervoer	594,60	330,84	43,64	287,20
totaal infrastructuur	2.619,00	2.991,27	2.144,96	846,31
onteigeningen, Burchtse Weel, Middenvij- ver				
<i>burchtse weel</i>		14,00	14,00	
<i>andere</i>		86,00	86,00	
Onvoorziene kosten 10%	125,64	110,05	25,43	84,62
Indexatie	165,50	286,27	92,34	193,93
subtotaal	291,14	496,32	217,77	278,55
totaal invest Masterplan	2.910,14	3.487,59	2.362,73	1.124,86

Of samengevat:

<u>Overzicht investeringen</u>	<u>1e fase</u> <u>(tot</u> <u>2011)</u>	<u>2e fase</u>	<u>totaal</u>
Investering Oosterweel	1.869,80	127,27	1.997,07
andere proj	275,16	719,04	994,20
overige	<u>217,77</u>	<u>278,55</u>	<u>496,32</u>
totaal investeringen	2.362,73	1.124,86	3.487,59

Conform de beslissing van de Vlaamse Regering per 22 juli 2005 wordt rekening gehouden met indexatie (2%) en met een budget "onvoorzien" ad 10% op de niet-Oosterweelprojecten. De bijkomende kosten voor BAM inzake de verplaatsing van nutsleidingen, het inrichten van de Kattendijksluis en het vrachtwagenverbod op de Kennedytunnel worden in mindering gebracht van het budget "onvoorzien".

In bijlage is een overzicht van het financieel model met toelichting opgenomen. Onderstaande tabel geeft de omvang weer van het aan te trekken vreemd vermogen:

Financiering	1e fase (tot 2011)	2e fase	totaal
Oosterweel fase 1 (Tranche A)	1.397,80		1.397,80
Overige (Tranche B + C + 2e fase)	350,30	1.044,70	1.395,00
totaal financiering	1.748,10	1.044,70	2.792,80

Met de combinatie van deze maatregelen wordt het financieel evenwicht van BAM bewaard.

5. TIMING MASTERPLAN ANTWERPEN

5.1. Algemene uitgangspunten

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 werd de initiële timing van 15 december 2000 bijgestuurd. Na overleg met De Lijn, het Havenbedrijf en De Scheepvaart werd door BAM onderzocht welke projecten na 2010 kunnen worden gestart.

De Vlaamse Regering en de Raad van Bestuur van BAM beoogden in juli 2005 met de spreiding in tijd van een groep projecten dat deze projecten pas aangevat zouden worden na het openstellen van de Oosterweelverbinding. De vooropgestelde datum voor deze openstelling is inmiddels achterhaald, het principe echter niet.

De Vlaamse Regering machtigde bovendien de Raad van Bestuur van BAM om zelf gepaste maatregelen te nemen (zoals bijvoorbeeld de aanpassing van de timing en de fasering van niet-Oosterweelprojecten) om het financieel evenwicht te bewaren. De Raad van Bestuur dient hierbij maximaal rekening te houden met het principe van gelijkwaardigheid en gelijktijdigheid van de projecten die deel uitmaken van het Masterplan en met de prioriteiten die door de Regering werden vastgelegd conform de hogervermelde bijgestuurde timing.

Tevens werd beslist om het Noordelijk gedeelte van de stedelijke ringweg uit het project "Groene Singel" naar voor te schuiven, aan te sluiten op de Oosterweelverbinding en gelijktijdig met de bouw van de Oosterweelverbinding te realiseren. Dit om een mogelijke verkeerscongestie in Antwerpen-Noord tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding te vermijden en om een vlottere toevoer van verkeer mogelijk te maken.

De Vlaamse Regering deelde het Masterplan Antwerpen dus expliciet op in twee uitvoeringsfases, met als scharnierpunt het openstellen van de Oosterweelverbinding.

5.2. Gevolgen van het openstellen van de Oosterweelverbinding op de timing

Het openstellen van de Oosterweelverbinding is een scharnierpunt in de timing en vormt een evaluatiemoment voor de financiering van het Masterplan. Hieruit volgt onvermijdelijk dat het openstellen van de Oosterweelverbinding en het innen van tol zo spoedig mogelijk gerealiseerd moeten worden.

De bidders voor DB(f)M Co geven aan dat de uitvoeringstermijn van vier jaar bijzonder krap is. In de offertes zijn allerlei condities ingebouwd waardoor de effectieve realisatieperiode langer dan voorzien zal uitvallen. Om het openstellen van de Oosterweelverbinding binnen aanvaardbare termijnen te realiseren, wordt overwogen om het project in twee fases uit te voeren, waarbij de eerste fase zich richt op het realiseren van de meest primaire verkeersstromen voor tolheffing.

Een fasering in de uitvoering van het project Oosterweelverbinding vergt tot de volbrenging van het gehele project een bijzondere aandacht voor de situatie op Linkeroever, vooral de aansluiting op het onderliggend wegennet.

5.3. Garanderen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid bij de uitvoering van de werken

De eerste offertes voor de realisatie van de Oosterweelverbinding werden geanalyseerd op verkeersimpact. Deze analyse werd samengelegd met de planning en uitvoering van de andere deelprojecten van het Masterplan, en gekaderd in het geheel van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid.

Uit deze analyses volgt de overweging om het project Oosterweelverbinding in twee fases uit te voeren:

De werken aan de Oosterweelverbinding zullen het transitverkeer gelijktijdig op twee plaatsen hinderen en dit voor een lange periode: aansluiting viaduct Merksem en aansluiting E17 (zuidelijke knoop). Onderzocht wordt om hieraan te remediëren door een fasering van werken waarbij in **de eerste fase** (met hinder op aansluiting viaduct Merksem en doorstroming as Kennedytunnel-E17/E34oost) het vrachtvervoer op de Noord-Zuid relatie het alternatief van de Liefkenshoek tunnel kan benutten en het vrachtvervoer op de Oost-West relatie

gegarandeerd blijft via de Kennedytunnel. Ook de bereikbaarheid van de Antwerpse haven blijft gegarandeerd vanuit de verschillende richting.

In de **tweede fase** (met operationele Oosterweelverbinding) heeft alle vrachtverkeer twee tunnels ter beschikking (Liefkenshoek en Oosterweel) en heeft ook het wegverkeer een alternatief via de Oosterweelverbinding om een tijdelijk gestremde Kennedytunnel en/of zuidelijke ring te vermijden.

De Groene Singel (exclusief het gedeelte van de noordelijke stedelijke ringweg dat vervat is in het project Oosterweel) is een project van de tweede uitvoeringsfase. Ongeacht de motivering inzake fasering en financiering is het aangewezen de werken aan het zuidelijke gedeelte van de Groene Singel pas te starten nadat de Oosterweelverbinding operationeel is, zodat het verkeer op het zuidelijk gedeelte van de Ring kan beperkt worden tot autoverkeer op de relatie E17/E34 - E19/A12 zuid. Het verkeer op de Oost-West as (auto- en vrachtverkeer) heeft dan een alternatief via de Oosterweelverbinding.

In het algemeen kan gesteld worden dat de verkeerscapaciteit op de Ring en de Singel in het zuidelijke gedeelte van Antwerpen volledig beschikbaar moet blijven tijdens de eerste fase van de werken aan de Oosterweelverbinding.

5.4. Voorgestelde timing en uitvoering van de projecten van het Masterplan Antwerpen

Op basis van hoger aangehaalde argumenten is een nieuwe timing van het Masterplan opgesteld. De timing behoudt de volledigheid en houdt maximaal rekening met het principe van gelijkwaardigheid en gelijktijdigheid van de projecten die deel uitmaken van het Masterplan en met de prioriteiten vastgelegd door de Regering op 22 juli 2005.

Het Masterplan wordt uitgevoerd in twee uitvoeringsfases, met de in bijlage opgegeven onderverdeling van de projecten in elke fase en met als scharnierpunt het openstellen van de Oosterweelverbinding en het realiseren van bewezen toelinkomsten.

Alle projecten uit de eerste fase van het Masterplan worden integraal uitgevoerd volgens de timing in bijlage bij de kaderovereenkomst, ervan uitgaande dat deze projecten geen verdere vertraging ondervinden in het vergunnings- en aanbestedingsproces. Deze projecten volgen hun timing van aanbesteding en gunning onafhankelijk van elkaar, hoewel in uitvoering operationele verschuivingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld omwille van coördinatie van werken en minder hinder. De enige beper-

king op het aanbesteden voor projecten uit de eerste fase is de beschikbaarheid van voldoende middelen bij BAM, wat betreft de Oosterweelverbinding en de projecten waterwegen. BAM onttrekt hiertoe middelen uit het eigen vermogen alsmede vreemd vermogen. Het vreemd vermogen is beschikbaar na het afsluiten van de onderhandelingen met de financiers van BAM. Voor de meest dringende projecten zal BAM niet wachten tot het vreemd vermogen is aangetrokken maar deze op eigen vermogen realiseren. Deze meest dringende projecten zijn: de renovatie van de Van Cauwelaertsluis; de Noorderlaanbrug en OV-brug, de herinrichting van Burchtse Weel en Middenvijver (Linkerover) en de spoorbruggen.

De projecten openbaar vervoer van de eerste fase worden gerealiseerd middels alternatieve financiering in een gezamenlijke structuur van Lijninvest en BAM en in samenwerking met het IVA Infrastructuur.

De Groene Singel (exclusief de noordelijke stedelijke ringweg) is ingedeeld als een project van de tweede uitvoeringsfase. Gedurende deze eerste uitvoeringsfase van het Masterplan zal BAM echter wel voor de Groene Singel in samenwerking met de Stad Antwerpen, het Agentschap Infrastructuur en De Lijn een conceptnota en programma van eisen opstellen.

Het noordelijke gedeelte van de stedelijke ringweg Noord wordt integraal afgewerkt in de eerste fase (tot de aansluiting met de E34) omdat dit in de tweede uitvoeringsfase (na openen OWV en herleggen vrachtvervoer) voor ongewenste verkeershinder kan zorgen. De heraanleg van het verkeersknooppunt van de E34/E313 met de Ring wordt hierdoor in twee uitvoeringsfases gesplitst. Dit onderdeel is afgezonderd van de projectfiche Groene Singel en in een aparte projectfiche in bijlage aan de kaderovereenkomst opgenomen.

De planning en uitvoering van alle werken (projecten van het Masterplan en andere werken) in het noorden van de stad Antwerpen worden zorgvuldig op elkaar afgestemd voor het garanderen van bereikbaarheid en veiligheid bij de uitvoering van werken. De timing van de Theunisbrug is aangepast vanwege de coördinatie met de andere werken in deze regio.

Met deze uitgangspunten is een nieuwe timing en fasering van het Masterplan Antwerpen opgesteld, bijgevoegd in bijlage aan deze nota. Deze planning is weergegeven in de bijlage bij de kaderovereenkomst. Telkens wordt gerefereerd naar de timing VR 22/07/05. Deze planning vormt een uitgangspunt dat zal aangepast worden in functie van de verdere uitwerking van de projecten, de minder hinder maatregelen en de uitwerking van de projectstructuur en van de structuur voor alternatieve financiering.

6. BUDGETTAIRE GEVOLGEN

- Het Vlaamse Gewest zal een bijkomende kapitaalverhoging van 129 miljoen euro bij BAM doen tegen medio 2007. Vermits het om een kapitaalinjectie in een vennootschap gaat, is deze ESR95-neutraal;
- Het bedrag van de jaarlijkse werkingstoelage te betalen aan BAM blijft behouden op 24,5 mln EUR, te indexeren.
- Voor de alternatieve financiering van de openbaar vervoersprojecten van de eerste fase van het masterplan zal een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van maximaal 30 mln EUR uitbetaald worden.
- De financiering van het Masterplan vereist dat het Vlaamse Gewest bereid is om haar waarborg te verlenen voor de financiering onder de tranches B en C. Zolang dergelijke waarborg niet wordt uitgewonnen heeft deze geen budgettaire impact.
- Het Vlaamse Gewest heeft bij artikel 77 van het decreet van 23 december 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2006 een begrotingsfonds "Financieringsfonds, voor de financiering, van Masterplanprojecten, andere dan de Oosterweelverbinding, kortgenoemd financieringsfonds BAM" opgericht (het "begrotingsfonds").

Aan het begrotingsfonds worden luidens het decreet alle ontvangsten voortvloeiend uit dividenden uitgekeerd door BAM aan het Vlaamse Gewest toegewezen. Nog volgens het decreet dienen de middelen van het fonds aangewend te worden voor projecten opgenomen in het Masterplan Antwerpen of aanverwante programma's, andere dan de Oosterweelverbinding, steeds met als finaliteit een positief effect te hebben op de duurzame mobiliteit in de Antwerpse regio.

