

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



Zitting 2008-2009

1 april 2009

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

TWAALFDE VOORTGANGSRAPPORTAGE

Maart 2009

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 Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke

Plaatsvervangers:

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

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;
de heer Jan Peumans.

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
- Nr. 25: Verslag
- Nr. 26: Verslag over gedachtewisseling
- Nr. 27: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Presentatie door het management van de BAM	4
1. Inleiding.....	4
2. Replik van BAM op de ARUP-studie.....	5
3. Voortgangsrapportage	8
II. Presentatie door het Rekenhof	11
III. Bespreking	13
Bijlage: Replieken van de Vlaamse Regering en de BAM op de aanbevelingen van het Rekenhof	17

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde in opvolging van zijn beslissing van 22 maart 2005 op dinsdag 17 maart 2009 een twaalfde 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 twaalfde voortgangsrapportage van de BAM. Ook het rapport van het Rekenhof werd vooraf aan de commissieleden bezorgd.

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

Dit verslag moet samen gelezen worden met de Handelingen van 17 maart 2009 (*Hand.* VI. Parl. 2008-09, nr. C156) waarin het verslag van de behandeling van de drie interpellaties over de resultaten van de alternatievenstudie van ARUP-Sum opgenomen is.

De repliek van de regering en de BAM op de aanbevelingen van het Rekenhof wordt als bijlage opgenomen.

I. PRESENTATIE DOOR HET MANAGEMENT VAN DE BAM

1. Inleiding

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager BAM zegt dat de twaalfde voortgangsrapportage de verwezenlijkingen sinds de vorige voortgangsrapportage bevat. Het masterplan heeft als doelstellingen het garanderen van de bereikbaarheid van de haven en van de stad, het verbeteren van de leefbaarheid van de Antwerpse regio en het herstellen van de verkeersveiligheid in de regio. Het is een geïntegreerd multimodaal plan waarbij elk van de maatregelen de andere maatregelen versterkt en waarbij een integrale visie op de mobiliteit de leidraad vormt. Die integrale aanpak heeft geleid tot een aantal aannames,

randvoorwaarden en projecten die telkenmale voort in uitvoering zijn gegaan, zowel voor het hoofdwegenet, het sluiten van de ring rond Antwerpen, de visie op de verdere ontwikkeling van de zuidelijke ringweg rond Antwerpen en een stedelijke en doorgaande ringweg alsook op het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer en van de doorstroming van het vrachtvervoer via water door het renoveren van sluizen en het verbreden en verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. Het masterplan bevat daarnaast ook tal van maatregelen die de zwakke weggebruiker een geëigende en veilige plek geven op het openbaar domein.

Sinds de elfde voortgangsrapportage zijn er geen scopewijzigingen.

De raad van bestuur heeft op het vlak van de interne organisatie beslissingen getroffen over het budget, het personeelskader, de infrastructuur en de onderaanneming. Na een nieuwe openbare procedure heeft de raad van bestuur de juridische adviesverlening opnieuw aan Stibbe gegund. De Vlaamse Regering heeft terechtwijzend bericht 3 in de aanbesteding van Brabo 1 goedgekeurd.

Op bladzijde 10 van het rapport staat een overzichtsplanning voor de Oosterweelverbinding. Die planning is ongeveer dezelfde gebleven, maar bevat nu meer details. De planning gaat ervan uit dat er op basis van het alternatievenonderzoek van ARUP-Sum definitief gekozen wordt voor het BAM-tracé. De planning gaat ervan uit dat de vergunningsprocedure doorlopen is tegen oktober en dat BAM tegelijkertijd financiering zoekt op basis van het akkoord dat bereikt is zodat de contractsluiting kan gebeuren in mei 2010. De werfinrichting en andere voorbereidende werkzaamheden kunnen dan starten na het bouwverlof van 2010. De hoofdwerkzaamheden met hinder op het openbaar domein kunnen dan starten vanaf 1 november 2010. De Oosterweelverbinding kan in gebruik genomen worden vanaf januari 2015. De verzekering en de planning van de aanbesteding van de financiering zijn uiteraard op dit tijdschema afgestemd.

De Brabo 1-projecten zijn de openbaarvervoersprojecten Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout. Door de nieuwe BAFO (Best And Final Offer) zijn deze projecten vertraagd. Dat was nodig om de financieringsproblemen op te lossen. Volgens de nieuwe planning worden de BAFO's verwacht op 3 april 2009. Dit maakt het mogelijk voor BAM om in juni het contract af te sluiten met de voorkeursbieder. De werken kunnen dan in augustus starten.

De Brabo 2-projecten zijn de projecten Operaplein, Leien fase 2, de tramlijn Ekeren en de werken in Ekeren. De voortgangsrapportage bevat nog geen planning voor die projecten. Het dossier wordt immers momenteel beoordeeld door de Vlaamse Regering. De watergebonden projecten rond de Noorderlaanbrug lopen geen vertraging op, het einde van de werken is nog steeds gepland voor het voorjaar van 2010. De werken aan de Van Cauwelaertsluis zijn gestart en het einde is gepland voor het voorjaar van 2011. De werken aan de Kattendijksluis starten in april, de openstelling van de sluis wordt verwacht in februari 2011.

2. Replik van BAM op de ARUP-studie

Bij de indiening van de voortgangsrapportage beschikte BAM net over de resultaten van het alternatievenonderzoek, dus kon ze er in dit rapport nog niet op repliceren. De Vlaamse Regering vroeg die repliek tegen uiterlijk 13 maart 2009. De BAM bezorgt een exemplaar van de repliek van BAM aan de commissievoorzitter, de vertegenwoordigers van het Rekenhof en de verslaggevers. De repliek wordt daarna ter vergadering aan al de aanwezige leden bezorgd.

De heer Van Rensbergen licht de repliek toe.

ARUP-Sum onderzocht drie alternatieven: het BAM-tracé, het Horvatracé, in het onderzoek het Royerssluistracé genaamd en het stRaten-generaaltracé. De algemene conclusie van het onderzoek is dat het BAM-tracé voor alle criteria het beste scoort. Bovendien is het BAM-tracé het enige realiseerbare binnen de randvoorwaarden. Het houdt rekening met alle eisen en is ESR-neutraal financieerbaar (ESR: Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen). Een belangrijke vaststelling is dat milieu en gezondheid, gemeten aan criteria als fijn stof en geluid, niet anders beïnvloed worden door de drie tracés. De onderlinge verschillen zijn immers niet-relevant en de algemene effecten van de drie tracés zijn positief. De studie bevestigt de resultaten van de haalbaarheidstudies en de milieueffectrapportages (MER's) en de meerkost van de tunneloplossingen.

BAM distilleert zes belangrijke argumenten uit de alternatievenvergelijking van ARUP-Sum. Het eerste aspect gaat over de technische haalbaarheid. Het BAM-tracé levert in tegenstelling tot de alternatieven een voldragen technisch ontwerp dat geheel in overeenstemming is met alle geldende richtlijnen, het is bovendien ook het enige waarvan de haalbaarheid volledig, gedetailleerd en op alle gebieden is aange-

toond. Het tracé Royerssluis is volgens ARUP-Sum niet uitvoerbaar, daarom behandelt BAM dat niet meer in haar verdere replieken. Het tracé stRaten-generaal is volgens ARUP-Sum financieel niet haalbaar en heeft een aantal technische tekortkomingen. Op pagina 336 van zijn rapport meldt ARUP-Sum dat de geboorde tunnel op de grens ligt van de huidige conventionele technische mogelijkheden.

Het BAM-tracé voldoet daarenboven aan alle veiligheidseisen. De verzonken tunnel onder de Schelde voldoet aan de strengste eisen op het vlak van evacuatiemogelijkheden, de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, de constructieveiligheid, zowel op kwalitatief als kwantitatieve wijze beoordeeld. Zowel het viaduct als de tunnel is onderworpen aan extensieve veiligheidsevaluaties. BAM heeft verschillende workshops georganiseerd, met alle hulpdiensten samen, om na te gaan of de veiligheid ook in operationele omstandigheden kan gegarandeerd worden. Het BAM-tracé voldoet daarenboven aan alle mogelijke scenario's in geval van incidenten of calamiteiten. Door het weren van vrachtwagens garandeert het tracé ook de verkeersveiligheid in de buurt van de Kennedytunnel.

De tunnel is full-ADR ontworpen, maar BAM heeft met de hulpdiensten afgesproken om twee categorieën, namelijk van de meest explosieve en toxische producten, om te leiden langs het bekende en gecontroleerde tracé van de Liefkenshoektunnel. De constructie van de tunnel is wel degelijk in overeenstemming te brengen met full-ADR. Nog belangrijker is dat de Oosterweelknoop en het viaduct van Merksem full-ADR zijn. Alle ADR-verkeer krijgt langs de Oosterweelknoop meteen toegang tot het hoofdwegenet (ADR: Accord relatif au Transport International des marchandises Dangereuses par Route).

