

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



Zitting 2005-2006

15 juni 2006

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

VERSLAG

– van het Rekenhof –

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

Zie:

268 (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 en 4: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag



Brussel, 13 juni 2006
Regentschapsstraat 2
1000 BRUSSEL

N 10-3.052.584 B21

Bijlage : verslag

Mijnheer de voorzitter,

BETREFT : Controle vierde voortgangsrapportage BAM.

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

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

Op last :
De Griffier,

J. VAN INGELGEM.

Het Rekenhof :
De Eerste Voorzitter,

F. VANSTAPEL.

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

REKENHOF

Vierde voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen

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

Goedgekeurd in de
Nederlandse kamer van het Rekenhof
op 13 juni 2006

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding.....	7
1.1 Opdracht.....	7
1.2 Werkzaamheden.....	7
2. Toelichting bij de recente ontwikkelingen	10
2.1 Algemeen	10
2.2 Reikwijdte.....	10
2.3 Planning.....	12
2.4 Kostprijs en financiering	14
2.5 Risicobeheersing.....	16
2.6 Projectorganisatie	17
2.7 Commentaar bij de meerjarenverbintenissen.....	17
3. Conclusies.....	18
4. Aanbevelingen	20
Bijlage: Overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen	21

1 Inleiding

1.1 Opdracht

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

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

1.2 Werkzaamheden

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

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

Het Rekenhof heeft zijn commentaar bij de eerste, tweede en derde voortgangsrapportage respectievelijk op 6 juli 2005, 11 oktober 2005 en 28 februari 2006 aan de commissie bezorgd⁽³⁾. Dit rapport bevat het commentaar van het Rekenhof bij de vierde voortgangsrapportage die het op 8 juni 2006 heeft ontvangen.

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

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

³ Stuk 268 (2004-2005) – nr.3, 6 juli 2005; Stuk 268 (2004-2005) – nr.4, 14 oktober 2005, Stuk 268 (2004-2005) – nr. 6, 2 maart 2006.

De door de raad van bestuur goedgekeurde jaarrekeningen over 2005 heeft de BAM op 11 mei 2006 voorgelegd aan zijn algemene vergadering. Het Rekenhof zal daarover afzonderlijk rapporteren.

De basisrapportage die alle uitgangspunten van het Masterplan Antwerpen op een gestructureerde manier moet weergeven, heeft de BAM inmiddels aan het Vlaams Parlement bezorgd. Het Rekenhof heeft nagegaan of de basisrapportage het mogelijk maakt de informatie uit de voortgangsrapportages te vergelijken met de oorspronkelijke afbakening van het Masterplan Antwerpen. Om als volwaardig referentiedocument te dienen voor de evolutie in het Masterplan Antwerpen moet de basisrapportage steeds samen worden gelezen met de voortgangsrapportages. Een aantal elementen was echter bij de start van het Masterplan nog onvoldoende uitgewerkt: de projecten en de financiering waren enkel op hoofdlijnen gekend en details over de invulling waren toen nog niet vastgelegd, zodat op detailniveau geen vergelijking met de begin-toestand mogelijk is⁽⁴⁾.

De vierde voortgangsrapportage houdt rekening met de beslissingen die de raad van bestuur van de BAM en de Vlaamse regering tot mei 2006 hebben genomen. De raad van bestuur van de BAM bespreekt op 16 juni een aantal belangrijke punten, die in de vorige rapportage waren aangekondigd. Het betreft onder meer een aanpassing van de planning, een aanpassing van het financieel model en een aantal auditresultaten. De BAM neemt zich voor daarover mondeling toelichting te geven tijdens de commissievergadering van 21 juni 2006. Als het Rekenhof tijdig kan kennis nemen van de beslissingen, kan het tijdens de commissievergadering een voorlopig commentaar meedelen.

