Stuk **268** (2004-2005) – Nr. 25

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

Zitting 2008-2009

11 maart 2009

BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM)
GROTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

ELFDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

December 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 Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, 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
- Nr. 22: Verslag
- Nr. 23: Verslag over hoorzitting
- Nr. 24: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

Blz.

I. Presentatie door het management van de BAM 4
II. Presentatie door het Rekenhof 11
III. Presentatie door de heer Vinck, voorzitter van de BAM 15
IV. Bespreking 18
1. Tussenkomst van de heer Rudi Daems 18
2. Tussenkomst van de heer Jan Peumans 19
3. Tussenkomst van de heer Jan Penris 23
4. Tussenkomst van de heer Dirk de Kort 24
5. Antwoorden van de BAM 25
6. Antwoorden van het Rekenhof 29
7. Antwoorden van de regering 30
Bijlagen 33

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op donderdag 4 december 2008 een elfde 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 derde deel gaf de heer Karel Vinck, de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van de BAM sinds de zomer van 2008, een toelichting.

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

De verslaggevers hebben andermaal moeten aandringen op bijkomende antwoorden, ditmaal vooral van de regering. Het heeft tot half maart 2009 geduurd vooraleer er – ondanks herhaaldelijke herinneringsmails en brieven – een antwoord door de regering werd ingediend bij het parlement. De briefwisseling daaromtrent werd opgenomen als bijlage bij dit verslag.

De bijkomende antwoorden van BAM en de regering worden opgenomen als bijlage.

Ook de brief van de Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) van 28 oktober 2008 gericht aan minister Van Mechelen over Eurostat en de niet-Oosterweelprojecten wordt als bijlage opgenomen.

I. PRESENTATIE DOOR HET MANAGEMENT VAN DE BAM

De heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM: In deze elfde voortgangsrapportage volgen wij opnieuw hetzelfde stramien. U hebt het rapport op voorhand gekregen, ik zal wat sneller over de details gaan en mij in mijn presentatie houden aan de hoofdkenmerken.

Het eerste element op de agenda zijn de basiskenmerken van het masterplan. Ik ben zo vrij dat meteen over te slaan. U weet dat het gaat over de zestien projecten in verband met het openbaar vervoer, de bruggen van het Albertkanaal, de sluizencomplexen en de werken op het hoofdwegennet en dergelijke, die deel uitmaken van het geheel van het masterplan. Ik zal ze niet herhalen, we bevinden ons in een voortgangsrapportage en dat wil zeggen dat we de voortgang van de werken rapporteren en niet noodzakelijk telkenmale een inventaris geven van wat deel uitmaakt van ons masterplan.

Inzake de 'scopewijzigingen' is wel een element te melden. Inzake de verdere selectie en concretisering van de projecten heeft de Vlaamse Regering ons gevraagd om verder uit te werken dat fase 3 van tramlijn Ekeren wordt overgeheveld naar de tweede uitvoeringsfase van het masterplan, tramlijn Ekeren wordt met andere woorden wel aangelegd tot in Ekeren ter hoogte van 'De Mieren', maar het gedeelte door Ekeren tot aan Leugenberg zou worden vervangen door een uitbreiding van het tramnet op het Eilandje. De Vlaamse Regering vraagt dus om dat gedeelte over te hevelen naar de tweede uitvoeringsfase, het naar voren te trekken en gelijktijdig met tramlijn Ekeren aan te leggen.

Tegelijkertijd heeft de Vlaamse Regering ons op 9 mei gevraagd om een analyse uit te voeren van de voor- en nadelen van het afbreken van de Hardenvoortviaduct: u komt er als u op de Leien noordwaarts helemaal tot het einde rijdt, dan naar rechts en naar boven over een viaduct rijdt en dan opnieuw omlaag tot aan de IJzerlaan. Het is die viaduct waarover de vraag werd gesteld of hij nog moet blijven bestaan. Hij dient eigenlijk tot niets, want de spoorlijn die eronder liep, is weg. Er kan op een alternatieve manier worden gewerkt, in die zin dat de Noorderlaan op gelijkgronds niveau blijft.

Dat zijn de drie opdrachten die we hebben gekregen op 9 mei en waarover we straks iets meer zullen vertellen.

In onze nota hebt u kunnen zien welke beslissingen door de raad van bestuur genomen zijn. Ik geef u de hoofdlijnen. Wat Oosterweel betreft, hebben ze onder meer te maken met de herbevestiging van de uitgangspunten fasering Linkeroever. We hebben hier al een paar keer uitgelegd dat de fasering van de Zuiderknoop op Linkeroever heel precair is, omdat tegelijkertijd de toegang tot de Kennedytunnel wordt onderbroken om die aansluitingswerken uit te voe-

ren. We hebben gesproken van het gebruiken van een kleine periode in het vijfde jaar om die meest moeilijke aansluiting van de Zuiderknoop met de Kennedytunnel aan te leggen. Zo werd dat in terechtwijzend bericht 7 opgenomen in ons bestek. Er waren nog wat vragen of we de fasering nog anders moesten inrichten, maar dat bleek niet wenselijk. We hebben ons gehouden aan het terechtwijzend bericht 7 en de fasering die erin zat.

Voorts heeft de raad van bestuur een aantal protocols goedgekeurd en heeft de Raad beslist, op basis van het feit dat er een alternatievenonderzoek is gelanceerd, om de bouwvergunningsaanvraag niet in te dienen en te wachten op de resultaten van dit onderzoek.

Bij de openbaarvervoersprojecten Brabo I zijn er goedkeuringen van samenwerkingsovereenkomsten gebeurd en is er delegatie verleend aan het managementcomité voor de beoordeling van de BAFO's (Best and Final Offer).

De bruggen van het Albertkanaal komen straks terug. De raad van bestuur heeft besloten om de uitvoeringsfase van de Deurne Balbrug en de Theunisbrug om te draaien wegens verkeerstechnische elementen.

Andere projecten zijn de goedkeuring van de gunning van de Kattendijksluis en de goedkeuring van de toltarieven 2009 van de Liefkenshoektunnel. U weet immers dat ook de BAM de tarieven in de procedures die goedgekeurd zijn middels onze kaderovereenkomst, mee moet goedkeuren, en dat is gebeurd.

Inzake de interne organisatie was er de benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur, Karel Vinck. Hij is momenteel verontschuldigd en dat is jammer, want anders had hij de openingspresentatie kunnen geven, maar hij komt straks en zal alsnog een presentatie geven.

We hebben de samenstelling en de bevoegdheden van ons auditcomité en renumeratie- en benoemingscomité aangepast aan de nieuwe samenstelling van de raad van bestuur. We hebben deelcontracten 26 tot en met 27 van TV SAM (tijdelijke vereniging Studiegroep Antwerpen Mobiel) goedgekeurd en nog een aantal andere elementen.

Ik kom tot de beslissingen van de Vlaamse Regering. Er zijn drie nieuwe bestuurders aangesteld die vanaf juli in de raad van bestuur zetelen. De raad van bestuur heeft Karel Vinck als voorzitter benoemd.

De Vlaamse Regering heeft ook besloten tot het uitvoeren van een alternatievenstudie om het huidige Oosterweeltracé nog eens te vergelijken met het stRaten-generaaltracé en het tracé uit de Horvatstudie.

Dat was het overzicht van de beslissingen die genomen zijn tussen de tiende voortgangsrapportage in juni en de huidige voortgangsrapportage.

Dan komen we tot het overzicht van de planning. Ik moet er meteen bij zeggen, dat staat ook heel duidelijk voorafgaand aan de planningstabellen in onze voortgangsrapportage, dat deze rapportage ervan uitgaat dat het alternatievenonderzoek uiteindelijk tot het besluit komt dat het Oosterweeltracé zoals wij het nu bouwklaar hebben klaarliggen, onverminderd naar een bouwvergunningsprocedure kan worden geleid, of met kleine aanpassingen. Indien het alternatievenonderzoek tot een ander resultaat leidt, is deze planning niet meer geldig. Ik zeg dit op voorhand zodat er geen misverstand over bestaat. Als BAM hebben we er ons aan gehouden om toch een planning te blijven tonen van de normale afwikkeling van de procedures en van de processen tot de start der werken in geval dat met dit scenario de Oosterweelverbinding kan worden gebouwd, eventueel met kleine aanpassingen.

U ziet op de overzichtstabel dat de bouwvergunningsprocedure in maart kan worden gestart, dat de finale contractbesprekingen uiteraard zo lang blijven doorlopen en dat we een contractsluiting kunnen bereiken, voldoende tijd na het verlenen van de bouwvergunning zelf, namelijk tegen het eind van volgend jaar.

De planning voor verzekering en voor financiering past zich daaraan aan. Deze tabel toont wat er gebeurt met de financieringsprocedure. We zullen de tijd die we nu hebben tot de resultaten van het alternatievenonderzoek er zijn, nuttig en zinvol gebruiken om te bekijken in welke mate we de procedures moeten aanpassen en bijsturen om tot een 'financial close' te komen in het eerste kwartaal van 2010. De 'financial close' is de laatste stap in onze leidraad in de onderhandelingen. De Oosterweelprocedure toont aan dat er eerst een 'contractual close' met de aannemer moet zijn voor er sprake kan zijn van een 'financial close'. Die volgorde werd ook in deze planning gerespecteerd.

Ik kom tot het overzicht van de planning van de Brabo-projecten. Over Brabo I staat een heel relaas in onze voortgangsrapportage over de wijze en de verschillende stappen die in de onderhandelingen wer-

den gezet. De contractsluiting zal na het vervolg van de gunningsprocedure plaatsvinden. De start van de werken wordt voorzien tegen het midden van 2009. Het is moeilijk om de maand aan te geven, maar normaal gesproken lukt dit tegen de eerste helft van volgend jaar.

Voor Brabo II zijn we nu volop bezig, in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 9 mei 2008, met het samenbrengen van alle elementen die aanleiding kunnen geven tot een invulling van de planning op dat vlak.

Voor de watergebonden projecten zijn de werken aan de Noorderlaanbrug gestart. Er is niets veranderd, we verwachten nog altijd de oplevering van de werken in het voorjaar van 2010. Er is een kleine vertraging wegens de ondergrond in het gedeelte ten noorden van het Albertkanaal, omdat we daar met grindfunderingen hebben moeten werken, maar dat belet niet dat we het einde van de werken voorzien in het voorjaar van 2010. Wat de Van Cauwelaertsluis betreft, is de hoofdfase van de werken gestart. Het einde der werken wordt nog altijd gepland in het voorjaar van 2011.

Voor de Kattendijksluis is de gunning uiteindelijk in november 2008 kunnen gebeuren. De start der werken zal in februari 2009 zijn. De openstelling van de sluis is voor februari 2011. U ziet in deze planning voor de Kattendijksluis dat we tussen de offertevraag en de gunning meer tijd nodig hebben gehad. Dat heeft te maken met de gunningsprocedure, want er was gebleken dat de drie bieders niet conform waren. We hebben bijgevolg met de bieders een onderhandelingsprocedure doorlopen. De gunning heeft daardoor een aantal maanden uitstel gekregen. Tegelijkertijd werd ook één maand meer uitvoeringstijd gegeven om zeker te zijn dat de sluis ook volledig afgewerkt zal zijn en nog altijd binnen de planning valt, gecombineerd met Oosterweel. U weet dat de Kattendijksluis moet zijn opengesteld op het moment dat de Lange Wapperbrug de toegang tot die dokken blokkeert of hindert voor vaartuigen met een hoogte van meer dan 14 meter. Vandaar dat we die planning rigoureus blijven volgen en dat we nog altijd binnen die beperkingen blijven met een openstelling van de sluis in februari 2011.

Het volgende hoofdstuk gaat over de stand van zaken in de projecten, één voor één. We kunnen dat snel overlopen, u hebt alles in de documenten kunnen lezen. Wat de Oosterweelverbinding betreft, heb ik al melding gemaakt van het alternatievenonderzoek. Het is duidelijk welke tracés worden onderzocht, ik ga er niet dieper op in. Wat de bouwvergunning betreft: die is bij ons, bij BAM, door Noriant ingediend op 1 september 2008. We hebben die, zoals de leidraad ook voorschreef, gevalideerd. Ze is op details na, helemaal klaar. Er wordt nog gewacht op enkele voorafgaande adviezen van derden, adviezen die we hoe dan ook nodig hebben, zodat wanneer de procedure opnieuw kan starten, er op dat vlak geen verdere tijd verloren hoeft te worden. De raad van bestuur van BAM heeft besloten om de resultaten van het alternatievenonderzoek af te wachten vooraleer de bouwaanvraag in te dienen en desgevallend aan te passen, vandaar het uitstel.

Wat de finale onderhandelingen betreft, hebben wij gewerkt met verbeterberichten. Elke aanpassing die we nu nog aan het bestek doen, wordt vertaald in een contractueel document, een verbeterbericht, dat bij contractsluiting meteen kracht van bestek heeft. We hebben intussen een drietal verbeterberichten afgewerkt. Ze hebben eigenlijk dezelfde inhoudelijke uitwerking als onze voormalige terechtwijzende berichten, maar we noemen ze niet zo omdat ze niet meteen de natuur van een terechtwijzend bericht en een bestekswijziging hebben. Ze zijn een element van de onderhandelingen en zolang die niet zijn afgesloten, hebben de verbeterberichten geen enkele status.

Wat zit erin? U hebt dat al kunnen lezen. Een aantal aanpassingen, een aantal optimalisaties en een aantal maatregelen die we inzake tunnelveiligheid na overleg met de hulpdiensten hebben willen invoeren, de resultaten van protocols die we hebben gesloten met onze ‘stakeholders’, en dergelijke meer zijn verwerkt in de verbeterberichten. Tegelijkertijd hebben we ook onze contractvoorwaarden, risicoallocaties enzovoort. Waar we alsnog in de finale onderhandelingen blijkbaar een verduidelijking moesten aanbrengen, hebben we dat gedaan en ook doorgepraat met Noriant. We hebben dat vertaald in ‘term sheets’.

Al die informatie, de verbeterberichten en term sheets, werden overgedragen aan Noriant op 15 september van dit jaar, met de vraag om tegen 15 oktober een aangepaste prijsopgave in te dienen. Dat is ook gebeurd. We zijn die volop aan het nakijken op conformiteit, uiteraard met de vraagspecificatie. We zijn die ook aan het nakijken op de verschillen tussen deze prijsopgave en de prijsopgave die ze op 1 oktober 2007 hadden ingediend, hun BAFO. We vragen

een uitklaring inzake onduidelijkheden die er tussen de twee offertes zijn. Dat is lopend.

Tegelijkertijd – en dit staat niet in onze voortgangsrapportage omdat het er de vorige keer wel instond – zijn we met TV SAM onze bedrijfseconomische raming aan het actualiseren. We hebben de gelegenheid gehad om op basis van het bouwaanvraagdossier dat Noriant op 1 september had ingediend, aan de hand van de maten en gewichten en de informatie die erin stond, heel rigoureus onze eigen inschatting, onze eigen raming van het voorstel van Noriant af te werken. Ook dat bevindt zich in de laatste fase zodat we tegen het eind van het jaar een volledig zicht krijgen op de prijsopgave van Noriant en op een onafhankelijke raming van hetzelfde voorstel van Noriant, zelfs met een 'second opinion' eraan toegevoegd, en zodat we alle materiaal hebben om de finale prijsafspraken te maken. Dat wat betreft de finale onderhandelingen met Noriant.

De volgende projecten waarvoor we een stand van zaken geven, hebben te maken met de werken op Linkeroever. Specifiek voor de Middenvijver hebben we de voorlopige oplevering al gedaan in juni 2008. De opening vond plaats op 8 juni 2008. We zijn nog een aantal kleine werken aan het doen in de nasleep van de voorlopige oplevering en die hebben vooral te maken met het verbeteren van de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en het veilig maken van de toegankelijkheid van het fietsverkeer. Na uitvoering van deze werken, die trouwens perfect binnen het budget kunnen worden afgewerkt, zal het gebied definitief worden overgedragen aan het agentschap Natuur en Bos. U ziet op de slide geen 'artist impression', het is een heel mooi beeld van de Middenvijver toen die bijna klaar was, vlak voor de opening op 8 juni 2008.

Het tweede project is, net als de Middenvijver, een mitigerende maatregel en zit in de natuurontwikkeling van het masterplan. Het betreft de Burchtse Weel. De werken daar lopen gewoon verder door. Zoals u weet, maken we daar een slikken- en schorrengebied met een dijkdoorbraak naar de Schelde, maar aan de binnenkant maken we een dijk op Sigmahoogte, 9,25 meter, en bouwen we een bijkomend pompgemaal om de dorpskernen beter te beschermen tegen wateroverlast.

U ziet ook een beeld van de busstelplaats op de Belgasite, een tijdelijke stelplaats. De werken zijn opgeleverd en inmiddels heeft De Lijn de stelplaats in gebruik genomen.

Wat de Schijn betreft: ook daar zijn de werken gestart. Het gaat om het onderbreken van de koker, daar waar de Schijn in een rivier van eerste categorie onderkokerd doorheen het Lobroekdok, onderdoor het Albertkanaal gaat, en verderop terug naar boven komt. De hele koker wordt afgesloten. Een deel van de koker wordt gebruikt als bufferbekken voor ongeveer 42 miljoen liter water, wat een welkome buffer is bij hevige regen. Tegelijkertijd bouwen we pompgemalen om enerzijds de Schijn over te pompen in het Albertkanaal, stroomopwaarts, en om anderzijds het bufferbekken, het resterende gedeelte van de koker, ook actief te kunnen gebruiken.

De Stedelijke Ringweg Noord, deel B1, is ook een mitigerende maatregel en heeft te maken met het feit dat we proberen om de hinder te verminderen, ook in de tweede uitvoeringsfase van ons masterplan, wanneer we aan de Groene Singel en de Stedelijke Ringweg Zuid bezig zijn. Op dat moment moeten we het verkeer maximaal omleiden langs het noorden en wensen we de aansluiting met de E313, E34 en de ring zo vlot mogelijk te maken. Dat was trouwens een opgelegde maatregel in onze project-MER(milieu effect rapport). We zijn die verder aan het uitwerken, het gaat om de verbinding van de Schijnpoort met de E34. Het volgende beeld toont er een eerste voorontwerp van. U merkt meteen een behoorlijke plaatswinst op. We zijn erin geslaagd om de knoop, zoals die vandaag aanwezig is, compacter te maken, waardoor de huidige aftakkingen kunnen worden gesupprimeerd – dat ziet u bezuiden de knoop aan al die kruisjes. Dat geeft ons nieuwe ruimte voor een andere invulling, bijvoorbeeld met groengebieden.

Ook aan de andere kant, meer in het westen, ziet u dat we de ruime bochten, die nu ingevuld moeten worden om naar de E34 te rijden, hebben vervangen door een bruggencomplex over de ring zelf, waardoor ook daar ruimtewinst tot stand is gekomen. Dat is het resultaat van het verleggen en verhogen van de Turnhoutsebaan en de brug. Daardoor was de compactere vorm mogelijk, na overleg met alle partijen, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de stad Antwerpen en dergelijke. Met de provincie en de stad hebben we afgesproken om via de Vlaamse Bouwmeester een landschapsarchitect te zoeken voor de invulling van de vrije ruimte en de koppeling met het Rivierenhof.

Ik vind het een mooi voorbeeld van hoe je door zinvol na te denken over infrastructuur tot compactere oplossingen kunt komen die eenzelfde of een verbeterde verkeersfunctionaliteit hebben. Dat is het resultaat van ons werk tot op heden wat betreft Stedelijke Ringweg Noord deel B1.

Voor de openbaarvervoersprojecten hebben wij vorige keer gemeld dat wij voor Brabo I, zijnde de tramlijnen Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout fase 2 en stelplaats Deurne, in een finale fase zaten van de onderhandelingsprocedure en dat wij drie BAFO's hadden gevraagd. We hebben die op 6 juni gekregen van de tijdelijke handelsverenigingen DANK, SILVIUS en TRAVANT.

We hebben met De Lijn als aanbestedende overheid, het Agentschap Wegen en Verkeer en BAM elke keer de procedure samen overlopen en in de stuurgroep elke stap zelf beslist. TRAVANT moesten we weren omwille van niet-conformiteit. Uiteraard waren er enkele procedures ingespannen door TRAVANT bij de Raad van State. Dat kunt u lezen in onze voortgangsrapportage. We hebben DANK en SILVIUS wel conform verklaard. De Raad van State had inmiddels het schorsingsverzoek verworpen omdat de middelen die werden aangevoerd, als niet ernstig werden aangemerkt. De gunningsprocedure kon worden voortgezet, met wat tijdverlies.

Op 17 september was er het gunningsverslag dat SILVIUS rangschikt als voorkeursbieder en DANK als tweede in de wachtkamer zet. De onderhandelingen met SILVIUS zijn dan verder doorgezet. We hebben een akkoord bereikt op het technische luik met een voorstel om over te gaan tot gunning op basis van de onderhandelingen.

Meteen na de finale onderhandelingen moet men ook naar 'financial closure' gaan en de verbintenissen krijgen van de financiers. Vorige week is gebleken dat SILVIUS wegens de externe marktomstandigheden er op de valreep niet in geslaagd is om de nodige externe 'commitments' van zijn financiers te vinden. We zijn dan naar DANK gegaan als tweede in de rij, maar ook zij slagen er niet in om de nodige verbintenissen te vinden van externe financiers.

De onderhandelingsprocedure blijft uiteraard doorlopen. We zitten in een finale fase van onderhandelen. We zullen allicht opnieuw een BAFO moeten vragen. Daarvoor komt de stuurgroep volgende week bijeen. Het is een feit dat de gunning zoals ze voorwaardelijk beslist is door de Vlaamse Regering, de raad van bestuur van BAM en de raad van bestuur van De Lijn helaas niet kon doorgaan omdat er geen financiële commitments gegeven konden worden door de financiers van SILVIUS. En hetzelfde gold voor DANK.

We zijn nog altijd in de onderhandelingsprocedure, maar zullen dus opnieuw naar een BAFO moeten gaan. We kijken nu op juridisch en technisch vlak op welke wijze wij ons bestek moeten aanpassen om aan marktconforme voorwaarden te komen, met name voorwaarden die de markt als marktconform erkent.

Wat betreft Brabo II, geven wij uitvoering aan de beslissing van de Vlaamse Regering van 9 mei 2008. Het contract met de Solà-Morales is intussen ook officieel getekend. Dat was al eerder aangekondigd. Een eerste conceptvoorstel is klaar en wordt begin december met alle partijen doorgenomen.

Ik ga over naar de stand van zaken van de waterinfrastructuur. De werken aan de Noorderlaanbrug lopen. De westelijke brughelft is afgebroken. Wij plannen het inpassen van de nieuwe overspanning over het Albertkanaal begin volgend jaar. Het westelijke brugdeel zal in juni volgend jaar klaar zijn. Daardoor kan het verkeer worden verlegd van het oostelijke deel naar het splinternieuwe nieuwe deel ergens halfweg volgend jaar. Dat loopt volgens plan. De Noorderlaanbrug vordert goed. Ook de nieuwe kademuren zijn in uitvoering. De werken liggen op schema.

De doorpersing van de leidingkoker van het Albertkanaal is afgewerkt. Dat is voorlopig opgeleverd op 22 augustus 2008, binnen het voorziene offertebedrag.

De open oproep voor de bruggen van het Albertkanaal is een heel boeiend proces geweest, met ongeveer negen workshops met de opdrachtgevers, de bouwmeester, de stad, BAM, en met coördinatiemomenten met het Agentschap voor Wegen en Verkeer, De Lijn en alle partijen inclusief de districten. Er is een visie tot stand gekomen, niet alleen over hoe de bruggen ingepast moeten worden in het stedenbouwkundig weefsel, maar ook over de aanloophellingen en de vrijgekomen zone. Bij de IJzerlaanbrug is dat bijvoorbeeld toch een belangrijk vrijgekomen gebied.

Het Franse achitectenbureau UapS dat geleid wordt door de architecten Anne Mie Depuydt en Erik Van

Daele heeft ons door dat proces geleid en is tot die visieontwikkeling gekomen. Dat is ondertussen gepresenteerd en bekrachtigd door de raad van bestuur van BAM als door het college van de stad Antwerpen als uitgangsprincipes om verder te gebruiken en als inspiratiebron te dienen. Op 9 oktober hebben we het aan de pers voorgesteld en toegelicht aan alle districten. Dat zullen we blijven doen. Het is een bijzonder mooie basis waarop we verder kunnen bouwen voor de mobiliteit in de dorpskernen en voor het inpassen van de bruggeninfrastructuur.

Het switchen van de uitvoering van de brug Deurne-Bal en de Theunisbrug had ik al aangekondigd. Als we de Theunisbrug afwerken, wordt die meteen beperkt in capaciteit. Vandaag is dat een tweemaal twee voor het wegtransport. Het wordt een tweemaal één met een aparte tram- en busbaan. Het krijgt een hoogstedelijke functie. De verkeersmachine wordt verlegd naar Deurne-Balbrug. Al het vrachtverkeer wordt langs daar afgeleid en wordt ontmoedigd op de Theunisbrug.

Het is veel logischer om eerst de Deurne-Balbrug te vernieuwen terwijl de capaciteit op de Theunisbrug nog op tweemaal twee ligt. Daardoor is er een alternatief beschikbaar. Tegen dat ogenblik is er ook een alternatief via de Stedelijke Ringweg van de Oosterweelverbinding. Het aanpakken van de Theunisbrug zal minder verkeershinder veroorzaken dan in de originele volgorde. De switch is besproken op de stuurgroep van Masterplan Antwerpen en op de raad van bestuur van nv De Scheepvaart. Voor hen was het ook interessant omdat de Deurne-Balbrug voor hen een grotere bottleneck betekent dan de Theunisbrug.

Voor de spoorbruggen is er een overeenkomst tussen BAM, nv De Scheepvaart en Infrabel afgewerkt. Die gaat rond ter ondertekening.

De gunning voor de Kattendijksluis heeft iets meer tijd in beslag genomen dan oorspronkelijk gepland in onze voortgangsrapportages. Maar uiteindelijk is het project op 17 november gegund aan de tijdelijke handelsvereniging zoals gerapporteerd. Het aanvangsbevel zal verstuurd worden begin 2009, de werken zullen in februari 2009 aanvangen.

Het voorontwerp voor de IJzerlaanbrug is opgemaakt. Het ontwerp zal worden opgestart. Tegelijkertijd zullen we met alle partijen bespreken wat de bestemming zal zijn van de andere elementen. Als we bij de heraanleg van de IJzerlaanbrug de lange aanloophelling kunnen vermijden, betekent dat zowel ten noorden als ten zuiden van het Albertkanaal een belangrijk potentieel om het gebied te verbeteren. Ook die gesprekken zijn gaande. De bestaande brug blijft in gebruik tot de voltooiing van de nieuwe Noorderlaanbrug. Ze moet afgebroken worden vanaf het moment dat de werken aan het viaduct van Merksem de vrije hoogte zo gaan beperken dat de IJzerlaanbrug niet meer gebruikt kan worden.