De combinatie van de Oosterweelknoop, de geboorde tunnel en het knooppunt Ekeren van het voorstel van stRaten-generaal, kan enkel gerealiseerd worden als de voorschriften inzake veiligheid van weefbewegingen, hellingen, snelheidsverlies in belangrijke mate gemilderd worden. Het tracé is dus enkel mogelijk als de veiligheid inboet.

Een volgend argument is dat het BAM-tracé stedenbouwkundige kwaliteit biedt. ARUP-Sum bevestigt de mening van de kwaliteitskamer dat het ontwerp van BAM de stedelijke plannen voor de noordelijke ontwikkeling niet hypothekeert. De kwaliteitskamer zei al dat de Lange-Wapperbrug de noordelijke uitbreiding begeleidt en bekrachtigt. ARUP-Sum komt tot dezelfde conclusie en voegt eraan toe dat de bouw van het BAM-alternatief in zijn geheel niet tot fun-

damentele wijzigingen leidt in het gebruik van het rechteroevergebied, het volgt immers de bestaande barrières.

Op één punt maakt ARUP-Sum een vergelijking die hij volgens BAM beter had moeten onderbouwen. ARUP-Sum wijst niet op de barrièrewerking van de Lange-Wapperbrug maar beklemtoont integendeel dat die de verdere stedenbouwkundige ontwikkelingen niet hypothekeert, maar wijst wel op de barrièrewerking van het huidige viaduct van Merksem. ARUP-Sum zegt dat de stedelijke ringweg die werking nog zou verhogen. Het huidige viaduct ter hoogte van de Groenendaallaan bevat het bestaande viaduct, de hst-lijn en het goederenspoor (hst: hogesnelheidstrein). Ter hoogte van het op- en afrittencomplex is het viaduct momenteel 280 meter breed. In het BAM-alternatief wordt die breedte gereduceerd tot 190 meter waardoor er nuttige ruimte vrijkomt. De huidige situatie vormt een barrière van 156 meter. BAM vraagt om alle elementen van barrièrewerking in rekening te brengen. Het BAM-alternatief verbreedt het viaduct met de stedelijke ringweg maar zorgt er ook voor dat de verbinding tussen Merksem en Luchtbal verbetert en daarenboven ruimte laat voor groen.

Studies van 2005 bewijzen dat een aparte viaduct nodig is voor een stedelijke ringweg onder meer voor de stabiliteit en de constructie zekerheid. Een nieuwe viaduct kan niet zomaar steunen op het bestaande. Een aparte constructie is nodig. Dat geldt voor alle tracés.

Het vierde argument voor het BAM-tracé heeft te maken met milieu en gezondheid. Beide zijn gebaat bij alle tracés. BAM heeft bijkomende studies laten verrichten door VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) niet alleen ter ondersteuning van zijn bouwaanvraag maar ook ter vervollediging van de project-MER's. Die studies houden rekening met de huidige inzichten inzake modellering van fijn stof. Die studies bevestigen de MER's en de conclusies van ARUP-Sum, maar geven meer details over de bijkomende positieve effecten. Door de bijkomende maatregelen scoort het BAM-tracé nog beter dan in de alternatievenstudie.

Een volgend argument voor het BAM-tracé is dat het de beste oplossing is voor de mobiliteit en de bereikbaarheid van de stad en de haven. Daarenboven vermindert het sluipverkeer. Dat heeft te maken met de functie van de Oosterweelknoop, die ook sneller en beter bereikbaar zal zijn dan in andere tracés die ook met een Oosterweelknoop werken. Momenteel is het zuidelijke gedeelte van de haven bereikbaar via de Schijnpoort, de Groenendaallaan en Ekeren. Daar-

door krijgen de Groenendaallaan, de Noorderlaan en de Luchtbal heel wat verkeer te verwerken. De aanleg van het Oosterweelknooppunt ontlast het onderliggende wegnnet en een aantal woonwijken. Heel wat zones worden minder goed ontsloten in andere tracés, onder meer het noordelijke gedeelte van Antwerpen.

De bereikbaarheid van het noordelijke gedeelte van Antwerpen heeft implicaties op het ontwerp van de Leien, de beschikbaarheid en het gebruik van de Waaslandtunnel, het gebruik van de Noorderlaanbrug en de andere mobiliteits-elementen in het noorden van Antwerpen. Studies over al die aspecten gaan uit van het bestaan van het Oosterweelknooppunt.

Tot slot bevestigt ARUP-Sum dat het BAM-tracé financierbaar is. ARUP-Sum heeft een aantal financiële modellen toegepast op de drie tracés. Die werkwijze maakt het niet mogelijk om uitspraken te doen over elk tracé apart. Daarvoor is een meer gedetailleerde benadering nodig. De realisatieprijs en de instandhoudingskosten van het BAM-tracé liggen 200 miljoen euro lager en de onderhoud- en exploitatiekosten bedragen slechts de helft van de kostprijsgegevens gehanteerd in het financiële model van ARUP-Sum. Bovendien zijn er aannames die in een projectfinanciering minder voorkomen. Als die wel zouden zijn toegepast, kan alleen maar vastgesteld worden dat het BAM-tracé financierbaar is en bovendien voldoende middelen genereert voor andere masterplanprojecten.

Een belangrijk maar technisch element is dat de Tolrichtlijn correct moet worden toegepast. Het BAM-tracé voldoet aan die richtlijn door de tolvrije doorgang voor personenwagens te behouden en de Kennedytunnel niet onder een tolregime te plaatsen. Een tolregime mag volgens de richtlijn niet discrimineren tussen de verschillende gebruikers, dus kan geen enkele categorie gratis gebruikmaken van de infrastructuur. Als de personenwagens gratis rijden en vrachtwagens betalen, moet iemand anders voor de personenwagens betalen. De overheid zal dan via schaduwtol het restant moeten bijpassen. ARUP-Sum heeft in zijn evaluatie geen rekening gehouden met het non-discriminatiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel. Daardoor is er geen enkele andere mogelijkheid voor een tolvrije doorgang voor personenwagens dan een van de tunnels uit het tolregime te houden. Dat is verder toegelicht in de rapporten.

BAM bewondert ARUP-Sum omdat het op twaalf weken tijd het complexe dossier waaraan heel wat administraties en andere betrokkenen al tien jaar werken, ontrafelde. Dat is een huzarenstukje. De onderzoekers zijn er in geslaagd om op een consistente en

transparante wijze een veelomvattende opdracht af te ronden. Om een juiste opinie te vormen, is het nodig het volledige alternatievenonderzoek grondig door te nemen.

ARUP-Sum zag zich genoodzaakt het referentieontwerp van het BAM-tracé te analyseren. Daarenboven moest ARUP-Sum de twee andere tracés, die enkel bestonden in een conceptuele fase, verder ontwikkelen. Anders was er geen vergelijking mogelijk. Daardoor heeft het alternatievenonderzoek geen rekening gehouden met een aantal extra's van het BAM-tracé, onder meer het design van Noriant. In haar repliek heeft BAM daar gedetailleerd op gewezen.

De vergelijking werd ook bemoeilijkt door het feit dat ARUP-Sum zich niet gehouden heeft aan de randvoorwaarden, onder meer de Oosterweelknoop, de tolvrije doorgang en vrachtverbod in de Kennedytunnel. Voor het stRaten-generaaltracé wordt een scenario met volledige tolheffing onderzocht, nochtans was dat niet het voorstel van stRaten-generaal. Desondanks wordt er een bijkomende mobiliteitsstudie over gemaakt. Om een correcte vergelijking mogelijk te maken, had ARUP-Sum ook voor de andere tracés een scenario met volledige tol moeten onderzoeken. Kortom, het is spijtig dat ARUP-Sum vooral in zijn eindconclusies en eindevaluatie onvoldoende rekening gehouden heeft met de randvoorwaarden.

De heer Van Rensbergen besluit dat het rapport van ARUP een waardevol document is, dat alle nodige informatie bevat voor de besluitvorming. Hij onderstreept dat het bijzonder moeilijk is om op twaalf weken tijd een onderzoek van de criteria milieu en gezondheid, mobiliteit, veiligheid, technische uitvoerbaarheid en financierbaarheid af te ronden, zeker gezien de relatieve kennishandicap van ARUP-Sum in vergelijking met BAM en de stakeholders.

Tot slot heeft ARUP-Sum nog een vierde denkspoor naar voren geschoven, waarin BAM echter onoverkomelijke problemen ziet. De spreker overloopt ze een voor een. Om te beginnen biedt het geen oplossing voor een betere benutting van de Liefkenshoektunnel. Integendeel, vanwege zijn noordelijke richting is het veeleer een rechtstreekse concurrent.