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

Het Rekenhof heeft onderzocht of de informatie uit de vierde voortgangsrapportage overeenkomt met de ondersteunende documenten en beslissingen. Daarbij heeft het rekening gehouden met de vereisten inzake informatievoorziening die de commissie op 22 maart 2005 heeft vastgesteld. Het Rekenhof heeft verder nagegaan hoe de BAM en het

⁴ Bij een vergelijking van de basisrapportage met de voortgangsrapportages moet rekening worden gehouden met een verschillende voorstelling van het cijfermateriaal : in de kostenramingen van december 2000 betreffende de verlenging van de diverse tramlijnen is onder de rubriek *openbaar vervoer* enkel het aandeel opgenomen dat traditioneel ten laste valt van De Lijn (in totaal 277,6 miljoen EUR). Daarnaast omvat de raming van 2000 onder de rubriek *aanpassing gewestwegen* een bedrag van 210,7 miljoen EUR dat de kosten omvat voor de aanpassing van de gewestwegen bij de tramlijnprojecten enerzijds en voor de heraanleg van de Leien anderzijds. Bij de volgende kostenramingen zijn telkens de kosten voor de tramlijn en de heraanleg van de gewestweg samengevoegd tot één raming per project. Dat geldt ook voor de heraanleg van de Leien.

Vlaams Gewest omgaan met de risico's voor het Masterplan Antwerpen en de evolutie daarvan.

Zoals op 1 juni 2005 aan de commissie is meegedeeld, kan de externe toets van het Rekenhof niet slaan op een validering van de gehanteerde calculatiemethodes, het realiteitsgehalte van de ramingen of de kwaliteit van de risicobeheersing⁵).

In mei en juni 2006 heeft het Rekenhof de bij de BAM beschikbare documenten geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM de gevraagde toelichtingen gekregen. Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 9 juni 2006 informeel met het management van de BAM besproken.

⁵ Stuk 268 (2004-2005) – nr. 2, verslag eerste voortgangsrapportage, juni 2005.

2 Toelichting bij de recente ontwikkelingen

2.1 Algemeen

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

Sinds de derde voortgangsrapportage heeft de Vlaamse regering een beslissing genomen over de termijnverlenging voor het bodemonderzoek van de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de Oosterweelverbinding⁽⁶⁾. Ook de principes en essentiële uitgangspunten, die zijn opgenomen in het ontwerp van kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest, zijn aan de Vlaamse regering meegedeeld⁽⁷⁾.

De beslissingen van de Vlaamse regering van 15 december 2000 en van 22 juli 2005 vormen vooralsnog het referentiekader voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen. De BAM heeft intussen geen algemene beslissingen genomen en is evenmin verbintenissen aangegaan die strijdig zijn met dat referentiekader.

2.2 Reikwijdte

In de nota van 22 juli 2005 heeft de BAM aan de Vlaamse regering meegedeeld hoe de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen op hoofdlijnen worden ingevuld. De onderstaande tabel vat de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen samen en geeft aan hoe de projecten zijn ingevuld of gewijzigd sinds de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering op 15 december 2000.

⁶ Vlaamse regering VR/PV/2006/10 – punt 42 van 24 maart 2006.

⁷ Vlaamse regering van 28 april 2006, mededeling VR/2006/2804/MED25.

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

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

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

De projecten die momenteel door (en voor rekening van) het *Vlaams Gewest* worden uitgevoerd zijn niet in de voortgangsrapportage van de BAM opgenomen. Het betreft de eerste fase van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg) en de eerste fase van de tramlijn Mortsel-Boechout. Voor zover bekend, is hierover vanuit de andere partners geen nieuwe mededeling voorbereid.

De raad van bestuur van de BAM heeft op 9 september 2005 het DBfM-bestek¹⁰) voor de *Oosterweelverbinding* goedgekeurd. Een aantal bijkomende onderdelen, waaronder de tolinstallaties, de stedelijke ringweg Noord en de gedeeltelijke herinrichting van het Sint-Annabos zijn op 8 december 2005 door de raad van bestuur van de BAM goedgekeurd en aan het DBfM-bestek toegevoegd. Met een derde, vierde en vijfde terechtwijzend bericht van respectievelijk februari, maart en april 2006 heeft de BAM een aantal aanvullende besteksbepalingen meegedeeld in verband met de trafiekprognoses, het onderliggend wegennet en de herinrichting van het Sint-Annabos, en de risicoallocatie kenbaar gemaakt aan de kandidaat-bieders.