De werken aan de Van Cauwelaertsluis zijn bezig en toegewezen. De start van de werken was 7 april 2008. Voorlopig zijn dat voorbereidende werkzaamheden. De werken duren drie kalenderjaren.

In het masterplan moeten wij naast alle fietsroutes die in uitvoering zijn, ook kijken naar de ‘missing links’. Die hebben we opgesteld. Dat heeft onder andere te maken met het ontwikkelen van twee ringen rond de stad, één door de districten, één door de eerste gordel van randgemeenten. Het gaat over het verbinden van de Oosterweeltunnel, die ook een fietstunnel bevat, met Berendrecht door de haven en de aansluitingen op de nieuwe fietsverbindingen zoals IJzerlaanbrug, Kruiningebrug en de Oosterweeltunnel langs de andere kant. Dat zijn de grote elementen van ons masterplan fietsroutes. Er zijn vier fietsroutes waarvoor het startsein is gegeven. Die zijn in ons rapport opgenomen.

Ivan Costermans zal het hoofdstuk Financiën toelichten.

De heer Ivan Costermans, manager financiële zaken BAM: Ik begin met een vergelijking van de reële bestedingen tijdens de eerste negen maanden van dit boekjaar met het door de raad van bestuur goedgekeurde budget.

Ik begin met het investeringsbudget, enerzijds studies, anderzijds projecten. U zult merken dat we telkens heel ruim binnen de budgetten zijn gebleven. Dat heeft ook te maken met vertragingen.

Voor de algemene werkingskosten is de vergelijking gemaakt met het budget voor dezelfde periode van negen maanden. Voor de werkingskosten van BAM zijn we mooi binnen het vooropgestelde budget gebleven. Voor communicatie is er een belangrijk overschot. Net als voor investerings- en studiekosten heeft dat te maken met de vertraging in de realisatie van de projecten.

Voor de studiekosten die we rechtstreeks ten laste nemen van het boekjaar, voornamelijk financieel en

juridisch advies, overschrijden we, zeker wat betreft de financieel adviseur, ogenschijnlijk het budget. Eigenlijk betreft het een verschuiving van het budget. Een deel van de studies in de voorbereiding en het opzetten van een projectorganisatie is verricht door de juridisch adviseur en niet door de technisch adviseur. Daardoor zijn de kosten verschoven van de geactiveerde studiekosten als onderdeel van het investeringsbudget naar de erelonen financieel advies. Globaal genomen bevinden we ons binnen het budget.

Voor de financiering verwijs ik naar de toelichting die we hier enkele weken geleden hebben gegeven. Intussen is er niet noemenswaardig veel veranderd. Minister Van Mechelen heeft deze ochtend uitvoerig de financiële situatie verder toegelicht.

Het volgende deel gaat over risico's en risicobeheersing. Ik geef een toelichting bij de oefening die we hier hebben aangekondigd: een alomvattende oefening van het risicomanagement binnen BAM. De oefening doen we samen met de financieel adviseur, Deloitte, op basis van de zogenaamde RISMAN-methode. Die methode is oorspronkelijk afkomstig van Rijkswaterstaat in Nederland en is in Vlaanderen ook op een aantal grote infrastructuurprojecten toegepast.

Van die oefening is een eerste fase opgeleverd. Dat betekent dat we een eindrapport hebben over de risico-inventarisatie en de inventarisatie en waardering van de bestaande risicobeheersmaatregelen. Dat rapport is besproken op het auditcomité. Intussen hebben we ook een risicomanager aangeworven. Aan hem de taak om ervoor te zorgen dat die oefening niet beperkt blijft tot de eenmalige opmaak van een document, maar dat het hele risicobeheer geïntegreerd wordt in de werking van BAM.

De heer Jan Van Rensbergen: Enkele dingen worden hernomen, maar nu belicht vanuit een risicoperspectief.

Een van de risico's van het masterplan is het effect van alle werken op het hele mobiliteitssysteem. Het vergt bijkomend overleg om ervoor te zorgen dat alles goed uitgebouwd is en dat we de nodige maatregelen meenemen in onze bestekken en in de uitvoering. Ik zal niet alles herhalen. U hebt het kunnen lezen. We hebben er ook in de voortgangsrapportage herhaaldelijk op gewezen. Daarvoor zijn intussen essentiële werkzaamheden verricht.

Ik ga wat uitgebreider in op leefmilieu. Als wij een plan maken, gebeurt dat vanuit een bepaalde context en tijdskader. Je hanteert de beschikbare kennis en het wetgevende kader van dat moment. Intussen zijn de wetenschappelijke inzichten inzake fijn stof geëvolueerd en verbeterd. Daar waar het een jaar of vier geleden niet mogelijk was om fijn stof van PM 2,5 in de modelberekening mee te nemen, is het dat vandaag wel.

Vandaar dat we aan TV SAM en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) hebben gevraagd om wetenschappelijke inzichten en actualiseringen inzake wetgeving op te lijsten en de fijnstofmodelberekening voor de Oosterweelverbining te hernemen volgens de laatste stand van de wetenschap. Voor het einde van het jaar zal dat normaal gezien afgerond kunnen worden.

We geven ook uitvoering aan het milieubeleid bij het meetnet voor fijn stof. Samen met de Vlaamse Milieumaatschappij hebben we gekeken waar het masterplan een belangrijke invloed zou kunnen hebben op de concentraties fijn stof. We hebben mee gebouwd aan het fijnmaziger maken en het op punt stellen van het meetnet.

Wij verrichten verder studiewerk over het verschil tussen emissies op de begane grond en op een viaduct. De uitstoot van verontreinigde stoffen op een viaduct gebeurt op twintig meter hoogte: er is veel meer wind, het duurt langer voor bepaalde verontreinigde stoffen het aardoppervlak bereiken, er is een veel grotere mate van dispersie. Uit alle modelberekeningen bleek dat een viaduct geen of nauwelijks een verergering betekent. Toch hebben we erop gestaan om aan VITO te vragen om dit experimenteel vast te stellen en de modellen desgewenst aan te passen. Dat is bezig.

Een derde reeks maatregelen die BAM ondertussen neemt om ons project te toetsen aan de 'best practices', waartoe iedereen toch gehouden is, behelst het bekijken van de mogelijkheden van functioneel groen. Dat heb ik hier ook al eens toegelicht. Er is daarbij sprake van een technische component, met het opvangen van fijn stof en polluenten en het tegenhouden van geluid. Er is sprake van een klimaatcomponent, met de opwarming en dergelijke. Er is ook de recreatieve component van parken. Functioneel groen combineert die drie componenten. We hebben een studiebureau en TV SAM gevraagd ons Oosterweeltracé ook daarop eens te screenen en een advies te formuleren over de wijze waarop we ons project

nog meer kunnen verbeteren op dat vlak. Tegelijk zijn we met een aantal partners in Vlaanderen en in het grensgebied tussen Vlaanderen en Nederland, dat toch vrij sterk getroffen is qua luchtkwaliteit, aan het bekijken hoe functioneel groen kan bijdragen tot infrastructuurprojecten.

Dat zijn dus drie initiatieven die we ondertussen hebben genomen. We bekijken wat de nieuwe wetenschappelijke stand van zaken is, bekijken of onze modelleringtechnieken nog steeds dezelfde resultaten geven, wat we snel zullen weten, en bekijken of we nog altijd hard kunnen maken dat het Oosterweeltracé, zoals het is ontworpen, nog altijd voldoet aan de hedendaagse inzichten inzake best practices, ook op het vlak van functioneel groen en leefmilieu.

De volgende slide betreft de communicatie. U hebt hopelijk ook al gemerkt dat BAM veel meer dan in het verleden in debat treedt en de publieke kanalen actief opzoekt. Volgende week hebben we, in de nasleep van deze voortgangsrapportage, een soortgelijke voortgangsrapportagedynamiek in het Antwerpse, zowel op Rechteroever, in de Hortazaal, als op Linkeroever. We hebben een krant, Mobiel Antwerpen, gelanceerd. We zijn op diverse fora in debat gegaan, en we gaan dat debat niet uit de weg. Dat is de voornaamste wijziging inzake communicatie. Daarnaast gaan alle communicatie-initiatieven onverminderd door. Ondertussen hebben al meer dan 25.000 mensen onze infotentoonstelling in het FelixArchief bezocht, op een half jaar tijd. Dat is toch bijzonder knap.

De andere beheersmaatregelen met betrekking tot risico's zijn opgesomd. De Commissie Gelijkwaardigheid en Afwijking heeft te maken met brand en dergelijke. Ook ter zake hebben we de klassieke procedures ingeleid, om de nodige stappen te zetten met betrekking tot de adviezen. De samenwerkingsovereenkomsten hebben we voort afgewerkt. U ziet in de rapporten en op de slides welke onderdelen ondertussen zijn behandeld. Het gaat altijd over hetzelfde uitgangspunt. We zorgen ervoor goede afspraken te maken met al onze partijen in samenwerkingsovereenkomsten en omschrijven alle projecten in duidelijke projectfiches, zodat we goed weten waaraan we beginnen. Natuurlijk zorgen we voor een maatschappelijk draagvlak en voor een goed minderhinderbeleid. Ook op juridisch vlak trachten we alle elementen van risico's onder controle te houden. Dat ziet u telkens terugkomen. Het in dienst nemen van onze risicomanager werd al geduid door de heer Costermans. Ook het risicomanagementsysteem, zoals dat bij ons ondertussen al vergevorderd is, werd toegelicht.

Dan rest me enkel nog met betrekking tot de projectorganisatie de nieuwe samenstelling van onze nieuwe raad van bestuur te melden. Er is de benoeming van Karel Vinck als onze nieuwe voorzitter, en van Toon Colpaert en Wouter De Geest als nieuwe bestuurders. Als gevolg van deze nieuwe benoemingen zijn het remuneratie- en benoemingscomité en het auditcomité opnieuw samengesteld. Voor de rest zijn er geen wijzigingen.

Ik heb het al gehad over de uitbestede taken en opdrachten. De volgende slide heeft het over de afgeronde protocollen. Over een aantal protocollen wordt nog voort onderhandeld of ze worden nog voort afgewerkt. We trachten ook die zo snel mogelijk te voltooien en voor te leggen aan elk van de bestuursorganen.

Mijnheer de voorzitter, op het einde ging het op een drafje. Daar ik toch de structuur van onze voortgangsrapportage enigszins wilde aanhouden, heb ik voor de volledigheid toch het overzicht gegeven.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer Ignace Desomer, raadsheer bij het Rekenhof: Ook ik zal proberen kort en bondig, maar hopelijk duidelijk onze commentaar bij de elfde voortgangsrapportage van BAM te geven. Op 21 november heeft het Rekenhof die voortgangsrapportage ontvangen. Op 25 november had een mondelinge tegensprekelijke procedure plaats. Zoals gebruikelijk bij onze rapportage, geven we eerst een overzicht van de belangrijkste beslissingen van de Vlaamse Regering en de raad van bestuur van BAM sinds de jongste rapportage. We gaan ook na of het referentiekader is gewijzigd. Van belang is alleszins de beslissing van de Vlaamse Regering om een alternatievenonderzoek te laten uitvoeren, waarbij de drie tracés voor de Oosterweelverbinding via een multidisciplinaire vergelijking worden onderzocht. Belangrijk is ook de aanstelling van drie nieuwe bestuurders bij BAM. We verwijzen ook naar de beslissing van de Vlaamse Regering over de verrekeningen voor het project van de eerste fase van de Leien. De Vlaamse Regering heeft dat goedgekeurd. Ik kom daar later nog op terug.

De beslissingen van BAM werden toegelicht door de heer Van Rensbergen en zijn team. Ik verwijs ter zake

ook naar ons verslag. Met betrekking tot het referentiekader voor het realiseren van het Masterplan Antwerpen, is het de vraag of dat kader kan en zal worden gehandhaafd, gelet op de lopende alternatievenstudie en de mogelijke, waarschijnlijke aanpassing van de financieringsstructuur als gevolg van de financiële crisis. Wellicht kan de Vlaamse Regering daarover tegen de volgende rapportage of rapportages enige duidelijkheid verschaffen. Over de reikwijdte van de projecten heeft het Rekenhof geen bijzondere commentaar, tenzij dan dat die reikwijdte natuurlijk zou kunnen veranderen als gevolg van de alternatievenstudie: vandaar ook het derde punt van onze conclusies.

Het Rekenhof gaat ervan uit dat de algemene uitvoeringsplanning van februari 2007 zal worden bijgestuurd, gelet op de al opgelopen vertragingen en de evaluatiestudie van het Oosterweeltracé. De bedoeling moet alleszins zijn tot een realistische planningsreferentie te komen voor de diverse projecten van het masterplan, in het bijzonder met een uitzicht op een min of meer precieze datum voor de contractsluiting voor de Oosterweelverbinding.

Wat de stand van de uitvoering betreft, hebben we in het verslag van BAM kunnen lezen dat de onderhandelingen met de voorkeurbieder voor de Oosterweelverbinding vanzelfsprekend nog altijd lopen en dat de aanvraag van de bouwvergunning zal worden uitgesteld tot na de tracéstudie.

We hebben hier ook kunnen vernemen dat de gunning voor de tramlijnprojecten van Brabo I op 21 november principieel werd goedgekeurd door BAM, De Lijn en de Vlaamse Regering. Ondertussen hebben we tijdens deze vergadering ook vernomen dat er geen contractsluiting mogelijk was. Ik zal daar verder commentaar bij geven in het hoofdstuk over de financiering.

In de tabel op bladzijde 8 van het verslag van het Rekenhof staat in de eerste kolom de zogenaamde officiële uitvoeringsplanning van februari 2007 weergegeven. In de tweede kolom staan de feitelijke wijzigingen ten aanzien van die officiële planning. Ik denk dat de raad van bestuur van BAM die nog moet valideren of formaliseren, maar we mogen wellicht aannemen dat dit, ten minste na de evaluatiestudie van het tracé, zal gebeuren.

De kostprijs en de financiering zijn vanzelfsprekend cruciaal. Het Rekenhof stelt vast dat het overzicht van de investeringskosten geen nieuwe ramingen behelst in vergelijking met de vorige voortgangsrapportage. Ook niet alle aangegane verbintenissen van de andere publieke partners zijn vermeld. Daarvoor verwijs ik vanzelfsprekend naar het prijspeil van januari 2006 voor de Oosterweelverbinding, natuurlijk goed wetend dat de financiële crisis en de uitkomst van de tracéstudie een bijkomende invloed kunnen en zullen hebben op de geactualiseerde prijsofferte van oktober 2008 door de voorkeurbieder. Ik verwijs ook naar de jongste verrekening van bijna 20 miljoen euro voor het project Leien fase I. De Vlaamse Regering heeft die verrekening in juli 2008 goedgekeurd, maar ze is nog niet opgenomen in het overzicht van de investeringskosten. BAM zegt dat ze daarover geen informatie had. Dat hebben we tijdens het tegensprekelijk debat vernomen. Dat is absoluut mogelijk, maar wijst volgens ons toch wel op een communicatie- en coördinatieprobleem met de andere partners, met de Vlaamse Regering. Ik kom hier nog op terug.

Het is een waarheid als een koe dat de financiële crisis heel de kwestie van de financiering van BAM weinig goed heeft gedaan. Het is duidelijk dat zowel de kostprijs en de complexiteit van de financiering als de omvang en de risicoallocatie van het Oosterweelproject echt problematisch zijn. Zoals de heer Van Rensbergen heeft gezegd, net als minister Van Mechelen deze ochtend in de commissie, het is helemaal niet zeker dat de resterende bankconsortia in hun BAFO zullen voldoen aan de eis van de volledige onderschrijving van het te financieren bedrag. BAM heeft alleszins duidelijk gemaakt dat ze heel hard bezig is met die aanpassing van de financieringsstructuur en dat ze dat zo mogelijk wil doen binnen de lopende procedure.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat het Rekenhof het belangrijk vindt dat BAM de evoluties op de financiële markten en de algemene prijsevolutie op de voet volgt en aan de hand van de eventueel relevante resultaten van de alternatievenstudie een duidelijk beeld krijgt en ook geeft van wat moet worden gefinancierd. Ik heb het al gezegd tijdens de hoorzittingen: de verwachte trafiek en de tolinkomsten blijven uiteraard bepalend voor de financiële haalbaarheid van het masterplan. Dat heeft minister Van Mechelen deze ochtend trouwens ook nog zeer duidelijk gesteld in een antwoord op de interpellaties.

De contractsluiting van de tramlijnprojecten van Brabo I was gepland voor 3 december 2008. Dat hebben we hier gehoord van de heer Van Rensbergen.

Dat was de geldigheiddatum van het BAFO. Daarom vermelden we onder het punt van de financiering dat het nu voor het Rekenhof, maar blijkbaar ook voor de BAM, nog niet duidelijk is tegen welke financiële voorwaarden dat contract zal kunnen worden gesloten. In ieder geval heeft de heer Van Rensbergen een nieuw BAFO aangekondigd.

Wat het risicobeheer betreft, werd al eerder de ESR-neutraliteit van de BAM voor de Oosterweelprojecten en de eerste reeks tramprojecten bevestigd (ESR: Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen). Vandaag vernemen we van de minister dat de ESR-neutraliteit voor de andere projecten niet is aanvaard, zodat de verbintenissen die daaruit voortvloeien normaliter boekhoudkundig bij de overheidsschuld zullen moeten worden gevoegd.

Wat het risicomanagement van de Oosterweelverbinding betreft, wou BAM meer zekerheden inbouwen, door het sluiten van een voorcontract met de voorkeurbieder. Dat werd gezegd bij de vorige rapportages. Dat voorcontract kon nu ook nog niet worden gesloten, natuurlijk ook mee door die alternatievenstudie.

Dan is er het eigen risicomanagement van BAM. BAM heeft ons gezegd, en ook geschreven in haar verslag, een risicomanager in dienst te hebben genomen, die het risicosysteem voort op punt moet stellen. Er kan nu dus worden verwacht dat er uitvoeriger kan worden gerapporteerd over alle risico's die de algemene doelstellingen van BAM en het Oosterweelproject in gevaar zouden kunnen brengen. Het management heeft een inventaris opgemaakt van die risico's en alle bestaande beheersmaatregelen geëvalueerd. Als ik het goed begrijp, moet de raad van bestuur dat alles nog valideren.

Het is natuurlijk een goede zaak dat dit gebeurt, alleen is het voor het Rekenhof niet helemaal duidelijk wat nu de belangrijkste concrete risico's zijn. Ik heb wel begrepen dat er hard wordt gewerkt om dat allemaal uit te werken. Ik heb ook gelezen dat er 154 risico's zijn opgesomd. De concrete risico's kennen we echter niet. Het is natuurlijk evident dat de financiële crisis een gigantisch risico is, maar er zijn nog heel wat andere risico's, die goed moeten worden gemanaged. Onze enige bekommernis is dat BAM kan zeggen dat die risico's op zijn minst onder controle zijn.

Wat het risico van het maatschappelijk draagvlak betreft, moet worden gezegd dat de regering met die alternatievenstudie initiatieven heeft genomen. De regering is tegemoetgekomen aan die vraag om het maatschappelijk draagvlak uit te breiden. Ook heeft de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur al diverse initiatieven genomen. Dat kunnen we ook zien op de website van BAM, met die krant en alle initiatieven ten aanzien van het brede publiek die nu worden gepland.

In onze commentaren hebben we het ook gehad over het risicomanagement van de andere publieke partners, namelijk de Vlaamse Regering en de diverse agentschappen. We hebben daar nog maar weinig informatie over. BAM rapporteert daar niet over. Dat bleek ook uit onze tegensprekelijke procedure. BAM is immers van mening dat die rapportage strikt genomen buiten haar verantwoordelijkheid valt. Ook heeft ze maar weinig informatie ter zake.

Hiermee kom ik terug bij het punt van de communicatie. Er is blijkbaar nood aan duidelijke en werkbare afspraken met de Vlaamse Regering en de andere publieke partners, zodat de voortgangsrapportage een weergave zou kunnen zijn van de risico's en beheersmaatregelen voor het volledige masterplan. We hebben dat ook al met zoveel woorden gezegd tijdens de tiende voortgangsrapportage. U kunt in ons verslag onze aanbeveling ter zake aan de Vlaamse Regering lezen.

Heel die problematiek is vanzelfsprekend verbonden met de projectorganisatie die, zoals het Rekenhof vroeger ook al heeft gesteld, eveneens een risico op zich is. Het oprichtingsdecreet heeft BAM belast met de coördinatie van alle werkzaamheden, zowel van de Oosterweelverbinding als van het hele masterplan. Dat betekent natuurlijk nog niet dat BAM nu plots voor alles verantwoordelijk wordt, dat ze als enige verantwoordelijk zou zijn voor de aspecten van het masterplan die samen met andere partners moeten worden gerealiseerd, of dat BAM als enige daarover zou moeten rapporteren. U voelt dat we naadloos overgaan naar het punt van de projectorganisatie.

Bij de aanstelling van de nieuwe bestuurders heeft de regering ook beslist een ambtelijke stuurgroep op te richten, onder leiding van de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. We hebben vastgesteld dat er eigenlijk al een stuurgroep masterplan was. BAM maakt hier al deel van uit. Die stuurgroep moet de betrokkenheid van de verschil-

lende administraties verzekeren. De verhouding tussen de nieuwe en de bestaande stuurgroep is voor het Rekenhof niet helemaal duidelijk.

De voortgangsrapportages aan het Vlaams Parlement zouden hoe dan ook informatie over de projectbeheersing en het risicomanagement van de andere betrokken partners, zoals de agentschappen, moeten bevatten. Dat punt zou nog moeten worden uitgeklaard.

BAM heeft een coördinerende taak, maar is niet verantwoordelijk voor de andere betrokken partners. Kan BAM, bijvoorbeeld, naar De Lijn stappen en informatie over het intern risicomanagement vragen? Moet de stuurgroep dit doen, of moet de Vlaamse Regering BAM of de stuurgroep machtigen om bij alle publieke partners informatie in te winnen? Met het oog op de volledige informatieverstrekking aan de commissie moet deze vraag worden beantwoord. Dat is op zich trouwens misschien niet zo moeilijk.

BAM is zich bewust van de eigen coördinerende taak. Op pagina 29 van het voorliggend verslag van BAM staat dat BAM blijft uitgaan van de eenheid van het Masterplan Antwerpen en van de eigen centrale rol in de realisatie en de coördinatie van de diverse projecten. Gezien de aanhoudende vragen die hierover in deze commissie zijn gesteld, vraagt het Rekenhof dit wat duidelijker te formuleren.

Ik zal nu even onze conclusies overlopen. De door BAM verstrekte informatie is, zoals steeds, onderbouwd met de beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur. De inlichtingen die onze auditploeg ter plaatse heeft gekregen, zijn in het rapport verwerkt.

De structuur van de elfde voortgangsrapportage is conform de beslissingen van deze commissie van maart 2005.

Bepaalde informatie is suboptimaal weergegeven. Ik heb dit reeds toegelicht. De invulling van de diverse projecten is tijdens de voorbije periode niet gewijzigd. Dit zou echter naar aanleiding van de evaluatie van de studie over het tracé kunnen gebeuren. De start van de werkzaamheden is tot begin 2010 uitgesteld. In het licht van de omstandigheden is het onmogelijk gebleken de timing met betrekking tot het project Brabo I te handhaven.

Het kostenoverzicht bevat geen nieuwe kostenramingen. Niet alle recent door de publieke partners aangegane verbintenissen zijn in het rapport opgenomen. Ik denk hierbij onder meer aan de eerste fase van het project met betrekking tot de Leien.

In afwachting van de resultaten van het onderzoek naar het tracé en van een stabilisatie van de financiële markten, is de lopende aanbestedingsprocedure stilgelegd. We zijn er ons van bewust dat BAM, binnen de vooropgestelde uitgangspunten, hard naar een aangepaste financieringsformule zoekt. BAM volgt het risicomanagement nu op een meer gestructureerde wijze op. Over de risicobeheersing door de andere partners heeft het Rekenhof niet veel informatie gekregen.

De laatste conclusie luidt dat er een taakverdeling tussen de BAM, de bestaande en de nieuwe ambtelijke stuurgroep moet komen. Die taakverdeling is voor ons momenteel onduidelijk.

We hebben ook een vijftal aanbevelingen geformuleerd. Ik zal die even overlopen.

Van zodra de resultaten van de studie over de evaluatie van het tracé van de Oosterweelverbinding bekend zijn en de BAM een passende financieringsstructuur heeft voorbereid, moeten de Vlaamse Regering en de BAM samen duidelijk maken in welke mate de uitgangspunten en de randvoorwaarden kunnen worden gehandhaafd. Die beslissing is natuurlijk afhankelijk van de vraag of het in de beslissingen van juli 2005 en februari 2007 vooropgestelde referentiekader van kracht blijft.

Het is evident dat de algemene planning en de kostenramingen moeten worden geactualiseerd.

Het Rekenhof beveelt tevens aan de evoluties op de financiële markten, de prijsevoluties en de geldigheid van de trafiekprognoses permanent op te volgen. Op die manier kan de financiële haalbaarheid van het Masterplan Antwerpen worden bewaakt.

Hoewel momenteel een onafhankelijke studie naar alternatieven voor het Oosterweelproject loopt, blijft het de taak van de BAM ondertussen minstens te proberen alle andere projecten tijdig uit te voeren en de nodige overeenkomsten met de andere publieke partners te sluiten. Dit valt natuurlijk gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van die andere publieke partners.

BAM moet de aangevatte inspanningen in verband met contractmanagement en risicobeheer absoluut voortzetten. Dit moet in samenwerking met de andere partners gebeuren. BAM moet manieren zoeken om dit te coördineren. Om die reden vermelden we in onze vijfde aanbeveling dat de bevoegde minister de taakverdeling tussen BAM, de bestaande en de nieuwe ambtelijke stuurgroep voor het Masterplan Antwerpen zou moeten verduidelijken. De bevoegde minister zou tevens aanvullende informatie over de projectbeheersing en over het risicomanagement van de betrokken agentschappen moeten verstrekken. Al deze aspecten van het masterplan moeten transparant in de voortgangsrapportages kunnen worden weergegeven.

Ons rapport bevat geen zesde aanbeveling, maar ik wil me nog aansluiten bij wat minister Van Mechelen deze ochtend heeft verklaard. Volgens hem moet de BAM het Vlaams Parlement een strategische visienota over het toekomstig communicatiebeleid voorleggen. Ik wil hieraan toevoegen dat die nota best in overleg met de andere partners kan worden opgesteld. Het betreft hier in elk geval een goed voorstel.