Aangezien dit begrotingsfonds derhalve in eerste instantie gedoteerd zal worden met een deel van de dividendenstroom uit BAM (c.q., na aanpassing van het decreet, het positief resultaat van de Stille Maatschap die zal aangegaan worden tussen BAM en het Vlaamse Gewest) die aan het Vlaamse Gewest toekomt, zouden de budgettaire gevolgen voor het Vlaamse Gewest neutraal moeten zijn.

7. WEERSLAG OP DE LOKALE BESTUREN

De voorgestelde beslissingen hebben slechts een onrechtstreeks impact op de lokale besturen. De realisatie van het Masterplan Antwerpen zal de mobiliteit in de Antwerpse regio gunstig beïnvloeden en daarom een afgeleid positief effect ressorteren op de lokale besturen. De secundaire effecten van het Master-

plan Antwerpen in termen van mens en milieu werden omstandig toegelicht in het Plan MER-rapport. Op 10 juni 2005 besliste de Vlaamse Regering om rekening houdend met enerzijds de resultaten van het voorliggende plan-MER 'Masterplan Antwerpen' en anderzijds de bijhorende passende beoordeling en de watertoets, om de uitvoering van het Masterplan verder te zetten. Hierbij opteerde ze voor de in het plan-MER omschreven scenario 1B 'Oosterweelverbinding gekoppeld aan een hoge tolheffing'. In het plan-MER werd in dit scenario uitgegaan van een tol van 2 euro voor personenwagens en 13 euro voor vrachtwagens (> 3,5 ton). Economisch zal het Masterplan Antwerpen de aantrekkingskracht van de Antwerpse regio verhogen wat zich op termijn zou moeten vertalen in bijkomende rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling.

Er is geen budgettaire weerslag voor de gemeenten. Het gemeentelijk aandeel zal ten laste worden genomen door de NV Lijninvest of door BAM.

8. EFFECT OP HET PERSONEELSBESTAND EN - BUDGET

Het voorstel van beslissing ter zake heeft geen effect op het personeelsbestand en -budget.

9. REGULERINGSIMPACTANALYSE

De voorliggende beslissing heeft geen effect op de regelgeving. Een reguleringsimpactanalyse is dan ook niet vereist.

De regelgevende initiatieven waartoe de Vlaamse Regering zich verbindt betreffen auto-regelgeving of federale regelgeving en zullen daarom in de toekomst ook geen RIA behoeven.

10. DOSSIER

Omwille van de omvang van de stukken liggen twee exemplaren van het volledige dossier ter inzage van de kabinetten op de secretarie van de Kanselarij.

Tijdens de vergadering van de Vlaamse Regering zal één exemplaar van het ganse dossier in de vergaderzaal ter beschikking zijn van de leden van de Vlaamse Regering.

11. INSPECTIE VAN FINANCIËN

Het advies van de inspecteur van Financiën werd aangevraagd op x februari 2007 (zie aanvraag in bijlage)

12. BEGROTINGSAKKOORD

Het begrotingsadvies werd aangevraagd op X februari 2007 (zie aanvraag in bijlage)

13. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist om:

- A. haar beslissing d.d. 22 juli 20005 als volgt te herzien, te verduidelijken en/of te wijzigen (waarbij de randnummers hierna verwijzen naar de randnummers van de beslissing van 22 juli 2005), onverminderd wat in de kaderovereenkomst is bepaald:
1. voor de toepassing van het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel zal een "vrachtwagen" om operationele redenen van een gewone wagen onderscheiden worden niet door middel van het feitelijke of toegestane gewicht (hetzij > 3,5 ton), maar wel op basis van andere, door de Tolrichtlijn toegestane kenmerken, zoals bv. de hoogte en/of het aantal wielassen. Het Vlaamse Gewest zal voorts de noodzakelijke signalisaties aanbrengen op wegen die niet onder de bevoegdheid van BAM vallen.
 2. Niet gewijzigd.
 3. te verduidelijken (a) dat de toltarieven (i) dienen beschouwd te worden als gewogen gemiddelden, die geen afbreuk doen aan het recht van BAM om de tol te doen fluctueren in de mate zulks is toegestaan door de Tolrichtlijn en (ii) van toepassing zijn voor de categorieën van voertuigen op basis van andere kenmerken dan het gewicht op basis van de door de Tolrichtlijn toegestane kenmerken (iii) zullen geïndexeerd worden in functie van de *Consumer Price Index (CPI)*, zoals deze van tijd tot tijd wordt bekend gemaakt door de Nationale Bank van België, en (b) dat voor de toepassing van het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en van de toltarieven, een "vrachtwagen" om operationele redenen niet van een gewone wagen onderscheiden zal worden door middel van het feitelijke of toegestane gewicht (hetzij > 3,5 ton), maar wel op basis van andere, door de Tolrichtlijn toegestane kenmerken, zoals bv. de hoogte en/of het aantal wielassen.
 4. Niet gewijzigd
 5. akte te nemen van de herziene timing voor de uitvoering van de projecten in twee fasen en de eraan gekoppelde financiering in twee fasen, met dien verstande dat de Vlaamse regering in kennis gesteld wordt van de resultaten van het onderzoek betreffende de gefaseerde uitvoering van de Oosterweelverbinding.

ding.

Bam zal duidelijk werken met 2 fasen van uitvoering van projecten en financiering. Het scharniermoment (9 maanden na de opening van de Oosterweel-verbinding) zal voldoende zekerheid kunnen geven over de trafiekstromen en de tolinkomsten teneinde vervolgens de 2e fase van het Masterplan te kunnen aanvatten. Indien er voor de 2e fase minder middelen binnen komen dan nodig, worden de binnenkomende middelen verdeeld/geherfaseerd a rato van het gewicht dat de projecten in de pijlers wegen, waterwerken en openbaar vervoer aan geraamde kostprijs uitmaken in totaliteit van fase 2

6. het initiatief te nemen tot wijziging van het begrotingsdecreet opdat de op heden eng gedefinieerde opstrooming van gelden naar het begrotingsfonds wordt verruimd om mede rekening te houden met de rechtsfiguur van de Stille Maatschap;

bovenop de jaarlijkse verhoging en/of volstorting van het kapitaal van BAM zoals voorzien in de beslissing van 22 juli 2005, het kapitaal van BAM te verhogen en volstorten met 129.000.000 euro tegen medio 2007;

7. te verduidelijken dat de jaarlijkse werkingstoelage aan BAM ad 24.500.000 euro zal geïndexeerd worden in functie van de CPI, zoals deze van tijd tot tijd wordt bekend gemaakt door de Nationale Bank van België;
8. te bevestigen dat waarborgen op het deel "overborrowing" zullen verstrekt worden voor de tranches B en C;
9. de NV BAM op te dragen een visienota voor te leggen over de equivalentie van de toltarieven op de twee schelde-oeververbindingen en de problematiek van het havenintern verkeer tegen 1 oktober 2007.

- B. het bijgevoegd ontwerp van Kaderovereenkomst goed te keuren. Indien zou blijken dat uit onderhandelingen met de financiers van BAM en van DBfM Co aanpassingen zich opdringen, worden deze ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering;
- C. de bijgevoegde ontwerpen van documenten principieel goed te keuren opdat zij zouden opgenomen worden in het aan de kandidaat-financiers van BAM en de DB(f)M bieder(s) over-

handigde bestek, welke later in definitieve vorm voor goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering:

1. het ontwerp van hoofdlijnen van rechtstreekse overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, BAM en haar bankiers (zie Bijlage 14.3.2.11 van de kaderovereenkomst);
 2. het ontwerp van Stille Maatschapsovereenkomst (zie Bijlage 10.1.1 van de kaderovereenkomst);
 3. het ontwerp van subsidieovereenkomst (zie Bijlage 10.2.2 van de kaderovereenkomst);
 4. het ontwerp van gewestwaarborg op het deel "overborrowing" van de kasstromen Oosterweelverbinding tot en met de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding (tranche B); en
 5. het ontwerp van gewestwaarborg op het deel "overborrowing" van de kasstromen Oosterweelverbinding tot en met de definitieve oplevering van de Oosterweelverbinding en tot het bereiken van bepaalde schuld-dekkingsratio's (tranche C);
- D. BAM te machtigen om de benodigde leningen aan te gaan, kredieten op te nemen en schuldeffecten uit te geven voor de uitvoering van de doelstellingen zoals bepaald in de kaderovereenkomst.
- E. Het initiatief te nemen tot de volgende decretale wijzigingen:
- i. decreet van het Vlaams Parlement tot uitsluiting van de toepassing van art. 633 en 634 W. Venn. ten aanzien van BAM;
 - ii. decreet tot aanpassing van artikel 77 van het decreet van 23/12/2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2006 zodat onder meer ook de inkomsten uit de Stille Maatschap exclusief aan het begrotingsfonds worden toegewezen;
 - iii. decreet tot wijziging van art. 9 BAM-decreet en tot aanvulling met de bevoegdheid voor BAM om verplaatsingsbevelen voor nutsleidingen te geven;
 - iv. decreet tot uitsluiting van BAM van het toepassingsgebied van de wet van 20 maart 1991 houdende regeling van de erkenning van aannemers van werken;

- v. decreet tot uitbreiding van artikel 7§1, eerste lid, voor publiekrechtelijke rechtspersonen of entiteiten;
- vi. enige andere decretale machtigingen die noodzakelijk zijn op basis van het bestaande decretale kader (met inbegrip van, doch zonder beperkt te zijn tot het Schulddecreet) en/of ter ondersteuning van de door BAM opgezette structuur.

F. de fase 1 van de projecten Openbaar Vervoer via alternatieve financiering te laten uitvoeren door de op te richten NV Lijninvest in een structuur met BAM en het IVA Infrastructuur volgens de afsprakennota in bijlage.

De beschikbaarheidsvergoeding voor de OV-projecten eerste fase Masterplan van resp. 5 M€, 15 M€ en 25 M€ in 2008, 2009 en 2010, en maximaal 30 miljoen € op kruissnelheid, d.i. vanaf 2011, zal op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven en zal dienen voor de overgehevelde investeringen openbaar vervoer vanuit het Masterplan fase 1, geraamd op 301 mio Euro, mee te betalen. De middelen hiervoor zijn afkomstig uit de algemene middelen. Deze middelen zullen enkel maar gebruikt worden voor de betaling van deze beschikbaarheidsvergoedingen dus zodra de investeringen uitgevoerd zijn, opgeleverd zijn en de beschikbaarheidsvergoeding betaald moet worden. Het is de maximale beschikbaarheidsvergoeding die het uiteindelijke volume aan investeringen zal bepalen.

Brussel,

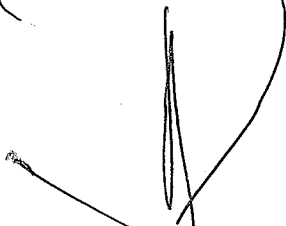
Vlaams minister van Financiën en Begroting
en Ruimtelijke Ordening



Dirk VAN MECHELEN

en

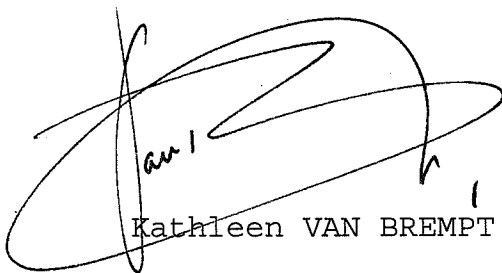
Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'K' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

Kris PEETERS

en

Vlaams minister van Mobiliteit,
Sociale Economie en Gelijke Kansen

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'K' with a vertical line through it, and a horizontal stroke at the bottom.

Kathleen VAN BREMPT

BIJLAGE 2:

Replik van BAM op de openstaande vragen

DEEL 1

Tussenkomst van de heer Carl Decaluwe

1. Ik zou ook graag hebben dat men eens goed uitlegt hoe het zit met die 20/80-verhouding. Blijkbaar wint iedereen daar bij. Ik sta daar toch argwanend tegenover. Ik stel vast dat de raad van bestuur dit in mei principieel heeft goedgekeurd. Men zegt zelf dat het over een aanzienlijke wijziging gaat. Mijns inziens is die, gelet op de structuur van de BAM, wat slordig omschreven als een alternatieve financieringsoperatie. Gaat het nu om een alternatieve operatie in het kwadraat?