Verder past het in een langetermijnvisie die pleit voor een grote ring. De huidige ring wordt door ARUP-Sum verlaagd tot een stadsring. Men ziet enkel een stedelijke ring ter hoogte van het viaduct van Merksem, die men vervolgens wil ondertunnellen. Dit houdt in dat men alle doorgaande verkeer komende

van de E19, de E34 en de E313 moet afleiden vooral eer het op de huidige ring terechtkomt.

Het vierde spoor biedt evenmin een oplossing voor de dominante en economisch bijzonder belangrijke oost-westtrafiek, met name richting E34 en E313, die nog altijd gebruik zal blijven maken van de zuidelijke ringweg en de Kennedytunnel. Het lost ook de overbelasting van en de veiligheidsproblemen in de Kennedytunnel niet op. De derde Scheldeoeververbinding krijgt onvoldoende capaciteit. Inzake financiering en tolvrije doorgang is het onmogelijk binnen de huidige Tolrichtlijnen. Er is geen Oosterweelknoop en dus geen goede ontsluiting van de haven in het noordgedeelte van de stad.

Er is, net als bij stRaten-generaal, ook nog altijd geen oplossing voor de verkeersknoop in Ekeren. Het is immers onmogelijk vanuit een geboorde tunnel met die diepgang alle veiligheidsvoorschriften inzake hellingen, bochtstralen, weeflengte en zichtbaarheid te respecteren. Ter illustratie toont de spreker een afbeelding met alle weefbewegingen die het verkeer nodig heeft dat komt van de A12 en de tunnel wil bereiken. Het zijn er zeven. Gecombineerd met korte bochtstralen en grote hellingen genereert men zodanige veiligheidsproblemen dat volgens BAM een op die manier gerealiseerde verkeersknoop in Ekeren alleen maar onveilig kan zijn.

De verdere uitwerking van het vierde scenario zal deze onoverkomelijke problemen niet oplossen, meent de heer Van Rensbergen. Het voorstel om alvast met werken te beginnen op Linkeroever is praktisch onmogelijk, omdat een geboorde tunnel veel verder naar boven komt. De Tunnelrichtlijn schrijft immers maximale hellingen van 3% voor, waardoor men ten vroegste ter hoogte van de Charles De Costerlaan kan bovenkomen. Maar zelfs dan zal de lengte van de helling een snelheidsterugval van 30km/u of meer veroorzaken. Deze situatie, die vandaag al bestaat aan de Kennedytunnel, is onveilig.

Bovendien maakt het bovenkomen ter hoogte van de Charles De Costerlaan de huidige ligging van de noordknoop op Linkeroever niet langer gepast. Als hij om die reden naar het zuiden moet verschuiven, blijft onvoldoende weeflengte tussen de noordelijke en de zuidelijke knoop over, waardoor de huidige oplossing op Linkeroever eenvoudig onrealiseerbaar wordt. Men komt daardoor onmiskenbaar in een grotere inname van Vlietbos en Middenvijver terecht,

omdat beide knopen in één groot verkeersknooppunt samengebracht zullen moeten worden.

Procedureel is het evenmin realistisch, omdat er een nieuw ontwerp nodig is. Het bestaande ontwerp is eigendom van Noriant in een DBfM (Design, Build, finance, Maintain) en men zal daarvan geen afstand willen doen tenzij men het hele tracé kan realiseren.

De heer Van Rensbergen concludeert nogmaals dat ARUP-Sum belangrijk werk heeft gedaan, waardevolle conclusies naar voren gebracht en bijzonder goede argumenten aangereikt. Het studiebureau komt tot de conclusie dat binnen de huidige voorwaarden BAM het beste en enige realiseerbare tracé biedt. Volgens BAM behoeft het vierde alternatief dan ook geen verder onderzoek. Alle elementen liggen op tafel en de tijd is rijp voor beslissingen.

3. Voortgangsrapportage

Vervolgens gaat de spreker in op de voortgangsrapportage. Hij meldt dat de aanvraag voor de bouwvergunning van BAM klaar is. Men wacht alleen nog op het advies van het bestuursorgaan Tunnelveiligheid en op dat van de Vlaamse Bouwmeester. Met die laatste is op 25 maart overleg gepland met het oog op de genoemde advisering. Met deze elementen kan de raad van bestuur van BAM vervolgens beslissen om, wachtend op de besluitvorming die vandaag voorligt, de aanvraag van de bouwvergunning in te dienen.

Tegelijk werd ondertussen een belangrijk deelakkoord met Noriant bereikt. Het gaat over de realisatiekosten, de instandhoudingskosten voor 35 jaar, de contractvoorwaarden, het ontwerp, het design en de kwaliteitsbewaking daarvan. Dit alles exclusief de financieringskosten, merkt de heer Van Rensbergen op. Daarom spreekt men over ‘design sign-off’. Deze term komt uit de bankwereld. Een bankier wil voorafgaand aan de financiering graag dat alle onzekerheden zijn weggewerkt en dat ontwerp, prijs en contractvoorwaarden vastliggen.

De heer Van Rensbergen wijst erop dat de realisatieprijs binnen de financiële ruimte valt die BAM zich had voorgenomen om tegelijkertijd met de Oosterweelverbinding tevens voldoende middelen te genereren om de andere projecten van het masterplan te financieren. De realisatie- en instandhoudingskosten zijn eveneens in overeenstemming met de onafhankelijke kostenberekening die BAM met haar adviseurs heeft ontwikkeld. Verder zijn ze ook in overeenstemming met de door de Vlaamse overheid gedefinieerde

en geactualiseerde ‘cap’ op de ontwerp- en bouwkosten.

Het betreffende akkoord is tot stand gekomen op 3 maart. Het wordt op de volgende vergadering van de raad van bestuur voorgelegd en toegelicht. Nadat de raad van bestuur het deelakkoord met Noriant bekrachtigd heeft, zal de heer Van Rensbergen omstandig en met alle details in de commissie toelichting komen geven over de bedrijfseconomische raming, over de eigen kostenberekening door BAM en over het akkoord.

Met Noriant is ook een concreet en haalbaar tijdsplan afgesproken. Het gaat ervan uit dat de werken op 1 augustus 2010 hun aanvang nemen zodat de Oosterweelverbinding vanaf januari 2015 operationeel kan zijn.

Vervolgens behandelt de heer Van Rensbergen de andere projecten van het masterplan. Het project Middenvijver is intussen opgeleverd. Het project Burchtse Weel is volop in uitvoering. Daarin wordt een slikken- en schorregebied gecreëerd, een dijk doorgebroken en worden de binnengaatse dijken op Sigmahoogte gebracht. Ook de werven van de Schijn zijn volop in uitvoering.

Wat de stedelijke ringweg Noord betreft, is de aansluiting tussen de E34 en de E313 en de stedelijke en doorgaande ringweg een belangrijke maatregel, omdat BAM, van zodra de Oosterweelverbinding opengaat, meteen begint aan de zuidelijke ring. Het verkeer zal dan in hoofdzaak een hindervrije verbinding krijgen via het noordelijke tracé. Vandaar dat men ook volop bezig is met de Turnhoutsepoortknoop. De ontwerpen liggen klaar en werden verder verfijnd met de stakeholders. Daardoor werd bijkomende ruimte gegenereerd ten westen en ten zuiden van deze knoop, om die nog beter te kunnen afschermen van de omliggende woonkernen. Samen met de stad en de provincie heeft BAM een open oproep georganiseerd met het oog op de aanstelling van een landschapsonwerper voor de bijkomende groene ruimte.

Het slanke en slimme ontwerp van de Turnhoutsepoortknoop heeft alles te maken met het feit dat men de brug in de Turnhoutsebaan verhoogd en verplaatst heeft, waardoor een heel compact ontwerp mogelijk is. Het gaat ervan uit dat een wagen of vrachtwagen die toekomt vanuit de E34 op voorhand moet kiezen voor de stad of voor transit, met andere woorden de stedelijke of de doorgaande ringweg. De uitvoering

van de stedelijke ringweg zal verlopen via een normale aanbestedingsprocedure.

Het volgende onderdeel van de voortgangsrapportage is het openbaar vervoer. In verband met project Brabo 1 werd eerder al melding gemaakt van het feit dat de voorkeursbieder Silvius er op de valreep niet in slaagde zijn financiering rond te krijgen. Dat gold ook voor de tweede geselecteerde DANK. Als gevolg daarvan moest de procedure herbegonnen worden. BAM heeft daarvan gebruikgemaakt om de financiële voorwaarden aan te passen aan de huidige toestand. Op grond van het gelijkheidsbeginsel werd ook de derde bidder heropgevestigd. Aan de drie concurrerende consortia is gevraagd op 3 april een BAFO in te dienen.