III. PRESENTATIE DOOR DE HEER VINCK, VOORZITTER VAN DE BAM

De heer Karel Vinck, voorzitter raad van bestuur BAM: Mijnheer de voorzitter, aangezien ik hier vandaag voor het eerst in deze commissie het woord neem, zal ik het vooral hebben over mijn overtuigingen en over de werkwijze die ik de voorbije maanden in samenwerking met de staf en het management van de BAM heb geïntroduceerd.

Ik veronderstel dat iedereen het erover eens is dat een oplossing voor het Antwerps mobiliteitsprobleem moet worden gevonden. Daarover is in de kranten veel gepubliceerd. Daarnaast zijn er feitelijke vaststellingen. Het Antwerps wegennet is oververzadigd. Het gaat om 250.000 voertuigen per dag. Dagelijks gebruiken 140.000 voertuigen de Kennedytunnel. Die tunnel is oorspronkelijk voorzien om een capaciteit van 65.000 voertuigen te verwerken. Jaarlijks heeft Antwerpen 10 miljoen bijkomende doortochten van voertuigen. In de toekomst zal het goederenvervoer fors stijgen. In het licht van de huidige crisis is het niet duidelijk of die stijging 30 percent zal bedragen. Er zal in elk geval een aanzienlijke stijging zijn. Die stijging is te wijten aan de positie van Antwerpen ten opzichte van de overige Europese lidstaten en aan de activiteiten die in Antwerpen worden ontplooid. Ik hoop dat die activiteiten nog zullen toenemen. Op die manier kunnen we de welstand en het welzijn van onze bevolking garanderen.

Wat me eveneens is opgevallen, is het grote probleem op het vlak van de veiligheid. Voor ik bij BAM aan de slag ging, was ik me daarvan niet bewust. Jaarlijks doen zich op de Antwerpse ring 500 ongevallen voor. In de Kennedytunnel gaat het om 260 ongevallen per jaar. Dat is bijna één ongeval per dag. We moeten daar een oplossing voor vinden.

Op basis van al deze elementen moeten we trachten te ontdekken wat we kunnen doen. Ik heb de historiek van het hele project bekeken. Al in den beginne zijn een aantal doelstellingen geformuleerd. Die doelstellingen drukken de nood aan een structurele oplossing uit.

De mobiliteitsproblemen omvatten onder meer de congestie van de zuidelijke ring, de bereikbaarheid van de Antwerpse economische centra en de leefbaarheid van de stad en de randgemeenten. Ik kan iedereen verzekeren dat dat laatste punt voor mij prioritair is. De politiek die ik binnen de BAM tracht te voeren, zal daar zeker rekening mee houden.

De veiligheidsproblemen omvatten onder meer de regeling voor vervoer van gevaarlijke goederen, de scheiding van vrachtwagens en auto's, die onder meer door de Oosterweelverbinding tot stand kan worden gebracht, en het gebruik van strenge wegennormen.

Op basis van de randvoorwaarden, de doelstellingen en een analyse van de dossiers ben ik tot de vaststelling gekomen dat het bod van Noriant conform het uitgestippeld bestek is. Hiernaast moet evenwel aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan. De financiering moet buiten de begroting worden gehouden en moet ESR-neutraal zijn. We onderzoeken momenteel volop hoe we dit kunnen realiseren. Het is geen eenvoudig probleem. De nodige creativiteit moet ons in staat stellen een passend antwoord te vinden.

Verder is er al veel over de haalbaarheid van de financiering gesproken. Het initieel bedrag is in omvang toegenomen. We bevinden ons in een keurslijf. Onze inkomsten zijn uit tolheffingen afkomstig. De investeringen moeten op deze basis kunnen worden gerealiseerd en verantwoord.

Het financieringsplan is dynamisch. We kunnen niet enkel over bedragen spreken. We moeten tevens rekening houden met de financiële omgeving waarin we werken. Ik veronderstel dat iedereen weet dat dit moeilijk en complex is.

De randvoorwaarden verwijzen ook naar het mobiliteitssturend karakter. Het gaat dan onder meer om de tolheffing op de Oosterweelverbinding en in de Liefkenshoektunnel en om het vrachtverbod in de Kennedytunnel. We moeten een oplossing vinden. We kunnen de bestaande infrastructuur niet negeren.

Het vrachtverbod in de Kennedytunnel wordt tevens door een aantal eisen van de Europese Commissie verantwoord. Indien we vrachtwagens door die tunnel willen laten rijden, zullen we significant moeten investeren. We zouden die tunnel aan de Europese normen moeten aanpassen. Dat zou in feite in een daling van de capaciteit resulteren.

We zullen nog zien of de Oosterweelverbinding of een aanpassing van het project de oplossing vormt. De vergelijkende studie zal dat uitwijzen. Op basis van wat ik heb gezien en gelezen en rekening houdend met de randvoorwaarden inzake verkeer, veiligheid en gezondheid kan ik in elk geval verklaren dat het voorliggende programma geen slecht programma is.

Ik wil het nog even over de coherentie van de mobiliteitsaanpak hebben. In december 2000 heeft de Vlaamse Regering het Masterplan Antwerpen goedgekeurd. Die beslissing past in de visie dat duurzame, structurele oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek moeten worden gevonden. De huidige projecten blijken aan de gestelde mobiliteitseisen te voldoen. Concreet gaat het om zestien ambitieuze infrastructuurwerken.

Een ander belangrijk aspect betreft de multimodaliteit. Het gaat om onze wegen, om het openbaar vervoer en om onze waterwegen. Ik heb een synthese gemaakt van alle infrastructuurwerken die we moeten uitvoeren om ons mobiliteitsprobleem op te lossen. Antwerpen heeft nood aan een multimodale oplossing. We moeten er echter rekening mee houden dat de alternatieven voor het vervoer langs de weg tamelijk beperkt zijn. Na grondig onderzoek is de Europese Commissie tot de vaststelling gekomen dat het wegverkeer in Europa het gros van het vervoer op zich zal blijven nemen. Indien we het spoorverkeer en de binnenvaart optimaliseren en tegelijkertijd rekening houden met de verdere evolutie van het verkeer, zal het aandeel van de binnenvaart van 11 percent tot 14 percent en het aandeel van het spoorvervoer van 11 percent tot 17 percent stijgen.

Als voorzitter van de raad van bestuur van de BAM vind ik de verhouding tussen mens en milieu zeer belangrijk. Het huidig project is het voorwerp van zware kritiek geweest. Dat heeft tot zware uitlatingen geleid. Het project zou niet deugen. Het traject zou niet aan een aantal te respecteren normen beantwoorden.

We moeten het onderscheid tussen de technische problemen en de medische problemen maken. Het technisch probleem betreft de emissies, de bron van de vervuiling. We kunnen de emissies langs het parcours kennen. De vraag is wat het medisch aspect is. Welke gevolgen zal dit voor de gezondheid van de mensen hebben? Ik denk dat langs beide zijden oplossingen kunnen worden gevonden.

Wat de technische problemen betreft, moeten we in de eerste plaats trachten de emissies goed in kaart te brengen. We moeten controle verwerven over de uitstoot, de bron van de vervuiling. Wat de medische problemen betreft, moeten we in de eerste plaats trachten de impact op de volksgezondheid in kaart te brengen.

Eigenlijk stellen we voor dit langs drie zijden te benaderen. Het project voorziet reeds in een aantal maatregelen. Die maatregelen moeten absoluut worden genomen. We kunnen de dispersie van fijn stof laten onderzoeken. Die studie is niet zo moeilijk. De technieken en modellen zijn beschikbaar. Zodra we weten hoe het met de dispersie van fijn stof zit, kunnen we het medisch aspect laten onderzoeken. Daar zijn al veel artikelen over gepubliceerd. De onderzochte situaties zijn echter nooit volledig met ons probleem vergelijkbaar.

Eigenlijk zou een intern universitair programma de link tussen de emissies en de medische gevolgen moeten leggen. Dat programma zou niet enkel voor Oosterweelverbinding moeten bestaan. Het zou vrij algemeen moeten zijn.

Het aandeel van het verkeer in de fijnstofproblematiek is gekend. Het is noodzakelijk al het mogelijke te doen om die uitstoot te verminderen. Er zijn echter nog veel andere emissiebronnen. Die moeten ook worden aangepakt. We moeten de emissies onder

controle houden. Onze oplossingen moeten aan de verwachtingen van de bevolking beantwoorden. De minister heeft onlangs een beleid inzake fijn stof uitgestippeld. We moeten ons hierin kunnen inschrijven.

Ik zou in dit verband nog even willen wijzen op de maatregelen die de verschillende overheden hebben genomen om dit probleem meester te worden. Het gaat om Europese, Belgische, Vlaamse, provinciale en lokale maatregelen. We beschikken over een aantal mogelijkheden om dit probleem onder controle te krijgen. Onze oplossing moet inzake gezondheid voor de bevolking aanvaardbaar zijn.

Het is voor mij steeds belangrijk een goed evenwicht tussen gezondheid en maatschappij te zoeken. Dat is natuurlijk geen gemakkelijke opdracht. Het gaat immers niet alleen over gezondheid en evenmin alleen over het maatschappelijke en sociaaleconomische aspect. We moeten samen met de overheid naar een evenwicht zoeken.

Het masterplan, dat een deel van de oplossing is, en de maatregelen waarin wordt voorzien, geven een zekere garantie dat de hoeveelheid fijn stof zal verminderen, niet alleen door de investeringen maar ook door de Europese normen die de komende jaren zullen worden ingevoerd. We hebben ook strenge EU-normen voor motoren, waarbij een daling met meer dan 60 percent tegen 2015 mogelijk moet zijn. Ook filters vormen een belangrijk element om dieselmotoren onder controle te houden en de uitstoot te verminderen. Samen met de impact van het Vlaams beleid op alle bronnen moet het mogelijk zijn om een aanvaardbare oplossing te vinden voor alle stakeholders.

Er zijn ook specifieke problemen. Er is al meermaals sprake geweest van het Sint-Jozefinstituut. Het probleem van het Sint-Jozefinstituut is niet de Oosterweelverbinding maar de locatie van het instituut zelf. Op die locatie is er een belangrijke concentratie van fijn stof. Daar moet samen met de ministers Vandenbroucke en Vanackere dan ook een andere oplossing voor gevonden worden.

Het Sint-Annabos is een heel delicate factor. We hebben nagegaan wat de alternatieven zijn en wat we daaraan kunnen doen. Via de analyse die de BAM onlangs heeft gemaakt, kunnen we vandaag bevestigen dat we de helft van het bos kunnen behouden. We gaan momenteel na of we het hele bos niet kunnen behouden met een alternatieve oplossing voor het slib.

Wat de alternatieven betreft, moeten we wachten op de conclusies van de vergelijkende studie. Rekening houdend met de emoties die dit dossier heeft losgeweekt bij de bevolking, heeft de Vlaamse overheid er goed aan gedaan om een vergelijkende studie op te starten. We verwachten de conclusies daarvan eind februari 2009. In het kader van de werking van de BAM, zullen we in de mate van het mogelijke rekening houden met de conclusies van die studie.

Wat de financiering betreft, is er een probleem. We lopen immers nog eens vertraging op door de vergelijkende studie. De voordelen die we verwachten van de studie om finaal te beslissen wat er zal gebeuren, wegen echter op tegen de vertraging.

Door de financiële crisis op wereldniveau is het moeilijk om kredietlijnen los te krijgen, vooral dan wanneer het gaat om dergelijke bedragen. Bovendien is het momenteel heel moeilijk om verbintenissen te krijgen van die financiële instellingen omdat we nog niet 100 percent zeker weten hoe het project er finaal zal uitzien. Zodra we daar zekerheid over hebben, kunnen we gaan praten met de financiële instellingen. Dat zal moeilijk zijn, maar niet onmogelijk.

Wat de timing betreft, kan men tegen eind 2009 een zekere stabilisatie verwachten en kan de financiering op langere termijn worden bekeken. Dan is het misschien het juiste moment om akkoorden te sluiten met de financiële instellingen die zullen instaan voor de financiering. Ook de daling van de prijzen van de grondstoffen zal een positief element zijn in het kader van de financiering van het project.

Het is mijn overtuiging dat Antwerpen en Vlaanderen een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsprobleem verdienen. Dat is trouwens ook absoluut noodzakelijk. Dat moet gebeuren in samenspraak met alle actoren. Als voorzitter heb ik een aantal prioriteiten die ik met het team van de BAM probeer te realiseren. Zo moet, na de vergelijkende studie, het finale project worden gedefinieerd waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van alle stakeholders en de gestelde randvoorwaarden. Met de informatie waarover ik nu beschik, denk ik dat het voorliggende project nog steeds beantwoordt aan niet alleen de doelstellingen maar ook de randvoorwaarden. Het is nu nog wachten op de conclusies van de

vergelijkende studie voor we naar het finale project gaan.

We proberen sinds een aantal maanden een open en verantwoorde communicatie te voeren met alle stakeholders, niet alleen in dit parlement, maar ook met de bevolking, de haven enzovoort. We hebben contact opgenomen met tal van organisaties en getracht met hen in dialoog te gaan. Op die manier kan bij het managen van het project zo veel als mogelijk rekening worden gehouden met de analyses, opinies en de emoties die leven.

Er zal een aangepast financieel plan moeten komen. Het is mijn taak dat de raad van beheer en het management goed functioneren. Daarnaast moet ik toezien op een efficiënt communicatieapparaat. Wanneer we daar op een coherente manier mee verder kunnen werken, kan een belangrijke beslissing worden genomen voor Antwerpen, Vlaanderen en Europa. Als we dat op die manier kunnen doen, dan kunnen we een zekere systematiek ontwikkelen waarin in de mate van het mogelijke alle stakeholders gemotiveerd zijn om het project in de toekomst verder te ondersteunen.

IV. BESPREKING

1. Tussenkomst van de heer Rudi Daems

Ik dank alle sprekers van deze namiddag voor hun inbreng.

Ik heb een aantal vragen van veeleer technische aard voorbereid op basis van het rapport van het Rekenhof en van de BAM. Deze voormiddag is de angel enigszins uit de discussie gehaald. Er zijn snedige debatten tot op het bot gevoerd. Mijnheer Vinck, u hebt me echter opnieuw geprikkeld met een aantal van uw uitspraken. Ik wil daarop reageren.

Ik apprecieer uw andere benadering. De manier waarop u met openheid en onbevangenheid een aantal zaken bekijkt, is een goede zaak. U hebt in uw inleiding gezegd dat er moet worden gewerkt aan structurele oplossingen. Als ik u echter goed beluister, dan zijn die structurele oplossingen vooral gericht op het 'end of the pipe'. U wilt er vooral voor zorgen dat de trafiekstromen waarmee we geconfronteerd zullen worden tussen nu en 2030, Antwerpen zo goed mogelijk passeren. U wilt structurele oplossingen door ervoor te zorgen dat we properder voertuigen krijgen. Dat zijn op zich heel valabele elementen voor u, als manager van de BAM. Voor mij gaat het echter om een meer brongerichte aanpak. Het gaat onder meer om de zorg voor de gezondheid van mensen. Omwille van het nog steeds toenemende transport, mogen we niet de bocht uitgaan voor wat de opwarming van de aarde betreft. Dat is niet direct uw verantwoordelijkheid als manager van de BAM, maar de gezondheid van de mensen in en rond Antwerpen is dat zeker en vast wel.

Ik ben een beetje geschrokken door wat u hebt gezegd over het Sint-Jozefinstituut. U zegt dat het een probleem van lokalisatie is. We kunnen de zaak ook omkeren en ons afvragen of het voorgestelde tracé geen probleem van lokalisatie is. Het milieu- en gezondheidsprobleem is trouwens niet uitsluitend verbonden met het Sint-Jozefinstituut. Het is verbonden met heel de stedelijke omgeving waar tientallen duizenden mensen wonen. Gaan we die allemaal herlokaliseren? Ik vind dit helaas een iets te beperkte benadering. Bovendien is voor mij de keuze van een brug over een stedelijk gebied, ruimtelijk niet meer te verdedigen. In een moderne kijk op een stad van de toekomst legt men geen brug aan boven een dichtbevolkte kern, zeker niet wanneer er valabele alternatieven zijn, al is het nog even wachten op de resultaten van de vergelijkende studie.

Verder heb ik nog een aantal vragen voor de heren Van Rensbergen en Desomer en aan de bevoegde ministers.

Er staat dat door de intrede van de heer Vinck en een aantal collega's, een wijziging van de statuten is doorgevoerd. Uit de lezing van het rapport van het Rekenhof begrijp ik dat het gaat om vergoedingen en dergelijke. Ik zou daar graag iets meer uitleg over krijgen.

Wat Brabo betreft, zijn er wegens de financiële crisis problemen om tot een contract te komen, zowel met de eerste als met de tweede bieder. Heeft dat gevolgen voor het engagement van de overheid?

Hoe zit het met de besprekingen met Noriant? Er is een nieuwe prijsopgave gebeurd in oktober. Ik ken de inhoud daar niet van. Wat is de stand van zaken? Gaan die onderhandelingen nog door? Stel dat we in februari te horen krijgen dat een alternatief het haalt, wat zijn dan de gevolgen voor Noriant en de financiële engagementen die zij hebben aangegaan?

Op bladzijde 13 van het rapport van de BAM wordt nog steeds gesproken over het prijsniveau van januari 2006 terwijl Noriant op 15 oktober 2008 een geactualiseerde prijsopgave heeft ingediend. Waarom wordt nog steeds uitgegaan van dat prijsniveau van 2006? Ook het Rekenhof heeft daar een opmerking over gemaakt. Het stelt vast dat het overzicht van de investeringskosten geen nieuwe ramingen bevat in vergelijking met de vorige voortgangsrapportage.

Op bladzijde 15 en 22 stellen we inzake investeringen die vandaag gebeuren en projecten die vandaag worden uitgeschreven, vast dat na de beslissing van de Vlaamse Regering van deze zomer om een alternatievenonderzoek uit te voeren, er nog werken aan de Schijn en aan de Kattendijksluis gegund zijn. Is het wel opportuun om nog werken te gunnen zolang we niet weten wat het resultaat zal zijn van het alternatievenonderzoek?

Op bladzijde 29 van datzelfde rapport staat in de derde alinea dat de BAM zich beraadt over bijkomende maatregelen maar dat het uitgangspunt nog steeds de eenheid van het masterplan is, waarbij de BAM een centrale rol speelt en alle projecten vooral uit tolinkomsten uit de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel worden gefinancierd. Dat is een nobele ambitie maar gezien het debat van vanmorgen en de communicatie vanuit Europa, vraag ik me af of dit nog wel houdbaar is. Moet niet worden vastgesteld dat een aantal belangrijke flankerende projecten van het masterplan niet meer via de tolinkomsten kunnen worden gefinancierd waarbij dus budgetten worden verwacht van de Vlaamse overheid?

Mijnheer Van Rensbergen, op bladzijde 33 verwijst u naar de leefmilieuproblematiek. U zegt dat er een analyse is gemaakt van het fijn stof dat zich verspreidt op hogere luchtlagen versus fijn stof op de grond. Op bladzijde 34 verwijst u naar een tunnel. Zijn er resultaten voor fijn stof of luchtverontreinigende componenten voor tunnels?

Wat het financiële luik betreft, wil ik mijn vraag beperken tot één punt, namelijk het trafiekrisico. Het is sowieso een pervers systeem dat de overlevingskans gekoppeld wordt aan het aantal wagens dat die brug passeert. Dat debat hebben we echter al gevoerd. Het lijkt me vooral nuttig om te weten op basis van welke verkeersvolumes we vandaag werken. Er zijn prognoses geweest voor 2002, 2015, 2030. Ik veronderstel dat die staande blijven. Ik stel echter ook vast in de Europese notificatie in verband met de tol, dat er een verrassend grote stijging is van de trafiekstromen die langs Temse passeren. Verder heb ik van de heer Orbaen in de Bourlaschouwburg gehoord dat daar ook plots trafiekprognoses voor 2020 op basis van ochtendspitsen opduiken die afwijken van eerdere prognoses. Op welke trafiekprognoses baseert de BAM zich?

Tot slot heb ik nog wat vragen over opmerkingen en aanbevelingen van het Rekenhof. Het Rekenhof maakt een belangrijke aanbeveling onder conclusie nummer vier. Voor openbaarvervoersprojecten kon de voorgestelde planning niet worden gehandhaafd. Kan ik daar wat meer uitleg over krijgen? In de daaropvolgende conclusie, nummer vijf, staat dat het overzicht geen nieuwe kostenramingen bevat onder meer voor het project Leien fase 1, waar er een opmerkelijke stijging of toevoeging van 19 miljoen euro is.

Tot slot heb ik nog een vraag die ik bij elke voortgangsrapportage herhaal. Er is nu een nieuwe ambtelijke werkgroep, een nieuw soort samenwerking. Er is de aanbeveling die het Rekenhof al tot uit den treure heeft herhaald om eveneens te voorzien in een rapportage voor de andere onderdelen van het masterplanproject. Deze vraag stel ik aan de bevoegde ministers.

2. Tussenkomst van de heer Jan Peumans

Ik wil eerst een aantal opmerkingen maken als verslaggever. Mijnheer Vinck, waarom moeten er telkens zoveel mails worden gestuurd en moet telkens opnieuw vriendelijk worden gevraagd om een aantal aanvullende stukken te bezorgen? Dat is een constante. Dat geldt ook voor de ministers. Ook zij gaan af en toe op de rem staan en delen soms de antwoorden niet mee.

Bij de tweede rapportage was dat al het geval. De heer Peeters, toen nog minister van Openbare Werken, zei dat dat niet kon, dat ervoor gezorgd zou worden dat de vragen beantwoord werden. Dat werd dus wel gezegd, maar het gebeurde niet.

Bij de derde rapportage hebben we hetzelfde meegemaakt.

Bij de vierde rapportage gebeurde opnieuw hetzelfde. Toen heeft de voorzitter van het parlement, onder meer op voorstel van de commissievoorzitter, een

brief gestuurd naar de toenmalige minister-president, ik meen dat het toen de heer Leterme was, met het verzoek om alle beloofde bijkomende informatie te bezorgen.

De vijfde rapportage was erg laattijdig en er werden onvolledige antwoorden verstrekt. Voortdurend moesten nieuwe herinneringen worden gestuurd.

Bij de zesde rapportage was het niet beter. Er is toen zelfs een incident geweest over het manipuleren van het verslag. U herinnert zich dat nog. Het werd toen helemaal afgeblokt door de heer Van Rensbergen die, gelukkig maar, heeft gezegd dat ze volledig transparant wilden zijn. Minister Crevits, u hebt dat toen niet meegemaakt, maar het was een partijgenote van u die vond dat het verslag op de ene of andere manier gemanipuleerd moest worden.

Bij de achtste rapportage ging het weer over de kwaliteit van de verstrekte bijkomende antwoorden. Men kan natuurlijk antwoorden met 'ja' of 'neen', maar dat pikken wij niet.

Het negende en het tiende verslag zijn nog altijd niet goedgekeurd. Ik neem even de negende rapportage. Ik zal u niet alle punten opsommen, maar ik stel voor dat ik ze aan de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur bezorg. In totaal zijn er tot nu toe negen mails gestuurd waarop een reactie kwam en dan weer een tegenreactie enzovoort. De Zuid-Limburgse koppigheid is legendarisch, denkt u maar aan Ambiorix, dat is trouwens een streekgenoot van me. We hebben ook bijkomende informatie gevraagd over drie contracten. Het ene contract, dat van de heer Slangen, heeft dus nooit bestaan, daar hebben we het deze morgen uitgebreid over gehad. We hebben ook gevraagd hoe het zit met de contracten van Stibbe en Deloitte. Ik heb trouwens begrepen dat die opnieuw aanbesteed zijn.

Om u een ander voorbeeld te geven: ik heb gisteren, dankzij de goede zorgen van de heer Desomer, de verslagen van de raad van bestuur van de BAM via het Rekenhof gekregen. Ze zullen aan de leden van deze commissie worden bezorgd. De verslagen werden gecontroleerd door het Rekenhof en dus hebben we er recht op. We hebben ook de audit van PricewaterhouseCoopers gekregen. Dat is trouwens heel boeiende literatuur, mijn ogen gaan nog meer open in verband met de communicatie die in het verleden werd gevoerd.

We hebben ook gevraagd naar het crisiscommunicatieplan, want er zijn bureaus die gespecialiseerd zijn in crisiscommunicatie, en die bieden ter zake ondersteuning. Het gaat om heel dure lesgevers die er naartoe komen. Wie er behoefte aan heeft, kan daar een cursus volgen. Ik zou graag willen weten wat de geheimdoenerij is, en daarom hebben we in het licht van het negende rapport, of het tiende dat weet ik niet meer precies, gevraagd naar het crisiscommunicatieplan van de BAM. Liggen er atoombommen? Het zou natuurlijk best kunnen dat er in een of ander dok atoombommen opgeslagen liggen en dat we daarom van niets mogen weten.

Ik vind het ronduit belachelijk. Het crisiscommunicatieplan ligt nu bij de voorzitter van dit parlement. Wie hier zijn werk als volksvertegenwoordiger wil doen, krijgt geen medewerking, maar wordt tegengewerkt. We houden vol, in overleg met de heer Penris, want zolang we niet over alle gegevens beschikken, worden de verslagen niet goedgekeurd. Ik wil dus nogmaals een oproep doen en ik richt me deze keer tot de heer Vinck, in wie ik heel veel vertrouwen heb, om ons, nadat deze voortgangsrapportage afgelopen is, binnen 14 dagen alle antwoorden te bezorgen, en geen flutantwoorden – want die sturen we toch terug – maar fatsoenlijke antwoorden op de vragen van de leden.

Ik heb me voor mijn vraagstelling puur gebaseerd op het verslag van het Rekenhof. Het is maar goed dat het Rekenhof bij deze kwestie betrokken is, want het voordeel van het Rekenhof is dat het minstens kritische opmerkingen maakt over een aantal zaken. Daardoor kunnen we zien dat in de rapportage die door de goede zorgen van de mensen van BAM gegeven wordt, toch een aantal onvolledigheden zitten.

Op pagina 5 is sprake van een multidisciplinaire vergelijking van het zogenaamde alternatievenonderzoek. Is de onafhankelijkheid daarbij volledig gegarandeerd? U weet dat er een Belgische vennootschap meedoet, SUM, en uit de website blijkt heel duidelijk dat het gaat om een fusie van Groep Planning en Mens & Ruimte. In 2003 heeft Groep Planning gewerkt voor de gemeente Zwijndrecht. Ik heb de stukken bij me, wie ze wil raadplegen kan dat doen. Ik heb onder meer een verslag bij me van 9 februari 2003 met ingenieur Erik Van Celst, projectdirecteur van TV SAM, Guido Koeklenberg, de woordvoerder van een platform en ingenieur Staf Waelbers, een woordvoerder van het platform 'Het juiste Tracé'. Wat daarbij opvalt, is dat Groep Plan-

ning en een ander bureau een advies hebben gegeven aan de gemeente Zwijndrecht, die hier trouwens altijd heel intens mee bezig geweest is, waaruit blijkt dat de Groep Planning ervoor heeft gezorgd dat het middentracé uiteindelijk werd behouden.