Antwoord BAM:

Het woord ‘alternatief’ wordt in de voortgangsrapportage louter gebruikt ter aanduiding van de vereenvoudigde financieringsstructuur in de betekenis dat het een wijziging betreft in vergelijking met de vroegere financieringsstructuur, en niet zoals die in de term ‘alternatieve financiering’ duidt op het verschil met een klassieke financiering uit de reguliere begroting. De 80/20 verhouding in de financiering van de Oosterweelverbinding, waarbij de aannemer op lange termijn 20% van de Oosterweelverbinding financiert en BAM 80%, was reeds voorzien in de oorspronkelijke financieringsstructuur en blijft behouden in de vereenvoudigde financieringsstructuur. De kern van de wijziging is het feit dat tijdens de bouwfase de opdrachtnemer de volledigheid van de Oosterweelverbinding financiert en daartoe beroep doet op dezelfde financiers als degene die BAM in de lopende aanbestedingsprocedure selecteert ter financiering van de Oosterweelverbinding (na oplevering) alsook van de overige masterplanprojecten.

2. Op pagina 26 staat dat de inzet van de adviseurs van de BAM duidelijk geregeld is en dat de voorgestelde honoraria marktconform zijn. Vorige keer hebben we met het Rekenhof en de VRT een hele discussie gehad over dat concept. De uitleg van de VRT was dat het moeilijk was om dat te bepalen omdat het om een creatieve sector gaat. Waarschijnlijk zal in dit geval de uitleg zijn dat er maar één bureau is dat daarmee overweg kan. Hoe wordt die marktconformiteit in feite bepaald? Wordt gekeken naar wat in het buitenland gebeurt?

Antwoord BAM:

De beoogde benchmark dient inderdaad na te gaan hoe de voorgestelde aanpak zich verhoudt in vergelijking met de aanpak van soortgelijke projecten in het buitenland. Met andere woorden kan BAM bevestiging krijgen dat haar aanpak inzake project- en contractbeheersing adequaat is, of dat er bijgestuurd moet worden. In de evaluatie over de voorgestelde personeelsorganisatie speelt uiteraard de balans tussen personeel van BAM versus de inzet van de adviseurs van BAM. Vandaar de opdracht na te gaan of deze inzet duidelijk is geregeld, dan wel voor bijkomende risico's zorgt en dus bijgestuurd moet worden. Tevens dient te worden nagegaan of de voorgestelde honoraria marktconform zijn. Met andere woorden, de benchmark gaat zowel de marktconformiteit na van de algehele aanpak, als van de inzet en honoraria van de adviseurs.

3. *Op bladzijde 31 staat: “In het voorcontract wordt met Noriant een langere gestandsdoeningstermijn (tot 1 mei 2010 in plaats van 1 oktober 2009) bedongen”. Betekent dit dat het nog langer op de lange baan wordt geschoven? De raadsheer van het Rekenhof uit hier al twijfels of maart 2009 realistisch is. Als we dit lezen in combinatie met wat de raadsheer van het Rekenhof zegt, dan heb ik het gevoel dat we nog niet aan het laatste uitstel toe zijn. Wat zijn de gevolgen voor de kostprijs?*

Antwoord BAM:

De verlenging van de gestandsdoeningstermijn wordt ingegeven door juridische redenen en betekent geenszins dat de contractsluiting wordt uitgesteld.

Op de vraag welke die juridische redenen zijn, antwoordt BAM bijkomend het volgende: Meer in het bijzonder wordt door de verlenging van de gestandsdoeningstermijn het risico ingedekt dat de oorspronkelijke gestandsdoeningstermijn zou verlopen en Noriant niet langer gebonden zou zijn om haar offerte ten opzichte van BAM gestand te houden. Daarnaast is de verlenging van de gestandsdoeningstermijn gekoppeld aan de nieuwe prijs die door Noriant zal worden geboden voor het project en is op dat punt analoog met de gestandsdoeningstermijn voor de oorspronkelijke BAFO (dewelke, net zoals voor de nieuwe prijs, ook op twee jaar werd vastgesteld).

De gevolgen van deze nieuwe gestandsdoeningstermijn worden beperkt door te voorzien in een systeem van prijsherziening (indexering) van de nieuwe prijs.

4. *Op bladzijde 10 wordt verwezen naar de problematiek van de indexering. Wat is daar de stand van zaken? Het is belangrijk dat we weten met welke formules men gaat werken.*

Antwoord BAM:

In een pps-benadering is het geplogen dat de opdrachtnemer als onderdeel van zijn offerte ook een prijsherzieningsformule voorstelt. Het is de opdrachtnemer die een bepaalde keuze van ontwerp en uitvoering heeft genomen, die zich ook indekt tegen bepaalde materiaalprijsstijgingen en dergelijke en dus het meest passende voorstel omtrent prijsherziening kan indienen. In het geval van de Oosterweelverbinding is dat net hetzelfde: het is de opdrachtnemer die een voorstel van prijsherzieningsformule indient.

Het is vervolgens aan BAM om dat te analyseren en te beoordelen, en daarmee al dan niet akkoord te gaan. Die oefening loopt volop. De prijsherzieningsformule zal straks als onderdeel van de design sign-off worden vastgelegd.

Tussenkomen van de heer Rudi Daems

1. *Het Rekenhof verwijst terecht naar het feit dat er nog altijd geen risk management is gebeurd door de publieke partners. Mijnheer en dames ministers, waarom wordt voor het aandeel van de publieke partners geen risicobeheer ingevoerd?*

Antwoord BAM:

Net zoals BAM voert elk van de publieke partners een geëigend en op haar eigen organisatie afgestemd risicobeheer.

2. Afgelopen vrijdag organiseerden de BAM en de Vlaamse Regering in het Provinciehuis van Antwerpen een hoogmis. Ook ik heb een persoonlijke uitnodiging gekregen, waarvoor dank. Voka, UNIZO en het VKW (Verbond van Katholieke Werkgevers) waren ook uitgenodigd samen met de lokale besturen. Waarom werden een aantal belangrijke actiegroepen niet uitgenodigd? Ze waren er misschien wel, maar ze zijn niet in de lijst van genodigden opgenomen. Ik denk dat men vreesde dat men met hen een aantal discussies zou moeten voeren die het draagvlak zouden kunnen ondermijnen.

Antwoord BAM:

Dit eerste BAM-mobiliteitscongres wilde een duidelijke stand van zaken geven met betrekking tot de projecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en inzoomen op de minder-hinderaanpak van het grootste project, de Oosterweelverbinding. Naast onze permanente infotoonstelling rond de Oosterweelverbinding in het Felixarchief en onze lokale infosessie in Merksem en Deurne, wilde BAM met dit congres vooral de lokale besturen en betrokken administraties, samen met de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, informeren.

3. Stel u even voor dat de volgende maanden een en ander aan de procedure wordt veranderd. Gouverneur Paulus heeft zelfs tien jaar geleden al met veel bravoure gezegd dat er voor het project in en rond Antwerpen een groot draagvlak bestaat, en als het er toch niet van zou komen, dat we dan met zware juridische claims zouden worden geconfronteerd. Ik zou willen weten wat voor claims dat zouden kunnen zijn. De minister-president heeft in een vorig leven nog gezegd dat het allemaal wel zal meevallen en dat de soep niet zo heet wordt gegeten als ze wordt opgediend. Kunt u me zeggen welke claims op last van de Vlaamse Regering bij de BAM zouden terechtkomen als de bouwvergunningsprocedure wordt stilgelegd en de Oosterweelverbinding er uiteindelijk niet komt?

Antwoord BAM:

De vraag richt zich naar de mogelijke claims bij stopzetting van de procedure Oosterweelverbinding en niet naar de mogelijke maatschappelijke en economische kosten bij stopzetten en uitblijven van oplossingen voor de mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid in de Antwerpse regio. De meest gerede partij om een claim in te dienen is uiteraard de voorkeursbieder in de onderhandelingsprocedure voor de Oosterweelverbinding. Tevens dienen ook de aanbestedingsprocedures voor de financiering van het masterplan en voor het verzekeringsprogramma stopgezet, met opnieuw een risico op claims van de betrokken partijen.

Het zal uiteraard finaal aan de rechter toekomen om te bepalen of en in welk mate die claims effectief kunnen worden ingewilligd.

Op de vraag naar bijkomende verduidelijking, antwoordt BAM het volgende:

Dergelijke claims zouden betrekking kunnen hebben op de kosten die door de bidders in het kader van de verschillende onderhandelingsprocedures (DBfM, financiering, verzekeringen) werden gemaakt, en die de bidders eventueel terugbetaald zouden willen zien van BAM.

Tussenkomst van de heer Jan Penris

1. Voor de IJzerlaan blijft dat de brug doorgeknipt zal worden en dat we de aangelanden nieuwe ontwikkelingskansen zullen geven. Zowel mijn fractie als de Open VLD in Merksem heeft al langer geleden alternatieven geformuleerd, gaande van beweegbare bruggen tot, nu recent, tunnels, omdat wij vinden dat de IJzerlaan een belangrijke verkeersader moet kunnen blijven. Ik herhaal nogmaals mijn vraag: worden dat soort van alternatieven alsnog onderzocht? Ik denk dat, wanneer u naar Merksem zult gaan, dames en heren van de BAM, u zeker met deze vraag geconfronteerd zult worden. U kunt er dus beter al op voorbereid zijn.

Antwoord BAM:

Uit de verkeersmodelleringen blijkt dat ook zonder de IJzerlaanbrug het wegverkeer vlot kan afgewikkeld worden in de definitieve situatie met stedelijke ringweg. Het is niet zinvol om voor een korte tussentijdse periode een beweegbare brug of een tunnel te bouwen ter vervanging van de bestaande brug die om technische redenen, zijnde onvoldoende resterende vrije hoogte door de bouw van de stedelijke ringweg en de aantakking van de Oosterweelverbinding, vervalt. In elk geval is de bereikbaarheid van Merksem een permanent aandachtspunt in de minder-hinderaanpak.

2. Ook het Hardenvoortviaduct zal nu in het onderzoek opgenomen worden. Ik ben het daarmee eens, tenzij het viaduct een monumentaal karakter zou hebben, maar minister Van Mechelen is wat dat betreft zelf bevoegd en dus denk ik dat er geen probleem zal zijn. Als het geen monument is, kunnen we de brug afbreken. Maar als we de brug afbreken, zullen we er toch rekening mee moeten houden dat we gelijkvloerse kruisingen zullen krijgen, zij het heel geringe, waar er een voorrangssituatie is voor het openbaar vervoer. De bussen van De Lijn rijden onder het viaduct door, zeker in de huidige verkeerssituatie, en hadden altijd voorrang op het andere lokale verkeer. Wordt daar rekening mee gehouden? Ik ga ervan uit dat dit gebeurt.

Antwoord BAM:

In de startnota voor het project Leien fase 2 - Tramlijn Ekeren, die conform verklaard werd in de Provinciale Auditcommissie van 2 oktober 2006, wordt het principe van een gescheiden tram- en buscorridor vastgelegd in het segment van Leien tot IJzerlaan. Meer bepaald wordt uitgegaan van een tram-as Leien - Noorderplaats - Noorderlaan en een bus-as Quellinstraat - Osystraat - Van de Wervestraat - Ellermansstraat - Viaduct Dam - Bredastraat - IJzerlaan - Noorderlaan. Dit principe van uiteengetrokken tram- en bus-as, waarover tussen het Vlaamse Gewest (AWV), De Lijn en de stad Antwerpen een consensus bestaat, kadert ook in het wijkcirculatieplan van de stad. In die zin intervenueert de eventuele afbraak van het Hardenvoortviaduct niet met het principe van de gescheiden tram- en buscorridor.

3. De Stedelijke Ringweg Noord, dat is nieuw en dat is goed nieuws, denk ik. Ik heb de dia bekeken en ik heb precies mogen vaststellen dat er langs beide zijden van de zate van de ring een noordelijke ringweg zal worden aangelegd. Klopt dat? Er is natuurlijk al één noordelijke ringweg, die naast het waterzuiveringsstation 'de Paaseieren' loopt. Zal er aan de andere kant van de ring ook een parallelweg, een ventweg, worden aangelegd en zo ja, op welke manier? Kunt u misschien even technische duiding geven bij de dia die we daarnet hebben mogen zien?

Antwoord BAM:

Tussen Schijnpoort en de Groenendaallaan is er aan beide zijden van de autosnelweg een stedelijke ringweg ontworpen, die lokaal verkeer en lange-afstandsverkeer van mekaar moet scheiden. Deze stedelijke ringweg zal ook heel wat sluikverkeer uit de wijken van Merksem en Deurne aantrekken. Zo kan de industriezone langs het Albertkanaal via de Krijgsbaan, de E313 en die stedelijke ring alle richtingen uit zonder de Kronenburgwijk verder te belasten. Dit gedeelte van de stedelijke ringweg maakt deel uit van het DBFM-contract Oosterweelverbinding.

Die Stedelijke Ringweg Noord wordt later doorgetrokken tot voorbij het complex E19-A12 noord-R1 en tot het complex E313-E34 oost-R1. Dit laatste is bij BAM in voorbereiding en zal middels een klassieke aanbesteding uitgevoerd worden tegelijk met de realisatie van de Oosterweelverbinding. Vervolgens zal met de heraanleg van de zuidelijke ring (project groene Singel) de stedelijke ringweg worden doorgetrokken tot de Kennedytunnel.