Omdat al een technisch traject bewandeld is met de drie bidders, werd de verdere gunningsprocedure vereenvoudigd, merkt de spreker op. Daardoor zal BAM in staat zijn niet alleen de formele regelmatigheid en conformiteit te beoordelen maar tegelijk ook de rangschikking van de formeel en regelmatig bevonden offertes op te stellen, zodat heel snel met een voorkeursbieder onderhandeld kan worden met het oog op contractsluiting in juni. In dat vooruitzicht kunnen de werken in het kader van Brabo 1 – Deurne-Wijnegem, Morsel-Boechout en de stelplaats in Deurne – aanvangen na het bouwverlof van dit jaar.

Voor Brabo 2 werd vorige keer melding gemaakt van de opdracht die de Vlaamse Regering aan BAM had gegeven om tramlijn Ekeren tot aan De Mieren door te trekken en de doortocht van Ekeren zelf te verschuiven naar de tweede uitvoeringsfase van het masterplan, zodat het vrijgekomen budget ingezet kan worden voor de tramontsluiting van het Eilandje. Tegelijk was er een onderzoeksopdracht over de eventuele afbraak van het Hardenvoortviaduct en was er ook de vraag naar de ontwikkeling op hoofdlijnen van een samenwerkingsovereenkomst tussen alle betrokken partijen (het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de stad Antwerpen en BAM). Al die stukken liggen inmiddels bij de Vlaamse Regering voor besluitvorming voor, met inbegrip van geactualiseerde projectfiches en een geactualiseerde raming. Van zodra de beslissing is genomen, zal BAM hier omstandig toelichting over geven en zullen alle rapporteringen met deze elementen rekening houden.

Daarna bespreekt de heer Van Rensbergen de waterinfrastructuur. De werven in uitvoering betreffen in hoofdzaak de Noorderlaanbrug. Het westelijke brugdeel, dat twee meter hoger is dan het bestaande, ligt er intussen. Bedoeling is dat de nieuwe wegbrug nog

in de zomer van 2009 in gebruik wordt genomen, waarna het oostelijke brugdeel wordt afgebroken om plaats te maken voor een nieuwe openbaarvervoerbrug. Tegelijkertijd wordt de lokale vernauwing van het Albertkanaal weggenomen en ook dat is onder de nieuwe brug al een feit.

Wat de bruggen over het Albertkanaal betreft, werd vorige keer al gerapporteerd dat de volgorde Deurnebrug-Theunisbrug is omgedraaid. Dat is ook al gemotiveerd vorige keer, memoreert de heer Van Rensbergen. De IJzerlaanbrug moet hoe dan ook afgebroken worden, omdat zij onmogelijk kan verhoogd worden. Zij wordt in het masterplan vervangen door een fiets- en voetgangersbrug. De ontwerpwerkzaamheden zijn al langer bezig. Er wordt verder gebouwd op de resultaten van de open oproep bruggen Albertkanaal.

Wat de spoorbruggen betreft, meldt de heer Van Rensbergen dat een akkoord is bereikt met Infrabel voor de vernieuwing van de bruggen over het Albertkanaal. Het laat toe dat met de ontwerpwerkzaamheden wordt voortgedaan, dat een bestek wordt klaargemaakt en dat vergunningen worden aangevraagd, zodat de realisatie van de vernieuwing vorm kan beginnen krijgen.

De werken voor de heropening van de Kattendijksluis zijn gestart. De opdracht werd gegund aan een tijdelijke combinatie, zoals meegedeeld in de schriftelijke rapportage. Voor de Van Cauwelaertsluis zijn geen nieuwe elementen te melden, behalve het begin van de hoofdwerkzaamheden.

BAM bouwt ook verder aan de ontwerpen voor de fietsprojecten en aan de uitbouw op alle fronten van de fietsroutes, de Havenroute, de route Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht en de route rond de districten. De spreker verwijst hiervoor naar de schriftelijke rapportage.

De heer *Ivan Costermans*, financieel manager BAM behandelt het onderdeel financiën. De spreker verwijst voor de cijfers naar de tabellen in de rapportage. De tabel met het overzicht van alle projecten is zoals altijd als bijlage toegevoegd. Zij bevat zowel de geschiedenis van de vorige rapportages als de actualisering. Er werden slechts enkele kleine aanpassingen aan de budgetten van een aantal deelprojecten doorgevoerd. Het budget voor de Oosterweelverbinding werd, in afwachting van de goedkeuring van de design sign-off door de raad van bestuur, nog niet geactualiseerd.

Rechts in de tabel vindt men de tot en met eind december 2008 geactualiseerde uitgaven van de projecten in uitvoering. Voor 2009 verwijst BAM naar het budget voor het boekjaar 2009, dat reeds in december door de raad van bestuur is goedgekeurd. Het valt uiteen in een investeringsbudget, waarvan de kosten afgeschreven worden over de looptijd van de projecten, en de exploitatiekosten, die onmiddellijk ten laste worden genomen van het boekjaar 2009.

Voor de Oosterweelverbinding zijn in het boekjaar 2009 binnen het DBfM-contract momenteel geen uitgaven ingeschreven, gezien de contractsluiting pas in mei 2010 plaatsvindt. Wat het exploitatiebudget betreft, ziet men in de tabel dat de interne exploitatiekosten licht gestegen zijn. Het personeelseffectief werd in belangrijke mate uitgebreid, waardoor zowel personeels- als kantoorkosten en dergelijke licht stegen. De budgetten voor communicatie en adviesverstrekking zijn dan weer licht afgenomen.

In de voortgangsrapportage wordt ook kort ingegaan op de werkzaamheden rond de financieringsstructuur. In de elfde werd al gemeld dat hij in het kader van de moeilijke kredietmarkt zou worden hertekend. Dat sluit ook aan op de opmerkingen die Eurostat formuleerde over de ESR-neutraliteit. Er zijn inmiddels vergevorderde voorstellen voor de aanpassing van de financiële structuur, en zij zullen aan de raad van bestuur worden voorgelegd tijdens de eerstvolgende vergadering. Van zodra deze daarvan kennis heeft genomen en ter zake een beslissing heeft genomen, zal BAM daarop in detail terug komen in de commissie.

De heer Costermans kan wel al meedelen dat BAM in de nieuwe structuur een aantal vereenvoudigingen en mogelijkheden inzake financiële optimalisering ziet. Die betere benadering van de kapitaalmarkt in haar totaliteit laat BAM nog altijd toe om vrij optimistisch te blijven over het bereiken van de 'financial close' midden 2010.

Tot slot geeft hij nog toelichting bij de 'pre-hedge'. De spreker herinnert eraan dat BAM een indekking had genomen tegen de rente-evolutie en dat in de vorm van een aantal renteswaps. Die contracten werden vroeger al een paar keer aangepast in functie van de timing. Dat is vanwege het alternatievenonderzoek opnieuw moeten gebeuren. Voor twee van de vijf contracten waren er geen problemen. Voor de resterende drie was de tegenpartij echter niet zonder meer bereid om het kredietrisico te lopen dat met de verlenging gepaard zou gaan. Daarom is BAM genoodzaakt geweest die contracten af te sluiten. Dankzij

een 'spike' in de rentecurve heeft zij daar echter nog een positieve meerwaarde aan weten over te houden, meer bepaald 8,5 miljoen euro cash.

De heer *Jan Van Rensbergen* vermeldt vervolgens dat BAM met de stad, het Vlaamse Gewest en de sociale partners een samenwerkingsprotocol heeft afgesloten rond een jobcentrum met het oog op de creatie van instroomtrajecten voor tewerkstelling in het kader van de omvangrijke infrastructuurwerken binnen het hele masterplan.

Wat leefmilieu betreft, wijst hij op de al eerder aangehaalde VITO-studie. Hij vestigt de aandacht op de ontwikkeling van functioneel groen, dat niet alleen geluid absorbeert maar ook fijn stof capteert.

Enkele bladzijden van de voortgangsrapportage worden besteed aan de algemene communicatielijnen die door de raad van bestuur zijn goedgekeurd. Ze gaan uit van vier grote velden: maatschappelijke communicatie, projectcommunicatie, communicatie binnen het netwerk van overheidsdiensten en interne communicatie binnen BAM. Voor elk van de vier beschikt BAM over verschillende instrumenten. Op het vlak van projectcommunicatie is zij ondertussen toonaangevend, zoals de voorbeeldige MinderHinder-communicatie over de Noorderlaanbrug. De instrumenten voor netwerkcommunicatie zijn: de stuurgroep masterplan, stuurgroepen voor elk van de deelprojecten, overlegfora en dergelijke meer. Het komt erop aan ze verder aan te vullen met de taskforce zoals de Vlaamse Regering heeft aangegeven en die volop te laten werken. Wat de interne communicatie betreft, is het zo dat BAM een kleine en vlakke organisatie is met snelle lijnen.