Ik heb trouwens gezien in de nota's van de regering, die we dankzij de goede zorgen van de griffier van dit parlement krijgen, dat men, ook de Inspectie van Financiën, uitgebreid opmerkingen heeft gemaakt over de onafhankelijkheid of de niet-betrokkenheid van een bureau bij dit verhaal. De Technische Universiteit Delft bijvoorbeeld werd op basis ervan uitgesloten. De universiteit had immers een link met professor Horvat, de man die de studie heeft gemaakt die we niet mogen zien, over de tunnel en de vergelijking met het viaduct.

Ik herhaal dus mijn vraag of de onafhankelijkheid gegarandeerd is. Ik vraag u dat omdat u anders achteraf, in de procedure, het risico loopt om opnieuw teruggefloten te worden, met alle negatieve gevolgen van dien. Ik zeg het u nu liever op voorhand. We hebben hier immers al meer dingen gesignaleerd. Minister Van Mechelen was zo redelijk om deze morgen toe te geven dat hier in het verleden een aantal dingen werden gesignaleerd die men naast zich heeft neergelegd en die nu, spijtig genoeg, als waarheid aan de oppervlakte komen.

Heel belangrijk is het antwoord op de vraag hoe het nu eigenlijk zit met het voldoen aan de Europese Tolrichtlijn. Ik vind het een beetje raar, de rapportage werd in oktober in de raad van bestuur besproken, maar ik vind er jammer genoeg niets van terug. Natuurlijk moet alles eerst langs 27 bureaus bij Europa voor het op zijn plaats zit, maar u kent het antwoord van Europa eigenlijk wel al. Minister Van Brempt, u kon er deze voormiddag spijtig genoeg niet bij zijn, maar dat is trouwens de reden waarom u zo verstandig bent geweest om uw tramprojecten uit het hele verhaal te trekken. Nu blijkt immers dat tol alleen mag worden aangewend voor de werken die rechtstreeks in verband staan met de tunnel, de toegangswegen naar de tunnel en nog een paar dingen.

Mijn derde vraag richt ik tot de dames ministers. Mijnheer Vinck, u moet het niet persoonlijk opvatten, maar op 4 juli heeft de regering beslist om drie bestuurders te vervangen. Het gaat om de heren Desmyter, Braeckman en Clinckers. Ik zou ook de naam van hun partijen kunnen opgeven, maar ik zal dat niet doen. Ik ken van alle drie hun achtergrond, hun vroegere leven als cabinetard. Ik wil graag weten waarom die drie bestuurders eigenlijk werden vervangen. Ik ben overigens heel blij dat u de nieuwe voorzitter bent van de raad van bestuur, begrijpt u mijn vraag dus niet verkeerd, maar ik zou graag van de ministers vernemen waarom precies die drie bestuurders vervangen zijn geworden. Waren ze slecht? Functioneerden ze niet? Deden ze hun werk niet goed? Ik wil trouwens opmerken dat het de eerste keer is dat een voorzitter van de raad van bestuur een toelichting geeft bij zijn visie op wat het Oosterweelproject en het Masterplan Antwerpen zouden moeten worden.

Wat moeten we doen met de opmerking van het Rekenhof op pagina 6 dat de lopende evaluatiestudie, de Oosterweelverbinding en mogelijke aanpassing van de financieringsstructuur, het referentiekader dat men heeft ontwikkeld en alle beslissingen van de regering, niet meer gehandhaafd zullen kunnen worden? Wat betekent dat nu feitelijk?

Op pagina 7 van het verslag van het Rekenhof staat: "Het uitvoeringsplan van de Oosterweelverbinding is andermaal aangepast geworden." Men zegt hier heel duidelijk dat men zich kan afvragen of de financiële crisis een opportuniteit is in plaats van een bedreiging. Het hele verhaal wordt nu toch wel enigszins anders verteld.

Wat ook opvalt, is dat BAM intussen wel verder prijsonderhandelingen met de voorkeurbieder voert. Dat staat in het verslag van het Rekenhof, en ook de heer Van Rensbergen heeft dat duidelijk naar voren gebracht. Wat is daar nu exact de betekenis van? Men spreekt van een 'geactualiseerde prijsofferte juli 2008'. Ik citeer: "De uiteindelijke biedprijs moet volgens BAM marktconform zijn en binnen het gestelde maximum vallen." Het voordeel van het krijgen van verslagen van de raad van bestuur is dat je het verhaal beter kunt inschatten, waarvoor dank aan het Rekenhof. In het ontwerpverslag van de raad van bestuur van 17 oktober 2008 – het kan zijn dat het nog gewijzigd moet worden – antwoordt de algemeen manager: "Bij BAFO waren de bouwkosten wel marktconform maar werden er zeer hoge bouwplaatskosten en risicovoorzieningen gerekend." Daar wil ik graag wat meer uitleg over. Blijkbaar houdt men de prijs laag en recupereert men dat via hoge bouwplaatskosten. Is BAM bij de bepalingen over de uiteindelijke biedprijs aan het onderhandelen om die zeer hoge bouwplaatskosten en risicovoorzieningen te verrekenen?

Bij de start van deze rapportage is er, mede op verzoek van het Rekenhof, gezegd dat we een evolutie zouden krijgen van de kosten van alle onderdelen vanaf de start. Dat gebeurt niet. En bovendien kunnen mensen van boven de 55 deze tabel niet lezen, tenzij er een vergrootglas bij geleverd wordt.

Voor de risicobeheersing is het fundamenteel om te kunnen zien hoe de kostprijs van de werken evolueert. Dan moet men daarbij ook het prijspeil vermelden. De Vlaamse Regering heeft de beslissing genomen om de werken tegelijk uit te voeren. We hebben toen gezegd dat dat onhaalbaar was. De Vlaamse Regering heeft dat tijdspad veranderd.

Ik zou graag een fatsoenlijke, leesbare tabel willen die de evolutie geeft vanaf de start van de voortgangsrapportage. Dat wordt ook uitdrukkelijk gevraagd door het Rekenhof, niet alleen over BAM, maar ook over de andere partners. Men kan daarbij een overzicht geven van de uitgevoerde werken, de werken die in aanbesteding zijn en de werken waarvoor op dit ogenblik geen actie is, maar die wel op korte termijn te verwachten zijn.

Vanaf het begin vragen we ook al een evolutie van alle ereloonovereenkomsten die betaald worden. Ik nodig u uit om de eerste verslagen te lezen. U zult zien dat het duidelijk afgesproken is. Indertijd had men vooropgesteld dat de totale erelonen 60 of 70 miljoen euro gingen zijn. Ik denk dat de teller nu op 110 miljoen euro staat en er is nog niet veel gebeurd.

Wat is de status van het beroemde voorcontract? Er zou een voorcontract met Noriant worden getekend. Klopt het dat de raad van bestuur dat voorcontract wel heeft goedgekeurd, maar dat Noriant het niet wenst te tekenen?

Ik kom terug op het risicomanagement van de andere publieke partners. Deze vraag is bedoeld voor de leden van de regering. Ik citeer: “Over het risicomanagement van de Vlaamse Regering en de andere publieke partners van het masterplan is nog altijd nagenoeg geen informatie bekend.” Dat is al verschillende keren toegezegd. Hoe gaat u nu eens eindelijk gevolg geven aan de aanbeveling van het Rekenhof?

Ik verwijs naar de aanbeveling in het tiende, nog niet goedgekeurde, voortgangsrapportageverslag. Het Rekenhof zegt: “De bevoegde ministers moeten een initiatief nemen om ook de nodige aanvullende informatie te geven over de projectbeheersing en het risicomanagement van de andere betrokken agentschappen van de Vlaamse overheid.” Dat zou moeten worden geïntegreerd in de voortgangsrapportage. Ik hoop dat ik vandaag een duidelijk antwoord krijg van minister Crevits of minister Van Brempt.

Mijnheer Vinck, ik stel voor dat u een keer de tekst over de oprichting van BAM leest en verneemt wat de hele filosofie achter de nv BAM was. Vooral de parlementaire stukken zijn zeer leerrijk. De bedoeling was om een kleinschalig, transparant orgaan te hebben dat snel zou kunnen handelen. Sommige ministers hebben in toespraken gezegd dat men in 2005 zou beginnen. Vervolgens werd het 2006, 2007, 2008, 2009. Het wordt waarschijnlijk 2010 of het komt helemaal niet meer. Het verhaal dat we deze ochtend gehoord hebben over de financiering klonk allesbehalve optimistisch.

Er is een ambtelijke stuurgroep opgericht onder leiding van de ontslagen voorzitter van de raad van bestuur van BAM, de secretaris-generaal Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Desmyter. Hij wordt belast met de administratieve begeleiding en opvolging van de projecten van het Masterplan Antwerpen. Zo staat het in het verslag van het Rekenhof. Ik dacht dat de erelonen die tot nu toe betaald zijn, het werk waren van TVSAM met al zijn deskundigen. Maar nu richt men dat op. Is dat een fopspeen, enkel om Desmyter nog te betrekken? Daarnaast bestaat een stuurgroep masterplan, een management van BAM, een raad van bestuur van BAM en een VLAREG. Hoe dat nog allemaal in elkaar past, is mij niet duidelijk.

De vijfde aanbeveling van het Rekenhof is heel duidelijk. Die zegt: “De bevoegde ministers moeten initiatief nemen om de taakverdeling tussen BAM en de bestaande en de nieuwe ambtelijke stuurgroep van het masterplan te verduidelijken en aanvullende informatie geven over de projectbeheersing en het risicomanagement van de andere betrokken agentschappen van de Vlaamse overheid. Al die aspecten moeten transparant in de voortgangsrapportage worden weergegeven.” Dat is opnieuw een aanbeveling van het Rekenhof waarbij gewezen wordt op projectbeheersing en risicomanagement.

De heer Van Rensbergen heeft gesproken over Brabo 1, de financiering en de problemen door de financiële crisis. Als men voor 300 of 400 miljoen euro geen bank meer warm krijgt, houd ik mijn hart vast voor wat er gaat gebeuren met alle andere pps-pro-

jecten. Dat is geen verwijt aan de ministers. Wij hebben niet om de financiële crisis gevraagd. We hebben niet zulke ronkende namen als Lippens of Davignon, die tegenwoordig door alle aandeelhouders uitgefloten worden, en die vroeger op een voetstuk werden geplaatst.

BAM heeft repliek gegeven op de 34 aanbevelingen van het Rekenhof. Het Rekenhof heeft één opmerking gemaakt. Is die evaluatie door het Rekenhof ook gebeurd?

Dames ministers, het is spijtig dat jullie deze ochtend niet aanwezig waren. Er werd een verzoekschrift neergelegd door de vzw Ademloos. Sommigen vinden dat die mensen zich dingen aanmatigen, maar het is het recht van de burger om een verzoekschrift in te dienen en gehoord te worden door het parlement. Dokter Goethals heeft deze ochtend een uitgebreide uiteenzetting gegeven, net als de heer van Hees. Welke repliek gaat men geven op het verzoekschrift van Ademloos? Het gaat niet op om zomaar over te gaan tot de orde van de dag.

In Antwerpen is nu een hele maatschappelijke discussie aan de gang. In de Bourlaschouwburg hebben wij de discussie van op het balkon gevolgd, zoals in de Muppetshow. De manier waarop de heer Orbaen het project daar verdedigd heeft, vond ik niet slecht. In de zaal was ongeveer 90 percent tegen de Oosterweelverbinding. Over een aantal meningen hoeft men het natuurlijk niet eens te zijn, maar de heer Orbaen heeft zijn standpunt op een positieve manier naar voren gebracht.

Mijnheer Vinck, tot onze grote verbazing had minister Van Mechelen deze morgen een brief bij van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Het dossier wordt nog wat ingewikkelder. Ik kan het niet meer volgen. Eurostat argumenteert dat de niet-Oosterweelprojecten moeten worden ondergebracht bij de overheid. Dat advies wordt door het INR gevolgd. We hebben de brief van de 'acting director' van Eurostat nog niet kunnen lezen. De vraag is wel welke consequenties een en ander heeft op dit project. Ik hoop een duidelijk antwoord te krijgen op de vragen.

3. Tussenkomst van de heer Jan Penris

Mijnheer Peumans, blijkbaar bent u niet helemaal vertrouwd met ons eigen reglement. Wanneer we een verzoekschrift ontvangen, is het deze commissie die bepaalt hoe daarop wordt geantwoord. Mijnheer Peumans, gebruik het democratisch recht waarover u beschikt en doe dat ook met uw Antwerpse fractie in de gemeenteraad! Als u vindt dat die mensen gesteund moeten worden, dan moet u daar maar voluit voor gaan. U weet dat wij dan aan uw en hun kant staan.

Ik wil de heer Vinck bedanken. Als nieuwe voorzitter van de raad van bestuur heeft hij nog eens, en op een voortreffelijke manier, de visie van zijn organisatie uitgetekend. Mijnheer Vinck, van de oppositie krijgt u in elk geval heel wat steun. Wel hebben wel onze bedenkingen bij uw uitschuiver over het Sint-Jozefinstituut. Ik deel uw visie daarover niet.

U hebt ook belangrijkere zaken aan uw hoofd. Vanmorgen heeft minister Van Mechelen aangegeven waarvoor u staat. Hij heeft uw organisatie uitgedaagd om ons binnen zeer afzienbare tijd uitsluitsel te geven over de hamvraag die we ons blijven stellen: heeft het hele BAM-project nog zin? Denkt u dat het nuttig en nodig is om de ingeslagen weg verder te blijven bewandelen? We hebben te maken met een gewijzigde kredietmarkt; de financieringsinstituten stellen nieuwe eisen. Het uitgangspunt is niet meer vanzelfsprekend. Daarnaast heeft minister Van Mechelen ook aangegeven dat de overheid niet verder wil gaan, toch niet in eerste instantie, dan het oorspronkelijke engagement van 822,2 miljoen euro. Uw instanties hebben het kostenplaatje voorlopig geraamd op 3 miljard 55 miljoen euro. De kredietmarkt zit in een moeilijke positie. U moet ons overtuigen dat u het kunt stellen met wat de kredietmarkt en de overheid u kunnen aanbieden. Dat wordt uw belangrijkste uitdaging. Wanneer kunnen we daarover van u uitsluitsel krijgen? Dat moet heel snel gebeuren.

Na Sint-Jozef moeten we het ook even hebben over Sint-Niklaas, die binnenkort langs komt bij sommige brave kinderen. Indien mijn kinderen naar huis zouden komen met een rapport zoals u vandaag hebt

gekregen van het Rekenhof, dan zouden ze niets in hun schoen vinden. We hebben al elf rapporten van het Rekenhof mogen bekijken en analyseren. Dit is een van de minst goede. Er is nog onzekerheid over de ESR-neutraliteit. Inzake de risicobeheersing van het Oosterweelproject is het voorcontract nog niet gesloten. Inzake de risicobeheersing BAM is er geen beoordeling van de nieuwe risico-inventaris. Bij de risicobeheersing van de andere partners is er volledige onduidelijkheid en nood aan werkafspraken. En dan, mevrouw Crevits, gaan we over naar de Leien fase I, waarover blijkbaar heel wat communicatiestoornissen zijn te signaleren. En zo kan ik nog wel verder gaan. Het Rekenhof heeft vandaag duidelijk gemaakt dat er nog heel wat zaken te doen zijn.

Aan het Rekenhof zou ik één zaak willen vragen. De vertegenwoordigers waren er deze morgen ook. Minister Van Mechelen houdt voorlopig vast aan het overheidsengagement ten belope van 822,2 miljoen euro. U mag ons daarover adviseren. Wie moet eerst oversteken? Stel dat de heer Vinck tot de conclusie komt dat het Vlaamse engagement niet volstaat en ons voor de keuze stelt om het hele project af te blazen, of meer te investeren in het project. Vindt u het gerechtvaardigd dat Vlaanderen, de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement al op voorhand een signaal geven aan de heer Vinck om meer te doen dan wat we nu willen of kunnen doen?

Aan BAM zou ik willen zeggen dat het communicatiebeleid problematisch blijft. Als u het hebt over de 'scopewijzigingen' de 'Deurne-Balbrug' en de 'Theunisbrug' dan weet niemand in Antwerpen waarover u het hebt. In Antwerpen kent men de brug van het Sportpaleis en de Azijnbrug. Als u mensen wilt bekeren, raad ik u aan minstens de taal van de inboorlingen te leren. Dat hebben de paters in Kongo destijds ook gedaan. Het is maar een detail, maar het is wel tekenend.

4. Tussenkomst van de heer Dirk de Kort

Ook ik wil de sprekers, en in het bijzonder de voorzitter van de BAM, danken voor de klare toelichting. We merken duidelijk dat BAM een stijlbreuk maakt met het verleden en dat ze voluit kiest voor openheid en transparantie. Ik heb zeer goed geluisterd naar wat de heer Van Rensbergen heeft gezegd in verband met de problematiek van groenaanplantingen en hoe hij staat tegenover functioneel groen om fijn stof tegen te gaan.

Ik heb enkele vragen over het alternatievenonderzoek dat werd opgestart. Het gaat om een vergelijkende studie van de drie verschillende tracés. Wat ook het tracé is dat als het meest gunstige naar voren komt, men moet van elk tracé toch ook verder de negatieve elementen bekijken en verbeteren. Ik denk dat dat van belang is, ook voor het maatschappelijk draagvlak.

Ik denk dat ook de geluidsproblematiek van belang is. Men moet over het hele traject ook de akoestische isolatie bekijken. Ook de groenaanplantingen over het hele tracé zijn belangrijk, zeker gelet op de fijnstofproblematiek.

Mijnheer Penris, ik kan u verzekeren dat de mensen van BAM daar wel spreken over 'den Azijn'. Het is ook eens de moeite voor u om u onder het gewone volk te begeven.

Wat ik niet hier, maar ook niet in de toelichting die men gegeven heeft in Antwerpen of Merksem, heb gehoord, is wat het ontwerp is van de Stedelijk Ringweg. Met de communicatie die georganiseerd wordt, zal men zich nog meer moeten inleven in de situatie van de mensen. Ik denk dat het goed zou zijn dat er een presentatie zou komen ten aanzien van de mensen die als bewoner naar de problematiek kijken – want zij kijken naar de afstand ten opzichte van hun woningen – ten aanzien van de gebruikers van het openbaar vervoer en de fietsers. Veel mensen beschouwen de Stedelijke Ringweg als een barrière. Met goede ontwerpen kan dat misschien verduidelijkt worden.

Ik denk dat we, voor onszelf en als overheid, moeten nadenken over de grote infrastructuurprojecten. Hoe gaan we daarmee om? Hoe trachten we daar een maatschappelijk draagvlak voor te creëren?

Ik denk dat we door de procedures – project-MER, plan-MER – zeer gemakkelijk naar experts gaan. Voor de gewone mensen is onduidelijk wat een plan-MER of project-MER is. Al die verschillende stappen, vooraleer men komt tot een keuze van een tracé voor een groot infrastructuurproject, zijn niet duidelijk voor de mensen. Daardoor voelen de mensen zich er ook niet bij betrokken.

Ik denk dat we in de toekomst – kijk naar het verleden met het Deurganckdok, of nu met het Schipdonkkanaal – goed moeten nadenken hoe we de gewone mensen betrekken bij de grote infrastructuur-

projecten. We kunnen misschien beter veel kleinere informatiesessies organiseren, om alles aan de mensen toe te lichten. Ik ben er nog altijd van overtuigd dat mondelinge communicatie het belangrijkst is en veel beter is dan de schriftelijke communicatie die op dit moment gebeurt. Het is nodig dat de mensen het nadien eens kunnen nalezen, maar de mondelinge communicatie, via kleinere informatiesessies, is zeker van belang.

Ik geloof niet in het systeem van een referendum, waar de actiegroepen voor kiezen. Want dan kan men geen genuanceerd debat voeren, samen zoeken naar een oplossing en luisteren naar de problemen die de mensen naar voren schuiven en op die manier het infrastructuurproject bijsturen.

Als ik vandaag hoor dat wordt bijgestuurd – waarover u misschien ongelukkig bent, mijnheer Penris, omdat dan niet meer gepolariseerd kan worden – en wordt nagedacht over het Sint-Jozefinstituut, ben ik daar tevreden over.

In verband met de financiering van de niet-Oosterweelprojecten – en dat staat ook in het rapport van het Rekenhof – moeten we letten op de ESR-neutraliteit en nagaan hoe we in de toekomst omgaan met de financiering van die projecten. Waaraan wordt gedacht? Denken we er veeleer aan om ze er in de toekomst uit te halen en toch over te gaan naar een klassieke financiering? Moeten we die projecten volledig met een gewestwaarborg ondersteunen? Op die vragen moeten we ook nog antwoorden krijgen.

De BAM moet uiteraard kijken naar de projecten die zij moet realiseren. Maar ik denk dat er tussentijds ook een aantal andere mobiliteitsprojecten zijn, zoals de Liefkenshoekspoortunnel en de IJzeren Rijn, waar nu blijkbaar toch wordt geopteerd voor het historisch tracé en die implicaties zal hebben op de tweede spoortoegang. Er wordt ook verwezen naar het Economisch Netwerk Albertkanaal. Er moet overleg zijn met die mensen. Maar in de rapportering mis ik de impact van het spoor op deze trajecten. Is er een afstemming tussen de verschillende plannen? Ik denk dat het voor de volgende voortgangsrapportage goed is dat die afstemming kan gebeuren en dat we een overzicht kunnen krijgen.

Voor de fietsprojecten komt er een verkennend onderzoek, ook in het district Merksem. Nu zal enkel de IJzerlaanbrug worden weggenomen en komt er een fietsbrug. Maar op welk fietsnetwerk die zou aansluiten, ontbreekt. Maar dat komt misschien aan bod in een volgend voortgangsrapport.

5. Antwoorden van de BAM

De heer Jan Van Rensbergen: Mijnheer Daems, de wijziging van de statuten over de vergoeding van bestuurders in de raad van bestuur had te maken met het feit dat er nog een oude bepaling was dat bestuurders die in de raad van bestuur van BAM zitten, maar tegelijkertijd in de raad van bestuur van Tunnel Liefkenshoek, geen recht hadden op een vergoeding in de raad van bestuur van Tunnel Liefkenshoek. Daardoor ontstond natuurlijk een onevenwicht tussen bestuurders in de raad van bestuur van Tunnel Liefkenshoek: sommige met vergoeding en andere zonder vergoeding. Dat is rechtgezet.

Dan zijn er de consequenties op de beschikbaarheidsvergoeding van Brabo I, omwille van het feit dat de prijszetting bij Brabo en de financieringsgarantie niet kon worden ingelost. Het is natuurlijk nog veel te vroeg om te kijken of er wel degelijk een duurdere financieringskost zal zijn – waarschijnlijk wel – en in welke mate ingespeeld kan worden op een verwachte stabilisatie van de markt op kortere termijn. Dat vergt een andere aanpak en een besteksaanpassing om dat mogelijk te maken. In de Brabo-procedures zijn we natuurlijk altijd gebonden aan de wetgeving op de overheidsopdrachten. In onderhandelingen met een voorkeursbieder kan men niet gelijk wat inbrengen. Vandaar de noodzaak om het bestek op het financiële vlak te veranderen, te verbeteren, meer in lijn te brengen met wat men verwacht op de financiële markten en de mogelijkheid in te bouwen om in te spelen op een evolutie op korte termijn naar stabilisatie en een goedkopere financiering.

Voor de onderhandelingen met Noriant willen we tegen het eind van het jaar een eenduidige prijsopgave krijgen, met een verklaring en verduidelijking van de wijzigingen die zijn aangebracht ten opzichte van de BAFO die Noriant dit jaar heeft ingediend.

Tegelijkertijd hebben we ook de resultaten van ons eigen voorbereidend werk, dat een beetje parallel loopt, waardoor we de twee met elkaar kunnen confronteren. Ons eigen werk wil zeggen: een volledige, zelfstandige, eigen prijsbenadering van de offerte van Noriant met alle volumes, maten, aantal bruggen en oppervlakten die zij hebben voorbereid en bij ons hebben ingediend in het kader van hun bouwvergunning. Op die manier werken we verder. Dit maakt deel uit van de onderhandelingen zoals die nu lopen.

Als de onderhandelingen zouden moeten worden stopgezet omdat de regering besluit aan deze procedure geen verder gevolg te geven, zal Noriant allicht trachten een aantal kosten die in de aanbiedingsfase zijn gemaakt, te recupereren. Er is nog geen contract afgesloten. Er kan dus geen aanspraak worden gemaakt op het derven van winsten en zo meer. Maar de kosten die al zijn gemaakt om het aanbiedingsontwerp voor te bereiden, zullen ze wel trachten te recupereren.

Ik heb uw vraag over het prijspeil van juni 2006 niet begrepen. In de overzichtstabel die we aan ons voortgangsrapport hebben toegevoegd, hebben we altijd een raming gekoppeld aan een prijsniveau zodat u de raming kunt plaatsen in een tijdsperspectief. Vandaar dat de 1,850 miljard nog altijd staat geafficheerd met het prijspeil 1 juni 2006. Dat was in onze voortgangrapportage en op de overzichtstabel. Van zodra we over geactualiseerde, eigen, zelfstandige ramingen beschikken, gaan we die gegevens daarvoor in de plaats zetten. Zolang we die nog niet hebben, zolang die nog niet zijn bekrachtigd door de raad van bestuur, de stuurgroep of wat dan ook, houden we ons aan de meest recente, bekrachtigde ramingen. Maar voor alle duidelijkheid plaatsen we daar ook een prijspeil bij zodat dat transparant kan worden gevolgd nadien.

De prijsopgave die we van Noriant gevraagd hadden, had niet het prijspeil 2006. We hebben gevraagd om een prijspeil van juli 2008 mee te geven. Zoals vanmorgen al is gezegd, zat dat, achteraf bekeken, mee op de piek van de evolutie van grond- en materiaalkosten.

Er was ook de vraag waarom we toch werken gunnen terwijl er een alternatievenonderzoek loopt. De projecten van ons masterplan hangen wel voor een gedeelte samen, maar voor een gedeelte vertonen ze ook een eigen finaliteit. Ik denk bijvoorbeeld aan de Noorderlaanbrug of de IJzerlaanbrug. Dat zijn bruggen die moeten verhoogd en verbreed worden omwille van hun finaliteit inzake de verbreding en de verhoging van het Albertkanaal. De Schijn betekent ook een verbetering van de problematiek van de wateroverlast in de districten Merksem en zo meer, en een verbetering van de mogelijkheden voor afwatering zelf. Keer op keer hebben we die projecten die een eigen meerwaarde hebben, laten doorgaan. Zelfs de Kattendijksluis, die een aparte toegang geeft tot het Eilandje en ervoor zorgt ervoor dat een kleiner type van vaartuigen zoals jachten, niet in de grote zakensluizen of vrachtsluizen moeten worden versast.