4. Wat de waterwegeninfrastructuur betreft, heb ik begrepen dat er voor de bruggen over het Albertkanaal overleg is geweest tussen de verschillende betrokken districten, zowel Merksem als Deurne. Blijkbaar hebben ze overlegmomenten gehad met de verantwoordelijken van de BAM. Ik zou willen weten wanneer die overlegmomenten hebben plaatsgevonden, wat de inhoud ervan was, wat er werd beslist en besproken en wie aanwezig was. Want wanneer ik vaststel dat zowel de heer Geudens in Deurne als de heer Verstraelen in Merksem pertinente tegenstanders van het Oosterweelproject blijven, dan heb ik toch de indruk dat ze ofwel niet ofwel verkeerd werden geïnformeerd.

Antwoord BAM:

Wat de waterwegeninfrastructuur betreft, werd melding gemaakt van een project betreffende de ontwikkeling van een langetermijnvisie op de bruggen over het Albertkanaal en over het verband met de mogelijkheden inzake wijk- en stadsvernieuwing op beide oevers. Het gaat hier om werksessies met alle betrokken instanties. In de periode van oktober 2007 tot april 2008 zijn acht workshop doorgegaan. Elke workshop (met uitzondering van de eerste) ging gepaard met een coördinatiemoment in de namiddag waarop de betrokken instanties werden uitgenodigd. Een presentatie van de studie werd op 11 juni voor de stuurgroep uiteengezet. De studie wordt momenteel afgewerkt. De resultaten zullen kenbaar gemaakt worden.

5. We hebben drie nieuwe aanbevelingen gekregen van het Rekenhof. Ik zou van de regering en van de mensen van de BAM willen weten hoe ze omgaan met die nieuwe aanbevelingen, maar de vorige keer heeft het Rekenhof ook al vijf aanbevelingen gedaan. Jammer genoeg zijn onze collega's nog niet in het bezit van het verslag van de vorige vergadering. Dat komt omdat de BAM heeft nagelaten om definitief te antwoorden op een aantal pertinente vragen van onze collega's. Het lijkt me toch nuttig om de vijf aanbevelingen van het Rekenhof van de vorige vergadering in heroverweging te nemen en om te vragen hoe de BAM en vooral hoe de regering ermee is omgegaan.

Antwoord BAM:

Bij de elfde voortgangsrapportage zal het overzicht met alle aanbevelingen van het Rekenhof en de wijze waarop BAM hiermee is omgegaan bezorgd en toegelicht worden.

6. Ik kijk nu nog eens uitdrukkelijk naar minister Van Mechelen, die voor wat de vijfde aanbeveling betrof, met name die over de machtiging voor de meerjarenverbintenissen, had aangekondigd dat we in het najaar goed nieuws mogen verwachten. Het najaar is niet meer zo veraf. Ik neem aan dat uw regering ter zake de nodige voorbereidingen heeft kunnen treffen. Mogen we ons aan de vooropgestelde datum houden? Zo ja, op welke manier gaat u dan met deze aanbevelingen om?

Antwoord BAM:

Bij de bespreking van de aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2007 werd de discussie omtrent de vastleggingsmachtigingen reeds beslecht. De Vlaamse Regering heeft toen in overleg met het Rekenhof een amendement ingediend dat werd aangenomen en hernummerd tot artikel 11 in het voormelde uitgavendecreet.

Het desbetreffende artikel luidt als volgt:

“De Vlaamse Regering wordt tijdens het begrotingsjaar gemachtigd verbintenissen aan te gaan om lastens de respectieve jaarlijkse begrotingen kredieten in te schrijven voor:

- verdere kapitaliseren van de BAM voor een bedrag van 41,1 miljoen euro in de jaren 2008, 2009 en 2010;
- jaarlijkse werkingstoelagen aan de BAM van 24,5 miljoen euro vanaf het jaar 2011 jaarlijks geïndexeerd tot het einde van de overeenkomst.”.

Hiermee werd integraal tegemoet gekomen aan de verzuchtingen van het Vlaams Parlement in samenspraak met én met de goedkeuring van het Rekenhof.

Tussenkost van de heer Peumans

1. Is er een verband tussen het uitblijven van de bouwvergunning en de stijging van de kostprijs van het project? Zo ja, kan dit verband worden onderbouwd? Dit lijkt me een vrij fundamentele vraag.

Antwoord BAM:

Het DBfM-contract zal pas gesloten worden na het bekomen van de bouwvergunning. Dat impliceert dat de indexatieformule zal toegepast worden tot het moment van contractsluiting, wat dus een langere periode kan betreffen indien de bouwvergunning zou uitblijven. De impact daarvan hangt af van de bewegingen in de markt, specifiek van materialen en indices die in de prijsherzieningsformule worden opgenomen, en kan niet voorafgaandelijk met enige mate van zekerheid worden gekwantificeerd.

2. Wat is het financieel evenwicht van het Masterplan Antwerpen op dit ogenblik? Wie de verslagen uit de beginperiode naleest, zal merken dat het Masterplan Antwerpen als een en ondeelbaar is voorgesteld. Het zou integraal worden uitgevoerd.

Antwoord BAM:

In de lopende aanbestedingsprocedure voor de financiering van fase 1 van het masterplan wordt financiering gezocht voor alle projecten uit fase 1 (met uitzondering van de openbaar vervoersprojecten, die zoals bekend in een alternatieve structuur worden gefinancierd). Tevens wordt de financiering van fase 2 van het masterplan mogelijk gemaakt op basis van bewezen verkeersstromen (en dus tolinkomsten). De financiële analyse gaat er steeds van uit dat het Masterplan Antwerpen één en ondeelbaar is en dus in totaliteit uitgevoerd en gefinancierd moet worden..

3. Wat de kostenbeheersing betreft, blijven de financiële consequenties van de bijkomende eisen in het zogenaamde bouwprogramma van de Oosterweelverbinding belangrijk. De voorkeurbieder heeft een definitief aanbiedingsontwerp ingediend. Die ontwerpen zijn trouwens nog niet bekend. Die behoren blijkbaar tot de staatsgeheimen. Ik stel me vooral vragen bij de financiële consequenties van de bijkomende eisen. Andere sprekers zijn hier trouwens al op ingegaan. Wanneer zullen die consequenties bekend zijn? Hoe wil het management hiermee omgaan?

Antwoord BAM:

De invloed van het zogenaamde bouwprogramma op de prijs maakt op dit ogenblik nog het voorwerp uit van de onderhandelingen met de voorkeurbieder en kunnen dus nog niet vrijgegeven worden.

Op de vraag wanneer die consequenties bekend zullen zijn en hoe het management hiermee wil omgaan, verwijst de BAM naar het antwoord op vraag 12 in deel 2 openstaande vragen.

4. In de aanvullende antwoorden die naar aanleiding van de voortgangsrapportage van maart 2008 zijn verstrekt, staat te lezen dat het SPV Noriant als onderdeel van zijn BAFO een voorstel van prijssherziening heeft ingediend. Wat betekent dat? Wat zijn daar de financiële consequenties van, zeker in het licht van voorgaande opmerking?

Antwoord BAM:

In een pps-benadering is het geplogen dat de opdrachtnemer als onderdeel van zijn offerte ook een prijssherzieningsformule voorstelt. Het is de opdrachtnemer die een bepaalde keuze van ontwerp en uitvoering heeft genomen, die zich ook indekt tegen bepaalde materiaalprijsstijgingen en dergelijke en dus het meest passende voorstel omtrent prijssherziening kan indienen. In het geval van de Oosterweelverbinding is dat net hetzelfde: het is de opdrachtnemer die een voorstel van prijssherzieningsformule indient.

Het is vervolgens aan BAM om dat te analyseren en te beoordelen, en daarmee al dan niet akkoord te gaan. Die oefening loopt volop. De prijssherzieningsformule zal straks als onderdeel van de design sign-off worden vastgelegd.

De impact ervan hangt af van de bewegingen in de markt gedurende de periode over dewelke de prijssherzieningsformule zal worden toegepast, specifiek van materialen en indices die in de prijssherzieningsformule worden opgenomen, en kan niet voorafgaandelijk met enige mate van zekerheid worden gekwantificeerd.

5. Voor deelcontract 25 gaat alweer een heraanbesteding gebeuren van de financiële en juridische dienstverlening tegen september 2008. Ik blijf de vraag herhalen hoe het zit met de heraanbesteding van alles wat met communicatie te maken heeft. Op pagina 24 van uw verslag staat dat voor 2007 voor communicatie 3,1 miljoen euro is begroot. Uiteindelijk is in 2007 1,5 miljoen euro uitgegeven, ongeveer de helft. Hoe is de opbouw van die 1,5 miljoen euro? Ik denk dat ik kan zeggen dat de vaste forfaitaire som van 900.000 euro is gegaan naar de strategische adviezen en dat de rest allerlei advertenties zijn in het kader van contracten die indertijd met de regionale pers zijn gesloten, naast nog een aantal andere dingen. Ik zou heel graag heel gedetailleerd willen weten hoe dat bedrag van 1,5 miljoen is opgebouwd.

Antwoord BAM:

In de jaarresultaten van 2007 voor het onderdeel Communicatie is 889.000,00 euro uitgegeven voor ondersteuning en adviezen inzake communicatie van de dienstverlener (Groep C via TV SAM). De overige uitgaven hebben betrekking op de mobiliteitsjournaals (341.000,00 euro) en allerlei andere uitgaven (brochures, bewonersbrieven, advertenties, .. – 309.000,00 euro).

Op de bijkomende vraag en herhaald aandringen van de verslaggever, bezorgt BAM volgende details:

Communicatie adviseur	888.688,68
Jaarverslag	30.200,00
Voorstelling jaarverslag	4.733,65
Websites	90.077,68
ATV mobiliteitsjournaals	341.120,50
Project Oosterweel : infotentoonstellingen, 3D visualisaties, bewonersbrieven	29.805,21
Project Noorderlaanbrug : bewonersbrieven, boottochten	8.019,94
Werfcommunicatoren - salarissen	132.229,05
Pop up stands & Expo display services	5.764,90
Projecten Openbaar vervoer : infopanelen, bewonersbrieven, Mobibus	8.821,04
	1.539.460,65

6. Ik moet het telkens vragen, maar we zouden graag de evolutie zien van alle erelonen die er tot nu toe zijn betaald, zeer gedetailleerd, vanaf dag één. Er is een contract met de TV SAM dat tien jaar loopt en twee jaar kan worden verlengd. Daar zitten ook alle communicatieaspecten in. Men zal hier vandaag niet op kunnen antwoorden. Daaraan gekoppeld vind ik ook de kostprijsevolutie vanaf dag één van alle onderdelen van het masterplan merkwaardig. De 500 miljoen euro die de Oosterweelverbinding ging kosten, is inmiddels opgelopen tot 1,8 miljard euro en het gaat nog veel meer worden. We zouden eens graag de evolutie willen zien met de nodige data erbij vanaf de eerste ramingen van de administratie. Die worden altijd met de Franse slag gemaakt, dat kennen we.

Antwoord BAM:

Het overzicht van de erelonen van TV SAM werd ter gelegenheid van een vorige voortgangsrapportage reeds verstrekt. Deze informatie zal worden geactualiseerd en overgemaakt aan de leden van de commissie.

7. Mijnheer de voorzitter, ik verwijs ook naar pagina 16 en 17 van het verslag van de BAM. We hebben hier een heel simpele weergave gehad maar ik ben een beetje de draad kwijt. Ik zou eens graag een goede visuele voorstelling hebben van hoe het ene zich tot het andere verhoudt. Puur op basis van woorden, zonder een visuele weergave ervan op een kaart en de daaraan gekoppelde doorsnede van de weg, is dat niet duidelijk. Ik veronderstel dat wanneer u 70 miljoen euro aan erelonen betaalt aan de TV SAM, dat er nog wel af kan. Op welke wijze verhoudt zich die visuele weergave tot de huidige situatie? Welke conflictpunten zijn er nu en welke conflictpunten zullen er al dan niet gecreëerd worden?

Antwoord BAM:

Er zijn hier trouwens een aantal vragen over het in- en uitvoegen gesteld. Wat de Oosterweelverbinding betreft, zijn de definities van de verkeersmobiliteit en van de verkeerstechnieken op basis van de resultaten van de studie van de Werkgroep Integrale Aanpak Masterplan (WIAM) uitgeklaard.

Wat de stedelijke en de doorgaande ringweg betreft, loopt momenteel een infotentoonstelling in het Felixpakhuis in Antwerpen. De informatie is voldoende zichtbaar weergegeven. Dit lijkt me een goede manier om hier kennis van te nemen. Desalniettemin zullen we ervoor zorgen dat we ook in dit halfrond een goede visuele voorstelling kunnen verzorgen.