Waar BAM wel een tandje moest bijsteken, is doelgerichte en proactieve in de plaats van statische en defensieve maatschappelijke communicatie. Die verbetering is stelselmatig aangebracht. Een mooi voorbeeld wordt gevormd door de publieke rapportage (BAM Publiek) in de Horta in Antwerpen en op Linkeroever na de vorige voortgangsrapportage in de commissie. Een soortgelijke rapportage is ook volgende week weer gepland.

De interne communicatiedienst bestaat uit een hoofd Communicatie, een woordvoerder, stafmedewerkers en werfcommunicatoren. De edities van de infokrant Mobiel Antwerpen en BAM Publiek werden al vermeld. Verder gaat de voortgangsrapportage in op de wijze waarop BAM een aantal risico's beheerst, op de verdere maatregelen die binnen BAM werden uit-

gewerkt en op de verdere acties op het vlak van communicatie die ten uitvoer werden gebracht.

BAM werkt volop verder en legt de laatste hand aan de protocols met het Vlaams Verkeerscentrum en het Agentschap Wegen en Verkeer. De andere protocols zijn opgemaakt en behoeven nog enkel finalisering en goedkeuring.

II. PRESENTATIE DOOR HET REKENHOF

De heer *Ignace Desomer*, raadsheer bij het Rekenhof overloopt bij het begin van zijn toelichting kort de voorgeschiedenis van het verslag van het Rekenhof. Het Rekenhof ontving het BAM-rapport op 9 maart. Nadat het Rekenhof opmerkingen had geformuleerd, volgde op 11 maart de tegensprekelijke procedure. Op 13 maart werd het verslag aan het Vlaams Parlement bezorgd.

De heer Desomer heeft uit de toelichting van BAM begrepen dat er recent opnieuw heel wat ontwikkelingen zijn. Over een aantal dossiers moet eerstdaags door de raad van bestuur van BAM of door de Vlaamse Regering een beslissing worden genomen, zoals Brabo 2, de onderhandelingen met de voorkeurbieder en de financieringsvoorstellen. Maar de belangrijkste ontwikkelingen zijn uiteraard de resultaten van de alternatievenstudie voor het Oosterweel-tracé en het klaarblijkelijke akkoord tussen BAM en Noriant over de prijs. Natuurlijk zijn ook de verdere ontwikkeling van de bankencrisis en de besluitvorming over het uiteindelijke tracé belangrijk.

Het Rekenhof heeft een kopie ontvangen van het evaluatierapport van ARUP-Sum, maar het heeft dat uiteraard niet kunnen analyseren maar dat was ook niet de bedoeling. De Vlaamse Regering heeft logischerwijze alleen de betrokken partners om een reactie gevraagd.

Met betrekking tot het referentiekader van het Masterplan Antwerpen vroeg het Rekenhof zich al bij de vorige voortgangsrapportage af of de voorwaarden die zijn vastgelegd in de beslissingen van de Vlaamse Regering van 15 december 2000, 22 juli 2005 en 16 februari 2007 en in de kaderovereenkomst met BAM, gehandhaafd kunnen worden. De mogelijke aanpassing van de financieringsstructuur ten gevolge van de financiële crisis en de invloed van een eventueel andere tracékeuze versterken deze vraag. Het is volgens de heer Desomer aan de Vlaamse Regering om daarover in het kader van de besluitvorming over het Oosterweeltracé op het gepaste ogenblik duidelijkheid te brengen.

Vervolgens overloopt hij het commentaar van het Rekenhof bij de twaalfde voortgangsrapportage. Over de reikwijdte heeft het geen bijzondere dingen te zeggen. Verder is de algemene planning die in februari 2007 aan de Vlaamse Regering werd meegedeeld, achterhaald. Zodra er meer duidelijkheid is over de definitieve invulling en de financiering van de belangrijkste projecten, zou BAM in overleg met de Vlaamse Regering een nieuwe referentieplanning moeten vastleggen. Anderzijds kan het natuurlijk niet anders dan dat BAM intussen intern wel werkt met een geactualiseerde planning. Dat zou beter ook blijken uit het verslag.

Na zoveel tijd is nu ook duidelijk geworden dat de voorbereiding van deze grote projecten heel wat meer tijd in beslag neemt dan oorspronkelijk werd geschat. Het zal daarom misschien van nut zijn, suggereert het Rekenhof, om voor toekomstige projecten de aanbevelingen van de Nederlandse studie Sneller en Beter, over soortgelijke problemen bij grote infrastructuurprojecten, (Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurale Projecten – april 2008) in gedachten te houden zodat ze vlotter kunnen worden gerealiseerd.

Uit het kostprijsoverzicht blijkt dat recente ramingen, de indexatie voor het Oosterweelproject en enkele uitgaven van het Vlaamse Gewest (zoals de verrekening van 20 miljoen euro voor de Leien fase 1) nog niet zijn weergegeven. Het kostenplaatje is nog niet volledig, concludeert de heer Desomer. Over het Oosterweelproject heeft het management van BAM onderhandeld met de voorkeurbieder, wat blijkbaar geleid heeft tot een akkoord over de prijs. Maar omdat de raad van bestuur dat akkoord nog moet bevestigen, kan dit uiteraard vandaag nog niet worden meegedeeld.

In de voortgangsrapportage stelt BAM dat de bedongen prijs in overeenstemming is met de raming en met het geactualiseerde plafond van de Vlaamse Regering. Zoals gezegd heeft het Rekenhof die documenten nog niet kunnen inkijken. Het is wel van oordeel dat zal moeten worden nagegaan of dit akkoord in overeenstemming is met de voorwaarden en de risicoverdeling uit het bestek, om zo te kunnen komen tot een volwaardige ‘value for money’-beoordeling. Er mag natuurlijk wel van worden uitgegaan dat BAM een dergelijke interne controle zelf zal hebben gedaan, merkt de heer Desomer op.

Vanwege de moeilijke omstandigheden op de financiële markten, moet de financieringsprocedure voor

het Masterplan Antwerpen wel degelijk worden aangepast. Dat is de reden waarom de aanbesteding van de financiering tijdelijk is stilgelegd. Het management van BAM werkt daarover voorstellen uit. Tijdens de hoorzitting in november 2008 is al gebleken dat niet alleen de grootte en de complexiteit van de financiering knelpunten vormen maar ook de looptijd en de blootstelling aan het vraagrisico zijn voor de banken duidelijk niet aantrekkelijk.

Dit wil zeggen dat een aanpassing van het financieringssysteem mogelijks ook een aanpassing van de kaderovereenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest zal nodig maken, zeker voor de reikwijdte van een eventuele wijziging van de gewestwaarborg. De heer Desomer herinnert eraan dat de genoemde kaderovereenkomst het vraagrisico bij de banken legt. Indien nu een gedeelte daarvan naar de overheid gaat, wordt de gewestwaarborg verder uitgebreid. Omdat decretaal ook een volledige waarborg mogelijk gemaakt is, vormt dat geen probleem. De heer Desomer denkt wel dat het aangewezen is om in voorkomend geval het parlement in te lichten.

Voor de volledigheid herinnert het Rekenhof ook aan de andere onderdelen van de financiële inbreng die het Vlaamse Gewest tot nu toe heeft gedaan. Hij noemt het kapitaal en de werkingstoelage van BAM, de beschikbaarheidsvergoeding voor de eerste reeks tramlijnprojecten, de financiering van enkele studies en de inbreng van de inkomsten van de Liefkenshoek-tunnel.

Vervolgens gaat de heer Desomer dieper in op enkele aspecten van de risicobeheersing. De opmerkingen van Eurostat en de door de crisis noodzakelijke aanpassing van de financiering maken dat misschien een volledig nieuw advies over de ESR-neutraliteit zal moeten worden aangevraagd. Dat moet nog worden uitgemaakt. Volgens de evaluatiestudie van ARUP-Sum is er nog geen zekerheid over de interpretatie van de Europese Tolrichtlijn. Daarbij gaat het meer specifiek over de tolheffing aan de Kennedytunnel. Dat aspect was ook niet opgenomen in de vraag die BAM vorig jaar aan de Europese Commissie heeft gesteld. Dit moet nog worden uitgeklaard, besluit de spreker. (Het Rekenhof had de meest recente briefwisseling daarover nog niet ontvangen.)

In punt 2.5.2 van zijn verslag wijst het Rekenhof erop dat het evaluatierapport van ARUP-Sum niet aantoonde dat het alternatief dat het studiebureau zelf voorstelt, beantwoordt aan de voorwaarden van het bestek en evenmin aan de zes indicatoren waaraan de drie tracés werden getoetst. Omdat daarom voorzich-

tigheid geboden is in het gebruik van deze gegevens, vermeldt het Rekenhof dit in de lijst van risico's. De heer Desomer beseft anderzijds goed dat het hier nog maar om een denkspoor gaat dat nog niet volledig is uitgewerkt. Ten slotte zal de Vlaamse Regering in haar besluitvorming over de alternatieven ook rekening moeten houden met eventuele gevolgen voor de lopende aanbestedingsprocedure.

De heer Desomer zegt zeer klaar en duidelijk dat deze opmerkingen van het Rekenhof helemaal niet wijzen op een eigen voorkeur ten aanzien van het voorstel van ARUP-Sum of BAM. Hij herinnert er aan dat reeds bij de rapportage van 1 juni 2005 de politieke besluitvorming als risico werd geduid door het Rekenhof. Daarmee moet rekening worden gehouden, onderstreept hij.

In punt 2.5.4 van zijn verslag wijst het Rekenhof erop dat het risicobeheerssysteem van BAM nog moet worden uitgebreid naar de andere projecten buiten Oosterweel waarvoor BAM zelf verantwoordelijk is. De heer Desomer noemt de Brabo- en de watergebonden projecten. Men heeft ook kunnen lezen in het verslag dat er risico's zijn die BAM niet of onvoldoende kan managen omdat de andere publieke partners daarover zouden moeten rapporteren. Men vindt een aantal voorbeelden op bladzijde 13 onderaan. De spreker memoreert dat dit reeds eerder onder de aandacht van de commissie werd gebracht.

Een belangrijk en blijvend risico is, ongeacht het gekozen traject, het al dan niet verkrijgen van een redelijke financiering. Dat is volgens de heer Desomer de evidentie zelf. In verband met punt 2.5.6 van het verslag, over het maatschappelijk draagvlak, wijst het Rekenhof erop dat ook bij een eventuele andere tracékeuze deze risicofactor goed moet worden ingeschat.

De informatieverstrekking over de projectorganisatie en het risicobeheer is binnen de Vlaamse Regering en de andere publieke partners vrij beperkt gebleven. Er kwam geen structureel initiatief in verband met de stuurgroep. Daarom heeft het Rekenhof tijdens de voorbereiding van deze rapportage zelf navraag gedaan bij de betrokken partners en een aantal gegevens opgevraagd. Het is voor het hof op het ogenblik niet zo duidelijk of er tussen de betrokken diensten van de Vlaamse overheid een overkoepelend overleg is. Indien dit niet het geval is, betekent dat ook een zeker risico op het niveau van de noodzakelijke coördinatie en het beheersen van alle risico's.

Het Rekenhof besluit zijn verslag met acht conclusies en zes aanbevelingen.

De conclusies zijn de volgende. De twaalfde voortgangsrapportage is onderbouwd maar bevat niet veel informatie van de Vlaamse Regering. Zij is opgebouwd volgens de afgesproken structuur. Er is nog geen duidelijkheid over de handhaving van het bestaande referentiekader. Maar dat is niet meer dan een vaststelling, merkt de heer Desomer op, aangezien dat in deze fase ook nog niet mogelijk is.

Er moeten nog veel beslissingen worden genomen vooraleer het Oosterweelproject van start kan gaan: men moet de financiering rond krijgen, de definitieve prijs en het tracé moeten bevestigd worden, er zijn nog vergunningen nodig en de verplaatsing van leidingen. Er moet nog veel gebeuren, vat de heer Desomer samen. De bedongen prijs van de voorkeurbieder voor het Oosterweelproject ligt volgens BAM onder het plafond dat de regering heeft vastgesteld, maar is nog niet meegedeeld. BAM zoekt aanpassingen aan de financieringsstructuur en misschien zal dan de kaderovereenkomst moeten worden herzien.

De risicobeheersing bij de andere publieke partners is voor het Rekenhof nog niet zeer duidelijk. De ambtelijke stuurgroep lijkt nog niet te zijn geactiveerd.

Als eerste van de zes aanbevelingen zegt de heer Desomer dat het Rekenhof ervoor pleit dat de Vlaamse Regering voortaan de schriftelijke rapportage aanvult met informatie over de projectbeheersing van de andere betrokken partners. Dit staat in rechtstreeks verband met de zesde aanbeveling, waarin wordt gesuggereerd dat het aangewezen is dat de bevoegde ministers de taken van de ambtelijke stuurgroep duidelijk maken. De heer Desomer is alvast blij dat het Rekenhof met het kabinet van minister Crevits heeft afgesproken om te overleggen over de invulling van die verzuchtingen.

De Vlaamse Regering moet niet alleen een definitieve tracékeuze maken, maar ook het referentiekader daarvan op punt stellen. Het moet hoe dan ook worden aangepast want de planning is achterhaald en moet dus hoe dan ook geactualiseerd worden.

BAM moet de bedongen prijs van het Oosterweelproject toetsen aan de bestekvoorwaarden en de ramingen. Bij de financiering moet BAM blijven rekening houden met de randvoorwaarden: de ESR-neutraliteit moet blijven evenals de pps-structuur (pps: publiek-private samenwerking), en de financie-

ring moet maximaal gebeuren met tolgeld, rekening houdend met de Tolrichtlijnen.

De Vlaamse Regering moet weloverwogen omgaan met de risico's rond de verdere besluitvorming. De heer Desomer erkent dat deze aanbeveling zeer vaag lijkt, maar het Rekenhof wil ermee zeggen dat eender welke keuze gevolgen zal hebben en dat men die zo goed mogelijk moet managen.

III. BESPREKING

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat BAM in oktober van vorig jaar haar financiële modellen heeft laten lopen met de informatie die toen beschikbaar was. Daarbij was een financiële ruimte afgesproken van 2,2 miljard euro. Die is bepaald op basis van alle andere kosten die BAM moest betalen voor het geheel van het masterplan en voor de eerste en tweede fase. Binnen die contouren heeft BAM de onderhandelingen met Noriant gevoerd. Met een actualisatie van het financiële model zal BAM aantonen dat de premissen van eind vorig jaar overeind blijven.

ARUP-Sum hanteert een bedrag van 2,7 miljard euro voor het BAM-tracé, terwijl BAM op slechts 2,2 miljard euro rekent. ARUP-Sum heeft een aantal projecten dat nodig is voor de Oosterweelverbinding, meegerekend. Die contracten zijn echter niet begrepen onder het DBFM-contract met Noriant. Het gaat bijvoorbeeld over de Burchtse Weel, de Middenvijver, een aantal onteigeningen en aanpassingen van nutsleidingen. Die projecten kosten samen ongeveer 275 miljoen euro. 2,7 miljard euro min 275 miljoen euro komt neer op een bedrag van 2,427 miljard euro voor het DBFM-contract met Noriant. Dat betekent nog altijd meer dan 230 miljoen euro meer dan de overeenkomst. De ramingen van ARUP-Sum liggen dus minstens 200 miljoen euro hoger dan de kosten waarover BAM ondertussen contractuele zekerheid heeft.

Een tweede belangrijk element zijn de instandhouding- en exploitatiekosten. Daarvoor zijn de aannames van ARUP-Sum twee keer hoger dan de afspraken in het akkoord. Die twee elementen hebben een wezenlijke invloed op de financierbaarheid van het geheel.

Europa zegt dat er geen significante trafieken mogen zijn die aan het tolregime ontsnappen. Daarom is het belangrijk om na te gaan welk deel van het verkeer door de Oosterweeltunnel rijdt en welk deel gratis gebruik maakt van het viaduct. BAM moet aantonen dat het geen significante trafieken zijn.

Anderzijds komt de slimme kilometerheffing eraan. Die zal het probleem vanzelf oplossen, elke gereden kilometer wordt dan immers aangerekend. BAM heeft daarmee rekening gehouden bij het ontwerp van het tolplein. Dat tolplein is noodzakelijk om de financierbaarheid van het project volgens de bestaande regelgeving aan te tonen. Als op termijn de tolinning niet meer nodig is of op een andere manier kan gebeuren, is het tolplein zo ontworpen dat het snel en gemakkelijk kan worden afgebroken.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de opmerkingen van het Rekenhof bij het verslag van de raad van bestuur van 17 oktober 2008. Over de kostprijs BAFO zei het Rekenhof dat de bouwkosten die Noriant rekende marktconform waren maar dat de bouwplaatskosten en de risicovoorzieningen hoog werden geraamd. In het debat werd gesteld dat de bouw prijs laag gehouden werd, maar dat andere kostenfactoren eventueel nadien zullen verhogen. Hoe past dat in het huidige verhaal?

Het lid verwijst naar een brief van 28 oktober 2008 van de heer Lambert Verjus, voorzitter van het Instituut voor de Nationale Rekeningen aan minister Van Mechelen en vraagt hoe het zit met de financiering van de niet-Oosterweelprojecten. Eurostat argumenteert immers dat die projecten ondergebracht moeten worden bij de overheid. Wat is de stand van zaken in deze?

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat de bedoeling van de design sign-off net was te vermijden dat de lagere bouwkosten tot andere hogere kosten zou leiden. Het deelakkoord bevat niet alleen de design- en buildkosten, maar ook alle andere investeringscomponenten zoals structuurkosten en een aantal financieringscomponenten. Om kostenverschuivingen tussen bouwen en onderhouden te vermijden, is er ook een akkoord over de onderhoudskosten afgesloten. Er is dus een integraal akkoord over alle mogelijke kostencomponenten die vandaag vast te stellen zijn. De externe financieringskosten zijn nog niet vastgelegd. Het akkoord is immers nodig om met de bankiers te onderhandelen.

BAM heeft getracht om over een aantal andere componenten die het consortium wel in handen heeft zoals rendement op eigen vermogen, afspraken te maken. De heer Van Rensbergen hoopt bij de volgende rapportage het akkoord uitgebreid te behandelen. Dan kunnen de parlementsleden vaststellen dat BAM getracht heeft het geheel waterdicht te krijgen met een totaalakkoord. Zo kan Noriant onmogelijk

kosten verschuiven naar componenten die niet onder het akkoord vallen.

BAM heeft ook een eigen bedrijfseconomische raming van de design- en buildkosten gemaakt. Ook dat zal BAM toelichten. Uit beide componenten blijkt dat het akkoord marktconform is en een billijke vergoeding bedingt voor het geheel van de werken.

Eurostat en het INR zijn van mening dat de financieringsstructuur van de niet-Oosterweelprojecten bezwaarlijk als ESR-neutraal kan betiteld worden omdat de structuur strak is en het begrotingsfonds bevat. Beide instituten zeggen dat de ESR-neutraliteit enkel kan worden bereikt als de projecten binnen de consolidatiekring gebracht worden. BAM heeft voorstellen ontwikkeld om de ESR-neutraliteit van de andere projecten te verzekeren. Het blijft echter zo dat de andere projecten gefinancierd worden met tolopbrengsten. De cashflow staat dus apart van de begroting, ongeacht of hij geconsolideerd is of niet. De financiering van de andere projecten vergt dus geen bijkomende overheidsmiddelen.

Minister *Kathleen Van Brempt* is ongerust en wijst erop dat de ARUP-studie inzoomt op het rendement van de verschillende tracés, zonder de openbaarvervoerprojecten. De studie stelt vragen bij het rendement, wat dan weer vragen doet rijzen bij de betaling van de andere projecten van het masterplan. De minister is daar ongerust over en wil daar duidelijkheid over.

Brabo 1 en 2 staan expliciet gecatalogeerd als ESR-neutraal.

De heer *Rudi Daems* distilleert nog een paar vragen uit het Rekenhofrapport. Het Rekenhof vraagt of het referentiekader, het politieke kader, de beslissingen van de regering van 2000 tot 2008 nog steeds gelden. Is het niet nodig om een nieuw kader, nieuwe spelregels of zelfs een nieuwe kaderovereenkomst op te stellen?

De kans bestaat dat de waarborgen van het Vlaamse Gewest zullen toenemen. Heeft de Vlaamse Regering al beslist om de gewestwaarborgen, dus de risico's voor de overheid te laten stijgen?

Wat zijn de gevolgen van de zogenaamde design sign-off op de besluitvorming? Betekent het dat de contracterende partner bijkomende rechten opbouwt, bijvoorbeeld bij schadeclaims?

De heer *Jan Van Rensbergen* antwoordt dat het design sign-off een deelakkoord is in de loop van het onderhandelingstraject. Een onderhandelingstraject kan altijd afgebroken worden omdat de vergunning geweigerd wordt of de financiering niet gevonden. Noriant kan geen bijkomende rechten verwerven uit het feit dat er al een deelakkoord afgesloten is. Het is gewoon een normale stap in de onderhandelingen dat de bereikte akkoorden geconsolideerd worden. Zolang er geen getekend contract is en het DBFM-contract dus niet volledig is, kunnen er geen rechten geput worden uit zo'n akkoord.

Het Rekenhof waarschuwt gewoon dat het veranderen van de financiële structuur repercussies kan hebben op de kaderovereenkomst en de relaties tussen BAM en het Vlaamse Gewest. Dat betekent niet dat er een nieuwe kaderovereenkomst nodig is. BAM heeft het vraagrisico van de verkeerstrafieken integraal bij de banken gelegd, terwijl die nu voornamelijk beschikbaarheidrisico's lopen en geen vraagrisico's.

In de kaderovereenkomst gebeurde dat via een aantal bepalingen in artikel 14. Die bepalingen gaan over veranderingen in de wetgeving of andere condities die het vraagrisico op de verkeerstrafieken zou beïnvloeden. Kortom, de kaderovereenkomst gaf al rugdekking voor een aantal onzekerheden van de verkeerstrafieken. BAM wil dat veel duidelijker maken. Als er meer waarborgen nodig zijn, zal dat gaan om het meer expliciet maken van bepaalde aspecten die nu al in de kaderovereenkomst staan.

Voorts zijn er de waarborgen van het Vlaamse Gewest voor de Brabo's. Bij de herfinanciering van Brabo 1 is duidelijk gesteld dat het momenteel onmogelijk of zeer duur is om een langetermijnfinanciering aan te gaan. Het is veel beter om een herfinancieringsmogelijkheid in het bestek te schrijven. Dan kan opnieuw onderhandeld worden als de marktcondities gestabiliseerd zijn. Het risico bestaat dat het op dat moment niet mogelijk is een financier te vinden en ook daarvoor is een waarborg nodig.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de beknopte managementsamenvatting van de Horvat-studie. Deskundigen zeggen daarin dat de bouw van tunnels met een grote diameter, hoewel nog geen 'common technology', zeker mogelijk is. BAM-SAM had toen een boortunnelontwerp dat een volwaardig alternatief was van het referentieontwerp, een zinktunnel met een viaduct. De kostprijs van boortunnels werd

ook toen al hoger geraamd. De totale kostprijs van het project werd toen trouwens lachwekkend laag geraamd. De deskundigen van Horvat zeiden dat de tunnelvariant te duur was in vergelijking met de Oosterweelverbinding. De redenen waren niet alleen de complexe ondergrondse constructies maar ook de financieringsconstructie van het masterplan. De plan-MER was vrijwel afgevoerd. De aanbesteding is gestart in april 2005. Het gaat dus over een zeer langdurige aanbesteding. Kortom, de tunnelvariant is technisch wel haalbaar, alleen te duur.

Wat zijn de miljoenenclaims als het contract met Noriant niet uitgevoerd wordt, als er dus een ander tracé gekozen wordt?

Het Rekenhof geeft een hele reeks kritische opmerkingen op BAM. Wat is het antwoord van BAM daarop?

De voorzitter van het parlement heeft op verzoek van de heren Penris en Peumans een brief gestuurd naar minister-president Kris Peeters over het risicomanagement van de andere publieke partners. De Vlaamse Regering stuurt wel een brief terug, met maar liefst drie bladzijden vol lege woorden en de handtekeningen van de drie ministers maar zonder reële antwoorden. Het Rekenhof heeft daar opmerkingen over geformuleerd. Als het lid geen antwoord krijgt, dient hij daarover eerstdaags een interpellatie in. Hij is het spuugzat om voortdurend vragen te moeten stellen en herinneringsbrieven te sturen naar de regering over elementaire zaken waarover ook het Rekenhof voortdurend opmerkingen formuleert.

Minister *Hilde Crevits* stelt dat ze deze opmerking van de heer Peumans verwacht had. BAM heeft vandaag gerapporteerd over de andere projecten van het masterplan die niet-Oosterweel gebonden zijn. De eindafrekening van de werken aan de Leien is klaar en daarover kan in de loop van volgende week gerapporteerd worden. De regering heeft nog maar net het verslag gekregen. Voor het overige heeft de minister met het Rekenhof overlegd om na te gaan welke extra rapportages nodig zijn. De voorzitter van het Rekenhof heeft gezegd dat in de komende weken duidelijk zal gemaakt worden welke rapporten en onder welke vorm (structureel) nog bijkomend vereist zijn.

De heer *Jan Peumans* leest aanbeveling 1 op pagina 17 van het verslag van het Rekenhof voor: "De Vlaamse Regering zou de schriftelijke voortgangsrap-

portages van de BAM moeten aanvullen met specifieke en duidelijke informatie van de andere partners binnen de Vlaamse overheid over hun aandeel in de financiering, risico- en organisatiebeheersing van de projecten van het Masterplan Antwerpen.” Het gaat dus duidelijk over de andere partners en niet over BAM. Als iedere administratie zo zou rapporteren als BAM, zou het land er heel anders uitzien. In dat opzicht kan de Vlaamse administratie nog heel wat leren van BAM. Aan die opmerking van het Rekenhof heeft de Vlaamse Regering nog geen gevolg gegeven.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat de regering aan het Rekenhof gevraagd heeft over welke rapporten het precies gaat. Daar is nog niet meteen een antwoord op gekomen, dat zal uitgeklaard worden in de volgende periode. De huidige rapportering geeft een duidelijk beeld van de waterwegprojecten, over de spoorprojecten. Die extra informatie is er dus al, de minister wil graag concreet weten wat er nog meer nodig is.

Volgens de heer *Jan Van Rensbergen* bevestigt de studie van ARUP-Sum dat de tunneloplossingen duurder zijn dan een brug. Dat stond al in de Horvat-studie. De technische haalbaarheid van tunnels wordt in alle tracés in vraag gesteld, vooral waar de tunnels aansluiten op bestaande infrastructuur bovengronds.

Als de onderhandelingen op een eenzijdige manier stopgezet worden, moet er natuurlijk onderhandeld worden met Noriant over een schadevergoeding. De schadevergoeding kan echter geen winstderving dekken omdat er nog geen contract is, maar enkel de kosten die Noriant gemaakt heeft in de loop van de onderhandelingsprocedure.

De heer *Jan Peumans* gaat ervan uit dat de regering en de BAM schriftelijk binnen een redelijke termijn antwoorden op de aanbevelingen van het Rekenhof.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Jan PENRIS

Marc VAN DEN ABELEN

Jan PEUMANS

BIJLAGE

Replieken van de Vlaamse Regering en de BAM
op de aanbevelingen van het Rekenhof

Aanbevelingen Rekenhof 12^{de} voortgangsrapportage

1. De Vlaamse Regering zou de schriftelijke voortgangsrapportages van de BAM moeten aanvullen met specifieke en duidelijke informatie van de andere partners binnen de Vlaamse overheid over hun aandeel in de financiering, risico- en organisatiebeheersing van de projecten van het Masterplan Antwerpen.

Tijdens de twaalfde voortgangsrapportage werd gesteld dat er afspraken worden gemaakt met de betrokken agentschappen om de rapportage van BAM aan te vullen. Het Rekenhof zal t.a.v. de betrokken ministers verduidelijken welke informatie zij precies verwacht.

2. Zodra de Vlaamse Regering haar standpunt over het Oosterweeltracé heeft ingenomen en de BAM een passende financieringsstructuur heeft voorbereid, moet de Vlaamse Regering duidelijk maken in welke mate de uitgangspunten en randvoorwaarden voortvloeiend uit de beslissingen van 22 juli 2005 en 16 februari 2007 en uit de kaderovereenkomst nog worden gehandhaafd als referentiekader voor de verdere realisatie van het Masterplan Antwerpen. De opgegeven algemene planning en kostprijsramingen moeten daarbij worden geactualiseerd.

Met de beslissing van zaterdag 28 maart 2009 om het BAM-tracé te weerhouden en BAM uit te nodigen de bouwvergunningsaanvraag in te dienen, houdt de Vlaamse Regering vast aan de uitgangspunten en randvoorwaarden uit haar beslissingen van 22 juli 2005 en 16 februari 2007. Tegelijk geeft de Vlaamse Regering de nodige tijd en ruimte aan de stad Antwerpen om in het kader van haar advies het noodzakelijke draagvlak te zoeken en nader onderzoek te voeren. Op grond van de aangereikte elementen uit het openbaar onderzoek en de adviesverlening kan de Vlaamse Regering in het najaar een uitspraak doen over de ingediende bouwvergunningsaanvraag.

Betreffende de financiering en de kaderovereenkomst stelt de Vlaamse Regering vast dat de impact van de crisis in de internationale financiële markten BAM ertoe noopt om de financieringsstructuur te veranderen en te vereenvoudigen. Het effect van een gewijzigde financieringsstructuur op de structuur en de relatie van BAM met de Vlaamse overheid zal bestudeerd worden in het licht van de ESR-neutraliteit en de financierbaarheid. Hierover zal in een volgend stadium gerapporteerd worden.

3. De BAM moet duidelijkheid brengen over de mate waarin de bedongen realisatieprijs aansluit bij de besteksvoorwaarden, de ramingen en het plafond vastgesteld door de Vlaamse Regering.

De formele goedkeuring van de Design Sign-off met Noriant staat op de agenda van de Raad van Bestuur van BAM op 17 april e.k. Zoals steeds zal BAM uitgebreid toelichting geven m.b.t. de beslissingen genomen door de Raad van Bestuur. Dit wordt voorzien in de volgende voortgangsrapportage. Zoals reeds gesteld in de twaalfde voortgangsrapportage werd met Noriant een prijs bepaald voor de realisatiekosten die valt binnen de financiële ruimte die BAM voor

de investeringskosten van de Oosterweelverbinding had bepaald en waarbij de financiering voor de andere projecten van het masterplan in een gestabiliseerde marktomgeving als haalbaar wordt geacht.

Met Noriant is een concreet en haalbaar tijdsschema opgesteld waarbij contractsluiting incl. financiering voorzien is tegen mei 2010, de aanvang van werfinrichting en voorbereidende werkzaamheden op 1 augustus 2010 en de start van de hoofdwerkzaamheden op 1 november 2010. Met deze planning kan de Oosterweelverbinding in januari 2015 opengesteld worden.

4. De BAM moet bij de uitwerking van de financiering ook rekening blijven houden met de randvoorwaarden van ESR-neutraliteit en de uitgangspunten uit de kaderovereenkomst.

Eurostat heeft in een schrijven van 2 oktober 2008 aan het INR laten weten dat de niet-Oosterweelprojecten in de initieel voorgestelde financieringsstructuur bij de overheid moeten ondergebracht worden. Het INR heeft dit advies gevolgd. In dezelfde brief stelt Eurostat vragen bij de verwerking van de Oosterweel-projecten zelf. Het INR heeft hierop gereageerd met argumenten die de plaatsing van de Oosterweel-projecten buiten de perimeter van de overheid ondersteunen.

Inmiddels is het zo dat BAM op heden gevat wordt door de gewijzigde omstandigheden op de internationale financiële markten, en daardoor gedwongen wordt om enkele belangrijke elementen in haar financieringsstructuur te herzien. Meteen verdwijnen daarmee een aantal elementen (zoals het initieel voorgestelde financieringsmechanisme met betrekking tot de niet-Oosterweelprojecten) die in belangrijke mate voeding geven aan het negatieve advies van Eurostat.

Door de internationale crisis op de financiële markten is BAM genoodzaakt om de financieringsstructuur dermate te veranderen en te vereenvoudigen dat de informatie waarover Eurostat nu beschikt en naar verwijst, in generlei mate nog overeenstemt met de wijze waarop de transactie geïmplementeerd zal worden. BAM bereidt een nieuwe financieringsstructuur voor en zal deze opnieuw voorleggen aan de bevoegde instanties.

5. De Vlaamse Regering moet weloverwogen omgaan met de risico's rond de verdere besluitvorming voor de realisatie van de Oosterweelverbinding en de financiering ervan.

De Vlaamse Regering heeft met haar beslissing van 28 maart 2009 een belangrijke stap gezet in de besluitvorming rond de Oosterweelverbinding, en dit binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten en met respect voor zowel het tijdschema als de noodzaak om de stad Antwerpen in de mogelijkheid te stellen om het draagvlak te zoeken en nader onderzoek te voeren.

Betreffende de financiering en de kaderovereenkomst stelt de Vlaamse Regering vast dat de impact van de crisis in de internationale financiële markten BAM ertoe noopt om de financieringsstructuur te veranderen en te vereenvoudigen. Het effect van een gewijzigde financieringsstructuur op de structuur en de relatie van BAM met de Vlaamse overheid zal bestudeerd worden in het licht van de ESR-neutraliteit en de financierbaarheid. Hierover zal in een volgend stadium gerapporteerd worden.

6. Het is aangewezen dat de bevoegde ministers een initiatief nemen om de taakverdeling tussen de BAM enerzijds en de bestaande en de nieuwe ambtelijke stuurgroep voor het masterplan anderzijds te verduidelijken en aanvullende informatie geven over de projectbeheersing en het risicomanagement van de andere betrokken agentschappen van de Vlaamse overheid.

Tijdens de twaalfde voortgangsrapportage werd gesteld dat er afspraken worden gemaakt tussen het Rekenhof en minister Crevits om de rapportage van BAM aan te vullen met informatie betreffende de projectbeheersing en het risicomanagement van de andere betrokken agentschappen. Het Rekenhof zal t.a.v. de minister verduidelijken welke informatie zij precies verwacht.