Al deze lopende projecten hebben hun eigen finaliteit. Ze zijn uiteraard ook gekoppeld aan de Oosterweelverbinding, maar ze moeten absoluut ook kunnen voortgaan en er is tot op heden geen enkele reden om dat niet te doen. We geven daarbij uitvoering aan de opdracht die ons is gegeven: om door te werken.

De volgende vraag betrof de betekenis van de zinsnede dat alle projecten vooral door tolinkomsten moeten worden gefinancierd. Het woordje ‘vooral’ slaat op het feit dat een aantal van onze projecten van ons masterplan, de Brabo’s, al niet meer uit tolinkomsten worden gefinancierd. Het is wel onze betrachting om projecten maximaal uit tolinkomsten te financieren. De heer Costermans kan de modaliteiten verder toelichten. Dat is nogal complex maar het is wel nuttig het te belichten. De Tolrichtlijn wordt correct toegepast voor het bepalen van de tarieven. Het gaat over het rendement dat men kan puren uit het feit dat men ook eigen middelen heeft ingezet.

De heer Ivan Costermans: Ik verwijs naar de toelichting die we hier twee weken geleden hebben verstrekt. We hebben toen toelichting gegeven bij een tabel waarin bedragen stonden vernoemd voor een totaal bedrag van 3,055 miljard. Ik heb toen toegelicht dat het een van de twee tabellen was uit onze notificatie aan de Europese Commissie. Dat bedrag van 3,055 miljard euro is het totaal van een eerste tabel, met een eerste reeks van projecten, waaronder een aantal bruggen aan het Albertkanaal, waarvoor er een noodzakelijk en oorzakelijk verband met de realisatie van de Oosterweelverbinding zelf bestaat. Minister Van Mechelen heeft vanmorgen trouwens nog bevestigd dat de renovatie van de Noorderlaanbrug noodzakelijk is gezien de komst van de Oosterweelverbinding. Deze eerste reeks projecten is dus gerelateerd aan elkaar en aan de Oosterweelverbinding en kan dus rechtstreeks uit de tolinkomsten wedersamengesteld worden.

Dan zijn er een tweede reeks projecten waar dat oorzakelijk verband niet bestaat. De Tolrichtlijn zegt dat die projecten dus niet rechtstreeks vanuit de tolinkomsten kunnen worden gefinancierd. De Tolrichtlijn laat wel toe dat men, naast het wedersamenstellen van de rechtstreeks gerelateerde investeringskosten zelf, ook de daaraan verbonden financieringskosten recupereert. De financieringskosten bestaan voor een deel uit een vergoeding voor het vreemd vermogen,

voor de bancaire schulden die we zullen aangaan, en voor een deel uit een vergoeding voor het eigen vermogen, voor een aanzienlijk deel dus van de 822 miljoen euro eigen vermogen.

De aandeelhouder kan uiteraard vrij beschikken over het rendement dat hij realiseert. De Tolrichtlijn zegt dat het rendement marktconform moet zijn. Het mag dus niet meer zijn dan het rendement dat op de markt, typisch door private partijen, gevraagd wordt bij de realisatie van dergelijke projecten. Dat rendement gaat over enkele percentages. Dat rendement wordt in de vorm van dividenden uitgekeerd aan de aandeelhouder via de figuur van de stille maatschap. Ik ga daar niet verder op in omdat dit ons technisch te ver zou leiden. Die dividenden komen toe in het zogenaamde begrotingsfonds van waaruit subsidies ter beschikking kunnen worden gesteld van de partners, zoals nv De Scheepvaart en het havenbedrijf, om van daaruit de projecten verder te financieren.

De Tolrichtlijn legt dus wel degelijk een beperking op op de rechtstreekse financiering uit tolgelden van een aantal projecten tegelijkertijd. Maar daarnaast kunnen we ook een andere mogelijkheid van de Tolrichtlijn benutten, namelijk de realisatie van een rendement op eigen vermogen, waaruit vervolgens alsnog meerdere projecten bijkomend gefinancierd kunnen worden.

De heer Jan Van Rensbergen: Op pagina 34 van onze nota zeggen wij dat er een verschil is in dispersie tussen snelwegtunnel en viaduct. Dat is een algemene stelling. Wij hebben geen metingen in tunnels zelf gevraagd omdat het niet het voorwerp van ons onderzoek was. Wij hebben VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) opdracht gegeven om metingen te doen op de viaducten en op de begane grond.

Ik weet wel dat VITO onderzoeksresultaten heeft voor concentraties in tunnels. Ik denk dat VITO daarover rapporteert en publiceert. Het is niet onze vraag. Wij hebben ons vooral geënt op het verschil tussen emissies op een hogere locatie – een viaduct – versus emissies op de begane grond.

U hebt aangegeven dat er een aantal datasets de ronde doen. Voor alle duidelijkheid: er zijn twee sets. Wij hebben al onze studies gebaseerd op een set van gegevens die met het MMA2+-model verzameld is, aangevuld met een specifiek model dat vooral gericht is op het modelleren van het verkeer over de Scheldeovergangen (MMA staat voor Multimodaal Model Antwerpen dat wordt gebruikt voor modelleringen en waarop de verkeersprognoses voor de berekeningen van het financieel model en dergelijke zijn gebaseerd. Het gaat hier over versie2+) . Dat was voor ons interessant voor het financiële gedeelte. Wij wilden weten hoeveel wagens de Schelde zouden kruisen, omdat daar de tol op geënt is. De betrokken periode is 2002-2015. Wij hebben 2015 geëxtrapoleerd om de financieringsperiode te kunnen coveren. Dat is een basisset van gegevens die gebruikt is in al onze studies.

Intussen is het verkeerscentrum bezig aan een actualisatie van haar verkeersmodellen. Zij spreken over het MMA3+-model, een verfijning van het model dat zij gebruiken om verkeersevoluties te projecteren in de toekomst. Hun vertrekpunt daarbij is 2007. Ze gaan natuurlijk ook vijf jaar verder, tot 2020. Het zijn die gegevens die we nu samen met het verkeerscentrum voort aan het bekijken en het analyseren zijn. We bekijken wat de verschillen zijn en wat we daaruit kunnen leren. Dat zijn twee sets van gegevens, maar voor alle duidelijkheid: al onze studies en rapporten tot op heden, ook de notificatie aan Europa, zijn niet gebaseerd op die jongste modellen. Dat zijn immers cijfers die vandaag in ontwikkeling zijn.

De heer Rudi Daems: Het gaat over vrij substantiële verschillen qua densiteit, als ik het goed begrijp.

De heer Jan Van Rensbergen: Dat hangt ervan af. Natuurlijk is er ook sprake van een langer tijdsperspectief, van 2007 tot 2020. Voor sommige segmenten is er sprake van een toename van de verkeersintensiteit, voor andere een afname. Dat zijn nog maar de eerste analyses. Het is moeilijk te schatten. Het is nog te vroeg om daarover te rapporteren, maar ik hecht eraan om hier omstandig uitleg te komen geven als er nieuwe inzichten zijn met betrekking tot de verkeersprognoses voor de Antwerpse regio. In dat geval heeft dat natuurlijk een aanzienlijke impact voor ons. U begrijpt dat we zeer geïnteresseerd zijn in de resultaten van die studies. Het is nog te vroeg om daar vandaag voort op in te gaan. Die gegevens bevinden zich immers nog in de valideringsfase. We zullen daar echter zeker op terugkomen.

Mijnheer Peumans, u hebt een punt gemaakt over de nasleep van deze voortgangsrapportages en de moeilijkheden die we ondervinden om de vraagstelling voort schriftelijk af te werken en te vervolledigen. We moeten inderdaad zoeken naar meer pragmatische

en praktische werkafspraken om de verslagen te voltooien, anders lopen we inderdaad het risico in een lang aanslepend e-mailverkeer te verzeilen.

U vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot het voldoen aan de Europese Tolrichtlijn. Deze ochtend is de visie ter zake gegeven. Ik neem aan dat dit volstaat.

Dan was er nog een vraag over de prijsonderhandelingen met Noriant. Daarnet heb ik geschetst waarmee we bezig zijn. U had het over een analyse van het BAFO, die toen is besproken door onze raad van bestuur. Ik dacht daarnaar te hebben verwezen in de vergadering. U hebt geciteerd uit de notulen van die vergadering, dacht ik. Het komen tot marktconformiteit in de totaliteit van de bieding behoort natuurlijk tot de onderhandelingen met Noriant. Dat proces is momenteel bezig.

Dan is er de overzichtstabel met de prijsevolutie. We hebben getracht heel transparant te zijn en telkens de meest recente raming te geven, met daarbij het prijspeil. Als het ging over een gunning, hebben we ook het gegund bedrag gegeven. Als er meer werken zouden zijn, hebben we dat telkens aangegeven. Als ik het begrijp, vraagt u dat we een stapje verder zouden gaan en alle evoluties aangeven, waarbij elke verandering in de loop van de tijd wordt opgenomen.

Het voorcontract met Noriant was goedgekeurd door onze raad van bestuur nog voor het alternatievenonderzoek was besteld. Op dat ogenblik was Noriant nog niet meteen bereid om te tekenen. Naderhand was het dat wel, maar hebben wij voorzichtigheidshalve geoordeeld dat we best nog even wachten tot enerzijds de resultaten van het alternatievenonderzoek bekend zijn en we anderzijds voldoende elementen hebben om daadwerkelijk tot ‘design sign-off’ te kunnen komen.

Dan is er de brief van Eurostat en het INR over de ESR-neutraliteit, waarop deze ochtend werd gezinspeeld. Eurostat reageert daarmee op een voorstel dat we – als ik me niet vergis – al in 2006 hadden ingediend met betrekking tot de financieelrechtelijke structuur van de niet-Oosterweelprojecten. Het voorstel behelst ook het systeem dat de heer Costermans daarnet heeft toegelicht, namelijk dat van het rendement op eigen vermogen. Het gaat over een dividend dat opstroomt via de figuur van een stille maatschap in een begrotingsfonds, van waaruit dan elk van onze partners wordt gesubsidieerd om die goederen en infrastructuurprojecten terug te betalen aan BAM. Eurostat lustte dat systeem niet. Ze vonden het vrij ingewikkeld en zeer nauw aanleunend bij de overheid. Ze vonden dat het blijven hanteren van dat systeem en die structuur, zou betekenen dat die projecten ook moeten worden geconsolideerd. Het INR is die stelling bijgetreden. Dat betekent natuurlijk dat we deze voorgestelde structuur terugtrekken en bekijken of we de ESR-neutraliteit op een andere wijze kunnen ontwikkelen. Ter zake zijn er afspraken gemaakt. We bekijken momenteel grondig of een nieuw voorstel kan worden geformuleerd, dat dan opnieuw kan worden voorgelegd aan het INR, zodat kan worden bekeken of ter zake voort soelaas kan worden geboden.

Mijnheer Penris, de heer de Kort heeft geantwoord op uw vraag over de naamgeving.

Mijnheer de Kort, u hebt gehoord dat we inderdaad bezig zijn met functioneel groen, geluidsschermen en de verdere akoestische verbetering van het Oosterweelproject. Ter zake hebben we al stappen gezet. Dat is mee in rekening gebracht bij onze eisen aan Noriant. Merken we dat daar nog verbeteringen mogelijk zijn, dan zullen we uiteraard niet nalaten dat te bestuderen.

U geeft aan dat de Stedelijke Ringweg, en eigenlijk de hele ring, als een barrière wordt beschouwd. Wat de bruggen over het Albertkanaal betreft, hebben we een heel mooie oefening doorlopen om ook vanuit het oogpunt van de districten en de bewoners te gaan bekijken hoe dat Albertkanaal geen barrière hoeft te zijn, maar kan worden verbonden. Die bruggen en de aanlopen naar die bruggen kunnen heel mooi worden verweven. Ze bieden kansen qua woonkernontwikkeling, met een verdichting en een verbetering van de leefbaarheid van die kernen. Op soortgelijke wijze moeten en zullen we het concept van de groene singel en de stedelijke ringweg aanpakken. Uw bezorgdheid is terecht. We zullen die alleszins mee in overweging nemen bij het voort uitwerken van de ontwerpen van de zuidelijke ring.

Voor de rest hebt u een aantal elementen belicht die ik grotendeels kan onderschrijven. Naarmate de ontwerpen van de fietsprojecten duidelijker worden, zullen we daar omstandiger over rapporteren.

De heer Karel Vinck: De leden kunnen van mij, als voorzitter van de raad van bestuur van BAM, verwachten dat ik open met hen zal communiceren, in het kader van wat ik beschouw als mijn verant-

woordelijkheid en de verdeling van de taken tussen management en raad van bestuur.

Voor mij is het volgende belangrijk. Zo heb ik altijd projecten gerund, tot nu toe met succes. Enerzijds zijn er de doelstelling en de randvoorwaarden. In dat kader wordt het project gedefinieerd. Anderzijds is er het risicomanagement. Dan gaat het over de risico's die worden genomen om het project uit te voeren. Die beide aspecten zal ik als voorzitter van de raad van bestuur niet alleen altijd benadrukken, ik zal er ook open over communiceren. In deze commissie lijken dat me de belangrijkste elementen: wat is het project, wat zijn de doelstellingen, welke zijn de randvoorwaarden, in welke mate wordt dit gerealiseerd en welk risico is daarmee gemoeid? Dan gaat het over alle risico's, niet alleen technisch, maar ook financieel enzovoort.

Toen ik bij de spoorwegen werkte, heb ik zeer efficiënt samengewerkt met het Rekenhof. Had de spoorwegmaatschappij in 2000 het advies van het Rekenhof gevolgd, dan waren we niet in de situatie van 2002 beland. Daar zal ik dus veel aandacht aan schenken, zodat er zeer open wordt gecommuniceerd. Met het management zullen we een programma opzetten om die opmerkingen van het Rekenhof en de moeilijkheden die het Rekenhof ziet, systematisch op te lossen. Als we een goede verstandhouding kunnen bewerkstelligen tussen het Rekenhof en het management van BAM, zullen we de vragen die hier worden gesteld, grotendeels kunnen beantwoorden.

Verder hecht ik heel veel aandacht aan het creëren van een maatschappelijk draagvlak. Dat is een heel belangrijk element, waar ik ook regelmatig over zal rapporteren. Wellicht was dat element ook de reden waarom de Vlaamse Regering mij voor deze functie heeft gevraagd. De dag dat we dat maatschappelijke draagvlak creëren, zal het project, in welke vorm dat ook zal zijn, eindelijk kunnen worden gerealiseerd met een aanvaardbare steun.

We mogen nooit vergeten dat er hoe dan ook een oplossing moet komen voor het mobiliteitsprobleem. We kunnen hier maanden en jaren discussiëren, maar uiteindelijk zal er toch een oplossing moeten komen. In het kader van de uitwisseling van informatie zullen we efficiënt kunnen samenwerken en van gedachten wisselen, zodat we de juiste beslissingen nemen.

Men heeft hier gevraagd of BAM wel zin heeft. Vanaf het moment dat wij ervan overtuigd zijn dat Antwerpen een geïntegreerd mobiliteitsplan nodig heeft, is er een zekere coördinatie nodig. Zelfs als men ervan uitgaat dat BAM kan verdwijnen, moeten er toch verantwoordelijkheden worden genomen in departementen of in de administratie. En ook dan is er een zekere coördinatie nodig. Alleen dat is al een verantwoording van de rol die BAM moet spelen in het kader van de realisatie van het hele mobiliteitsplan.

In welke mate dat zal worden afgestemd op het niveau van de financiering, hangt af van de finale adviezen over ESR en van de beslissing inzake het mogelijk gebruik van tolheffingen voor de financiering van het volledige programma.

Dat zijn de prioriteiten die ik aanvoel, en waarover ik heel open zal communiceren. Ik respecteer alle opinies, maar op een bepaald moment moet men zeer consequent en met de nodige sérieux de voor- en de nadelen afwegen en daarover durven debatteren. Het biedt geen enkel voordeel om wat ideeën te lanceren over mogelijke technische oplossingen, die niet of niet volledig bestudeerd zijn, en daarmee de bevolking op te jagen. We moeten uiteindelijk naar een oplossing, wat sommige actiegroepen ook denken. We moeten allemaal samen landen, om uiteindelijk een antwoord te kunnen bieden op de mobiliteitsproblemen. Dat is mijn prioriteit.

Ik hoop dat we tot een constructieve samenwerking kunnen komen om te realiseren wat gerealiseerd moet worden in Antwerpen.

6. Antwoorden van het Rekenhof

De heer Ignace Desomer: Mijnheer Vinck, ik dank u voor uw persoonlijk engagement. We hebben tot nu toe al goed samengewerkt met uw team. Uw flatterende woorden voor het Rekenhof doen ons veel plezier. Zelfs een dame van 178 jaar – want zo oud is het Rekenhof – wordt daar nog altijd door getroffen. *(Gelach)*

Mijnheer Peumans, u hebt een vraag gesteld over de opvolging van onze aanbevelingen, en de evaluatie daarvan. In de bijlage bij ons rapport hebben we alle aanbevelingen die we al gemaakt hebben, tot en met de tiende rapportage, opgesomd. Daarbij hebben we telkens de reactie van de BAM gevoegd. We hebben daar niet nog eens een derde kolom aan toegevoegd met onze reacties daarop. Het is immers zo dat we bij

nieuwe voortgangsrapportages telkens voortgaan op de belangrijkste aanbevelingen die nog bijkomende aandacht verdienen of waarop nog niet is ingegaan.

Naarmate de rapportages vorderen, gaan de aanbevelingen steeds meer naar de kern van de zaak. De eerste aanbeveling gaat over de vraag of het referentiekader nog zal kunnen worden gehandhaafd indien de uitgangspunten veranderd zouden zijn, indien de financiering zou veranderen enzovoort. Dat is een belangrijk punt.

De tweede aanbeveling gaat over de financiële haalbaarheid. De derde gaat over de tijdigheid van de rapporten. De vierde handelt over het risicobeheer en het contractmanagement. De vijfde is een nieuwe aanbeveling die er eigenlijk al verschillende rapportages zat aan te komen. We stellen in die vijfde aanbeveling dat het goed zou zijn indien de regering een initiatief zou nemen met betrekking tot de taakverdeling, de coördinatie van de stuurgroep en de verschillende betrokken partners.

Er zijn vanzelfsprekend ook aanbevelingen waaraan nog niet volledig is voldaan. In de allerlaatste aanbeveling in onze bijlage ziet u dat we in de tweede tot en met de negende rapportage hebben gesteld dat het noodzakelijk is dat het Vlaamse Gewest voor zijn meerjarenverbintenis de nodige decretale budgettaire machtigingen krijgt van het Vlaams Parlement. De Vlaamse Regering moet ook een machtiging vragen voor het toekennen van een eventuele gedeeltelijke gewestwaarborg.

BAM geeft daar een gepast antwoord op, maar daar staat nu een kleine repliek van het Rekenhof bij, die stelt dat er bijvoorbeeld nog geen machtiging is aangevraagd voor de andere subsidieverplichtingen van het Vlaamse Gewest. Dat is dus niet zomaar een kritiek uit de losse pols. Het gaat hier over het begrotingsfonds. Dat gaat dus over de niet-Oosterweelprojecten. Om geld uit dat begrotingsfonds door te storten naar de verschillende betrokken publieke partners, moeten overeenkomsten worden gesloten. Maar die zijn momenteel nog niet gesloten. Pas als dat gebeurd is, kan het parlement daar al dan niet een machtiging voor geven.

Wij trachten in de opeenvolgende rapportages de opmerkingen te bundelen en tot hun essentie te beperken.

Mijnheer Penris, u vroeg of het Rekenhof het parlement zou adviseren om meer geld te injecteren, indien de heer Vinck aan minister Van Mechelen zou zeggen dat die 822 miljoen euro niet volstaat. Indien uit ons begrotingsonderzoek zou blijken dat de Vlaamse Regering zo'n extra budgettaire injectie zou geven zonder de toestemming van het parlement, dan zou het Rekenhof een fikse opmerking maken. Het parlement moet daar immers over beslissen, maar het is evident dat het Rekenhof nooit zelf opportuniteitsoordelen uitspreekt. Dat zou ongezond zijn.

7. Antwoorden van de regering

Minister Kathleen Van Brempt: Ik begin bij het project Brabo I. Zoals de heer Van Rensbergen al aangaf, zitten we vandaag in een nieuwe fase van de nog lopende procedure. Het is onmogelijk vandaag te zeggen of de globale kost van het project verhoogd zal worden. We moeten ongetwijfeld rekening houden met een verhoogde financieringskost, maar er zijn daarnaast ook een aantal andere kosten die kunnen dalen, zoals de staalprijs, die 20 percent van het globale project uitmaakt.

Het is belangrijk dat we nu heel snel naar een oplossing zoeken. We zijn daar volop mee bezig. Dat moet nu snel zijn beslag krijgen. Ik ga ervan uit dat het Vlaams Parlement me de nodige steun zal verlenen om dit probleem op te lossen. Indien de financiële crisis niet was losgebarsten, hadden we vandaag al kunnen betekenen en de werken kunnen aanvatten. De financiële crisis heeft hier een stokje voor gestoken. Ik hoop dat we dit op korte termijn kunnen oplossen. We zullen hier in elk geval al het mogelijke voor doen. De komende weken zal hier hard aan worden gewerkt.

Ik wil ook nog iets zeggen over de Europese houding ten aanzien van de tolinkomsten en van de financiering van de projecten die los van de Oosterweelverbinding staan. Voor Brabo 1 en Brabo 2 is er alvast geen probleem. Die projecten zijn al eerder uit de algemene financiering gehaald. We hebben daarvoor in een aparte financiering voorzien. Volgens de heer Peumans was dit bijzonder slim. We wisten nochtans niet op voorhand wat er te gebeuren stond.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u hebt dit vroeger steeds ontkend. U hebt steeds beweerd dat de tramprojecten met tolinkomsten mochten worden betaald. We hebben het hier twee of drie jaar geleden al over gehad. U hebt toen verklaard dat ik ongelijk had en dat dit wel mogelijk was. Uw voortschrijdend inzicht siert u.

Minister Kathleen Van Brempt: We zullen het op dat voortschrijdend inzicht houden. Dit betekent in elk geval dat er voor Brabo 1 en Brabo 2 geen enkel probleem is. *(Opmerkingen)*

We hebben in een beschikbaarheidsvergoeding ten bedrage van 30 miljoen euro voorzien. Dat moet ons zeker in staat stellen Brabo 1 van start te laten gaan. We zullen dit ook doen.

Ik ga ervan uit dat we de evolutie van de kostprijs van het project en van de financiering goed moeten monitoren. De komende dagen of hoogstens weken zal hieromtrent duidelijkheid worden geschapen.

Wat de tweede fase van het Masterplan Antwerpen betreft, hebben we de opdracht gegeven een alternatieve studie uit te voeren. We moeten tijd uittrekken om dit allemaal onder de loep te nemen. We mogen ons niet tot de financiering van de Oosterweelverbinding beperken, maar we moeten oog voor de hele tweede fase hebben.

Aangezien ik de ochtendvergadering niet zelf heb bijgewoond, wil ik nu absoluut benadrukken dat ik het eens ben met minister Van Mechelen. De heer Vinck heeft trouwens onrechtstreeks hetzelfde standpunt ingenomen. Het is onze bedoeling een oplossing voor de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen te vinden. Dat is cruciaal voor heel Vlaanderen. Het Masterplan Antwerpen is daarom een ondeelbaar geheel. Het heeft geen enkele zin enkel de ring rond Antwerpen te sluiten: we moeten alle projecten uitvoeren. Indien dit andere financieringsbronnen of -constructies vergt, zal de Vlaamse Regering hiervoor zorgen.

Tot slot is me gevraagd op basis van welke logica een aantal leden van de raad van bestuur zijn vervangen. Ik denk dat dit voor de hand ligt. De voorzitter van de raad van bestuur heeft dit al aangetoond. Op bepaalde tijdstippen wordt het nodig bepaalde mensen te vervangen om een nieuwe dynamiek te creëren. Daarom is besloten de heren Vinck, Colpaert en De Geest aan te trekken. Dit mag zeker niet als een motie van wantrouwen ten aanzien van de vertrokken leden van de raad van bestuur worden geïnterpreteerd. Nu en dan moet men durven beslissen een raad van bestuur niet uit te breiden.

Bovendien gaat het om drie mensen die nu in het kader van het Masterplan Antwerpen bijzondere opdrachten uitvoeren. Die opdrachten betreffen de watergebonden projecten, de ruimtelijke ordening, de mobiliteit en de openbare werken. Het gaat bovendien om drie bijzonder gewaardeerde leidinggevende ambtenaren.

Minister Hilde Crevits: Als ik me niet vergis, heeft de heer Peumans daarnet een vraag over het nieuwe alternatievenonderzoek en over de onafhankelijkheid van het hiervoor aangestelde studiebureau gesteld. Ik veronderstel dat iedereen weet welk proces we doorlopen om een studiebureau aan te stellen. Hier is in elk geval een grondige screening aan verbonden.

Het gaat eigenlijk om twee bureaus, met name SumResearch en Arup. Er is eerst enige discussie over de mogelijke banden tussen de Nederlandse en de Britse vestiging van Arup geweest. Dat is nu opgelost. Verder is in een recent krantenartikel gemeld dat SumResearch ooit advies aan de gemeente Zwijndrecht heeft verstrekt. Dit heeft tot vragen over de onafhankelijkheid geleid. De eerlijkheid gebiedt me evenwel te verklaren dat de opdracht van SumResearch in Zwijndrecht enkel op het mobiliteitsplan betrekking had. Het studiebureau heeft enkel onderzocht op welke manieren een aansluiting op het Oosterweeltracé tot stand kan worden gebracht. Het bureau heeft nadrukkelijk bevestigd dat het nooit een uitspraak over de keuze voor een bepaald tracé heeft gedaan. Dat maakte trouwens geen deel uit van de opdracht. Het ging hier louter om een praktische opdracht, met name de manier waarop voor een aansluiting kan worden gezorgd.

Na een grondige screening en een positief verslag van de gunningscommissie is het studiebureau SumResearch aangesteld. Het is voor de hele Vlaamse Regering en voor mijzelf zeer belangrijk dat de onafhankelijkheid gewaarborgd is. Indien op dit vlak een probleem zou ontstaan, zou dit onmiddellijk een probleem voor het verdere verloop van het hele dossier worden. Er zijn volgens mij echter geen redenen om aan die onafhankelijkheid te twijfelen.

Minister Van Brempt heeft daarnet iets gezegd over het vervangen van de drie bestuurders. Ze kwam ook meteen op de ambtelijke stuurgroep die inderdaad nog niet zijn volledige operationaliteit kent. Er zijn diverse vragen over gesteld en er was een terechte opmerking vanwege de vertegenwoordigers van het Rekenhof. Nu moeten we er snel voor zorgen dat die verhoudingen duidelijk worden. De ambtelijke stuurgroep heeft als duidelijke taak om alle ruimtelijke processen die te maken hebben met dat dossier, goed te begeleiden. Van zodra de alternatievenstudie aan het landen is, moeten we maken dat dat volledig is uitgeklaard. Dat engagement neem ik zeker op namens de Vlaamse Regering.