Tussenkomst van de heer Joris Vandenbroucke

1. In de vorige voortgangsrapportage en bijkomende antwoorden lees ik dat Groep C met de BAM enkel en alleen samenwerkt op het niveau van de projectcommunicatie, maar niet op dat van de corporate communicatie. Het team van de heer Orbaen is wel uitgebreid. Zijn er in dat team geen mensen die gespecialiseerd zijn in dat type van communicatie? Dat is toch geen overbodige luxe voor een maatschappij die verantwoordelijk is voor de werf van de eeuw. Wat gaat u daar in de nabije toekomst aan doen?

Antwoord BAM:

Met Groep C wordt samengewerkt op het vlak van projectcommunicatie gerelateerd aan de voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten. BAM heeft het eigen team verder versterkt en zal verder aanvullen en ondersteuning aantrekken op het vlak van corporate en draagvlakversterkende communicatie.

Na aandringen over duidelijkheid over deze projectcommunicatie, verstrekt BAM bijkomend het volgende antwoord:

Projectcommunicatie omhelst het hele pakket van communicatie-initiatieven bij de voorbereiding, uitvoering en finale oplevering van de werken. Het opzetten van adviescellen met lokale vertegenwoordigers van bewoners, handelaars, bedrijven en scholen, het in kaart

brengen van de verschillende lokale communicatiekanalen; elementen die moeten bijdragen tot het versterken van het lokale draagvlak voor de start van de werken.

Tijdens de realisatie van het project moeten deze communicatie-inspanningen worden volgehouden, en versterkt door doorgedreven minder-hindercommunicatie, met info over fasering, omleidingen en aangeboden alternatieven. Ten slotte moet ook het eindtraject naar oplevering van de werken goed onderbouwd worden.

Tussenkost van de heer Bart Martens

1. Ik wil de mensen van de BAM dan ook vragen om duidelijk uit te leggen waar het alternatief van de stRaten-generaal is onderzocht en op welke punten het niet realiseerbaar is. De mensen hebben recht om dat te weten.

Antwoord BAM:

Het tracé van het actiecomité stRaten-generaal of analoge tracés zijn opgenomen in iedere studie die volgens de procedure noodzakelijk was (haalbaarheidsstudie d.d. 2000, project-MER 2005, plan-MER 2007). Telkens waren er redenen om deze tracés niet te kiezen. Die redenen waren niet alleen van financiële aard. Bij MER-studies zijn financiële overwegingen trouwens niet van doorslaggevende betekenis.

De voorbije jaren zijn er vier onafhankelijke onderzoeken naar alternatieven uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken is de keuze gemaakt voor het tracé van de Oosterweelverbinding met een tunnel onder de Schelde en een brug ‘de Lange Wapper’ ten noorden van ‘t Eilandje over het Straatsburgdok.

BAM is ervan overtuigd dat het nieuwe onderzoek de conclusies van de vorige onderzoeken zal bevestigen.

De vier onafhankelijke onderzoeken die hebben geleid naar het beste tracé van de Oosterweelverbinding:

1. Haalbaarheidsstudie (mei 2000)

- o Onderwerp: onderzoek van 7 tracé's waaronder ook geboorde tunnels
- o Door drie studiebureau's Atenco, Belgroma en Maunsell (in opdracht van het Vlaamse Gewest AWW- Antwerpen)
- o Conclusie: Geboorde tunnels zijn technisch moeilijk en duur. Variant 7 werd geselecteerd als beste, namelijk het sluiten van de ring in het noorden door een gezonken tunnel en een brug over de Royerssluis en Kattendijkdok
- o Gevolg: verder onderzoek naar variante 7

2. Horvatstudie (april 2005)

- o Onderwerp: een ‘second opinion’ over een ondergronds alternatief
- o Door Nederlands studiebureau Horvat (in opdracht van Stad Antwerpen)
- o Conclusie: Zelfde bevindingen als TV SAM en Vlaamse Gewest. Ondergronds alternatief heeft 3 problemen. 1: Technische risico's en hoge kosten; 2: Onveilig door de steile toegangshellingen en beperkte evacuatiemogelijkheden; 3: Problemen voor gevaarlijk transport
- o Gevolg: BAM-concept werd niet gewijzigd

3. Plan-MER (mei 2005)

- o Onderwerp: onderzoek naar ‘detailvarianten’ op Midden-tracé (idem variant 7 uit Haalbaarheidsstudie)
- o Door onafhankelijke MER-specialisten en bevestigd door Cel-MER
- o Conclusie: Het Midden-tracé van BAM scoort beduidend beter dan tunnelalternatieven. Een volledig ondergronds tracé is technisch niet haalbaar en er is een groot risico voor explosiegevaar in lange geboorde ADR-tunnel
- o Gevolg: Midden-tracé Oosterweel verder uitwerken en optimaliseren. Tracé wordt op rechteroever meer naar het noorden geschoven: van Kattendijkdok naar Straatsburgdok.

4. Project-MER (februari 2007)

- o Onderwerp: detailonderzoek milieu-effecten van Midden-tracé (Oosterweel) en tracé stRaten-generaal
- o Door onafhankelijke MER-specialisten en bevestigd door Cel-MER
- o Conclusie: Tracé stRaten-generaal is niet haalbaar. Er zijn verschillende redenen: de bereikbaarheid van haven en stad scoren slechter; geen oplossing voor het sluipverkeer; groter ruimtebeslag; meer overstromingsgevaar
- o Gevolg: geoptimaliseerd Midden-tracé van Oosterweel niet gewijzigd

Deze conclusies voegen zich bij de uitvoerige toelichting die BAM tijdens de negende voortgangsrapportage heeft gegeven ten aanzien van de kritieken op het Oosterweelproject en de voornaamste pijnpunten van het tracé van het actiecomité stRaten-generaal.

2. Wat het risicomanagement betreft, hoor ik vrij optimistische scenario's. Eind dit jaar wordt de bouwvergunning afgeleverd en volgend jaar kan worden gestart met de werken. Hier en daar is echter ook sprake van voorbehoud van schorsing door de Raad van State enzovoort. Wanneer die bouwvergunning zou worden geschorst, bijvoorbeeld omdat het project-MER niet volgens het boekje is verlopen, wat betekent dat dan voor het uitstel? Hoeveel vertraging lopen we dan op, in de veronderstelling dat er een nieuw project-MER moet worden opgemaakt? Moet dan ook het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) worden overgedaan? In welk scenario komen we dan terecht? Wat betekent het voor de financiering wanneer langer moet worden gewacht op die tolgelden?

Antwoord BAM:

Indien de bouwvergunning geschorst wordt door de Raad van State dan moet de procedure opgestart worden vanaf het punt dat het fout liep. Indien het om redenen van de project-MER is dan moet deze procedure overgedaan worden. Dit alles impliceert niet dat het gewestelijk RUP moet worden overgedaan.

3. Wat de verkeersrisico's betreft, heb ik gisteren vernomen dat in het ontwerp dat nu op tafel ligt, al serieus is gesnoeid in een aantal weefbewegingen. De situatie is veel veiliger geworden dan de situatie van het referentieontwerp. Ik zou graag de details zien van de initiële aanbidding van Noriant. Ik heb dat ook bij de vorige voortgangsrapportage gevraagd maar dat was toen niet mogelijk omdat de onderhandelingen met Noriant nog bezig waren. Ik hoop dat we daar nu spoedig een beeld van kunnen krijgen. Hoe zit het op de verschillende verkeersrelaties? Hoeveel rijstroken moeten doorkruist worden en op welke afstand? Hoe zal

de stedelijke ringweg worden aangeknoopt met het doorgaand verkeer enzovoort? De Stedelijke Ringweg Noord moet samen met het Oosterweelproject worden uitgevoerd. Kunnen we daar meer details over krijgen? Wat betekent dat onder andere voor het Rivierenhof? Wat betekent dat voor de bestaande knoop daar? Wat betekent dat voor de zone van het Sportpaleis? Is het mogelijk om de gedetailleerde plannen in te kijken?

BAM heeft de calamiteitenstudie die tevens de aanpassingen bevat op het vlak van weefbewegingen ter inzage overgemaakt naar aanleiding van de 9de voortgangsrapportage. We wijzen echter wel op het hoge technische gehalte van deze documenten en zijn steeds bereid om op specifieke vragen gedetailleerd in te gaan. Een en ander is aanschouwelijk voorgesteld op projecties van de te bouwen infrastructuur op luchtopnames. Deze voorstelling is tentoongesteld op de infotentoonstelling in het Felixpakhuis. Tevens is er een duidelijke projectie op luchtfoto voorhanden voor het op- en afrittencomplex ter hoogte van Schijnpoot en is er op dezelfde wijze reeds een eerste ontwerp getoond betreffende de doortrekking en aansluiting van de stedelijke ringweg met de E313/E34. BAM zal een afdruk van deze voorstellingen bezorgen aan de leden van de commissie.

De stedelijke ringweg tussen Schijnpoot en de E313 moet inderdaad tegelijk maar in een afzonderlijke aanbesteding, met het OWV-project uitgevoerd worden. Zoals getoond tijdens de presentaties in het forum van de commissie van het Vlaams Parlement, zijn de verwachte innames minimaal en wordt ter hoogte van Borgerhout zelfs supplementaire ruimte gewonnen ten opzichte van de huidige situatie.

Tussenkomst van de heer Dirk de Kort

1. Op bladzijde 14 staat dit zinnetje: “De partijen zullen het voorcontract pas sluiten als er een akkoord is over het definitieve aanbiedingsontwerp en de realisatieprijs. Het volledig voldoen aan de vraagspecificatie, het garanderen van een kwaliteitsvol ontwerp en het verkrijgen van een gunstige prijs blijven gedurende de resterende onderhandelingen aan elkaar gekoppeld.” Zijn dat geen vijgen na Pasen? Het definitieve aanbiedingsontwerp wordt al ingediend, maar de prijs is nog niet bekend. En moeten we niet meer weten over de organisatiestructuur? Die is mijns inziens onvoldoende uitgewerkt om misbruiken te voorkomen.

Antwoord BAM:

Het voorcontract handelt in hoofdzaak over het verderzetten van het ontwerpen, op basis van het definitief aanbiedingsontwerp. Het vereist eerst en vooral een akkoord over alle aspecten van dit aanbiedingsontwerp, inbegrepen de kostprijs, de contractvoorwaarden, de kwaliteitsbeheersing en dergelijke. Het aanbiedingsontwerp dient ook als basis voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning. BAM waakt uiteraard over de conformiteit en onderlinge overeenkomst. Over de kwaliteitsbeheersing is er met de ontwerpers en de projectdirectie van Noriant, beide bouwmeesters en BAM een stramen uitgewerkt dat inzet op eerstelijnskwaliteitsbewaking binnen Noriant en structurele kanalen met de bouwheer BAM en beide bouwmeesters. Dit kwaliteitssysteem volgt de DBFM-filosofie van integrale benadering en responsabilisering van de opdrachtnemer en creëert daarenboven een tweedelijnsbewaking vanuit de opdrachtgever. Tevens voorziet BAM via TV SAM in architecturale opvolging ter ondersteuning van dit kwaliteitssysteem.

2. Minister Van Mechelen heeft vorige keer in een toelichting over de timing van de bouwaanvraag gesteld dat hij, ter beperking van de risico's, vragende partij is voor kruisverbanden tussen de bouwaanvragen, en dat die in een tabel zouden worden gepresenteerd. Is er op dat vlak vooruitgang geboekt?

Antwoord BAM:

Een overzichtstabel met de verbanden tussen de verschillende bouwaanvragen is in opmaak. Tevens is een overzicht opgemaakt van alle machtigingen die moeten verkregen worden (bijvoorbeeld overschrijden spoorweg). De milieuvergunning zal gelijktijdig met de stedenbouwkundige vergunning aangevraagd worden. De aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning zal eveneens bevatten: de tijdelijke werfinstallaties, de omleidingswegen en de werfwegen.

3. Wat de onderhandelingsprocedure betreft, zijn er rond verschillende thema's werkgroepen opgestart. Maar blijkbaar is er geen werkgroep over de optimalisatie van het bouwbudget en besparingen opgestart. Of is dat toch het geval? En zijn de Noriantontwerpers en -bouwmeesters daarbij betrokken? Welke garantie is er dat het bouwbudget wordt gerespecteerd? Welke mechanismen zijn er hiervoor geconcipieerd, zowel voor nu als voor de opvolging in de komende jaren?

Antwoord BAM:

Gedurende het geheel van de onderhandelingen met Noriant (vanaf begin 2007) is er werk gemaakt van optimalisaties en het bereiken van marktconforme prijs/kwaliteit. Mogelijke optimalisaties met architecturale weerslag zijn gedetailleerd behandeld gedurende de workshops met de delegatie van de Kwaliteitskamer. De voltallige Kwaliteitskamer heeft deze optimalisaties besproken en meegenomen in haar beoordeling van de BAFO van Noriant. De financiële implicaties ervan zijn opgenomen in BAFO. Aanpassingen nadien, zoals het ontwerp van het tolplein en de architecturale inpassing van de hoogspanningscabines, zijn opnieuw in workshops, deze keer met de Vlaamse bouwmeester en de stadsbouwmeester Antwerpen, op dezelfde wijze behandeld, dit teineinde de architecturale kwaliteit minstens te behouden en waar mogelijk verder te verbeteren. Ook hierover heeft Noriant de prijsimplicaties gerapporteerd, dewelke momenteel worden onderzocht. Van zodra er een akkoord is over alle aspecten van het aanbiedingsontwerp, treedt het hoger beschreven kwaliteitssysteem in werking en zal uiteraard bij elke aanpassing geëvalueerd worden of dit aanleiding geeft tot meer- of mindkosten.

4. Wat de bouwvergunning betreft, heb ik twee vragen. Welke architect dient de bouwaanvraag in? Wordt die betaald door de aannemer? Of wordt een architect aangesteld door de BAM? Welke architect doet het wettelijke toezicht op de werken?

Antwoord BAM:

De medewerking van een architect is slechts vereist in de mate dat het gebouwen betreft. De enige gebouwen betreffen: de tolhuisjes en het administratief gebouw op het tolplein. In het kader van het op te maken DBfM-contract moet Noriant aan alle wettelijke verplichtingen voldoen. Dit betekent dat Noriant een architect aanstelt en dat hij/zij dit onderdeel van de stedenbouwkundige aanvraag ondertekent en voor het toezicht instaat. Op de vraag in verband met de betaling architect, verwijst BAM naar het antwoord op vraag 18.

5. Ten slotte nog dit. Als we de uiteenzettingen goed beluisteren, merken we dat er een verschil is tussen de BAM en nv De Scheepvaart als het over de afbraak van de IJzerenlaanbrug gaat. De BAM stelt dat dit een impuls zal geven aan de omgeving, dat dit goed is voor het district. NvDe Scheepvaart daarentegen is vragende partij voor grondgebonden waterbedrijven. Nv De Scheepvaart wil de definitieve afsluiting van het verkeer komende van de Vaartkaai, terwijl de BAM dat enkel voor de duurtijd van de werken wil.

Antwoord BAM:

Bij ons weten wil nv De Scheepvaart geen afsluiting van de Vaartkaai, maar denkt zij eraan om in bepaalde zones de Vaartkaai naar de achterliggende zone te verschuiven weg van de kade, zodat langs de kade terreinen vrijkomen specifiek voor watergebonden bedrijvigheid. Ter hoogte van de IJzerlaanbrug zou de Vaartkaai langs de kade in elk geval blijven.

6. Kan er niet meer duiding worden gegeven over de mobiliteit ten noorden van Antwerpen tijdens de werken? Hoe zit het met de omleidingswegen en de toegankelijkheid van een aantal bedrijven?

Antwoord BAM:

Met de bedrijven voor wie de toegankelijkheid lokaal wijzigt is intensief overleg geweest. In het noorden van Antwerpen gaat het dan specifiek over bijvoorbeeld TPE/TPA en SAMGA. De algemene mobiliteit wordt vooral beïnvloed door de werken aan Oosterweelsteenweg, Groenendaallaan, IJzerlaan en Schijnpoot, met als belangrijkste omleidingswegen de Noorderlaan, Vosseschijnstraat, Oosterweelsteenweg en het aansluitingscomplex Ekeren. Momenteel wordt overleg gevoerd met de haven over maatregelen om de omleidingswegen te verbeteren. Voor de districten en gemeenten ten noorden van de knoop E19/A12 is de belangrijkste impact op de mobiliteit het afsluiten van het Groenendaallaancomplex gedurende vier jaar en de versmalling van de rijstroken op het viaduct van Merksem in de tweede fase van de werken. We verwijzen voor de voorbereidingen van alle minder-hindermaatregelen naar de overlegstructuren die opgericht zijn en plant om in het najaar – ruim voldoende periode voor de aanvang van de werken – de verkeerssituatie uitvoerig toe te lichten op een congres voor bedrijven en lokale besturen.

DEEL 2: Bijkomende elementen

Tussenkost Decaluwe

1. In de vorige voortgangsrapportage heeft het Rekenhof vrij zware kritiek geuit op het aspect risicobeheersing. Ik stel vast dat de risicobeheersing in het rapport werd gestructureerd. Inhoudelijk lees ik echter geen nieuwe zaken. Ik lees ook dat men een externe risicomanager zou aantrekken. Klopt dat? Indien ja, dan vind ik dat dit rijkelijk laat gebeurt.

Antwoord BAM:

BAM is in al zijn activiteiten zeer intensief met risicobeheersing bezig. De in de voortgangsrapportage vermelde werkzaamheden rond risicomanagement betreffen vooral het consolideren van al die verschillende deelelementen in één geïntegreerd risk management systeem, waarbij eenzelfde methodiek wordt toegepast als bij enkele andere grote infrastructuurprojecten.

BAM heeft reeds lang een extern adviseur inzake risk management en verzekeringen. Omwille van het belang van risicobeheersing (alsook verzekeringen) in de uitvoeringsfase van de projecten, en de cruciale positie die dit domein opeist binnen het contract management dat BAM heeft uitgetekend, werd beslist over te gaan tot de aanwerving van een intern risk manager. Deze aanwerving is ondertussen geschied.

2. Ik lees ook dat deelcontract 25 verlengd is. Dat geldt ook voor het onderdeel communicatie. Wil dat zeggen dat het weer de heer Slangen is die een deel van de communicatie in handen neemt? Vorige keer heeft men hier met handen en voeten uitgelegd dat het contract met Slangen wordt afgebouwd. In het rapport van de BAM lees ik nu iets anders. Ik zou daar graag duidelijkheid over hebben. Ik til daar zwaar aan.

Antwoord BAM:

Het budget adviesverlening communicatie is voor 2008 gedaald van 870.000 tot 660.000 euro. Per deelcontract, vanaf DC 24, vertaalt zich dat naar een forfaitaire kost van 105.000 euro per deelcontract en een ad-hocprojectbudget van 60.000 euro per deelcontract.

3. Ik heb ook een vraag over het definitief aanbiedingsontwerp. Men zit nog altijd in het zogenaamde finale onderhandelingsmoment tussen de BAM en Noriant. Hoe lang kan die situatie blijven duren? Ondertussen heeft men alles onderworpen aan een conformiteitsonderzoek. Wat zijn daar de resultaten van, en wat zijn de resterende knelpunten?

Antwoord BAM:

In principe is er na BAFO geen einddatum voorzien voor de finale onderhandelingen. Tijdens de finale onderhandelingen kunnen volgende zaken als gesprekstema naar voor geschoven worden:

- a. actualisatie van de vraagspecificatie aan recent van kracht geworden nieuwe regels, wetten en reglementen;
- b. rechtzetten van afwijkingen die BAM niet toelaatbaar acht;

- c. uitklaren van mogelijke onduidelijkheden;
- d. optimalisatie van de Vraagspecificatie.

Dat men actualiseert is de evidentie zelf.

Alle niet aanvaardbare afwijkingen zijn ondertussen wel rechtgezet en alle vastgestelde onduidelijkheden zijn intussen ook verduidelijkt!

Vermits het gaat over een onderhandelingsprocedure, kan in principe met het oog op optimalisatie, over elk onderdeel van de Vraagspecificatie onderhandeld worden. Het is echter wel zo dat BAM het grootste deel van de inhoud van die Vraagspecificatie niet wil of heel dikwijls ook niet kan wijzigen. De zogenaamde 'scope' van het project mag bijvoorbeeld niet gewijzigd worden.

Over beperkte delen van de Vraagspecificatie kan echter wel verder onderhandeld worden met het oog op een betere prijs/kwaliteitverhouding zonder dat de kwaliteit van het project daar onder lijdt.

Eens alle bespreekbare punten aan bod zijn gekomen moet Noriant de prijsconsequenties van de voorstellen tot wijziging mededelen en is het aan BAM om hieruit besluiten te trekken. Bij een aanvaardbaar globaal prijsvoorstel is de weg vrij voor contractsluiting.

4. In voorgaande documenten heb ik gezocht naar de notie 'voorcontract'. Ik heb er niet veel over teruggevonden. Wat houdt die notie concreet in? Is dat, zoals de heer Van Rensbergen in maart heeft gezegd, het principe van precontractuele acceptatie? Tot wat verbindt de BAM zich? Werd het voorcontract al getekend, of wanneer zal dat gebeuren? Hoe staat het dan met de bouwaanvraag? Qua timing is dat niet onbelangrijk.

Antwoord BAM:

Een 'voorcontract' was in de oorspronkelijke vraagspecificatie niet voorzien. Het betreft een voorafgaandelijke uitvoering door de voorkeursbieder van een deel van het contract in afwachting van het sluiten van het volledige contract. Dit voorcontract kan gesloten worden op voorwaarde dat er voldoende zekerheid is dat het finale contract haalbaar is.

Er zijn door BAM en Noriant onderhandelingen gevoerd voor het sluiten van een voorcontract omtrent het uitwerken (en zo mogelijk ook accepteren) van het Integraal Ontwerp voorafgaandelijk aan het sluiten van het finale contract. Beide partijen hadden er immers belang bij dat alle mogelijke knelpunten voortkomend uit het uitwerken van het integrale (en dus finale) ontwerp uitgeklaard waren vooraleer het finale contract gesloten werd. Voorwaarde voor het van kracht worden van dat voorcontract was wel dat er een design sign-off (DSO) was. Dit DSO hield in dat er een aanvaardbare prijs ingediend was (exclusief financiering) voor een aanvaardbaar ontwerp en voor afgesproken teksten voor de vraagspecificatie (eveneens exclusief financiering).

Dit voorcontract werd nog niet ondertekend.

De uitwerking van de bouwaanvraag staat los van dit gegeven.

5. Ik heb ook nog een aantal punctuele vragen over het rapport van de BAM, die ook schriftelijk mogen worden beantwoord. Op bladzijde 24 lees ik dat de communicatiebudgetten voor 2007 en de realisatie gehalveerd waren. Dat staat wel wat in contrast met deelcontract 25. Ik zie wel dat de erelonen voor de juridische en financiële adviseurs vrij sterk stijgen. Ik hoop niet dat we hier te maken hebben met een systeem van communicerende vaten, waarbij de middelen voor de communicatie worden afgebouwd en worden overgeheveld naar de financieel en juridisch adviseurs.

Antwoord BAM:

Het is uiteraard niet zo dat budgetten worden ‘overgeheveld’. De stijging van de erelonen van de financieel en juridisch adviseur hebben veeleer te maken met de intensieve fase waarin BAM zich op dit vlak bevindt (onderhandelingen met kandidaat bankiers, verzekeraars, aanbesteding openbaar vervoersprojecten in pps-vorm enzovoort). Het communicatiebudget staat daar volledig los van.

6. Op bladzijde 31 staat: “In het Voorcontract wordt met Noriant een langere gestanddoeningstermijn (tot 1 mei 2010 i.p.v. 1 oktober 2009) bedongen.” Betekent dit dat het nog langer op de lange baan wordt geschoven? De raadsheer van het Rekenhof uit hier al twijfels of maart 2009 realistisch is. Als we dit lezen in combinatie met wat de raadsheer van het Rekenhof zegt, dan heb ik het gevoel dat we nog niet aan het laatste uitstel toe zijn. Wat zijn de gevolgen voor de kostprijs?

Antwoord BAM:

De gestanddoeningstermijn die BAM vraagt is niet bedoeld om verder uitstel in te leiden. Het is een element van risicobeheersing, waarbij het de bedoeling is om te vermijden dat, wanneer de procedure vertraging zou oplopen door bijvoorbeeld een procedure bij de Raad van State in het kader van de bouwvergunning, Noriant op een gegeven ogenblik niet meer aan zijn offerte gehouden zou zijn.

7. Het Rekenhof stelt ook dat een aantal noodzakelijke protocollen met een aantal overheden nog niet zijn afgesloten. We hebben daarnet een lijst gezien van de protocollen met de overheden die wel werden afgesloten. Voor welke cruciale protocollen moet dat nog gebeuren?

Antwoord BAM:

Op dit ogenblik dienen de protocollen met Agentschap Wegen en Verkeer, Vlaams Verkeerscentrum en Total Fina nog afgesloten te worden. De meeste principes uit de protocollen zijn bepaald in de kaderovereenkomst afgesloten met het Vlaamse Gewest.