2.3 Planning

Het Rekenhof herinnert eraan dat de Vlaamse regering op 22 juli 2005 een aangepaste overzichtsplanning heeft aanvaard. Die planning is formeel niet meer aangepast. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de vordering van de projecten ten opzichte van de vooropgestelde planning.

¹⁰ Design Build finance and Maintain (DBfM) impliceert het ontwerp, de bouw, de gedeeltelijke financiering en het onderhoud.

Project	Uitvoeringsplanning 22 juli 2005	Voorgestelde wijzigingen tot juni 2006	Stand van voorbereiding
Oosterweelverbinding	1kw 2007 – 1kw 2011		Eerste offerte verwacht op 23/06/2006 GRUP OWV definitief op 5/05/2006 Project-MER verwacht dec/jan 2007
(+ investeringen Burchtse Weel en investeringen Mid-denvijver)	(2kw 2006 – 4kw 2006)	Werken niet gestart volgens planning	Middenvijver: voorstel tot gunning aan laagste regelmatige inschrijver; toewijzing na bekomen bouwvergunning (aangevraagd 12/05/06) Burchtse Weel: bouwvergunning wordt aangevraagd in aug 2006
Singel	1kw 2010 – 4kw 2013	Nihil	Visie verder uitwerken
Royerssluis	1kw 2013 – 4kw 2015	Nihil	
Van Cauwelaertsluis	1kw 2006 – 4kw 2007	Werken niet gestart volgens planning	Vergunningen verkregen; kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Fase 1: 2kw 2006 – 4kw 2008 Fase 2: 1kw 2011 – 4kw 2014	Werken niet gestart volgens planning	Kostenverdeling nog niet goedgekeurd; Duur werken aan spoorbruggen verlengd.
Leien fase I			Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Leien fase II (+ Operaplein)	3kw 2007 – 3kw 2011 (2kw 2006 – 3kw 2006)		Aanbesteding afbraak ijzeren brug gegund; bouwvergunning verkregen op 26/04/06
Tramlijn Linkeroever-Noord	1kw 2014 – 4kw 2015	Nihil	
Tramlijn Mortsel Boechout	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005 Fase 2: 3kw 2006 – 2kw 2008		Uitgevoerd door Vlaams Gewest Onteigeningen in uitvoering, ontheffing MER verkregen, bouwvergunning aangevraagd op 11/05/06; bestek in opmaak
Tramlijn Noorderlaan-Ekeren	3kw 2007 – 2kw 2012		Startnota tegen juli 2006; project-MER tegen sept 2006
Tramlijn Schotensesteenweg-Wijnegem (+ stelplaats)	3kw 2006 – 2kw 2010		Onteigeningen in uitvoering, ontheffing MER verkregen, bouwvergunning aangevraagd op 15/05/06 en op 17/05/06 voor de stelplaats; bestek en kostenverdeling nog niet goedgekeurd
Tramlijn Mortsel Kontich	1kw 2013 – 4kw 2015	Nihil	
Tramlijn Schoonselhof-Hemiksem	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 1kw 2012 – 4kw 2015	Nihil	Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Silsburg-Wommelgem	1kw2013 – 4kw 2015	Nihil	
Tramlijn Nieuw-Zuid en Eilandje	1kw 2015 – 4kw 2015	Nihil	
Aankoop 48 trams	2008 – 2015	Nihil	
Fietspaden en Telematica	2007 – 2014	Nihil	

Behalve de afbraak van de ijzeren brug, waarvoor werken zijn gestart in het tweede kwartaal 2006, en de projecten uit het Masterplan Antwerpen die het *Vlaams Gewest* zelf is gestart vóór de oprichting van de BAM, bevinden alle projecten zich nog in de voorbereidingsfase.

De projecten waarvan de start van de werken gepland was voor 2006, zijn momenteel nog steeds in volle voorbereiding. De start van die projecten is in hoofdzaak afhankelijk van de kostenverdeling tussen de verschillende partners en de kaderovereenkomst tussen de BAM en het *Vlaams Gewest*.

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

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

De kostprijs van de projecten die het *Vlaams Gewest* heeft opgestart vóór de oprichting van de BAM, zijn als bijlage bij het commissieverslag over de derde voortgangsrapportage opgenomen. Het betreft de eerste fase van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg) en de eerste fase van de tramlijn Mortsel-Boechout. De betrokken projecten zijn al in grote mate uitgevoerd. Volgens recente, niet gecontroleerde informatie van het IVA Infrastructuur van het *Vlaams Gewest* bedraagt de kostprijs van die projecten tot nu toe bijna 145,2 miljoen EUR¹¹). Dat is een stijging met 11,9 miljoen EUR tegenover het bedrag dat het Rekenhof in zijn vorig verslag heeft vermeld. De kostprijs omvat een gedeelte van het aandeel van het *Vlaams Gewest* (IVA Infrastructuur) en het aandeel van De Lijn.

Bij de vierde rapportage ontbreekt opnieuw een overzicht van de projectuitgaven ten laste van andere partners. Het Rekenhof stelt voor de kosten voor de verschillende partners in een overzichtelijke tabel weer te geven. Het heeft bij wijze van oefening een mogelijk model, dat nog kan worden verfijnd, als bijlage bij dit verslag opgenomen. Op die manier is er zicht op de totale kostprijs van het Masterplan, zowel ten laste van de BAM als ten laste van de andere partners.

¹¹ Verbintenissen voor Leien fase 1: 87.030.007,03 EUR (incl. btw) (=70.458.802,23 EUR vastgelegd + 4.000.000,00 EUR voor het stoepenplan + 12.571.204,80 EUR voorgesteld) ten laste van het *Vlaams Gewest* en 19.102.731,92 EUR (excl. btw) ten laste van De Lijn + 2.272.985,67 EUR (excl. btw voorgesteld. De kosten voor elektromechanische installaties, tractiestations en studies zijn hierin niet vervat. Verbintenissen voor tramlijn Mortsel-Boechout fase 1: 5.044.461,24 (incl. btw) ten laste van het *Vlaams Gewest* en 9.005.173,56 EUR (excl. btw) ten laste van De Lijn + 25.075,86 EUR (excl. btw) voorgesteld. Verbintenissen voor Sint-Bernardsesteenweg fase 1 9.568.883,73 EUR (incl. btw) ten laste van het *Vlaams Gewest* en 13.107.571,15 EUR (excl. btw) ten laste van De Lijn.

De geraamde investeringskosten voor de *Oosterweelverbinding* houden rekening met de projectvereisten die tot nu toe zijn bestudeerd. Zoals eerder vermeld, zijn er in maart en april 2006 nog een aantal onderdelen aan het bestek toegevoegd. De vermoedelijke kostprijs daarvan was al in de globale raming van 22 juli 2005 (ten bedrage van 1.342 miljoen EUR) vervat.

De actuele totaalraming voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis, met inbegrip van de projectkosten die buiten de reikwijdte van het Masterplan Antwerpen vallen, bedraagt 65,3 miljoen EUR. Het geplafonneerd aandeel van de BAM bedraagt 50,8 miljoen EUR, exclusief indexatie en onvoorzien.

2.4.2 *Financiering*

Het overgrote deel van de investeringskosten van het Masterplan Antwerpen zal de BAM in eerste instantie financieren via schuldfinanciering, die het zal aflossen met de tolinkomsten van de *Oosterweelverbinding* en de *Liefkenshoektunnel*. Eerder al heeft de Europese Investeringsbank een lening van 700 miljoen EUR principieel goedgekeurd.

De BAM heeft in 2005 voorgesteld de bouw van de niet-*Oosterweel*-projecten te prefinancieren. Het zou de bedoeling zijn dat de partijen de nodige middelen halen uit een speciaal begrotingsfonds van het Vlaams Gewest, dat gestijfd wordt met dividenden van de BAM. Het begrotingsfonds is opgericht bij artikel 77 van het decreet van 23 december 2005 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2006. De basis van de financiële structuur is vastgelegd. Met het oog op maximale fiscale optimalisatie en tijdige opstroom van rendementen heeft de raad van bestuur van de BAM geopteerd voor de juridische figuur van een *stille maatschap* om aldus het begrotingsfonds met voldoende middelen te kunnen spijzen. De BAM wil die structuur van de stille maatschap decretaal laten machtigen.

Het bestek voor de financiering is opgesteld. De BAM neemt in het bestek de essentiële elementen van de kaderovereenkomst op, onder voorbehoud van goedkeuring, evenals de voorgestelde introductie van de stille maatschap. De engagementen van het Vlaams Gewest¹²) zijn cruciaal voor de bereidheid en de prijszetting van de bankconsortia. In juli vinden bilaterale gesprekken plaats met de 5 geselecteerde financiële groepen. Een eerste offerte wordt verwacht tegen oktober 2006. Het indienen van een Best and Final Offer (BAFO) is voorzien voor maart 2007.

¹² Onder meer is de sluiting van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer zodra de *Oosterweelverbinding* in gebruik wordt genomen cruciaal. De Kennedytunnel is niet overgedragen aan de BAM wat impliceert dat de BAM afhankelijk is van het engagement van het Vlaams Gewest.

2.5 Risicobeheersing

2.5.1 *Risicoallocatie*

De maximale allocatie van risico's aan de opdrachtnemer, zoals in het bestek van september 2005 gepland was, zou een aanzienlijke opdrijving van de biedprijzen impliceren, o.a. tengevolge van de verzekeringen tegen de gealloceerde risico's. Omdat de maximale allocatie tot onredelijke prijzen zou leiden, werden de risico's in het vijfde terechtwijzend bericht geheralloceerd. Bij de onderhandelingen kan die allocatie nog worden bijgestuurd. De BAM waakt erover dat de ESR-neutraliteit niet in het gedrang komt.

2.5.2 *Rulings*

Inzake de btw-ruling zijn er verdere contacten geweest met de btw-administratie. De BAM zal de ruling eerstdaags aanvragen. De adviesvraag aan het INR betreffende de ESR-neutraliteit wordt half juni ingediend. Ook de kennisgeving aan de Europese Commissie m.b.t. de vaststelling van de tolgelden is in voorbereiding.

2.5.3 *Trafiekrisico en financieel model*

De BAM heeft de gevalideerde trafiekprognoses en ramingen van de toelinkomsten recent in het financieel model ingevoerd om de haalbaarheid van de financiering en van de uitvoeringsplanning van het Masterplan Antwerpen te toetsen en te verzekeren. De raad van bestuur van de BAM bespreekt de resultaten in zijn vergadering van 16 juni 2006.

2.5.4 *Risicomanagement van de BAM*

Naar aanleiding van de risicoanalyse van de activiteiten van de BAM, die in de derde voortgangsrapportage aan bod kwam, heeft de BAM nog een aantal bijkomende maatregelen genomen, o.a. een betere vorming van haar personeelsleden op het vlak van de kennis van overheidsopdrachten en de uitwerking van een confidentialiteitsaanpak voor de gunningsprocedure voor het Oosterweelproject. Het Rekenhof meent dat de BAM de opgestarte beheersmaatregelen moet voortzetten om de belangrijkste risico's te kunnen beperken¹³.

2.5.5 *Audit van de activiteiten van de studiegroep*

Bij de derde rapportering heeft de BAM aangekondigd dat over de bevindingen van de technische audit op de dienstverlening door de studie-

¹³ Recent werd een kortgeding aangespannen tegen de BAM.

groep uitvoerig zou worden gerapporteerd tijdens een volgende voortgangsrapportage aan de commissie. De audit betrof de evaluatie van de dienstverlening van de studiegroep op gebied van volledigheid en kwaliteit in verhouding tot de prijs, dit vanaf het begin van de dienstverlening aan de BAM. De opdracht werd naderhand uitgebreid met de evaluatie van de dienstverlening van de studiegroep inzake communicatie met aandacht voor de interne kwaliteitsprocedures en –controles. De audit komt aan bod op de raad van bestuur van 16 juni 2006, zodat de BAM daarover nog niet schriftelijk kon rapporteren.

2.6 Projectorganisatie

De evolutie op het vlak van projectorganisatie is beschreven onder hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage. De kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest zal gefinaliseerd worden in de tweede helft van juli 2006. Parallel met de kaderovereenkomst zal de BAM bilaterale overeenkomsten sluiten met de vier partners: De Lijn, het Havenbedrijf, De Scheepvaart en het IVA Infrastructuur. Dat zou tegen eind 2006 gebeuren.

2.7 Commentaar bij de meerjarenverbintenissen

In de bijkomende schriftelijke antwoorden in het kader van de commissiebespreking van de derde voortgangsrapportage heeft de minister van Openbare Werken toegezegd⁽¹⁴⁾ bij de vierde rapportage het ontwerp van kaderovereenkomst toe te lichten en de noodzaak voor een decretaale machtiging te bespreken. De krachtlijnen van de kaderovereenkomst werden inmiddels aan de Vlaamse regering meegedeeld⁽¹⁵⁾. Een aantal van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 worden hierin hernomen. Daarnaast worden in het ontwerp een aantal bijkomende essentiële aannames en uitgangspunten opgelijst, waardoor het Vlaams Gewest een aantal garanties zou geven aan de externe financiers. Deze krachtlijnen zijn inmiddels opgenomen in het bestek voor de financiers.

Het Rekenhof verwijst in dit verband naar zijn commentaar bij de vorige rapportages en bij de begrotingsonderzoeken betreffende het decretaal machtigen van de meerjarenverbintenissen, waaronder de garanties van het Vlaams Gewest ten aanzien van de externe financiers, in beheersovereenkomsten. Deze machtiging kan worden geïnitieerd naar aanleiding van het ontwerp van kaderovereenkomst die de meerjarenverbintenissen omschrijft.

¹⁴ Verslag bespreking derde voortgangsrapportage (Stuk 268 (2004-2005) – nr. 7 van 10 mei 2006, p.58).

¹⁵ VR/2006/2804/MED25.

3 Conclusies

1. De basisrapportage die alle uitgangspunten van het Masterplan Antwerpen op een gestructureerde manier moet weergeven, is voorgelegd. Een aantal elementen was bij de start van het Masterplan enkel op hoofdlijnen gekend, zodat het aan de hand van de basisrapportage niet steeds mogelijk is de informatie uit de voortgangsrapportages in detail te vergelijken met de begintoestand van het Masterplan Antwerpen.
2. De informatie in de vierde voortgangsrapportage steunt op de diverse documenten die aan de raad van bestuur van de BAM en aan de Vlaamse regering zijn meegedeeld. De informatie is onderbouwd en sluit aan bij de beslissingen van de Vlaamse regering en van de raad van bestuur van de BAM.
3. De vierde voortgangsrapportage bevat informatie over de projecten van het Masterplan Antwerpen die ten laste van de BAM zullen worden uitgevoerd. Zoals ook al bij de vorige voortgangsrapportage is vastgesteld, slaat de geraamde kostprijs enkel op het aandeel van het Masterplan Antwerpen dat de BAM zal financieren. Daardoor dreigt er onvoldoende informatie beschikbaar te zijn over de uitbreidingen, meerkosten en risico's die ten laste van het Vlaams Gewest of andere agentschappen vallen. Het Rekenhof heeft als bijlage bij dit verslag een proeve van algemene overzichtstabel gevoegd waarin alle investeringskosten zijn opgenomen.
4. Nagenoeg alle projecten ten laste van de BAM bevinden zich nog in de voorbereidingsfase. De reikwijdte, verantwoordelijkheden en kostenverdeling voor een aantal projecten zijn nog niet definitief afgesproken met de andere partners. De projecten waarvan de uitvoering in 2006 zou starten, hebben daardoor vertraging opgelopen.
5. Om de opstroom van rendementen naar het begrotingsfonds inzake de financiering van de niet-Oosterweelprojecten te optimaliseren, wil de BAM een stille maatschap oprichten met het Vlaams Gewest als stille vennoot. De BAM neemt zich voor die structuur decretaal te laten machtigen.
6. De BAM heeft nog een aantal bijkomende maatregelen genomen om de risico's te beheersen. Op de raad van bestuur van 16 juni 2006 worden het aangepast financieel model en de resultaten van de audit van de studiegroep besproken.
7. Het ontwerp van kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest zou binnenkort gefinaliseerd worden. De beschikbaarheid van die overeenkomst is een belangrijke randvoorwaarde voor het respecteren van de uitvoeringsplanning van

het Masterplan Antwerpen, alsook voor de financiering van het Masterplan.

8. De meerjarenverbintenissen waartoe het Vlaams Gewest zich in het kader van het Masterplan engageert, zijn nog steeds niet budgettair gemachtigd.

4 Aanbevelingen

1. Om de commissie ook een beeld te geven van de onderdelen van het Masterplan die ten laste van het Vlaams Gewest zelf of van andere agentschappen vallen, kan in de volgende voortgangsrapportages de overzichtstabel worden gebruikt, die het Rekenhof aan dit verslag heeft toegevoegd.
2. Om verdere vertraging bij de uitvoering van diverse projecten te vermijden en om de financieringsovereenkomsten te kunnen sluiten, is het noodzakelijk spoedig de kaderovereenkomst te sluiten tussen het Vlaams Gewest en de BAM evenals de samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners.
3. Het Rekenhof beveelt aan alle risico's verder op gestructureerde wijze op te volgen en te beheersen.
4. Zoals al aanbevolen bij de vorige voortgangsrapportages is het noodzakelijk dat het Vlaams Gewest voor zijn meerjarenverbindingen voorafgaandelijk een budgettaire machtiging krijgt van het Vlaams Parlement.

**Bijlage : Overzicht investeringskosten
Masterplan Antwerpen**

Overzicht investeringskosten Masterplan Antwerpen

	bedragen in EUR	raming 15/12/2000			raming 17/12/2004			raming 22/7/2005			actuele raming (juni 2006)			uitgevoerd juni 2006		
		basisrapportage			eerste rapportage			tweede rapportage			derde en vierde rapportage			vierde rapportage		
	projecten															
a1	Oosterweelverbinding	594.944.459,00			1.251.000.000,00			1.342.000.000,00			1.342.000.000,00			0,00		
a2	ontleeningen							86.000.000,00			86.000.000,00			0,00		
a3	inrichting Middenvijver en Burchtse Weel							14.000.000,00			14.000.000,00			0,00		
b1	singel	104.115.280,00			347.000.000,00			377.300.000,00			377.300.000,00			0,00		
b2	onvoorzien singel							37.700.000,00			37.700.000,00			0,00		
b3	index singel							55.600.000,00			55.600.000,00			0,00		
A=a+b	totala wegen	699.059.739,00			1.598.000.000,00			1.912.600.000,00			1.912.600.000,00			0,00	0,00	0,00
c	Royerssluis	74.368.057,00			75.000.000,00			74.400.000,00			74.400.000,00			0,00		
d	Van Cauwelaerts-luis	29.747.223,00			51.000.000,00			50.700.000,00			50.700.000,00			0,00		
e	bruggen albertkanaal	121.467.827,00			180.000.000,00			180.000.000,00			180.000.000,00			0,00	0,00	0,00
	brug Noorderlaan				26.300.000,00			26.300.000,00			26.300.000,00			0,00		
	spoorbruggen				46.100.000,00			46.100.000,00			46.100.000,00			0,00		
	brug Yzerlaan				11.000.000,00			11.000.000,00			11.000.000,00			0,00		
	Hoogmolenbrug				28.500.000,00			28.500.000,00			28.500.000,00			0,00		
	brug Deurnebal				16.500.000,00			16.500.000,00			16.500.000,00			0,00		
	brug Kruidingestraat				8.800.000,00			8.800.000,00			8.800.000,00			0,00		
	openbaar vervoerbrug				18.700.000,00			18.700.000,00			18.700.000,00			0,00		
	brug Theunis				24.100.000,00			24.100.000,00			24.100.000,00			0,00		
f	onvoorzien waterwegen							30.500.000,00			30.500.000,00			0,00		
g	index waterwegen							30.200.000,00			30.200.000,00			0,00		
B=c+d+e+f+g	totala waterwegen	225.583.107,00			306.000.000,00			365.800.000,00			365.800.000,00			0,00	0,00	0,00
h1	aanpassing gewestwegen voor tramlijnen	210.709.486,00												108.405.724,62		aandeel IVA Infrastructuur en EVA De Lijn (onvalideg, niet gecontroleerd)
h2	Leien fase 1				?			?			?			0,00		
	Leien fase 2				71.000.000,00			64.000.000,00			64.000.000,00					
i	Operaplein / Rooseveltplaats				86.800.000,00			86.800.000,00			86.800.000,00			0,00		
j1	tramlijnen - 48 stuks	12.394.676,00			12.400.000,00			12.400.000,00			12.400.000,00			0,00		
j2	zachte weggebruikers - fietspaden	24.789.352,00			24.800.000,00			24.800.000,00			24.800.000,00			0,00		
k	telematica	277.640.748,00			416.600.000,00			449.600.000,00			406.600.000,00			36.751.165,54	0,00	aandeel IVA Infrastructuur en EVA De Lijn (onvalideg, niet gecontroleerd)
k-som(k1:k12)	tramlijnen				33.000.000,00			33.000.000,00			33.000.000,00			22.676.454,88		
k1	tramlijn St-Bernardsteenweg fase1	14.900.000,00			33.600.000,00			33.600.000,00			33.600.000,00			0,00		
k2	tramlijn St-Bernardsteenweg fase 2 & 3				10.000.000,00			10.000.000,00			10.000.000,00			14.074.710,66		aandeel IVA Infrastructuur en EVA De Lijn (onvalideg, niet gecontroleerd)
k3	tramlijn Morsel Boechout fase 1	14.900.000,00			28.900.000,00			28.900.000,00			28.900.000,00			0,00		
k4	tramlijn Morsel Boechout fase 2				35.000.000,00			35.000.000,00			35.000.000,00			0,00		
k5	tramlijn Morsel Konich	19.800.000,00			81.600.000,00			81.600.000,00			81.600.000,00			0,00		
k6	tramlijn Ekeren	29.700.000,00			64.800.000,00			64.800.000,00			64.800.000,00			0,00		
k7	tramlijn Deurne-Wijnegem	14.300.000,00			23.700.000,00			23.700.000,00			23.700.000,00			0,00		
k8	steilplaats	24.800.000,00			27.000.000,00			27.000.000,00			27.000.000,00			0,00		
k9	tramlijn Linkerveer Noord	7.400.000,00			39.600.000,00			39.600.000,00			39.600.000,00			0,00		
k10	tramlijn Borsbeek-Wormelgem	11.200.000,00			12.400.000,00			12.400.000,00			12.400.000,00			0,00		
k11	tramlijn Nieuw Zuid	12.400.000,00			60.000.000,00			60.000.000,00			60.000.000,00			0,00		
k12	tractatiestations, ed				57.400.000,00			57.400.000,00			57.400.000,00			0,00		
l	onvoorzien openbaar vervoer				79.700.000,00			79.700.000,00			79.700.000,00			0,00		
m	index openbaar vervoer															
C=h+i+j+k+l+m	totala openbaar vervoer	525.534.272,00			611.600.000,00			774.700.000,00			731.700.000,00			145.156.890,16	0,00	145.156.890,16
n	intercalaire infrastructuur				182.200.000,00			182.200.000,00			182.200.000,00			0,00		
o	studies en opvolging				123.000.000,00			124.900.000,00			124.900.000,00			?		
p	ontleeningen en nutsleidingen				100.000.000,00											
D=A+B+C+O+P	totala investeringskosten	1.450.177.118,00			2.996.100.000,00			3.360.200.000,00			3.374.800.000,00			145.156.890,16	0,00	169.157.705,58
E=b+B+C	totala niet-oosterweelprojecten				1.264.600.000,00			1.611.100.000,00			1.568.100.000,00			145.156.890,16	0,00	145.156.890,16
q	gronden Oosterweel				180.000.000,00			180.000.000,00			180.000.000,00			0,00		
F	aandeel anderen Masterplan				43.000.000,00			43.000.000,00			57.600.000,00			169.157.705,58		Vlaams Gewest heeft als grondeigenaar dit bedrag van de BAM ontvangen.
G=D+q	aandeel BAM Masterplan				3.133.100.000,00			3.497.200.000,00			3.497.200.000,00			180.000.000,00	180.000.000,00	169.157.705,58