Er was een vraag over de rapportage inzake de andere projecten, niet de Oosterweelverbinding, dus het risicomanagement. Er is altijd gezegd dat er zo een rapportage wordt gedaan in het kader van het decreet Grote Infrastructuurwerken. Ik voel dat de nood ontstaat om tegelijkertijd een rapportage over die zaken te geven. We moeten in de regering bekijken wat al dan niet het goede forum is en wat we dan doen met

de rapportage die we moeten maken in het kader van het decreet Grote Infrastructuurwerken.

Er is opgemerkt dat voor de Leien fase 1 de informatie niet goed is doorgestroomd. U weet dat het gaat over de verrekening die door de Vlaamse Regering is goedgekeurd en waarop ik, naar ik meen, naar aanleiding van een actuele vraag van u, mijnheer Penris, heb geantwoord. U hebt gelijk dat die informatie vlotjes moet doorstromen naar de plaats waar ze hoort en moet worden opgenomen in de tabellen. Het is eigenlijk een argument om te zeggen: laat de mensen die met de andere infrastructuurwerken bezig zijn, meteen ook wat toelichting meegeven. Dat wordt bekeken in het kader van een volgende rapportage en in het kader van de werking van die ambtelijke stuurgroep, waar trouwens alle ambtenaren waar we het over hebben, in zullen zetelen.

Ten slotte is er de gezondheid. Vanmorgen was ik niet in deze commissie omdat ik in de commissie Leefmilieu moest zijn. De problematiek van het fijn stof is niet alleen van belang voor de Oosterweelverbinding maar voor heel Vlaanderen. Als minister van Leefmilieu heb ik de taak om de nodige initiatieven te nemen. U weet dat een paar dagen geleden het actieplan fijn stof voor de hotspot Antwerpen is voorgesteld. Ik heb toen gezegd dat er eindelijk gedetailleerde metingen komen voor de PM2.5, het kleinste fijn stof. Wel is de methodiek om dat allerkleinste fijn stof te meten, pas in juli van dit jaar vastgelegd door Europa. Nu hebben we een Europees referentiekader om dat te meten. Dat betekent niet dat er vroeger niet werd gemeten, maar nu weten we exact, op een objectieve basis, dat er overal op een gelijke manier gemeten zal worden. Er komen ook nieuwe meetposten. Ik ben ervan overtuigd dat voor de Oosterweelverbinding, die noodzakelijk is voor de mobiliteit in Antwerpen, de monitoring van het fijn stof op een zeer zorgvuldige manier zal moeten gebeuren.

Er zijn nu vier meetposten geplaatst en er komen er nog twee bij. In de toekomst kunnen er nog bij komen. Meten is een eerste stap. In een tweede stap moet worden nagegaan hoe het project zo goed mogelijk kan worden uitgevoerd. We zitten hier voor een deel met een voortschrijdend inzicht. Wat we vijf jaar geleden bestudeerden, is geëvolueerd. Dat geldt zowel voor de beheersing van het fijn stof als voor de beheersing van het geluid. In dat verband moet de alternatievenstudie rekening houden met de meest recente inzichten. Dat belet niet dat wat de uitwerking van het project nu betreft, ook wordt gekeken hoe nog meer en nog betere flankerende maatregelen kunnen worden getroffen.

Wat het fijn stof en het geluid betreft, is er ook de impact op de gezondheid. De voorzitter heeft gezegd dat het nuttig is om de zaken interuniversitair te bekijken. Het lijkt me voor heel Vlaanderen nuttig om een breed kenniscentrum over de gezondheidswerking uit te bouwen. Er is nu de Cel Gezondheid en Milieu. De link tussen fijn stof en gezondheid moet een derde sterke poot worden in de beheersing van het fijn stof.

De heer Jan Peumans: Minister Van Brempt, het doet me plezier te horen dat de oude dynamiek wordt vervangen door een nieuwe dynamiek. De vorige drie bestuurders waren gekoppeld aan kabinetten. Zij behoorden alle drie toevallig tot de drie grote partijen in de regering. Ik denk dat u de heer Desmyter hebt moeten opofferen. De heer Vinck is een heel goed alternatief. Ik heb daar het volste vertrouwen in, in tegenstelling tot de vorige voorzitter van de raad van bestuur. Het waren de liberaal en de socialist die moesten opstappen. We hoeven elkaar niets wijs te maken. Mijnheer Vinck, ik wens u heel veel sterkte toe.

Minister Crevits, u zat vanmorgen inderdaad in de commissie voor Leefmilieu. Daardoor kon u hier niet zijn. We zullen hier echter nog op terugkomen. Ik ken dokter Goethals al een aantal jaren, naar aanleiding van de problematiek over de nachtvluchten en de volksgezondheid.

Ik ben een groot verdediger van het Rekenhof. Mijn vraag is wanneer u eindelijk zult tegemoetkomen aan de opmerkingen die hier al meermaals zijn gemaakt over het risicomanagement van de Vlaamse Regering en de andere publieke partners van het masterplan. Het Rekenhof heeft dat al meermaals herhaald. Wanneer zal de Vlaamse Regering daar eindelijk gevolg aan geven? De BAM doet haar werk goed, maar er zijn ook nog andere partners bij betrokken. Die vraag van het Rekenhof is terecht.

De verslaggevers, *De voorzitter,*

Jan PENRIS Marc VAN DEN ABEELEN

Jan PEUMANS

BIJLAGEN:

Bijlage 1: Brief van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) 28 oktober 2008
Bijlage 2: Overzicht betaalde erelonen adviseurs BAM
Bijlage 3: Investeringstabel met historiek
Bijlage 4: Toelichting bij investeringstabel
Bijlage 5: Antwoorden BAM op openstaande vragen
Bijlage 6: Bijkomende antwoorden BAM op openstaande vragen
Bijlage 7: Bijkomend antwoord renovatie Van Cauwelaertsluis
Bijlage 8: Brief van de parlementsvoorzitter aan de minister-president
Bijlage 9: Antwoorden van de Vlaamse Regering

BIJLAGE 1:

Brief van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) 28 oktober 2008

INSTITUUT VOOR DE NATIONALE REKENINGEN

De Voorzitter

Ons kenmerk : T/C2/2008/017664

Brussel, 28 -10- 2008

City Atrium C
Vooruitgangstraat 50
1210 Brussel

Tel.: 02 277 83 60
Fax: 02 277 50 21
http://inr-icn.fgov.be

De heer Dirk VAN MECHELEN
Vice-minister-president van de
Vlaamse Regering en
Vlaams Minister van Financiën,
Begroting en Ruimtelijke Ordening
Phoenixgebouw
Koning Albert II-laan 19

1210 BRUSSEL

Betreft : NV BAM.

Geachte heer Minister,

Inzake de verwerking van BAM nv en zijn activiteiten heeft het INR op 14 november 2007 het advies ingewonnen van Eurostat aangaande de niet-Oosterweel-projecten. Dit heeft geleid tot een uitwisseling van informatie tussen Eurostat en het INR. Eurostat heeft in zijn brief van 2 oktober 2008, die als bijlage gaat, zijn standpunt meegedeeld.

Eurostat argumenteert dat de niet-Oosterweel-projecten ondergebracht moeten worden bij de overheid. Dit is een advies dat door het INR wordt gevolgd.

In datzelfde advies stelt Eurostat vragen bij de verwerking van de Oosterweel-projecten, die erop wijzen dat Eurostat ook de Oosterweel-projecten wenst onder te brengen bij de overheid. Het INR wenst op die onderdelen van het advies te reageren met argumenten die de plaatsing van de Oosterweel-projecten buiten de perimeter van de overheid ondersteunen. Het INR heeft tijdig Eurostat gevraagd hun advies nog niet publiek te maken en het INR bereidt tegen uiterlijk november 2008 een reactie voor. Het spreekt voor zich dat het INR de overheid nog zal contacteren mochten eventuele bijkomende verduidelijkingen nodig zijn.

Hoogachtend,

Lambert VERJUS

cc. Minister Hilde Crevits

Contactpersoon:
Rudi.Acx(NBB)
tel. 02/221.25.02
fax 02/221.32.30
rudi.acx@nbb.be

eurostat
EUROPEAN COMMISSION

Directorate C: National and European Accounts

Limited

Only for use by those in the European Institutions and in Member State public services who need to access this information. Not for publication.

Luxembourg, 02 -10- 2008
ESTAT/C-3/MHF/MW/ji D(2008) 30227

Mr Lambert Verjus
President
Institut des Comptes Nationaux
City Atrium C, Rue du Progrès, 50
B-1210 Bruxelles

Subject: Sector classification of BAM projects

Ref.: Your letter T/C2/2007/017467 dated 14 November 2007
Our letter ESTAT/C-3/LN/LA/MW/mg D(2007) 30382 dated 27 November 2007
Your letter T/C2.NW/2008/000917/lpb dated 23 January 2008
Our letter ESTAT/C-3/LN/MW/ji D(2008) 30150 dated 11 June 2008
Your letter T/C2/2008/014422 dated 5 September 2008

Dear Mr Verjus,

Following technical discussions with the representatives of the Belgian statistical authorities (ICN/INR) conducted on 3 May 2007 in Luxembourg and during the EDP dialogue visit on 19 June 2008 in Brussels, as well as your letters, I am in a position to reply to the question you asked on the appropriate statistical treatment of the above-mentioned case.

The accounting issue for which a clarification is requested

The initial ex-ante request of the Belgian statistical authorities for an opinion of Eurostat referred to the appropriate statistical treatment of the sector classification of the Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) planned infrastructure projects in Antwerp within the so-called "Masterplan Mobility Antwerp" other than the Oosterweel Link bridge, in particular the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock.

Following the subsequent exchange of information with the ICN/INR, Eurostat considers that the statistical treatment of these, but also of all other Antwerp Masterplan infrastructure projects, including the Oosterweel Link, depends on the national accounts treatment of BAM.

Documentation provided

During the several rounds of correspondence, the Belgian statistical authorities provided Eurostat with the following documentation:

1. A summary note "The Antwerp Masterplan" (received in November 2007).

2. A note by BAM "ESA95 Qualification of Albert Canal Project: Overview of rights and obligations of BAM and De Scheepvaart within the Albert Canal Project and BAM and the Antwerp Port Authority within the Van Cauwelaert Lock Project" (received in January 2008).
3. A note by ICN/INR on the classification of BAM in ESA95 (received in November 2007, in Dutch).
4. Projects of contracts and financial arrangements between De Scheepvaart and BAM concerning Albert Canal Projects (received in November 2007, in Dutch).
5. Methodological notes in the context of the 2008 EDP dialogue visit follow-up on a sector classification of BAM and of the assets of the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock (received in September 2008).
6. Additional information received in September 2008 on:
   (i) the organisational structure of BAM,
   (ii) the capital injections of the Flemish Region to BAM and BAM business plan,
   (iii) the financial structure and the so-called Tranche C Guarantee,
   (iv) the periodical funding to BAM within the Van Cauwelaert Lock Project, and
   (v) the Oosterweel Link Silent Partnership (SPV).
7. BAM Annual Report 2007 (received in September 2008).

Description of the case

BAM is a public limited company created in 2002 and owned mostly by the Flemish Region. According to the available information, BAM will be initially financed through equity and borrowing, and will earn operational revenue from tolls, subsidies from the Flemish Region (based on the contract with the Antwerp Port Authority) and dividends from the Oosterweel Link (collected at the Special Fund Account). According to the provided documentation, the Flemish Region will provide BAM with 822 million euro of capital injection in exchange for equity in BAM and in the Oosterweel Link SPV.

The main task of BAM is the implementation and financing of various infrastructure projects of the Flemish Region, under the common programme called "Masterplan Mobility Antwerp". BAM employs approximately 20 full-time equivalents and in fulfilling its tasks relies heavily on external resources. A majority of BAM Board of Directors members represent public bodies of the Flemish Region. A relatively new entity, BAM is currently provisionally classified in national accounts by the ICN/INR outside the general government sector[1].

The Antwerp Masterplan was developed and adopted in December 2000 by the Flemish government. It covers roads, waterworks and public transport infrastructure, and encompasses expenditure for new construction, as well as for the refurbishments of existing infrastructure. Currently, the total capital expenditure of the Masterplan is estimated at approx. 3.6 billion euro over the coming years. The biggest project, with a share of approx. 50% of the total cost, is the tolled road bridge Oosterweel Link that will provide a third crossing of the Schieldt River, to be built and operated by a private company under a DBfM (Design Build Finance Maintain) arrangement. The arrangement also involves the creation of an SPV (a so-called "silent partnership") with the participation of BAM and the Flemish Region. The construction is planned to start in 2009 and to be completed by 2013, with the concession period for this DBfM foreseen

[1] According to the annex of the Belgian EDP Inventory, as of September 2007, listing the units "included under general government", as well as some units excluded from general government.

for 35 years, whereby the private company will receive from the SPV an availability fee for the operation of the bridge.

Other projects than the Oosterweel Link that BAM will finance include, among others, two smaller projects which were subject of an initial methodological request by the ICN/INR for an opinion of Eurostat: the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock (respectively approx. 5% and 1% of the total Masterplan cost). The first project foresees the enhancement of the ship transport capacities of the water channel Albert Canal (i.e. widening and deepening of the waterway, construction of higher bridges). The second one involves the modernisation of the major access gate to the Port of Antwerp (e.g. installation of inter-modal transport facilities). Apart from the financing, BAM involvement also includes oversight of the modernisation works to be executed by private contractors.

Upon completion of the works, the role of BAM will differ for each of these two contracts:

(1) Albert Canal: BAM will enter into a "silent partnership" with De Scheepvaart[2] and will transfer to the latter the legal ownership rights over the newly built channel infrastructures. Under this partnership, De Scheepvaart will manage the channel, and BAM will be receiving from De Scheepvaart regular payments, based on the number of vessels passing the channel, aiming to reimbursing the capital expenditure of BAM.

(2) Van Cauwelaert Lock: Havenbedrijf Antwerpen[3] will conclude with BAM a concession agreement to legally operate the lock. Whereas BAM legally will be a concessionaire and an owner of the renovated infrastructures, the Antwerp Port Authority will nonetheless itself execute the operational exploitation of the lock. BAM will only be responsible for the major repairs of the lock. Under the concession contract, the Antwerp Port Authority will pay to BAM regular payments based on the actual use of the renovated lock, aiming to repaying the capital expenditure of BAM. The Antwerp Port Authority will pay to BAM periodical funds (amounting to approx. 20% of the BAM current expenditure), out of the subsidies from the Flemish Region based on the Flemish Port Decree.

In addition, due to the expected low level of direct revenues from the users of the channel and of the lock, a part of the revenue due to BAM for covering its capital expenditure for these two projects will come from a dedicated fund of the Flemish Region, the Special Fund Account (via De Scheepvaart and the Antwerp Port Authority). This fund will be financed from the dividends of the SPV managing the tolled Oosterweel Link bridge, which is currently expected to be profitable.

Eurostat does not have details on the method of implementation of the remaining Masterplan projects, accounting for around one-third of the total Masterplan costs, (calculation based on the table of the Masterplan projects costs as provided by the ICN/INR), however it has understood from the Belgian statistical authorities that the intention is to undertake them using "traditional" procurement methods (i.e. direct contracts for construction with no concession elements).

Methodological analysis by Eurostat

---

[2] The management entity of the waterways in the Flemish Region, classified in S.13.

[3] The Antwerp Port Authority, classified in S.11.

After an examination of the documentation provided, Eurostat has reached the following provisional views.

Applicable accounting rules

ESA95 paragraphs 1.28, 1.38, 1.41, 2.12 and 2.68-2.74 apply in this case. In addition, the Eurostat ESA95 Manual on government deficit and debt (MGDD) Part I "Delimitation of the general government sector", Part IV "Leases, licences and concessions", as well as Part IV.4.2 "Long term contracts between government units and non-government partners (Public-Private-Partnership)" are also relevant.

Availability of national accounting analysis

The documentation provided together with the letter of the ICN/INR of 5 September 2008 provides the Belgian statistical authorities' opinion that BAM is an institutional unit and should be classified outside the general government sector, in the sector of non-financial corporations (in S.11)

Concerning classification of the assets and the associated financial flows relating to the Antwerp Masterplan projects other than the Oosterweel Link, subject of the initial consultation by the ICN/INR, the Belgian statistical authorities do not provide for its sectorisation decision, but foresee two possible options of recording:

i. the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock assets are to be recorded in national accounts on the balance sheet of the non-financial corporations sector,

ii. the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock assets are to be recorded in national accounts on the balance sheet of the general government sector.

The final decision would depend on the national accounts treatment of payments to be received by BAM via De Scheepvaart and the Antwerp Port Authority from a dedicated fund of the Flemish Region, the Special Fund Account (as described above). However, in its correspondence the ICN/INR does not take any decision in this respect.

Analysis

Due to a complex institutional and financial structure of the Antwerp Masterplan, Eurostat considers that in order to establish the classification of assets and financial flows connected to the Masterplan projects (both Oosterweel and non-Oosterweel), it is of the utmost importance to carefully consider the national accounts treatment of BAM, taking into account BAM's role in the Antwerp Masterplan.

Thus Eurostat's analysis has proceeded in three steps:

1. Is BAM an institutional unit?
2. Which body is acting as the principal party for the implementation of the Masterplan?
3. How should the long-term infrastructure contracts be treated in national accounts?

(1) BAM as an institutional unit

Eurostat notes that the documentation provided by the ICN/INR on the BAM structure, despite various tasks confined to this entity by the Flemish government, acknowledges in principle the special purpose vehicle (SPV) characteristics of BAM: *"BAM however is a "thick" SPV and will also carry out other activities related to Antwerp Masterplan"*[4]. Taking into account the features of BAM as presented by the ICN/INR in various documents, in particular that it employs only 20 FTE employees and that most of its tasks are outsourced to external contractors, Eurostat agrees with such an understanding of the BAM role in the Antwerp Masterplan undertaking.

As regards the use of the government-founded SPV in long-term infrastructure contracts, the MGDD recommends a detailed analysis of the national accounts treatment and sector classification of such an SPV and specifies: *"If one or several private partners that are the operational contracting parties control this unit [SPV], there is no question as regards its classification as a non-government unit. (...).*
Complications arise when such a special unit, which is the government's counterpart in the contract, is created directly by government. In this case it must be closely checked whether the unit can be considered as an independent institutional unit according to ESA95, and whether the unit is a true market producer."

Following the ESA95 paragraph 2.12, in order to be considered as institutional unit, an entity should keep a complete set of accounts and possess a decision-making autonomy in respect of its principal function: (a) be entitled to own goods and assets in its own right, (b) be able to take economic decisions and engage in economic activities for which it is responsible and liable at law, (c) be able to incur liabilities on its own behalf and to enter into contracts. Eurostat notes that BAM fulfils a criterion of keeping accounting records, as demonstrated in its publicly available annual reports.

Concerning the autonomy of decision, from the analysis of the provided documentation, it is currently not fully clear to Eurostat if BAM fulfils this criterion, in particular as concerns its ability to take economic decisions.

Eurostat considers that the creation of BAM was instrumental for the purpose of a realisation of a precise infrastructure investment plan (Antwerp Masterplan) defined solely by the Flemish government. In such a way, the government determined in advance and before the creation of BAM its investment activities. For example, Eurostat notes that the exact route of the Oosterweel Link was decided unilaterally by the Flemish government on 16 September 2005. This can be seen as different from the case where an independent entity draws up its investment plan and then seeks approval from its principal shareholder (in this case, the government).

In this context, it is not clear to Eurostat whether in case of the tendering processes for the projects of the Masterplan, BAM is entitled to choose the construction company freely and without any influence of the Flemish government.

Furthermore the details of the arrangements of flows between projects (discussed in more detail below) indicate that an artificial circuit has been developed to match revenue from the Oosterweel Link with subsidies to be payable by the Flemish government to the De Scheepvaart and the Antwerp Port Authority (this may also be perceived to implicitly go more widely, such that Oosterweel revenue supports the financing of other Masterplan projects). This pre-planning of

---

[4] The text specifies some further BAM activities: impact management, project coordination, communication, etc.

financial flows indicates lack of freedom of BAM over the timing and amount of future transactions relating to the projects it manages.

There is therefore the need for a further analysis of these aspects by the Belgian authorities to determine if BAM can be considered as an institutional unit in national accounts.

(2) The principal party to the Antwerp Masterplan

Eurostat recalls that in order for the proper national accounts recording, it is necessary to appropriately identify, behind the apparent legal arrangements, the economic roles of the entities involved in transactions, in this case of BAM and of the Flemish government. ESA95 paragraph 1.38 provides for the possibility of the rearrangements of transactions between the units when the underlying economic relationships require. In particular, as one method of rearranging transactions, ESA95 in its paragraph 1.41 offers a possibility of a principal party recognition: *"When a unit carries out a transaction on behalf of another unit, the transaction is recorded exclusively in the accounts of the principal. (...)".*

In this context, Eurostat takes note of the following elements of the Antwerp Masterplan:

- The Masterplan was decided in advance in great detail by government. There is a perceived lack of/limited ability of BAM to influence the plan.

As noted above, the decision on the Antwerp Masterplan was taken solely by the Flemish Region in 2000, i.e. well before the creation of BAM in 2002. In addition, the Flemish Region government de facto takes decisions on the exact routes of the planned infrastructure, defining precise investment activities of BAM.

- Design of the Oosterweel Link contract.

According to the information provided on the Oosterweel Link, BAM itself will not execute construction works and will not operate the bridge once finished. Its role is to channel the Flemish Region funds into the project, arrange the necessary additional external financing and to supervise the construction work to be undertaken by the private company. Realisation of tasks connected to the Oosterweel Link, together with the detailed investment requirements and timetable, was attributed to BAM by the Flemish government by means of an administrative decision, and not by a tendering process (the usual practice observed by Eurostat and/or, under certain circumstances, a legal requirement for concessions).

Due to the above, Eurostat position is that BAM cannot be seen as a concessionaire in the meaning of the MGDD, as described in the chapter IV.4: *"Some governments are making increasing use of the corporation sector to finance, construct and operate public infrastructure. (...) [A] corporation constructs and/or operates public infrastructure and finances the costs by charging users who are not the government. For example a corporation might build a road and levy tolls on vehicles using it."*
or in the chapter IV.4.2: *"This term [concession] is used in this context for contracts where government asks a corporation, generally after a competitive procedure, to manage the construction, as well as finance and operate an asset during the entire contract (but this unit may sub-contract some tasks to other suppliers under its sole responsibility), while directly charging the final users who, predominantly, are not government users."*

It would thus seem that in the economic reality, BAM'S role in the Oosterweel Link project cannot be described as a *partner* to government, as meant in the MGDD on long-term contracts between

government and non-government partners. This entity was created on purpose by the Flemish Region in order to implement various infrastructure projects, whose investment details were precisely defined by the government.

- An artificial financial circuit designed to ensure that flows match subsidy payment obligations of the Flemish government

Eurostat notes a specific and complex arrangement of the closed financial circuit of funds from the Oosterweel Link toll revenue to BAM via other two projects considered in this letter. A dedicated fund of the Flemish Region, the so-called Special Fund Account will be financed from the dividends of the SPV managing the tolled Oosterweel Link bridge that is currently expected to be profitable. Due to the forecasted low level of direct revenues from the users of the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock, a part of the revenue due to BAM for covering its capital expenditure for these two projects will come from this Special Fund Account (via De Scheepvaart and the Antwerp Port Authority).

The background documentation provided specifies in this respect that: *"As long as commercial bank debts are outstanding the Flemish Region will only request distribution of profit out of the Silent Partnership to the Flemish Region to the extent required to fund its own subsidy undertakings towards NV De Scheepvaart and Havenbedrijf".*

Consequently, taking the above into account, BAM may be seen as acting on behalf of the Flemish government (principal party of the Antwerp Masterplan transactions), and all its transactions connected to the realisation of the Masterplan, including the Oosterweel Link, would be rearranged to recognise the Belgian general government as the principal party behind them, in application of ESA95 paragraph 1.41.

(3) How should the long-term infrastructure contracts be treated in national accounts?

The classification of the assets to be constructed or renovated in the three projects considered in this letter by BAM would also be of particular interest were it to be decided (see above) that government is the principal party to these long-term contracts and not BAM.

- The Oosterweel Link

With regard to the Oosterweel Link project, at first sight it could seem that it has features of the usual concession type, with a private company constructing, operating and being responsible for the availability of the bridge once built, and final users paying directly tolls. Nevertheless, Eurostat notes certain aspects of the Oosterweel Link arrangement that do not fall under the characteristics of a concessions contract.

Firstly, the Flemish government, via BAM equity, is providing a significant share of funds in the total cost of the undertaking. It is currently not clear against what counterpart rights the Flemish Region is providing such funds and which party will be the owner of the bridge.

Secondly, the complex arrangements for toll and availability fee flows between the Oosterweel SPV and the private corporation is not fully clear to Eurostat. In the usual concession cases observed by Eurostat, the private operator is responsible for collecting tolls from users. It is understood in the Oosterweel Link case that an SPV established by the Flemish Region and BAM will be collecting tolls from the users of the bridge and will subsequently pay out of those the availability fee to the private corporation for the maintenance and operating of the bridge. The

design of the formula for the availability payment calculation out of the total toll revenue of Oosterweel Link SPV, which would influence the statistical classification of the project's assets, is currently not known to Eurostat.

Due to the above and if it is concluded that BAM acts on behalf of the Flemish government, the Oosterweel Link would be considered a Public-Private Partnership (PPP) type contract in the meaning of the relevant MGDD chapter between the Belgian general government and a private corporation, with government payments to be received by the private partner in the form of the availability fee.

For the national accounts classification of the project assets it is thus necessary to evaluate the risk distribution between the Belgian general government and the private company, following the three risk categories considered in the MGDD on PPPs: construction, demand and availability risks. There may also be other related aspects (government support, in various possible forms) to be analysed.

- The Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock

With regard to the other two projects, considered in this letter, Eurostat agrees with the analysis of the Belgian authorities which concludes with the second option proposed by the ICN/INR in its letter of 5 September 2008, i.e. the assets of the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock need to be recorded in national accounts on the balance sheet of the Belgian general government sector.

Conclusion

On the basis of the above, Eurostat considers that it is currently not clear whether BAM possesses enough autonomy of decision in order to be considered in national accounts as an institutional unit. Following the recommendations of the MGDD concerning the SPV structures created and controlled by government for the purpose of the long-term contracts, Eurostat would advise the ICN/INR to carefully examine whether BAM has sufficient de facto autonomy of decision to enable it to be considered in national accounts as an institutional unit.