8. De BAM wil starten met een gestructureerde opvolging van algemene en projectrisico's en bereidt een gestructureerd contractmanagement voor. Wie zal daarvoor instaan? Zal er ook een marktraadpleging gebeuren? Dat is niet evident. Alle grote kantoren zijn al bij dit project betrokken. Het is belangrijk dat daarover zo snel mogelijk duidelijkheid ontstaat. Voor mij gebeurt dat rijkelijk laat. Pas na de ernstige opmerkingen van het Rekenhof is men wakker geschoten

Antwoord BAM:

BAM is in al zijn activiteiten reeds van in het prille begin zeer intensief met risicobeheersing bezig. De in de voortgangsrapportage vermelde werkzaamheden rond risicomanagement betreft vooral het consolideren van al die verschillende deelelementen in één geïntegreerd risk management systeem, waarbij eenzelfde methodiek wordt toegepast als bij enkele andere grote infrastructuurprojecten. BAM wordt in de opstart bijgestaan door Deloitte; deze deelopdracht werd aan Deloitte toevertrouwd binnen het kader van de raamovereenkomst met Deloitte als financieel adviseur. Het vervolgtraject wordt grotendeels intern ondervangen (we verwijzen naar de aanwerving van een riskmanager), en waar externe ondersteuning nodig zal blijken kan dit ofwel deel uitmaken van de opdracht van de nieuwe financieel adviseur waarvoor de aanbestedingsprocedure lopende is, ofwel kan dit nog afzonderlijk worden aanbesteed.

Tussenkost van de heer Daems

9. In de studie staat ook dat het onveilig is om explosieve vrachten door de Kennedytunnel te sturen. Het is evenmin aangewezen om over de Oosterweelverbinding ADR-transport te sturen. Dat betekent dat het argument dat destijds is gebruikt voor de Kennedytunnel minder sterk overkomt. Misschien heb ik het fout geïnterpreteerd. Daarom wil ik ook polsen naar uw standpunt daarover.

Antwoord BAM:

Deze vraag hangt eigenlijk samen met de vraag waarom de Kennedytunnel moet gesloten worden voor vrachtverkeer. De problematiek is terug te brengen tot volgende aspecten:

- de onveiligheid van de huidige zuidelijke ring (500 ongevallen per jaar);
- de onveiligheid in de zone rond de Kennedytunnel (200 ongevallen per jaar hoofdzakelijk te wijten aan de vele weefbewegingen, in een zone met grote langshellingen en in een naderingstraject naar een tunnel: al deze aspecten leiden tot een zeer gevaarlijke situatie, die best vermeden wordt als er betere alternatieven zijn);
- het feit dat de verouderde Kennedytunnel niet geschikt is voor ADR-transport;
- verder is er nog het (financieel) argument dat tolheffing op de Kennedytunnel volgens de EU-richtlijnen niet hetzelfde financieel rendement kan opleveren als de tolheffing aan de OWV-tunnel.

Een vrachtverbod aan de Kennedytunnel lost de hierboven vernoemde problemen, voor het grootste gedeelte op. De effectieve handhaving van de ADR-verboden wordt op die manier ook bewerkstelligd.

Voor de Oosterweeltunnel is na grondig onderzoek van veiligheidsrisico's voor de weggebruikers beslist om deze open te stellen voor ADR-transport vanaf klasse C. Het ADR-transport wordt door de OECD (Organisation for economic co-operation and development) onderverdeeld in vijf klassen, waarbij de klassen A en B zwaarst explosieve en toxische

stoffen bevatten. Beslist werd om deze meest risicovolle categorieën om te leiden lang de Liefkenshoektunnel.

De Oosterweelverbinding voldoet aan de strengste veiligheidseisen en wordt opengesteld voor alle ADR-transporten van de klassen C tot en met E. De ADR-transporten in de zwaarste categorie (zeer hoge toxiciteit en zeer hoge explosiviteit) worden evenwel omgeleid langs de Liefkenshoektunnel.

10. Het Rekenhof verwijst terecht naar het feit dat er nog altijd geen risk management is gebeurd door de publieke partners. Mijnheer en dames ministers, waarom wordt voor het aandeel van de publieke partners geen risicobeheer ingevoerd?

Antwoord BAM:

Elke publieke partner heeft zijn eigen aan zijn specifieke activiteiten aangepaste benadering van risicomanagement

In verband met de openbaar vervoerprojecten, opgenomen in het cluster Brabo 1, is een inventarisatie van de risico's gebeurd en werd in een initieel werkdocument (matrix) aangebracht welke van de betrokken partijen volgens de aanbestedende overheid het best geplaatst is om die respectievelijke risico's (al dan niet gedeeltelijk) op zich te nemen, mede in het licht van de ESR-neutraliteitsvereiste. Hierbij is het advies ingewonnen van verzekeringsexperts (Marsh). De aldus voorbereide risicoallocatie werd vervolgens verwerkt in (en maakt een belangrijk onderdeel uit van) het aan de bidders voorgestelde ontwerp van DBFM-contract (onderdeel van het bestek). In het kader van de onderhandelingen, voorzien in de aanbestedingsprocedure, zijn de risicoverdeling en de daarbij gehanteerde drempels nog licht aangepast middels een terechtwijzend bericht, uiteraard rekening houdend met het gelijkheidsprincipe voorzien in de wet op de overheidsopdrachten.

De operationele risicobeheersing zal van op het ogenblik van contractsluiting verlopen volgens de projectorganisatieprincipes, opgenomen in de 'high level afsprakennota' tussen de leidend ambtenaren van De Lijn, AWW en BAM. De Lijn zelf heeft intussen een interne opvolgingswerkgroep opgericht. Deze onderzoekt de geschiktheid van de bij De Lijn gebruikelijke interne procedures voor de opvolging van dergelijke projecten op onder meer technisch, financieel en ICT-vlak en ontwerpt waar het DBFM-karakter nieuwe noden veroorzaakt, nieuwe opvolgings- en beheersingsprocedures

Tussenkomen van de heer Peumans

11. Aangezien we al een heel tijdje later zijn, zou ik graag een afschrift krijgen van de vervolgverslagen van de raad van bestuur van de BAM, want het laatste verslag dat we gekregen hebben, dateert van 19 oktober 2007. We zijn natuurlijk heel benieuwd wat in alle navolgende verslagen van de raad van bestuur werd geschreven. Ik veronderstel dat we eerst een brief moeten schrijven aan de voorzitter van het parlement en vervolgens ook aan de eerste voorzitter van het Rekenhof. Daarna zal de eerste voorzitter van het Rekenhof antwoorden dat de mogelijkheid bestaat en daarna kunnen we ons naar het Rekenhof begeven, waarna het Rekenhof ons heel waarschijnlijk een afschrift zal bezorgen. We moeten dit ritueel ondergaan om bepaalde informatie te krijgen.

Antwoord BAM:

De kwestie van de inzage door de parlementsleden in de notulen van de raad van bestuur van BAM is voor het eerst expliciet aan bod gekomen tijdens de vierde voortgangsrapportage van juni 2006 naar aanleiding van een advies van het advocatenkantoor Stibbe hieromtrent en de visie hierop van de juridische dienst van het Vlaams Parlement. Het Uitgebreid Bureau van het Vlaams Parlement heeft daarop beslist het standpunt te vragen van de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering was daarbij van oordeel dat de notulen van BAM omwille van de vertrouwelijkheid niet kunnen vrijgegeven worden. Dit heeft geleid tot een modus operandi waarbij een onrechtstreekse inzage mogelijk werd gemaakt doordat BAM volle openheid verschaft van deze stukken aan het Rekenhof. Via deze weg kunnen de parlementsleden over de nodige informatie beschikken.

Deze werkwijze is geenszins een gevolg van een beleidsbeslissing vanuit BAM maar is ingegeven door de beperkingen die voortvloeien uit de decretale regeling inzake de openbaarheid van bestuur. Deze beperkingen – die niet alleen de werking van de BAM moeten vrijwaren maar ook de rechten en belangen van derden beschermen – sluiten een algemeen en onbeperkt inzagerecht van de parlementsleden in de verslagen van de raad van bestuur van BAM of in andere vennootschapsdocumenten van BAM uit.

Het respecteren van deze betrokken belangen noodzaakt dat de parlementsleden de ‘omweg’ via het Rekenhof dienen te maken om inzage te krijgen, op vertrouwelijke basis, in de notulen van de vennootschap (Cfr. De afspraken gemaakt tussen Rekenhof en Vlaams Parlement betreffende de inzage in onderliggende (vertrouwelijke) stukken bij audits uitgevoerd door het Rekenhof).

12. Wat de kostenbeheersing betreft, blijven de financiële consequenties van de bijkomende eisen in het zogenaamde bouwprogramma van de Oosterweelverbinding belangrijk. De voorkeurbieder heeft een definitief aanbiedingsontwerp ingediend. Die ontwerpen zijn trouwens nog niet bekend. Die behoren blijkbaar tot de staatsgeheimen. Ik stel me vooral vragen bij de financiële consequenties van de bijkomende eisen. Andere sprekers zijn hier trouwens al op ingegaan. Wanneer zullen die consequenties bekend zijn? Hoe wil het management hiermee omgaan?

Antwoord BAM:

De prijsimpact van de bijkomende eisen in het bouwprogramma worden één voor één zorgvuldig beoordeeld en waar nodig genegotieerd.

13. In de aanvullende antwoorden die naar aanleiding van de voortgangsrapportage van maart 2008 zijn verstrekt, staat te lezen dat het SPV Noriant als onderdeel van zijn BAFO een voorstel van prijsherziening heeft ingediend. Wat betekent dat? Wat zijn daar de financiële consequenties van, zeker in het licht van voorgaande opmerking?

Antwoord BAM:

Noriant heeft, als onderdeel van de BAFO, een prijsherzieningsformule ingediend waarmee de realisatieprijs van de Oosterweelverbinding kan worden geïndexeerd bij overschrijding van

de tijdsperiode over dewelke de vaste prijs sowieso gestand gedaan moest worden. BAM heeft deze prijsherzieningsformule evenwel niet aanvaard en negotieert hierover met Noriant.

14. Voor deelcontract 25 gaat alweer een heraanbesteding gebeuren van de financiële en juridische dienstverlening tegen september 2008. Ik blijf de vraag herhalen hoe het zit met de heraanbesteding van alles wat met communicatie te maken heeft. Mijnheer Van Rensbergen, u hebt de vorige keer duidelijk uitleg gegeven over bijkomend personeel. Op pagina 24 van uw verslag staat dat voor 2007 voor communicatie 3,1 miljoen euro is begroot. Uiteindelijk is in 2007 1,5 miljoen euro uitgegeven, ongeveer de helft. Hoe is de opbouw van die 1,5 miljoen euro? Ik denk dat ik kan zeggen dat de vaste forfaitaire som van 900.000 euro is gegaan naar de strategische adviezen en dat de rest allerlei advertenties zijn in het kader van contracten die indertijd met de regionale pers zijn gesloten, naast nog een aantal andere dingen. Ik zou heel graag heel gedetailleerd willen weten hoe dat bedrag van 1,5 miljoen is opgebouwd.

Antwoord BAM:

Communicatie adviseur	888.688,68
Jaarverslag	30.200,00
Voorstelling jaarverslag	4.733,65
Websites	90.077,68
ATV mobiliteitsjournaals	341.120,50
Project Oosterweel : infotentoonstellingen, 3D-visualisaties, bewonersbrieven	29.805,21
Project Noorderlaanbrug : bewonersbrieven, boottochten	8.019,94
Werfcommunicatoren - salarissen	132.229,05
Pop up stands & Expo display services	5.764,90
Projecten Openbaar vervoer : infopanelen, bewonersbrieven, Mobibus	8.821,04
	<u>1.539.460,65</u>

15. In de voorgaande rapportages heeft men altijd gezegd dat er niet te veel personeel moet zijn, het werkt allemaal prima. Dat heeft het management gezegd. Is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen? Die vraagstelling neemt men ook mee. Dat is een teken dat er op dat vlak twijfel is. Verder wordt ook gevraagd of de inzet van de adviseurs van de BAM duidelijk geregeld is en of de voorgestelde honoraria marktconform zijn. Als je al vijf jaar bezig bent, en wij die vraag hier al vaak hebben gesteld, wordt nu die vraag opnieuw gesteld. Wat is daarvan de betekenis? Als u spreekt over de adviseurs, bedoelt u dan alle adviseurs: de SAM-adviseurs, de financiële adviseurs, de juridische adviseurs en de communicatieadviseurs? Ik nodig het management uit om alle voorgaande uitspraken die men hier met stellige zekerheid heeft gedaan, te toetsen aan wat u nu via een aanbesteding opnieuw gaat vragen. Ik omschrijf dat als een vorm van pleinvrees, en ik merk een zekere angst voor uw eigen schaduw.

Antwoord BAM:

Het gaat hier specifiek over de projectorganisatie die moet opgezet worden om de uitvoering van de Oosterweelverbinding te realiseren. Dit vergt een andere vorm van organisatie van

BAM dan tot nu toe in de studie- en ontwerpfases het geval was.

Om ervoor te zorgen dat het OWV-project gerealiseerd wordt binnen de gestelde randvoorwaarden (tijd, budget, maatschappelijk draagvlak) heeft BAM een ontwerp van organisatiestructuur uitgewerkt. Zoals in de voortgangsrapportage al vermeld verloopt dit proces in vier stappen:

- Stap 1: vastleggen van de krijtlijnen en doelstellingen, verantwoordelijkheden en projectorganogram. Identificeren van de kernprocessen;
- Stap 2: uittekenen van de belangrijkste processen en procedures
- Stap 3: vaststellen van de benodigde werkmiddelen
- Stap 4: aflijnen van de mankracht en de kostenstructuur van de organisatie

Gezien het hier om een voor Vlaanderen nieuwe vorm van werken gaat, getuigt het van goed bestuur om de voorgestelde aanpak door onafhankelijke, niet bij de uitvoering betrokken, experts te laten evalueren en te toetsen aan praktijken in het buitenland (bij wijze van benchmark).

Tussenkomen van de heer Joris Vandenbroucke

16. Een tweede element met betrekking tot die prijsherzieningsformule is de uitspraak van de heer Costermans, die vorige keer zei dat een dergelijke formule in essentie gegrondvest is op een indekkingsstrategie vanwege Noriant. Als onderhandelende partij hebben we daar niet het beste zicht op, maar moeten we de formule wel beoordelen, zo vervolgde hij. De heer Desomer heeft dan verwezen naar zijn ervaringen ter zake naar aanleiding van de uitbreidingswerken in Zeebrugge. Hij zei dat hij als interne auditor destijds veel opmerkingen heeft moeten maken op de prijsherzieningsformule van degenen die de uitbreidingswerken zouden uitvoeren. Ik weet niet in welke mate de BAM ondertussen gewapend is om die formule goed te beoordelen

Antwoord BAM:

BAM heeft duidelijke criteria gesteld waaraan een prijsherzieningsformule moet voldoen. Het is belangrijk dat de formule transparant kan worden toegepast (het gebruik van publiek gekende indices), dat zij rekening houdt met specifieke prijscomponenten in de totaalprijs (vaste prijsafspraken tussen Noriant en leveranciers (onder andere staal)), en dat zij zo nauw mogelijk aansluit bij de reële prijsopbouw zodat vermeden wordt dat bijkomende provisies worden verrekend om een eventuele mismatch tussen de formule en de reële prijsopbouw te compenseren.

Voorstellen rond prijsherzieningsformule worden door BAM op die criteria beoordeeld.

17. Op pagina 15 doet het Rekenhof een suggestie op het vlak van draagvlakverhogende communicatie. Daarin wordt verwezen naar een advies dat werd uitgebracht door de Nederlandse Tweede Kamer, door de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele projecten. U stelt: “In deze context verwijst het Rekenhof naar een initiatief in Nederland over het belang het maatschappelijk debat over nut, noodzaak en randvoorwaarden van een project te besluiten met een definitief standpunt.” Wat moet ik me voorstellen bij een maatschappelijk debat dat moet worden afgesloten met een definitief standpunt? Hoe gaat dat in zijn werk in Nederland?

Antwoord BAM:

Deze vraag richt zich aan het Rekenhof.

Tussenkoms van de heer Dirk de Kort

18. Wat de bouwvergunning betreft, heb ik twee vragen. Welke architect dient de bouwaanvraag in? Wordt die betaald door de aannemer? Of wordt een architect aangesteld door de BAM? Welke architect doet het wettelijke toezicht op de werken?

Antwoord BAM:

Het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning van de Oosterweelverbinding betreft een ‘gecombineerde aanvraag’. Voor het overgrote deel (+/- 97%) heeft de aanvraag betrekking op ‘technische werken’ of ‘terreinaanlegwerken’ waarvoor de medewerking van een architect niet noodzakelijk is (artikel 3 Besluit Vlaamse Regering 23 mei 2003 tot bepaling van de werken en handelingen die vrijgesteld zijn van de medewerking van de architect).

Er wordt wel beroep gedaan op de medewerking van een architect voor zover de bouwaanvraag betrekking heeft op:

- de twee tolgebouwen met bijhorende luifels,
- kantoorgebouw met tunnelmond linkeroever,
- technisch gebouw tunnelmond linkeroever,
- technisch gebouw rechteroever.

Voor deze werken wordt beroep gedaan op de architecten Chris Poulissen (Poulissen & Partners bvba) en Paul Robbrecht (Robbrecht & Daem Architecten). Deze architecten werden door Noriant gecontacteerd voor het ontwerp en zijn derhalve niet door BAM aangesteld.

Het wettelijk toezicht door deze architecten beperkt zich dan ook tot dat deel van de werken waarvoor in de bouwaanvraag hun medewerking vereist is.

19. De verslaggevers herinneren aan volgende engagementen die nog niet nagekomen zijn

“De heer Jan Van Rensbergen: De heer Peumans heeft ons de opdracht gegeven een visuele voorstelling van de verkeersafwikkeling te maken. Er zijn hier trouwens een aantal vragen over het in- en uitvoegen gesteld. Wat de Oosterweelverbinding betreft, zijn de definities van de verkeersmobiliteit en van de verkeerstechnieken op basis van de resultaten van de studie van de Werkgroep Integrale Aanpak Masterplan (WIAM) uitgeklaard. Wat de stedelijke en de doorgaande ringweg betreft, loopt momenteel een infotentoonstelling in het Sint-Felixpakhuis in Antwerpen. De informatie is voldoende zichtbaar weergegeven. Dit lijkt me een goede manier om hier kennis van te nemen. Desalniettemin zullen we ervoor zorgen dat we ook in dit halfroond een goede visuele voorstelling kunnen verzorgen. Ik nodig iedereen alvast uit om onze infostand in het Sint-Felixpakhuis, een prachtig gerenoveerd gebouw, te bezoeken.”

Antwoord BAM:

Zoals reeds gemeld is er een uitvoerige studie gebeurd omtrent de verkeersafwikkeling op de gesloten ring van Antwerpen (huidige zuidelijke ring en OWV-verbinding) en op de “acht van Antwerpen” (huidige gesloten ring en aansluitende ringstructuur tussen Liefkenshoektunnel en OWV-tunnel). Deze studie slaat op de normale verkeersafwikkeling enerzijds en op de verkeersafwikkeling bij calamiteiten op de verschillende delen van de achtvormige wegstructuur rond Antwerpen anderzijds.

Telkens is nagezien op basis van de voorspelde verkeersvolumes hoe het verkeer zich gedraagt en vooral hoe het afwikkelingsniveau is in die omstandigheden. Het is vooral belangrijk te weten welke verkeershoeveelheden (personenvoertuigen en vrachtwagens) in de verschillende hypothesen hoeveel rijstroken moeten kruisen en hoeveel weglengte daarvoor beschikbaar is en hoe vlot dit dus kan. Op basis van die studie zijn nog aanpassingen gebeurd van de door Noriant ingediende voorstellen, waardoor er een vermindering kon bekomen worden van het aantal te kruisen rijstroken en er kon voldaan worden aan de eisen van de van kracht zijnde wegnormen.

De WIAM-studie gaf aan hoe er met een gescheiden systeem van doorgaande ringweg en stedelijke ringweg een antwoord kon gegeven worden op de vraag naar een veiliger wegconcept, naar een ontlasting van de lokale wegen en van de huidige Singel en naar een duidelijker wegbeeld. Zowel in het huidig OWV-project als in de aansluitende projecten (deel Schijnpoort tot E313 en deel Havannastraat tot Kleine Barreel), als in het project van de nieuwe zuidelijke ring wordt met deze visie rekening gehouden.

Gezien de zware technische inslag van de studie is BAM graag bereid een meer gedetailleerde toelichting te geven aan deze commissie bij de volgende voortgangsrapportage. We herhalen hierbij onze uitnodiging aan de commissieleden om de informatietoonstelling over de Oosterweelverbinding in het St-Felixpakhuis te bezoeken.

DEEL 3: bijkomende aanvullingen

Tussenkost van de heer Peumans

Aangezien we al een heel tijdje later zijn, zou ik graag een afschrift krijgen van de vervolgverslagen van de raad van bestuur van de BAM, want het laatste verslag dat we gekregen hebben, dateert van 19 oktober 2007. We zijn natuurlijk heel benieuwd wat in alle navolgende verslagen van de raad van bestuur werd geschreven. Ik veronderstel dat we eerst een brief moeten schrijven aan de voorzitter van het parlement en vervolgens ook aan de eerste voorzitter van het Rekenhof. Daarna zal de eerste voorzitter van het Rekenhof antwoorden dat de mogelijkheid bestaat en daarna kunnen we ons naar het Rekenhof begeven, waarna het Rekenhof ons heel waarschijnlijk een afschrift zal bezorgen. We moeten dit ritueel ondergaan om bepaalde informatie te krijgen.

Bijkomend antwoord BAM:

De keuze zelf om ter realisatie van het masterplan een afzonderlijke naamloze vennootschap van publiek recht op te richten, impliceert dat het parlement zijn controle op de uitvoeringsbevoegdheid van de regering verkleint door deze te hebben toevertrouwd aan een verzelfstandigde onderneming. Zoals de juridische dienst van het Vlaams Parlement terecht stelt, kan het parlement wel controle voeren op de wijze waarop de Vlaamse Regering haar toezicht op BAM uitoefent. In tegenstelling tot wat de juridische dienst van het Vlaams Parlement stelt is deze controle echter niet gelijk te schakelen met een controle op de beslissingen van BAM zelf en veronderstelt zulks ook niet de volledige bekendmaking van de notulen van de raad van bestuur van BAM. De inlichtingen met betrekking tot de wijze waarop de Vlaamse Regering haar toezicht op BAM heeft uitgeoefend, volstaan vanuit dit opzicht.

Het respecteren van deze betrokken belangen noodzaakt dat de parlementsleden de ‘omweg’ via het Rekenhof dienen te maken om inzage te krijgen, op vertrouwelijke basis, in de notulen van de vennootschap (Cfr. de gebruikelijke werkwijze waarbij het Rekenhof met betrekking tot de inzage in onderliggende (vertrouwelijke) stukken bij audits, het aan het parlement overlaat te beoordelen of het inzage- en informatierecht van een individueel parlements lid opweegt tegen het vertrouwelijke karakter van de gegevens opgenomen in de notulen van de raad van bestuur van een nv van publiek recht).

Besluit:

1. BAM blijft van oordeel dat het algemene controlerecht van het parlement er niet toe kan leiden dat het parlement, of een individueel parlements lid, een **algemeen en onbeperkt** inzage recht krijgt in alle documenten van iedere – weze het publiekrechtelijke – onderneming.
2. Om tegemoet te komen aan de door het Vlaams Parlement gevraagde transparantie, verleent BAM overeenkomstig de met het Vlaams Parlement afgesproken modus operandi, toch inzage in de notulen van de Raad van Bestuur die zij in het kader van de voortgangsrapportages aan het Rekenhof heeft overgemaakt.
3. BAM is bereid de bestaande werkwijze te optimaliseren en in samenspraak met het Vlaams Parlement tot andere modaliteiten van inzage te komen.

Wat de kostenbeheersing betreft, blijven de financiële consequenties van de bijkomende eisen in het zogenaamde bouwprogramma van de Oosterweelverbinding belangrijk. De voorkeurbieder heeft een definitief aanbiedingsontwerp ingediend. Die ontwerpen zijn trouwens nog niet bekend. Die behoren blijkbaar tot de staatsgeheimen. Ik stel me vooral vragen bij de financiële consequenties van de bijkomende eisen. Andere sprekers zijn hier trouwens al op ingegaan. Wanneer zullen die consequenties bekend zijn? Hoe wil het management hiermee omgaan?

Antwoord BAM:

BAM heeft aan Noriant een aantal noodzakelijke wijzigingen (onder andere, ten gevolge van de calamiteitenstudie) opgelegd na BAFO. Uiteraard dient daarvoor door Noriant een aanvaardbare prijsaanpassing opgegeven. Bovendien zijn er mogelijke bijkomende wijzigingen (meestal administratieve wijzigingen) besproken tijdens de onderhandelingen. Deze tweede reeks wijzigingen is alleen in te passen in het finale contract mits opnieuw een aanvaardbare prijsaanpassing. Alle mogelijke wijzigingen sedert BAFO (zowel technische als administratieve), zijn op basis van teksten doorgesproken met Noriant.