Nevertheless, due to the BAM characteristics discussed above, Eurostat's view is that BAM acts on behalf of the Flemish government as a principal party to the Antwerp Masterplan and all the flows related to its implementation need to be rearranged via the Belgian general government following ESA95 paragraph 1.41.

Eurostat takes a view that the assets of the Albert Canal and the Van Cauwelaert Lock, and the assets of other non-Oosterweel infrastructure projects overseen by BAM, should be recorded on the Belgian general government balance sheet in national accounts, and that the future infrastructure works envisaged on these projects should be considered as Belgian government capital formation.

Concerning the Oosterweel Link, Eurostat considers that it has features of a PPP contract with general government payments to the private partner in the form of the availability fee. At this stage Eurostat is not in a possession of sufficiently comprehensive documentation on the case, and is therefore not in a position to provide its advice. Thus the Belgian statistical authorities are requested to analyse the Oosterweel Link case following the MGDD on PPPs and to provide to Eurostat their national accounts analysis, within two months from the date of this letter.

Procedure

There is no explicit Community legislation which governs a procedure by which Eurostat gives its views on operations which have not yet been enforced. Nevertheless, Eurostat is prepared to give a preliminary view on the statistical classification of such operations provided that it is in possession of all of the necessary background information. This preliminary view is given in accordance with the guidelines for ex-ante advice published on the Eurostat website.

This preliminary view of Eurostat is based on the information provided by the Belgian authorities. If this information turns out to be incomplete, or the implementation of the operation differs in some way from the information presented, Eurostat reserves the right to reconsider its view. To this end Eurostat could request to be informed of the final details of the operation (contract and accompanying papers where relevant) when they are available, or (should this be the case) information that the planned operation has been abandoned.

In this context, we would like to remind you that Eurostat is committed to adopting a fully transparent framework for its decisions on debt and deficit matters in line with the amended Council Regulation 3605/93 and the note on ex-ante advice, which has been presented to the CMFB and cleared by the Commission and the EFC. Eurostat publishes all official methodological advice (ex-ante and ex-post) given to Member States, on the Eurostat website. In case you have objections concerning this specific case, we would appreciate if you let us know. In any case (regardless of whether you have objections or not) we would like to receive an answer from you on the issue no later than 17 October 2008.

Yours sincerely,

Maria Helena Figueira
Acting Director

BIJLAGE 2:

Overzicht betaalde erelonen adviseurs BAM

Overzicht betaalde erelonen adviseurs BAM

Inleiding

In navolgende tekst wordt een overzicht gegeven van de erelonen van de externe technische, juridische en financiële adviseurs voor het Masterplan.

Voor een correcte interpretatie van de cijfers is het relevant om te wijzen op volgende elementen:

- Sinds de oprichting van BAM verloopt de fakturatie rechtstreeks vanuit BAM. Voorheen werden erelonen aangerekend aan het Vlaams Gewest. Deze studiekosten werden ingebracht in BAM als inbreng in natura.
- Navolgende gegevens werden opgevraagd bij de adviseurs. In de reconciliatie met gegevens die in voorgaande voortgangsrapportages vanuit de BAM-boekhouding werden verstrekt is rekening te houden met verschillen in periode-toewijzing van bepaalde fakturen, rubricering (een deel van de prestaties van SAM, in concreto de kosten voor de permanente omkadering) worden in de boeken van BAM rechtstreeks ten laste van het resultaat van het boekjaar genomen, daar waar andere studiekosten worden geactiveerd). In globo sluiten de cijfers evenwel aan.

TV-SAM

Omschrijving	2001-31/12/07	1/1/08 – 31/12/08	TOTAAL 2001-2008
Ondersteuning	21.902.198 €	2.639.695 €	24.541.893 €
Terreinonderzoek	4.652.472 €	257.149 €	4.909.621 €
Verkeersmodellering	4.114.013 €	171.987 €	4.285.999 €
Oosterweelverbinding	51.092.610 €	2.789.525 €	53.822.136 €
Openbaar Vervoer	7.593.247 €	768.932 €	8.362.178 €
Singel / Stedelijke Ringweg	4.482.806 €	530.483 €	5.013.288 €
Watergebonden projecten	3.020.140 €	535.325 €	3.555.467 €
Veiligheid	1.966.015 €	0 €	1.966.015 €
Knelpunten openbaar vervoer/zachte weggebruiker	874.703 €	59.338 €	934.041 €
TOTAAL	**99.698.203€**	**7.752.435 €**	**107.450.638 €**

Toelichting:

- Ondersteuning omvat de volgende aspecten:
  - Permanente omkadering
  - Plan Mer
  - Juridisch advies (**tot 2005** in onderaanneming TVSAM)
  - Communicatie
  - Financieel advies (**tot 2005** in onderaanneming TVSAM)
  - Onteigeningen

- **Juridisch advies**

Omschrijving	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**Totalen**
Financiering Masterplan	79.504 €	483.025 €	403.484 €	725.074 €	1.691.087 €
Fiscaliteit	11.163 €	35.550 €	54.211 €	753 €	101.677 €
EU-Tolrichtlijn	1.619 €	34.740 €	12.850 €	55.327 €	104.536 €
Oosterweelverbin-ding (DBFM)	154.497 €	502.470 €	553.020 €	401.916 €	1.611.903 €
Openbaar vervoerprojecten / Brabo I en II			159.628 €	411.807 €	571.435 €
Overige Masterplanprojecten	40.258 €	210.245 €	443.254 €	12.832 €	706.589 €
Kaderovereenkomst Vlaams Gewest	30.406 €	82.926 €	54.635 €	1.106 €	169.073 €
Rechtsgedingen		109.447 €	70.024 €	4.001 €	183.472 €
Diversen	116.572 €	39.857 €	38.986 €	32.694 €	228.109 €
Totalen	**434.019**	**1.498.260**	**1.790.092**	**1.645.510**	**5.367.881 €**

- **Financieel advies**

Omschrijving	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**Totalen**
Financiering	290.522 €	611.460 €	1.034.704 €	592.016 €	**2.528.702 €**
Oosterweel-verbinding	145.724 €	312.821 €	530.739 €	461.074 €	**1.450.358 €**
ESR-neutraliteit	7.448 €	21.659 €	35.578 €	27.815 €	**92.500 €**
Openbaar vervoerprojecten			82.827 €	408.504 €	**491.331 €**
Varia	114.960 €	102.522 €	85.830 €	46.655 €	**349.967 €**
Totalen	**558.654 €**	**1.048.462 €**	**1.769.678 €**	**1.536.064**	**4.912.858 €**

Toelichting:
- De rubriek Varia omvat diverse prestaties inzake oa boekhoudkundig advies, ondersteuning financieel beheer, ontwikkelen policy thesauriebeheer, project management, ter beschikkingstelling e-room,…
- Risicomanagement is opgenomen in het project Oosterweel

BIJLAGE 3:

Investeringstabel met historiek

bedragen in miljoenen EUR	Beslissing VI Regering 22/7/2005	VR III 8/03/2006	VR IV 21/06/2006	VR V 21/06/2006	VR VI 31/03/2007	VR VII 20/06/2007	VR VIII 13/11/2007	VR IX 31/01/2008	VR X 30/04/2008	raming (toestand 30 september 2008)								Uitgevoerd per 30 september 2008			
INVESTERINGKOST PROJECTEN (incl.niet-recupereerbare BTW) (excl.onderhoud- en financieringkosten)	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	totaal Masterplan	status	totaal Masterplan	aandeel BAM	niet recupereer bare BTW	Prijspeil	aandeel SPV (Lijninvest)	aandeel Vlaamse overheid	werken Vlaamse overheid (buiten Masterplan)	totaal Masterplan	aandeel BAM	aandeel SPV (Lijninvest)	aandeel Vlaamse overheid
PROJECTGROEP WEGEN																					
Oosterweelverbinding	**1.442,00**	**1.442,00**	**1.442,00**	**1.442,00**	**1.977,00**	**1.977,00**	**1.977,00**	**1.932,85**	**1.932,85**		**1.935,07**	**1.932,85**					**5,00**	**16,81**	**16,81**	**0,00**	**0,00**
- Oosterweelverbinding (design, build, excl.indexatie en financie	1.342,00	1.342,00	1.342,00	1.342,00	1.850,00	1.850,00	1.850,00	1.850,00	1.850,00	O	1.850,00	1.850,00		01-jan-06							
- Onteigeningen	86,00	86,00	86,00	86,00	86,00	86,00	86,00	41,00	41,00	O	41,00	41,00		01-feb-08				12,40	12,40	0,00	0,00
- Middenvijver	} 14,00	} 14,00	} 14,00	} 14,00	} 14,00	} 14,00	} 14,00	1,39	1,39	C	1,39	1,39		01-mei-06				1,22	1,22	0,00	0,00
- Burchtse Weel								8,66	8,66	C	8,66	8,66		01-aug-07				0,38	0,38	0,00	0,00
- St Annabos								1,60	1,60	O	1,60	1,60		01-feb-08							
- Herinrichting Belgasite								3,20	3,20	C	3,20	3,20		03-dec-07				2,81	2,81	0,00	0,00
-Verplaatsen van nutsleidingen					7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	O	7,00	7,00		02-mrt-07							
- Kattendijksluis					15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	C	17,22	15,00		02-mrt-07		2,22					
- Vrachtwagenverbod Kennedytunnel					5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	R	5,00	5,00		02-mrt-07							
- Schijn								0,00	0,00	O	0,00	0,00		02-mrt-07			5,00				
Singel	**377,30**	**377,30**	**377,30**	**377,30**	**333,63**	**333,63**	**333,63**	**333,58**	**333,58**		**333,58**	**296,30**	**37,28**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- Singel Noord deel II}								30,00	30,00	V	30,00	30,00		22-jul-05							
- Stedelijke ringweg f2	} 296,30	} 296,30	} 296,30	} 296,30	} 296,30	} 296,30	} 296,30	242,82	242,82	V	242,82	213,00	29,82	22-jul-05							
- Groene Singel								60,76	60,76	V	60,76	53,30	7,46	22-jul-05							
- Stedelijke ringweg noord	81,00	81,00	81,00	81,00																	
- Niet recupereerbare BTW Singel					37,33	37,33	37,33														
totaal wegen (excl onvoorzien en indexatie)	**1.819,30**	**1.819,30**	**1.819,30**	**1.819,30**	**2.310,63**	**2.310,63**	**2.310,63**	**2.266,43**	**2.266,43**		**2.268,65**	**2.229,15**	**37,28**		**0,00**	**2,22**	**5,00**	**16,81**	**16,81**	**0,00**	**0,00**
onvoorzien singel (aandeel BAM)	*37,70*	*37,70*	*37,70*	*37,70*				*33,36*	*33,36*		*33,36*										
indexatie singel (aandeel BAM)	*55,60*	*55,60*	*55,60*	*55,60*				*95,71*	*95,71*		*95,71*										
totaal wegen (incl onvoorzien en indexatie)	**1.912,60**	**1.912,60**	**1.912,60**	**1.912,60**	**2.310,63**	**2.310,63**	**2.310,63**	**2.395,50**	**2.395,50**		**2.397,72**										
PROJECTGROEP WATER																					
Sluizen	**125,10**	**125,10**	**139,70**	**139,70**	**139,70**	**139,70**	**139,70**	**133,31**	**133,31**		**133,31**	**127,95**	**0,00**			**5,36**	**5,48**	**0,93**	**0,93**	**0,00**	**0,00**
Royerssluis	74,40	74,40	74,40	74,40	74,40	74,40	74,40	74,40	74,40	V	74,40	74,40		22-jul-05							
Van Cauwelaertsluis	50,70	50,70	65,30	65,30	65,30	65,30	65,30	58,91	58,91	C	58,91	53,55		06-jul-07		5,36	5,48	0,93	0,93	0,00	0,00
Albertkanaal	**180,00**	**180,00**	**180,00**	**180,00**	**180,00**	**180,00**	**180,00**	**180,00**	**180,00**		**180,00**	**180,00**	**0,00**					**3,41**	**3,41**	**0,00**	**0,00**
Noorderlaanbrug (incl. openbaar vervoer brug)	45,00	45,00	45,00	45,00	25,56	25,56	25,56	25,56	25,56		25,56	*25,56*						3,41	3,41	0,00	0,00
- aanneming										C		*21,39*		*13-jul-07*				*1,79*	*1,79*	*0,00*	*0,00*
- onteigeningen										O		*0,70*		*01-feb-08*				0,10	*0,10*		
- nutsleidingen										O		*1,60*		*01-feb-08*							
- doorpersing leidingkoker Albertkanaal										C		*1,87*		*29-jun-07*				*1,52*	*1,52*	*0,00*	*0,00*
Spoorbruggen	46,10	46,10	46,10	46,10	33,10	33,10	33,10	33,10	33,10	O	33,10	33,10		22-jul-05							
Yzerlaanbrug	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00	11,00		11,00	11,00									
- aanneming										V		*10,50*		*22-jul-05*							
- nutsleidingen										O		*0,50*		*01-feb-08*							
Hoogmolenbrug	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	28,50	V	28,50	28,50		22-jul-05							
Brug Deumebal	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	16,50	V	16,50	16,50		22-jul-05							
Brug Kuningestraat	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	8,80	V	8,80	8,80		22-jul-05							
Theunisbrug	24,10	24,10	24,10	24,10	24,10	24,10	24,10	24,10	24,10	V	24,10	24,10		22-jul-05							
Beschikbare marge projectgroep Albertkanaal (BAM)					32,44	32,44	32,44	32,44	32,44	V	32,44	32,44									
totaal waterwegen (excl onvoorzien en indexatie)	**305,10**	**305,10**	**319,70**	**319,70**	**319,70**	**319,70**	**319,70**	**313,31**	**313,31**		**313,31**	**307,95**			**0,00**	**5,36**	**5,48**	**4,34**	**4,34**	**0,00**	**0,00**
onvoorzien waterwegen (aandeel BAM)	*30,50*	*30,50*	*30,50*	*30,50*				*29,80*	*29,80*		*29,80*										
indexatie waterwegen (aandeel BAM)	*30,20*	*30,20*	*30,20*	*30,20*				*59,83*	*59,83*		*59,83*										
totaal waterwegen (incl onvoorzien en indexatie)	**365,80**	**365,80**	**380,40**	**380,40**	**319,70**	**319,70**	**319,70**	**402,94**	**402,94**		**402,94**										
PROJECTGROEP OPENBAAR VERVOER																					
Leien	**64,00**	**64,00**	**64,00**	**64,00**	**64,00**	**67,10**	**67,10**	**128,09**	**128,09**		**128,09**	**4,10**			**60,04**	**63,95**		**108,29**	**2,74**	**0,00**	**105,55**
- Leien fase 1	*pm*	*pm*	*pm*	*pm*	*pm*	*pm*	*pm*	*60,99*	*60,99*		*60,99*					*60,99*		*105,55*	*0,00*	*0,00*	*105,55*
- Leien fase 2 (incl.Operaplein)	*64,00*	*64,00*	*64,00*	*64,00*	*64,00*	*67,10*	*67,10*	*67,10*	*67,10*		*67,10*										
Leien Fase 2						*63,00*	*63,00*	*63,00*	*63,00*	R	*63,00*			*22-jul-05*	*60,04*	*2,96*					
voorlopige aanpassing Rooseveltplaats						*4,10*	*4,10*	*4,10*	*4,10*	F	*4,10*	*4,10*		*22-jul-05*				*2,74*	*2,74*	*0,00*	*0,00*
Tramstellen	**86,80**	**86,80**	**86,80**	**86,80**	**86,80**	**86,80**	**86,80**	**86,80**	**86,80**		**86,80**	**74,80**			**12,00**			**22,03**	**22,03**	**0,00**	**0,00**
- Tramstellen (Minder Hinder 2004-2005; 10 stuks)	*21,00*	*21,00*	*21,00*	*21,00*	*21,00*	*21,00*	*21,00*	*21,00*	*21,00*	F	*21,00*	*21,00*						*22,03*	*22,03*	*0,00*	*0,00*
- Tramstellen (Overige)	*65,80*	*65,80*	*65,80*	*65,80*	*65,80*	*65,80*	*65,80*	*65,80*	*65,80*	V	*65,80*	*53,80*		*22-jul-05*	*12,00*						
Knelpunten Openbaar Vervoer	**37,20**	**37,20**	**37,20**	**37,20**	**45,04**	**45,04**	**45,04**	**45,00**	**45,00**		**45,00**	**37,20**	**7,80**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
- Fietspaden	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*15,00*	*15,00*	*15,00*	*15,00*	*15,00*	V	*15,00*	*12,40*	*2,60*	*22-jul-05*							
- Verkeerstelematica	*24,80*	*24,80*	*24,80*	*24,80*	*30,00*	*30,00*	*30,00*	*30,00*	*30,00*	V	*30,00*	*24,80*	*5,20*	*22-jul-05*							
Tramlijnen	**449,60**	**449,60**	**449,60**	**449,60**	**449,60**	**449,60**	**449,51**	**449,51**	**449,54**		**449,54**	**177,60**	**12,43**		**192,28**	**67,23**	**17,29**	**43,96**	**0,00**	**0,00**	**43,96**
- St-Bernardsesteenweg fase1	*33,00*	*33,00*	*33,00*	*33,00*	*33,00*	*25,35*	*25,35*	*25,35*	*25,35*	F	*25,35*			*4e kw 2005*		*25,35*		*26,35*	*0,00*	*0,00*	*26,35*
- St-Bernardsesteenweg fase 2 & 3	*33,60*	*33,60*	*33,60*	*33,60*	*33,60*	*37,70*	*37,70*	*37,70*	*37,70*	R	*37,70*	*33,50*		*22-jul-05*		*4,20*					
- Mortsel Boechout fase 1	*10,00*	*10,00*	*10,00*	*10,00*	*10,00*	*10,96*	*10,96*	*10,96*	*10,96*	F	*10,96*			*22-jul-05*		*10,96*		*17,61*	*0,00*	*0,00*	*17,61*
- Mortsel Boechout fase 2	*28,90*	*28,90*	*28,90*	*28,90*	*28,90*	*31,73*	*31,73*	*31,73*	*31,73*	R	*31,73*			*22-jul-05*	*27,27*	*4,46*					
- Mortsel Kontich	*35,00*	*35,00*	*35,00*	*35,00*	*35,00*	*40,96*	*40,96*	*40,96*	*40,96*	R	*40,96*	*35,29*		*22-jul-05*		*5,67*					
- Ekeren	*81,60*	*81,60*	*81,60*	*81,60*	*81,60*	*59,49*	*59,49*	*59,49*	*59,49*	R	*59,49*			*22-jul-05*	*53,00*	*6,50*	*13,73*				
- Deurne-Wijnegem	*64,80*	*64,80*	*64,80*	*64,80*	*64,80*	*64,29*	*64,29*	*64,29*	*64,29*	R	*64,29*			*22-jul-05*	*61,17*	*3,12*					
- Stelplaats	*23,70*	*23,70*	*23,70*	*23,70*	*23,70*	*25,32*	*25,32*	*25,32*	*25,32*	R	*25,32*			*22-jul-05*	*25,32*						
- Linkeroever Noord	*27,00*	*27,00*	*27,00*	*27,00*	*27,00*	*25,07*	*25,07*	*25,07*	*25,07*	R	*25,07*	*21,43*		*22-jul-05*		*3,65*					
- Borsbeek-Wommelgem	*39,60*	*39,60*	*39,60*	*39,60*	*39,60*	*26,89*	*26,89*	*26,89*	*26,89*	R	*26,89*	*23,55*		*22-jul-05*		*3,34*	*3,56*				
- Nieuw Zuid	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	*12,40*	R	*12,40*	*12,40*		*22-jul-05*							
- tractiestations	*60,00*	*60,00*	*60,00*	*60,00*	*60,00*	*49,40*	*49,40*	*49,40*	*49,40*	R	*49,40*	*23,87*		*22-jul-05*	*25,53*						
- Beschikbare marge modus Openbaar Vervoer (BAM)						*27,56*	*27,56*	*27,56*	*27,56*	V	*27,56*	*27,56*									
- Niet recupereerbare BTW						*12,40*	*12,40*	*12,43*	*12,43*												
totaal openbaar vervoer (excl onvoorzien en indexatie)	**637,60**	**637,60**	**637,60**	**637,60**	**645,44**	**648,45**	**648,45**	**709,43**	**709,43**		**709,43**	**293,70**	**20,23**		**264,32**	**131,18**	**17,29**	**174,28**	**24,77**	**0,00**	**149,51**
onvoorzien openbaar vervoer (aandeel BAM)	*57,40*	*57,40*	*57,40*	*57,40*				*26,86*	*26,86*		*26,86*										
index openbaar vervoer (aandeel BAM)	*79,70*	*79,70*	*79,70*	*79,70*				*82,50*	*82,50*		*82,50*										
totaal openbaar vervoer (incl onvoorzien en indexatie)	**774,70**	**774,70**	**774,70**	**774,70**	**645,44**	**648,45**	**648,45**	**818,79**	**818,79**		**818,79**	**2.830,80**									
onvoorzien globaal (aandeel BAM)					71,90	71,90	71,90														
indexatie globaal (aandeel BAM)					286,27	286,27	286,27														
studies en opvolging	124,90	124,90	124,90	124,90	124,90	124,90	124,90	124,90	124,90	C	124,90	124,90						104,89	75,85	0,00	29,04
TOTAAL INVESTERINGSKOSTEN	**3.178,00**	**3.178,00**	**3.192,60**	**3.192,60**	**3.758,84**	**3.761,85**	**3.761,85**	**3.742,13**	**3.742,13**		**3.744,34**	**2.955,70**						**300,32**	**121,77**	**0,00**	**178,55**

Statuscodes
V - Beslissing Vlaamse Regering
R - Raming
O - Lopende onderhandelingen/aanbestedingsprocedure
C - Contract
F - Afgewerkt

BIJLAGE 4:

Toelichting bij investeringstabel

Nota bij overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen

Bij de investeringstabel Masterplan Antwerpen is het relevant te wijzen op volgende elementen:

- de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 wordt als uitgangspunt en referentie genomen.
- BAM betracht met deze tabel, en inzoverre zij over de informatie beschikt, een overzicht te geven van de historiek van de investeringskosten voor de totaliteit van het Masterplan Antwerpen.
- de historiek van de investeringskosten wordt gegeven per voortgangsrapportage.
- er werd geen rekening gehouden met de verwerving door BAM van gronden vanwege het Vlaams Gewest voor de realisatie van de Oosterweelverbinding (ten belope van EUR 180 mln) vermits dit voor de globale overheid als een interne verrekening dient te worden beschouwd.
- vanaf de zesde voortgangsrapportage wordt rekening gehouden met de afspraken die in en rond de Kaderovereenkomst werden gemaakt. Dit betreft oa de kosten inzake het verplaatsen van nutsleidingen, de Kattendijksluis, de invoering van het vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel, de cap inzake de realisatie van de Oosterweelverbinding.
- voor diverse projecten werden oorspronkelijke ruwe ramingen gaandeweg vervangen door meer preciese ramingen (openbaar vervoer, onteigeningen Oosterweelverbinding,…), of door bedragen uit gegunde opdrachten (Van Cauwelaertsluis, Noorderlaanbrug,…).
- de rubrieken Indexatie en Onvoorzien hebben telkens betrekking op het aandeel BAM in de realisatie van het Masterplan. Zij worden periodiek (evenwel niet noodzakelijk per individuele voortgangsrapportage) vanuit het financieel model geactualiseerd. Voor de voortgangsrapportages 6, 7 en 8 gebeurde dit voor de totaliteit van het masterplan in plaats van per modus (wegen, water en openbaar vervoer).
- het project Singel werd gaandeweg uitgesplitst en geconcretiseerd. Het bedrag ad EUR 81 mln voor Stedelijke Ringweg Noord deel 1 werd vanaf de 6e voortgangsrapportage geïncorporeerd in het bestek en dus ook in de kostprijs van de Oosterweelverbinding.
- vanaf de 6e voortgangsrapportage werd een raming van niet-recupereerbare btw aan welbepaalde posten van de investeringstabel aandeel BAM toegevoegd.
- daar waar ramingen en budgetbepalingen werden geactualiseerd of vervangen door bedragen conform de gunningsbesluiten, werden posten ‘beschikbare marge’ geïntroduceerd om de budgettair ruimte per modus (openbaar vervoer, watergebonden projecten) te respecteren zoals die in de beslissing van de Vlaamse Regering werd voorzien en in de Kaderovereenkomst werd geconcretiseerd).

BIJLAGE 5:

Antwoorden BAM op openstaande vragen

Openstaande vragen 11de voortgangsrapportage BAM

Bespreking

De heer Rudi Daems: Ik dank alle sprekers van deze namiddag voor hun inbreng.

(…)

1. Tot slot heb ik nog wat vragen over opmerkingen en aanbevelingen van het Rekenhof. Het Rekenhof maakt een belangrijke aanbeveling onder conclusie nummer vier. Voor openbaarvervoersprojecten kon de voorgestelde planning niet worden gehandhaafd. Kan ik daar wat meer uitleg over krijgen?

Planning OV-projecten
Brabo I
In de loop van de maanden juli tot september 2008 werd er ongeveer twee maanden vertraging opgelopen door de procedures die door één bieder bij de Raad van State aanhangig werden gemaakt aangaande de beslissing van midden juli 2008 omtrent de niet - conformiteit van zijn op 6 juni 2008 ingediende BAFO. Vervolgens kon midden september 2008 de voorkeursbieder worden aangeduid en werd in oktober en november 2008 zeer intens met deze voorkeursbieder onderhandeld. Jammer genoeg diende dan begin december 2008 vastgesteld dat, omwille van externe marktomstandigheden, met name de publiek bekende fundamentele verstoring van de financiële markten op wereldniveau, de voorkeursbieder er niet in slaagde om de nodige externe financiering te vinden. Het is dan ook de bedoeling om middels een nieuw Terechtwijzend Bericht nieuwe BAFO's te vragen met bepaalde wijzigingen aan het financiële luik van het bestek. Dit Terechtwijzend Bericht is nu volop in voorbereiding.

Brabo II
De kritische planning wordt bepaald door het project Operaplein. In de periode 2005-2006 hebben alle partijen (Stad Antwerpen / AWV / De Lijn) veel energie gestoken in de uitwerking van een concrete projectdefinitie. Toen dan in februari 2007 beslist werd om de eerste golf van openbaar vervoerprojecten te realiseren via een DBFM-formule, werd in eerste instantie de nadruk gelegd op de dossiers die toen reeds het verst gevorderd waren, of waar met andere woorden de stedenbouwkundige vergunningen al voor aangevraagd of verkregen waren, namelijk het project Brabo I. Ondertussen werden echter ook de nog resterende principiële knelpunten en de meest recente desiderata der betrokken actoren in de projectdefinitie uitgerafeld en werd het besluitvormingsproces dienaangaande geactiveerd. Deze ontrafeling heeft als groot voordeel gehad dat de projectdefinitie in overleg met alle betrokken partijen geactualiseerd werd, en zodoende het definitief concept ineens als één geïntegreerd geheel kan ontworpen worden, dat gedragen wordt door alle actoren. Dit alles leidde dan op 10 juni 2008 tot de ondertekening van het contract met de Ontwerper, Manuel De Solà-

Morales. Diens contract voorziet in vier fasen van elk vier maanden voor de uitwerking van het definitief concept en het voorontwerp.

Ondertussen besliste de Vlaamse Regering op 9 mei 2008 ook tot enkele herschikkingen binnen het project Brabo II. Zo werd het tramtracé doorheen Ekeren (voorbij 'de Mieren') overgeheveld naar fase 2 van het Masterplan, en werden daarentegen enkele tramprojecten op het Eilandje aan het project Brabo II toegevoegd. Bovendien werd toen ook beslist een doorgedreven analyse uit te werken met betrekking de kosten, de risico's en de voor- en nadelen van het al dan niet afbreken van het Hardenvoortvioaduct (tussen Noorderplaats en IJzerlaan). De nodige beleidsbeslissingen dienaangaande, inclusief de opmaak van duidelijke projectfiches, wordt momenteel voorbereid.

De heer Jan Peumans:

(…)

2. Wat moeten we doen met de opmerking van het Rekenhof op pagina 6 dat de lopende evaluatiestudie, de Oosterweelverbinding en mogelijke aanpassing van de financieringsstructuur, het referentiekader dat men heeft ontwikkeld en alle beslissingen van de regering, niet meer gehandhaafd zullen kunnen worden? Wat betekent dat nu feitelijk?

   Het Rekenhof formuleert de aanbeveling om na te gaan of het referentiekader al dan niet kan worden gehandhaafd, en stelt dus niet dat dit al met zekerheid het geval is. Het is evenwel evident dat, indien bijvoorbeeld uit de alternatievenstudie zou blijken dat een ander tracé dan het voorliggende de voorkeur geniet, dit een dusdanige impact zou hebben dat het referentiekader, waarmee ons inziens verwezen wordt naar enkele beslissingen van de Vlaamse Regering of ook de Kaderovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en BAM) herzien zou dienen te worden. Eén concreet element uit dat referentiekader betreft bijvoorbeeld de planning en onderlinge samenhang (financieel – projecten worden immers gefinancierd middels tolinkomsten) van de projecten. Afhankelijk van de keuzes die straks gemaakt zullen worden in de eventuele aanpassingen aan de financieringsstructuur in het licht van de bankencrisis, zullen mogelijks ook aanpassingen aan de Kaderovereenkomst noodzakelijk blijken.

3. Ik zou graag een fatsoenlijke, leesbare tabel willen die de evolutie geeft vanaf de start van de voortgangsrapportage. Dat wordt ook uitdrukkelijk gevraagd door het Rekenhof, niet alleen over BAM, maar ook over de andere partners. Men kan daarbij een overzicht geven van de uitgevoerde werken, de werken die in aanbesteding zijn en de werken waarvoor op dit ogenblik geen actie is, maar die wel op korte termijn te verwachten zijn.

De bij de elfde voortgangsrapportage toegevoegde investeringstabel bevat de meest recente kostprijsgegevens die BAM ter beschikking kan stellen over de projecten die zij beheerst. BAM kan zich vinden in de aanbeveling van het Rekenhof om via de nieuwe ambtelijke stuurgroep een uitbreiding tot de totaliteit van de Masterplan-projecten te bewerkstelligen.
Intussen werkt BAM in antwoord op uw vraag aan een uitgebreide versie van de investeringstabel waarin de evolutie van de ramingen doorheen de tijd is opgenomen

De heer Dirk de Kort:

(…)

4. De BAM moet uiteraard kijken naar de projecten die zij moet realiseren. Maar ik denk dat er tussentijds ook een aantal andere mobiliteitsprojecten zijn, zoals de Liefkenshoekspoortunnel en de IJzeren Rijn, waar nu blijkbaar toch wordt geopteerd voor het historisch tracé en die implicaties zal hebben op de tweede spoortoegang. Er wordt ook verwezen naar het Economisch Netwerk Albertkanaal. Er moet overleg zijn met die mensen. Maar in de rapportering mis ik de impact van het spoor op deze trajecten. Is er een afstemming tussen de verschillende plannen? Ik denk dat het voor de volgende voortgangsrapportage goed is dat die afstemming kan gebeuren en dat we een overzicht kunnen krijgen.

   In de verkeersmodellen die BAM hanteert voor de inschatting van de tolinkomsten op de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel wordt rekening gehouden met de diverse vervoersmodi en de verwachte evoluties inzake 'modal shift' en wijzigingen aan het transportnetwerk. Ook de spoorwegen werden daarin meegenomen. Zo werd oa rekening gehouden met de impact van de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel bij het inschatten van de verdeling over de diverse vervoersmodi van de huidige en de toekomstige haventrafiek (verdere groei Deurganckdok).

BIJLAGE 6:

Bijkomende antwoorden BAM op openstaande vragen

OPENSTAANDE VRAGEN BAM 11
ANTWOORDEN BAM

VRAGEN VOOR DE REGERING

1. Vragen van Rudi Daems en Dirk de Kort over rapportage andere onderdelen masterplanprojecten

" Tot slot heb ik nog een vraag die ik bij elke voortgangsrapportage herhaal. Er is nu een nieuwe ambtelijke werkgroep, een nieuw soort samenwerking. Er is de aanbeveling die het Rekenhof al tot uit den treure heeft herhaald om eveneens te voorzien in een rapportage voor de andere onderdelen van het masterplanproject. Deze vraag stel ik aan de bevoegde ministers."

"De BAM moet uiteraard kijken naar de projecten die zij moet realiseren. Maar ik denk dat er tussentijds ook een aantal andere mobiliteitsprojecten zijn, zoals de Liefkenshoekspoortunnel en de IJzeren Rijn, waar nu blijkbaar toch wordt geopteerd voor het historisch tracé en die implicaties zal hebben op de tweede spoortoegang. Er wordt ook verwezen naar het Economisch Netwerk Albertkanaal. Er moet overleg zijn met die mensen. Maar in de rapportering mis ik de impact van het spoor op deze trajecten. Is er een afstemming tussen de verschillende plannen? Ik denk dat het voor de volgende voortgangsrapportage goed is dat die afstemming kan gebeuren en dat we een overzicht kunnen krijgen."

2. Vraag van Dirk de Kort over de financiering niet-oosterweelprojecten

In verband met de financiering van de niet-Oosterweelprojecten – en dat staat ook in het rapport van het Rekenhof – moeten we letten op de ESR-neutraliteit en nagaan hoe we in de toekomst omgaan met de financiering van die projecten. Waaraan wordt gedacht? Denken we er veeleer aan om ze er in de toekomst uit te halen en toch over te gaan naar een klassieke financiering? Moeten we die projecten volledig met een gewestwaarborg ondersteunen? Op die vragen moeten we ook nog antwoorden krijgen.

VRAGEN VOOR DE BAM

1. Vraag van Rudi Daems over lokalisatie Sint-Jozef (naar Karel Vinck)

"Ik ben een beetje geschrokken door wat u hebt gezegd over het Sint-Jozefinstituut. U zegt dat het een probleem van lokalisatie is. We kunnen de zaak ook omkeren en ons afvragen of het voorgestelde tracé geen probleem van lokalisatie is. Het milieu- en gezondheidsprobleem is trouwens niet uitsluitend verbonden met het Sint-Jozefinstituut. Het is verbonden met heel de stedelijke omgeving waar tientallen duizenden mensen wonen. Gaan we die allemaal herlokaliseren? Ik vind dit helaas een iets te beperkte benadering. Bovendien is voor mij de keuze van een brug over een stedelijk gebied, ruimtelijk niet meer te verdedigen. In een moderne kijk op een stad van de toekomst legt men geen brug aan boven een dichtbevolkte kern, zeker niet wanneer er valabele alternatieven zijn, al is het nog even wachten op de resultaten van de vergelijkende studie."

Uit het gesprek tussen de heer Van Rensbergen (CEO BAM) en verslaggever Peumans (op 8 januari jl.) is gebleken dat BAM een repliek voorbereid had op kritiek van Ademloos (hoorzitting).
Misschien is het een goed idee om die voorbereiding ook toe te voegen aan het verslag ?

De Oosterweelverbinding is cruciaal voor een betere mobiliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de Antwerpse regio. Het project is duidelijk een deel van de oplossing en niet van het probleem. Niet alleen omdat ze moet zorgen voor vlotter verkeer en dat binnen zeer strenge milieunormen die de leefbaarheid ten goede komen, maar ook omdat deze strenge eisen gedurende 35 jaar moeten gehaald worden over de hele verbinding; meer nog, om de drie jaar kan BAM nieuwe eisen opleggen om te beantwoorden aan nieuwe normen.

Berekeningen van het huidige ontwerp van NORIANT tonen sterke geluidsreducties aan voor de Oosterweelverbinding met een merkelijke verbetering voor wie in de buurt van de ring woont, zeker ook voor Deurne en Merksem. Ook voor de aanpak van fijn, dat het projectniveau duidelijk overstijgt en aan de bron moet aangepakt worden op Vlaams en Europees niveau, heeft de Oosterweelverbinding een positieve impact.

Het Sint-Jozefinstituut is een ander verhaal. De school is sinds jaren slecht gelocaliseerd aan één van de drukste verkeersaders van Antwerpen: vlak aan de drukke Groenendaallaan, Noorderlaan, aan de aansluiting van het viaduct van Merksem met de E19 Noord, naast één van de druktse spoorweglijnen in Vlaanderen en tevens grenzend aan de stelplaats van de bussen van De Lijn, alsook vlakbij het Albertkanaal. Rekening houdend met de specifieke behoeften van de leerlingen van het Sint-Jozefinstituut is deze lokatie verre van optimaal. BAM zal er alles aan doen om de hinder tijdens de werken aan de Oosterweelverbinding te beperken en de toegankelijkheid van de school optimaal te garanderen. Tegelijkertijd wil BAM samen met de bevoegde instanties mee helpen zoeken naar een duurzame, structurele oplossing.

2. Vraag van Jan Peumans over overzichtelijk volledig overzicht kostentabel met evolutie

“Bij de start van deze rapportage is er, mede op verzoek van het Rekenhof, gezegd dat we een evolutie zouden krijgen van de kosten van alle onderdelen vanaf de start. Dat gebeurt niet. En bovendien kunnen mensen van boven de 55 deze tabel niet lezen, tenzij er een vergrootglas bij geleverd wordt.

Voor de risicobeheersing is het fundamenteel om te kunnen zien hoe de kostprijs van de werken evolueert. Dan moet men daarbij ook het prijspeil vermelden. De Vlaamse Regering heeft de beslissing genomen om de werken tegelijk uit te voeren. We hebben toen gezegd dat dat onhaalbaar was. De Vlaamse Regering heeft dat tijdspad veranderd.

Ik zou graag een fatsoenlijke, leesbare tabel willen die de evolutie geeft vanaf de start van de voortgangsrapportage. Dat wordt ook uitdrukkelijk gevraagd door het Rekenhof, niet alleen over BAM, maar ook over de andere partners. Men kan daarbij een overzicht geven van de uitgevoerde werken, de werken die in aanbesteding zijn en de werken waarvoor op dit ogenblik geen actie is, maar die wel op korte termijn te verwachten zijn. “

Uit het gesprek tussen de heer Van Rensbergen (CEO BAM) en verslaggever Peumans (op 8 januari jl.) is gebleken dat BAM akkoord is om inderdaad een meer uitgewerkte tabel zoals gevraagd door de heer Peumans op te maken.

Dus eerstdaags te verwachten
De gevraagde tabel is in opmaak.

3. Vraag van Jan Peumans over overzichtelijk volledig overzicht evolutie ereloonovereenkomsten

"Vanaf het begin vragen we ook al een evolutie van alle ereloonovereenkomsten die betaald worden. Ik nodig u uit om de eerste verslagen te lezen. U zult zien dat het duidelijk afgesproken is. Indertijd had men vooropgesteld dat de totale erelonen 60 of 70 miljoen euro gingen zijn. Ik denk dat de teller nu op 110 miljoen euro staat en er is nog niet veel gebeurd."

Uit het gesprek tussen de heer Van Rensbergen (CEO BAM) en verslaggever Peumans (op 8 januari jl.) is gebleken dat BAM akkoord is om inderdaad een duidelijke overzichtstabel zoals gevraagd door de heer Peumans op te maken.
Dus eerstdaags te verwachten
De gevraagde tabel is in opmaak.

BIJLAGE 7:

Bijkomend antwoord renovatie Van Cauwelaertsluis

Renovatie van Cauwelaertsluis

1. Omschrijving van project

BAM is door het Vlaamse Gewest naast de aanleg van de Oosterweelverbinding ook belast met de realisatie van een aantal andere mobiliteitsbevorderende projecten, waaronder de renovatie van een aantal sluizen in het Antwerpse Havengebied. Voorliggende opdracht houdende de renovatie van de Van Cauwelaertsluis zoals hierna omschreven, kadert in de decretale taken en bevoegdheden van BAM ter realisatie van het Masterplan. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is heden eigenaar en exploitant van de Van Cauwelaertsluis. Het Vlaamse Gewest treedt bovendien onder meer op als subsidieverlenende overheid en is ook vanuit technisch oogpunt nauw betrokken bij het ontwerp, het onderhoud en de werking van de sluizen.

De renovatie van de Van Cauwelaertsluis omvat vooreerst de vervanging van de vier roldeuren en de nivelleerschuiven.
Hierbij worden de bestaande roldeuren van het wagontype, met kruinpeil (+7,75 TAW) vervangen door roldeuren van het kruiwagentype met kruinpeil (+9,00 TAW). Om ter plaatse van de sluis volledige waterkeringen tot op (+ 9,00 TAW) te krijgen, worden de sluiskolk en deurkamer lokaal verhoogd naar dit nieuwe niveau. De deurkamers en de sluishoofden worden aangepast aan de nieuwe deuren van het kruiwagentype en uitgerust voor een eveneens te leveren portaalkraan. Van de sluiskolk zelf worden ondermeer vernieuwd: de wandbekleding, het randstaal, de haalkommen en de ladders. Het demonteren, verwijderen en ontmantelen van de vier oude deuren en van de oude nivelleerschuiven, en de nodige afbraakwerken, bijv. van bestaande gebouwtjes, kiosken, beton- en metaalconstructies, … vormen tevens een deel van de aanneming.

De bijhorende elektromechanische uitrusting voor de aandrijving van de deuren resp. de nivelleerschuiven wordt eveneens vernieuwd en aangepast aan de nieuwe deuren resp. sluishoofden. Deze vernieuwde elektromechanische uitrustingen van de deuren worden per twee ondergebracht in twee nieuw op te richten machinegebouwen: één op elk sluishoofd. De bouw van deze machinegebouwen is eveneens in deze aanneming begrepen. Voor de aandrijving van de nivelleerschuiven worden nieuwe portalen opgericht op de verhoogde sluishoofden.

Het oprichten van de nodige nieuwe scheepvaartsignalisatie, het inrichten van de nodige verkeerssignalisatie over heel het sluizencomplex Boudewijn-Van Cauwelaert en de integratie van de nodige sturingen met die van de Boudewijnsluis vanuit het bestaande centraal dienstgebouw (met inbegrip van de aanleg van de nodige kabeltunnels) behoort eveneens tot deze opdracht.

De werken bevatten eveneens het vernieuwen van verkeersseinen, het inheien van buispalen voor de toegangsbrug en het verwijderen en opnieuw plaatsen van enkele dukdalven ter plaatse van de toegangsgeul naar de sluis.

Er vindt ook een heraanleg plaats van de groene omgeving op en rond het sluisplateau.

Tenslotte bevatten de werken het boren van een leidingentunnel onder gans het sluizencomplex Boudewijn-Van Cauwelaert, en de aanleg van een wachtplaats voor binnenvaartschepen in het Hansadok.

2. Financiële opdeling

Onderhavige opdracht is gedeeltelijk ten laste van BAM en gedeeltelijk ten laste van het Vlaamse gewest. Hierbij zijn alle werken gelinkt aan het onderboren van de leidingentunnel onder het sluizencomplex ten laste van de Vlaamse overheid.

Cijfermatig geeft dit op basis van de inschrijving volgende opdeling:

Totale aannemingskost (excl. BTW):	57.972.809,54 EUR
Deel ten laste van BAM (excl. BTW):	53.546.127,08 EUR
Deel ten laste van Vlaamse Overheid (excl. BTW):	4.426.682,46 EUR

Het deel ten laste van de Vlaamse overheid werd vastgelegd op het fysisch programma van 2008.

3. Stand van zaken

De officiële aanvang der werken was op 7 april 2008. De totale uitvoeringstermijn is gesteld op 3 kalenderjaren waarbij de sluis gedurende 13 maanden buitendienst wordt gesteld.

Momenteel zijn de werken 10 kalendermaanden gevorderd. Op financieel vlak geeft dit:

Status eind 2008:

Bedrag gevorderd ten laste van BAM (excl. BTW):	5.577.692,13 EURO
Bedrag gevorderd ten laste van Vlaamse Overheid (excl. BTW):	430.523,69 EURO

BIJLAGE 8:

Brief van de parlementsvoorzitter aan de minister-president

Stuk **268** (2004-2005) – Nr. 25

VLAAMS PARLEMENT

VOORZITTER

aan : de heer Kris PEETERS, minister-president van de Vlaamse Regering

ter informatie: de heer Dirk VAN MECHELEN, vice-minister-president en bevoegd voor Ruimtelijke Ordening
mevrouw Hilde CREVITS, Vlaams minister bevoegd voor Openbare Werken
mevrouw Kathleen VAN BREMPT, Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit

datum : 11 februari 2009

ons kenmerk : dec/dec/com/hcu/09.02.09

betreft : 11de voortgangsrapportage BAM - bezorgen van eerder uitdrukkelijk toegezegde informatie en aanvullende antwoorden aan de commissie

Mijnheer de minister-president,

De verslaggever(s), de geïnteresseerde parlementsleden en het commissiesecretariaat moeten eens te meer tot hun spijt vaststellen dat tijdens commissievergaderingen beloofde informatie en aanvullende antwoorden niet worden overgemaakt aan het Vlaams Parlement.

U weet dat ik reeds bij brief van 4 april 2007, met het oog op de verslaggeving over het zesde voortgangsrapport met betrekking tot BAM, dezelfde opmerking formuleerde ter attentie van uw voorganger, de heer Yves Leterme.

Naar aanleiding van de bespreking van de negende (maart 2008) en tiende voortgangsrapportage (juni 2008) deed zich hetzelfde fenomeen voor en ontving u een brief in oktober 2008.

Het management van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) heeft nu wel, na een gesprek met verslaggever Jan Peumans de beloofde aanvullende informatie en schriftelijke antwoorden op niet ter zitting beantwoorde vragen bezorgd aan het Vlaams Parlement.

Ditmaal blijft echter de Vlaamse Regering in gebreke en geeft zij geen antwoord op twee fundamentele vragen. Nochtans verstuurde het commissiesecretariaat hierover verschillende mails (in de loop van de maand januari).

Het betreft enerzijds een vraag over de rapportage over de andere onderdelen – masterplanprojecten - en anderzijds een vraag over de financiering van niet-Oosterweelprojecten.

Op de vraag om verduidelijking meldde het commissiesecretariaat, in overleg met de vraagstellers en verslaggevers, dat de commissie in de lijn van de aanbevelingen van het Rekenhof ook een gestructureerde rapportage verwacht van andere onderdelen van het masterplan. Het gaat dan onder meer over de activiteiten van de NV Zeekanaal in verband met de verhoging van de bruggen en de verbreding van het Albertkanaal, de activiteiten in het kader van de verlenging van de tramlijnen, enz. U weet dat het Rekenhof daar bij elke rapportage een opmerking over formuleert.

Ondanks herhaalde herinneringsmails antwoordt de Vlaamse Regering niet op de gestelde vragen. Tevens moet het bijkomende beloofde informatie in verband met dit zeer belangrijke dossier ontberen.

U zult begrijpen, mijnheer de minister-president, dat een dergelijke handelwijze onaanvaardbaar is en het parlementair controlerecht fundamenteel beknot. Daarenboven wordt hierdoor ook de parlementaire verslaggeving geblokkeerd: de beide vaste verslaggevers van de BAM-voortgangsrapportages weigeren immers om die reden het verslag van de laatste rapportage vrij te geven voor publicatie.

Ik verwijs ook naar mijn door het Uitgebreid Bureau goedgekeurd Beleidsplan "Een slagvaardig Vlaams Parlement 2004-2009" waar in dat verband gesteld wordt dat "de ministers zich aan hun belofte moeten houden en extra informatie die beloofd is, ook inderdaad moeten bezorgen aan de volksvertegenwoordigers".

Mag ik u dan ook nogmaals met nadruk verzoeken om de drie bevoegde leden van uw regeringsploeg erop te wijzen dat zij deze bijkomende antwoorden en informatie zo snel als mogelijk dienen te bezorgen aan het Vlaams Parlement.

Hoogachtend,

Marleen VANDERPOORTEN

BIJLAGE 9:

Antwoorden van de Vlaamse Regering

Vlaamse regering
Kabinet van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 1, 1000 BRUSSEL
Tel. 02-552 66 00 - Fax. 02-552 66 01
E-mail: kabinet.crevits@vlaanderen.be

Aan de heer Marc Vandenabeelen
Voorzitter commissie openbare Werken
Arkel 9
2630 Aartselaar

uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
	FB/3.1/2009/056 K02.4-U-09- 0745	
vragen naar / e-mail	**telefoonnummer**	**datum**
		09 MAART 2009

Betreft : openstaande vragen 11e voortgangsrapportage

Geachte heer,

Hierbij bezorgen wij u het antwoord op de nog openstaande vragen uit de 11e voortgangsrapportage. Uit een overleg op 8 januari tussen de commissie Openbare Werken en het management van BAM bleek dat deze vragen door de Regering beantwoord dienden te worden. We willen echter aanstippen dat op voornoemd overleg geen vertegenwoordiger namens de Vlaamse Regering aanwezig was waardoor we niet in de mogelijkheid waren een standpunt in te nemen. Met dit schrijven willen wij alsnog hieraan tegemoet komen.

We willen u verzekeren dat het onze wens is om de commissie volledig en afdoend te informeren aangaande het masterplan Antwerpen. Daarom benadrukken we, zoals ook via mail gemeld, dat onze administraties steeds ter beschikking staan indien het parlement aanvullende informatie wenst over aspecten van het masterplan die niet behandeld worden door of tot de taakstelling behoren van de NV BAM.

Wat de vraag van de heer Daems betreft, is het onze overtuiging dat de NV BAM in de commissie de nodige informatie aangaande alle aspecten van het masterplan ter beschikking stelt. De opvolging van andere mobiliteitsprojecten in het Antwerpse wordt verzekerd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken via de diverse beleidsafdelingen. Zoals u wellicht bekend is, wordt er ook over deze werken geregeld gerapporteerd aan de commissie in het kader van haar gewone werkzaamheden, en aan de commissie Ruimtelijke Ordening voor wat het Economisch Netwerk Albertkanaal betreft.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken waakt dus met andere woorden over de coördinatie en integratie van de verschillende dossiers. Zo werd voor de gebiedsdekkende studie van de mobiliteit rond de E313, die binnenkort wordt afgerond, de NV BAM betrokken bij de opmaak van de studie. Deze studie werd voorbereid en begeleid door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Voor wat de spoordossiers betreft, wordt het departement door de NMBS geïnformeerd en waakt de afdeling Algemeen Beleid over de coördinatie met andere mobiliteitsdossiers.

Wat de vraag van de heer De Kort betreft over de financiering van de niet-oosterweelprojecten, menen wij dat hierover wel degelijk gerapporteerd wordt aan de commissie door de NV BAM.
De middelen ter financiering van deze projecten, met uitzondering van de projecten uit BRABO, zijn afkomstig van tolopbrengsten. Dit hoeft niet noodzakelijk rechtstreeks te gebeuren. De tolopbrengsten kunnen immers ook op indirecte wijze worden aangewend. Ik verwijs hiervoor naar ondermeer de figuur van de stille maatschap, als naar het organiek begrotingsfonds.

Daarenboven dient ook rekening te worden gehouden met de brief van het INR van 28 oktober 2008 waardoor eventueel de financieringstechnieken van een aantal projecten zullen moeten aangepast worden aan de nieuwe realiteit. Het is in elk geval de taak van BAM, en op de eerste plaats van het management, om een nieuwe financiële structuur uit te werken, zonder te raken aan de uitgangspunten van de BAM-constructie. Het principe dat het hele Masterplan één en ondeelbaar is, mag niet worden aangetast.

Veel hangt echter ook af van de houding van de Europese Commissie. Via het overleg tussen de gewestregeringen en de federale regering heb ik de voormelde brief van het INR aanhangig gemaakt, waarbij via de federale premier aan de Europese Commissie gevraagd wordt om de projecten van het Masterplan niet te eng te interpreteren.
De opdracht zal dus zijn te bekijken wat mogelijk en haalbaar is zodoende dat elk project kan gerealiseerd worden om te komen tot de verwezenlijking van één groot geheel.
Dit heb ik trouwens reeds gesteld, in mijn hoedanigheid van minister bevoegd voor financiën en begroting, op 4 december 2008 tijdens de commissie voor openbare werken, mobiliteit en energie, naar aanleiding van een interpellatie van de heer Penris en de heer Daems omtrent de financiering van het Masterplan Antwerpen, waarbij ook de financiering van niet-oosterweelprojecten in ogenschouw werd genomen. Het uitgangspunt blijft in elk geval dat de projecten zullen gerealiseerd worden.

Het algemeen kader voor de financiering en de principes ervan werd aan de Vlaamse Regering meegedeeld op 28 april 2006 (VR/2006/2804/MED.0025) en toegelicht op een afzonderlijke zitting van de commissie op 4 juli 2007 (stuk 268 (2004-2005) - Nr.10). Voor wat de financiering van de BRABO I projecten betreft, gaf de minister bevoegd voor mobiliteit via mail reeds te kennen hierover in de commissie de gevraagde uitleg te willen verschaffen.

Het is onze hoop, mijnheer de voorzitter, mevrouw de voorzitter, dat met deze extra toelichting de twee openstaande vragen afdoende beantwoord werden. Mocht dit echter niet het geval zijn, kan u steeds contact opnemen met de gekende contactpersonen op de verschillende kabinetten teneinde de resterende onduidelijkheden of vragen te kunnen uitklaren.

Zoals reeds hiervoor gesteld, is het immers ook onze bekommernis om de leden van het Vlaams Parlement en de commissie Openbare Werken volledig te informeren over de voortgang van het masterplan Antwerpen.

Met vriendelijke groet

Hilde Crevits
Vlaams Minister van Openbare werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Kathleen Van Brempt
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

Dirk Van Mechelen
Viceminister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening