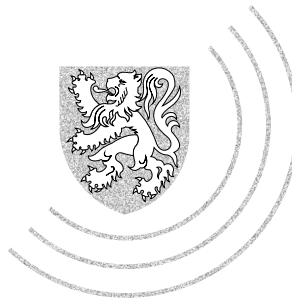


V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **54** (2009-2010) – Nr. 4
ingediend op 10 februari 2010 (2009-2010)

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) Grote infrastructuurprojecten

Dertiende voortgangsrapportage
Januari 2010

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

- 54 (2009-2010) – Nr. 1 en 2: Verslagen over hoorzittingen
– Nr. 3: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I. De voortgangsrapportage van de BAM.....	6
1. Toelichting door de heer Jan Van Rensbergen	6
1.1. Inleiding	6
1.2. De lopende bouwplaatsen.....	7
1.2.1. Noorderlaanbrug	7
1.2.2. Van Cauwelaertsluis	7
1.2.3. Kattendijksluis	8
1.2.4. Burchtse Weel.....	8
1.2.5. De Schijn.....	8
1.2.6. Brabo 1.....	9
1.3. Ontwerpprocessen.....	9
1.3.1. IJzerlaanbrug	10
1.3.2. Spoorwegbruggen.....	10
1.3.3. Brabo 2.....	10
1.3.4. Operaplein.....	11
1.3.5. Fietsprojecten.....	11
1.4. Stand van zaken Oosterweelverbinding.....	11
1.4.1. Bouwaanvraag.....	11
1.4.2. Design Sign Off Noriant	12
1.4.3. ESR-neutraliteit	13
1.5. Slot	14
2. Bespreking.....	14
2.1. Opmerkingen en vragen van leden	14
2.1.1. Opmerkingen van de heer Jan Penris	14
2.1.2. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort	16
2.1.3. Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe.....	16
2.1.4. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters	17
2.1.5. Opmerkingen van de heer Bart Martens.....	18
2.1.6. Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder.....	19
2.1.7. Opmerkingen van mevrouw Griet Smaers	20
2.2. Antwoorden van de BAM.....	20
2.2.1. Lobroekdok	20
2.2.2. Hardenvoortviaduct	21
2.2.3. IJzerlaan.....	21
2.2.4. Brabo 1.....	22
2.2.5. Milieuvergunningen.....	22
2.2.6. BAM light	23
2.2.7. Instandhoudingskosten	23
2.2.8. Verlies door vertragingen.....	23
2.2.9. Bouwpool.....	23
2.2.10. Financiële vragen	24

2.2.11. Personeel	26
2.2.12. Stand van zaken onteigeningen.....	26
2.2.13. De manege op Linkeroever	27
2.2.14. Brabo 2.....	27
2.2.15. Adviezen bouwvergunning Oosterweelverbinding	28
2.2.16. ESR-neutraliteit	29
2.2.17. Masterplan Antwerpen als een geheel.....	29
2.2.18. Schadevergoeding Noriant	30
II. Het verslag van het Rekenhof	30
1. Toelichting door de heer Jan Debucquoy	30
1.1. Inleiding	30
1.2. Beoordeling kwaliteit schriftelijke voortgangsrapportage	30
1.3. Commentaar bij recente ontwikkelingen (maart-december 2009)	31
1.3.1. Het Oosterweelproject	31
1.3.2. Projecten openbaar vervoer	31
1.3.3. Waterinfrastructuur.....	32
1.4. Aanbevelingen	32
1.4.1. Kostprijs Masterplan Antwerpen	32
1.4.2. Risicomanagement	34
2. Bespreking.....	35
2.1. Opmerkingen en vragen van leden	35
2.1.1. Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder.....	35
2.1.2. Opmerkingen van de heer Jan Penris	35
2.1.3. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort	36
2.1.4. Opmerkingen van de heer Bart Martens.....	36
2.1.5. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters	38
2.1.6. Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe.....	38
2.2. Antwoorden en replieken	39
2.2.1. De verslaggeving van de DAM-werkgroepen.....	39
2.2.2. Schadevergoeding aan Noriant.....	40
2.2.3. ESR-neutraliteit	41
2.2.4. Onteigeningen	41
2.2.5. Renteswaps.....	42
2.2.6. Tolinkomsten.....	42
2.2.7. Het bestek	43
2.2.8. Brabo 2.....	43
2.2.9. Voorcontracten.....	43
2.2.10. De kostprijs van het Masterplan Antwerpen	43
2.2.11. Het maatschappelijke draagvlak.....	44
III. De DAM-werkgroepen van de Vlaamse Regering	44
1. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	44
1.1. Inleiding	44
1.2. Overzicht van de werkgroepen	46

1.2.1. Reorganisatie nv BAM	46
1.2.2. Financiering projecten Masterplan/Scheldeverbinding	46
1.2.3. DBFM-overeenkomst met aannemersconsortium	47
1.2.4. Vergunningsprocedures en -proces.....	47
1.2.5. Mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen.....	47
1.2.6. Communicatie	48
1.2.7. Leefbaarheid	48
1.3. Alternatieve verbinding Waasland	48
2. Bespreking.....	49
2.1. Opmerkingen en vragen van leden	49
2.1.1. Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe.....	49
2.1.2. Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder.....	52
2.1.3. Opmerkingen van de heer Jan Penris	53
2.1.4. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort	55
2.1.5. Opmerkingen van de heer Bart Martens.....	55
2.1.6. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters	57
2.1.7. Opmerkingen van de heer Jurgen Verstrepen.....	57
2.2. Antwoorden en replieken	58
BIJLAGEN:	
Bijlage 1: De dertiende voortgangsrapportage van BAM	65
Bijlage 2: De presentatie van BAM.....	127
Bijlage 3: De presentatie van het Rekenhof	159
Bijlage 4: BAM. Masterplan Antwerpen. Historiek en huidige stand van zaken 2009	169
Bijlage 5: Brief van BAM aan Noriant, d.d. 11 december 2009	207
Bijlage 6: Schriftelijk antwoord van BAM op een vraag van de heer Ivan Sabbe over het BAM-jaarverslag	211

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op donderdag 21 januari 2010 een dertiende voortgangsrapportage over de grote infrastructuurwerken van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) in het kader van het Masterplan Antwerpen. Daarmee wordt de reeks van voortgangsrapportages voortgezet die in de vorige zittingsperiode werd gestart na een beslissing van de toenmalige Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 22 maart 2005¹. Tussen de twaalfde voortgangsrapportage (17 maart 2009) en de dertiende waren er twee gedachtewisselingen over diverse studies en aspecten van het BAM-deelproject Oosterweelverbinding².

Thans presenteert het managementteam van de BAM in een eerste deel zijn dertiende voortgangsrapportage, gevolgd door een gedachtewisseling met de commissie. De leden van de commissie kregen vooraf het rapport toegestuurd. De toelichting wordt gegeven door de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van de BAM. Hij beantwoordt de vragen van de leden samen met de heer Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken, de heer Ivan Costermans, manager financiële zaken en de heer Frank De Schutter, senior projectleider.

Daarop verstrekt het Rekenhof zijn commentaar op de dertiende voortgangsrapportage van de BAM, ook gevolgd door een bevraging door de commissie. Het verslag van het Rekenhof is apart gepubliceerd: *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/3. Ook dat verslag is vooraf aan de commissieleden bezorgd. Het verslag wordt toegelicht door de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof. Bij het beantwoorden van de vragen wordt hij bijgestaan door de heer Kris Neven, eerste auditeur.

In een derde deel komt mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken aan het woord. Zij geeft in naam van de Vlaamse Regering toelichting over de werkzaamheden van de zeven werkgroepen van het ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM) en antwoordt op vragen en opmerkingen van de commissieleden daarover.

Het rapport van de BAM en de presentaties van BAM en Rekenhof worden als bijlage opgenomen.

I. DE VOORTGANGSRAPPORTAGE VAN DE BAM

1. Toelichting door de heer Jan Van Rensbergen

1.1. Inleiding

De heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager BAM: Deze voortgangsrapportage is de dertiende in de reeks. Hiermee herneemt de commissie het patroon dat was uitgetekend in de vorige legislatuur.

Vooraleer ik begin met het overzicht van de resultaten van de voorbije periode, wil ik u er toch even aan herinneren dat de voortgangsrapportage telkens een verslag uitbrengt in een tijdsvenster, namelijk wat er gebeurd is tussen de vorige voortgangsrapportage van 17 maart 2009 en vandaag. Alle beslissingen die zijn genomen in de periode voor de twaalfde voortgangsrapportage worden vandaag uiteraard niet gerapporteerd: we beperken ons tot de voortgang en brengen verslag uit over wat er gebeurd is tussen maart en vandaag.

¹ Die beslissing is te vinden in *Parl. St.* VI. Parl. 2004-05, nr. 268/1, p. 95. Alle verslagen en documenten die over de BAM zijn uitgegeven als parlementair stuk, dragen in de legislatuur 2004-2009 het stuknummer 268 (van 1 tot 26). In de legislatuur 2009-2014 is dat nummer 54.

² Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/1-2.

Het verslag is ook altijd beperkt tot een rapportage over de besluitvorming, namelijk over de besluiten die zijn genomen door de Vlaamse Regering, door de raad van bestuur van BAM, de stuurgroepen, de colleges enzovoort.

Om een mogelijke leemte in de geschiedenis in te vullen, hebben we in de zomermaanden een historisch overzicht³ opgesteld en een stand van zaken weergegeven voor het gehele masterplan, waarin ook de oprichting van BAM, de decretale basis, de stand van zaken van alle projecten is weergegeven. Dat historisch overzicht is op 21 augustus 2009 bezorgd aan het Vlaams Parlement en kan leerzaam zijn om uw documentatie aan te vullen voor het geheel van de periode van het masterplan.

De voortgangsrapportage zelf volgt het stramien dat ons is voorgesteld door het Rekenhof. Het gaat over de indeling in hoofdstukken: basiskennmerken masterplan, scoopwijzigingen, de voortgang van elk van de projecten zelf, de financiële kant van het masterplan, risico's en risicobeheersing en de projectorganisatie. Die zes hoofdstukken zijn ook ingevuld in de schriftelijke rapportage die u tien dagen geleden hebt gekregen.

Vandaag zal ik me in mijn toelichting beperken tot een overzicht van de zeven lopende bouwplaatsen in Antwerpen, een overzicht van de lopende ontwerpvoorbereidingen van een zestal andere projecten en een stand van zaken in de onderhandelingsprocedure voor de Oosterweelverbinding. Voor de andere elementen en onderdelen verwijs ik graag naar het schriftelijk rapport. Uiteraard zullen wij op al uw vragen antwoorden.

1.2. De lopende bouwplaatsen

Het masterplan is uiteraard multimodaal, dit wil zeggen dat het ingaat op de verschillende modi en dat het voor die verschillende modi telkens de meest prioritaire projecten samen neemt. Het is niet zozeer een bundeling van prioritaire projecten, maar het is ook de rugengraat van een totaaloplossing die tegemoetkomt aan de problemen op het vlak van mobiliteit, leefbaarheid en veiligheid in de Antwerpse regio.

1.2.1. Noorderlaanbrug

Als we overlopen welke projecten er vandaag in uitvoering zijn, dan beginnen we met de sluizen en het Albertkanaal. Het project dat daar het verst is gevorderd, is het project van de Noorderlaanbrug. De Noorderlaanbrug is een van de belangrijke noordelijke invalswegen van Antwerpen. We hadden het geluk dat de oude brug uit twee brughelften bestond waardoor we eerst het westelijk gedeelte konden afbreken en vervangen door een nieuwe wegbrug. Die nieuwe wegbrug is in gebruik genomen op 16 mei 2009 stadinwaarts en op 8 juli 2009 staduitwaarts.

Op het moment dat die brug in gebruik was genomen, konden we starten met de afbraak van het oostelijk gedeelte om daar de nieuwe openbaarvervoerbrug aan te leggen. Die nieuwe brug voor openbaar vervoer is vrijwel klaar. Eind december 2009 werd het middengedeelte ingebracht. Men is nu de drie stalen brugdelen aan elkaar aan het lassen. Dan worden de transporen aangelegd, worden de signalisatie en de borstweringen aangebracht en wordt de brug afgewerkt. Als de weeromstandigheden het toelaten, zal deze werf begin juni 2010 afgewerkt en opgeleverd zijn.

1.2.2. Van Cauwelaertsluis

De Van Cauwelaertsluis dateert van 1928 en was dringend aan renovatie toe. De sluisdeuren, de bewegingsmechanismen, de in- en uitlaat van water in het sluisdok en de kaaimuren moeten worden vernieuwd. De gerenoveerde sluis zal natuurlijk veel beter kunnen functioneren en zal minder niet-operationeel zijn door toedoen van extreme weersom-

³ Zie bijlage 4.

standigheden. De opdracht is gegund aan een tijdelijke vereniging voor een bedrag van ongeveer 58 miljoen euro⁴. De voorbereidende werken waren al gestart in april 2008. De grondwerken zijn nu in volle uitvoering. De uitvoeringstermijn is ongeveer drie jaar. De volledig vernieuwde sluis zal in 2011 opnieuw in gebruik worden genomen.

1.2.3. *Kattendijksluis*

U zult zich herinneren dat wij ervoor hebben gekozen om de oude Kattendijksluis, die volledig uit gebruik is genomen en waar boven de dichtgestorte toegangssleuf een weg is aangelegd, opnieuw in gebruik te nemen. Zo kunnen wij de toegang tot de dokken aan het Eilandje vrijwaren voor schepen hoger dan veertien meter, die er niet meer zouden geraken door de Lange Wapperbrug. Tegelijk zorgen wij ervoor dat pleziervaartuigen een aparte toegang krijgen tot de dokken aan het Eilandje en zich niet meer moeten mengen tussen de grotere vrachtschepen in de zeesluizen. Daarom hebben wij beslist de Kattendijksluis volledig te vernieuwen. Sluisdeuren en bewegingsmechanismen worden helemaal aangepakt.

Op dit ogenblik wordt het werk in de werfhuizen voorbereid en is men met funderingswerken bezig en worden de andere voorbereidingen getroffen. Tegelijk moet er ook een beweegbare brug komen, een rolbrug, zodat het verkeer ook over dit sluizencomplex kan rijden. De werken zijn gegund voor een bedrag van 17,2 miljoen euro⁵, waarvan 15 miljoen euro voor rekening van BAM, gerelateerd aan de realisatie van de Oosterweelverbinding. De startdatum was 2 februari 2009. De werken zullen 24 kalendermaanden duren. Ook deze werken zitten mooi op schema.

1.2.4. *Burchtse Weel*

Op Linkeroever is er Burchtse Weel en het project Middenvijver. Dit laatste natuurontwikkelingsproject op Linkeroever is intussen afgewerkt en wordt overgedragen aan Natuur en Bos. Op Burchtse Weel brengen wij een slikken- en schorregebied aan⁶. Wij realiseren er een soort dijkdoorbraak om het getijdewater in en uit dit gebied te laten lopen. Binnengaats brengen wij een dijk aan op Sigmahoogte: 9,25 meter. Tegelijkertijd leggen we een bufferbekken aan buiten deze dijk om wateroverlast in Zwijndrecht en Burcht te kunnen opvangen, en bouwen wij een pompstation om overtollig water over te pompen.

Momenteel zijn de laatste werkzaamheden bezig aan de dijklichamen. Er worden ook voet- en fietspaden aangelegd. De elektromechanische uitrusting van het station is in volle uitvoering. De doorbraak onder de dijk met de Schelde wordt verder afgewerkt. Het intussen gelaguneerde slib wordt geruimd en afgevoerd. Het einde van de werken is normaal gezien voor maart 2010.

1.2.5. *De Schijn*

Het riviertje de Schijn loopt door een ondergrondse koker. Die koker is eigenlijk een tunnel van vier meter breed en 2,5 meter hoog. De Schijn loopt ondergronds onder het Albertkanaal door en komt in het noorden van Merksem terug boven. De risico's waren veel te groot om de koker te laten zitten en tegelijkertijd ter hoogte van Lobroekdok funderingswerken aan te vatten voor viaducten. Daarom is ervoor geopteerd om de koker te knippen en het volledige debiet van de Schijn over te pompen via Lobroekdok naar het Albertkanaal.

Het pompgebied dat hiervoor nodig is, werd opgeleverd in de loop van augustus van 2009. Een stukje koker in het noorden kan ongeveer 42 miljoen liter water opvangen en

4 De tijdelijke handelsvennootschap (THV) Roegiers nv-Victo Buyck Steel Construction nv-Egemin.

5 Ook gegund aan de THV Roegiers nv-Victo Buyck Steel Construction nv-Egemin.

6 De opdracht is gegund voor 8,7 miljoen euro aan de firma Hye.

tegelijktijd als buffer dienen. Hierdoor zal de waterhuishouding in Merksem en Ekeren gevoelig verbeteren. In augustus 2009 werden de werken opgeleverd⁷. Het pompstation Lobroekdok is overgedragen aan het beheer van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en het beheer van het pompstation IJskelder gaat naar Aquafin.

1.2.6. *Brabo 1*

Dat brengt mij op een groep projecten die vervat zitten in Brabo 1: de tramprojecten Deurne-Wijnegem, Mortsel-Boechout en de stelplaats in Deurne. Daar hebben wij de BaFO-ronde⁸ moeten hernemen omdat wij er door de kredietcrisis van eind 2008 niet in slaagden tot een sluitend contract te komen met de bidders van dat moment. Wij hebben drie bidders – de tijdelijke handelsverenigingen DANK, Silvius en TRAVANT – uitgenodigd om een nieuwe BaFO in te dienen, uiteraard met aangepaste besteisen, vooral op het financiële onderdeel. Zij dienden op 3 april 2009 deze nieuwe offertes in. Er is met man en macht gewerkt om de drie offertes heel grondig te screenen. Op 30 april 2009 waren wij in staat een definitieve beslissing te nemen, zodat wij met de meest voordelige bidder, de THV Silvius, contractonderhandelingen konden aanvatten.

Een van de twee andere bidders heeft zich niet bij deze beslissing neergelegd en is op 11 mei 2009 een procedure bij de Raad van State begonnen. Op 9 juni 2009 heeft de Raad van State het verzoek tot schorsing verworpen. Dat betekende het einde van de standstill-periode, zodat we konden overgaan tot de finale onderhandelingen met Silvius. Die hebben op 31 juli 2009 geleid tot de beslissing van de stuurgroep Brabo 1 om de projectmaatschappij nv Project Brabo 1 op te richten en de ‘financial and contractual close’ te realiseren. Dat gebeurde respectievelijk op 4 en 5 augustus. Het was een erg intensieve periode waarin we met alle partners van De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), BAM en onze adviseurs hard hebben gewerkt.

Op het terrein waren al voorbereidende werkzaamheden gestart, maar dankzij de contract close kon Silvius op 12 oktober 2009 met de hoofdwerkzaamheden van start gaan.⁹ De bedragen zijn opgenomen in onze voortgangsrapportage. Het gaat om een contract voor design, build, finance and maintain (DBFM), voor een totale beschikbaarheidsvergoeding van achttien miljoen euro per jaar. Het gedeelte ‘bouw’ is goed voor 13,3 miljoen euro per jaar, en dat bedrag moet u vergelijken met het bedrag dat de Vlaamse Regering heeft toegewezen aan alle openbarevervoersprojecten: dertig miljoen euro per jaar.

De werkzaamheden zijn gestart. De uitvoeringstermijn bedraagt zeker drie jaar. Dat betekent dat in de loop van 2012 zowel Deurne-Wijnegem als Mortsel-Boechout kunnen worden opgeleverd. De werken starten met een stringent minderhinderprogramma, met goede communicatie op het terrein, goede afstemming met de randgemeenten en de betrokken actoren inzake omleidingswegen en afstemming van werken op elkaar. Tot vandaag krijgen we lof van de lokale besturen en van de lokale bewoners over die aanpak.

1.3. *Ontwerpprocessen*

Dat waren dus de lopende werven, zeven in totaal. Voorts zijn er ontwerpprocessen waarvan ik de stand van zaken overloop.

⁷ Aannemer: THV Herbosch-Kiere nv-Deckx nv, aanbestedingsbedrag: 6,3 miljoen euro, gefinancierd door Aquafin en VMM.

⁸ BaFO: Best and Final Offer (de beste en finale offerte).

⁹ Het bedrag voor het hele Braboproject is: 124 miljoen euro.

1.3.1. IJzerlaanbrug

Van de IJzerlaanbrug is het ontwerp bijna gefinaliseerd. Het ontwerp past in de visie op stedenbouwkundig en mobiliteitsvlak. Het is samen met de stad en de districten Deurne en Merksem aan de hand van een open oproep ontwikkeld. Het gaat over het potentieel van de vernieuwing van het Albertkanaal voor de stadsontwikkeling en het mobiliteitsvraagstuk. Volledig in het teken van de richtlijn die uit die studie is gekomen, hebben we het ontwerp van de IJzerlaanbrug aangepakt. Dat impliceert dat de aanloophellingen worden weggenomen, wat plaats vrijmaakt voor stadsverdichting en -vernieuwing, pleinvorming, groenaanleg en dergelijke.

De IJzerlaanbrug wordt vervangen door een brug voor de zachte weggebruikers: fietsers en voetgangers. De ontwerpen liggen klaar. Kleinere aspecten inzake de fietsbrug zoals draaicirkels en hellingen moeten nog worden geïntegreerd. Met alle partners – de stad, diensten voor de scheepvaart, Agentschap Wegen en Verkeer – wordt een samenwerkingsprotocol over de bestemming van de vrijgekomen ruimte uitgewerkt. Het project is dus gereed om in een bouwaanvraag vertaald te worden.

1.3.2. Spoorwegbruggen

De BAM heeft met Infrabel en nv De Scheepvaart een akkoord over de spoorwegbruggen afgesloten, en dat is door Infrabel op 19 februari 2009 goedgekeurd. Dat is het startschot voor de ontwikkeling van die spoorbruggen over de IJzerlaan, de Merksembaan en de bruggen over het Albertkanaal. De eerste is voor rekening van Infrabel, de twee andere voor rekening van BAM omdat ze te maken hebben met de verhoging van het gabariet boven het Albertkanaal. Het dossier voor de bouwvergunningsaanvraag ligt klaar. We hebben het ontwerp van het bestek, in het kader van de aanbestedingsprocedure, van Infrabel ter goedkeuring voorgelegd gekregen. We zijn klaar om stappen naar de concrete realisatie te zetten.

1.3.3. Brabo 2

Op 15 mei 2009 is een belangrijke beslissing genomen betreffende de configuratie van het geheel van de projecten inzake openbaar vervoer die in Brabo 2 zijn vervat. Zo is beslist over te gaan tot de afbraak van het Hardenvoortviaduct, het verleggen van het tracé ter hoogte van Kempisch Dok – van de Kempenstraat, in de buurt van de dokken. De projectfiche is aangepast. De configuratie op het Eilandje is gewijzigd: de Londenbrug wordt opnieuw ontworpen en herbouwd, zodat ook de tram erover kan. Tramlijn Ekeren loopt slechts tot aan ‘De Mieren’, maar er is ook wel beslist om de westkant van de Noorderlaan in dit project te integreren.

1.3.4. Operaplein

Voor het Operaplein is het taakstellende budget verhoogd, tot 49,2 miljoen euro. De bijdrage van de stad Antwerpen, ten belope van 10 miljoen euro, is daarin al inbegrepen. Op 2 oktober 2009 heeft het stadsbestuur van Antwerpen beslist om in een brief aan minister Hilde Crevits te vragen om de afbraak van het Hardenvoortviaduct in heroverweging te nemen. Dat heeft te maken met het succes van het Park Spoor Noord en de vrees dat de afbraak van de brug een aantal verbindingsmogelijkheden zou wegnemen. De vraag is op 7 december 2009 besproken door de stuurgroep van Brabo 2, en daar is beslist om beide varianten opnieuw te evalueren, zodat de minister kan worden geïnformeerd over de implicaties van het wel of niet afbreken.

Op de stuurgroepbijeenkomst van 7 december is ook de situatie van de Noorderlaan besproken. We stelden vast dat geweldig goed moet worden opgelet bij de voortgang van het ontwerp, want de omvang van de verkeersstromen die over de Noorderlaan moeten hangen af van de mate waarin deze verkeersstromen in het noorden van Antwerpen zullen

worden opgevangen: komt er een Oosterweelknooppunt of komt er geen? In de totaalvisie van het masterplan moeten de Stedelijke Ringweg, de knooppunten Groenendaallaan, Schijnpoort, Oosterweel samen voor de ontsluiting van het noorden van Antwerpen zorgen. Als een van deze drie niet wordt gebouwd, dan betekent dat meteen dat de plannen van de Groenendaallaan niet kunnen worden gerealiseerd en de mobiliteitsbehoeften op de Noorderlaan anders worden en de dimensies van de kruispunten moeten worden aangepast aan de Groenendaallaan en de IJzerlaan en dergelijke. Om die reden is besloten de ontwerpwerkzaamheden voor Brabo 2, omwille van de onzekerheid over de mate waarin de Oosterweelverbinding en vooral het Oosterweelknooppunt zouden worden gebouwd, voorlopig ‘on hold’ te zetten.

Wat het Operaplein betreft, is de uitvoeringstermijn van het ontwerp al ongeveer een jaar, namelijk sinds 5 november 2008, geschorst. Die schorsing heeft vooral te maken met het feit dat eerst duidelijkheid over de randvoorwaarden voor het ontwerp moet worden geschapen. Het gaat dan vooral om de verkeerscirculatie op het Operaplein, op de Rooseveltplaats en in de omgeving hiervan. De verkeerscirculatie heeft natuurlijk een belangrijke impact op de stadskern en vooral dan op de exploitatie van de buslijnen op de Rooseveltplaats. Zodra het stadsbestuur zijn visie samen met de andere ‘stakeholders’, zoals De Lijn, heeft geconsolideerd en vastgelegd, zullen deze werkzaamheden met betrekking tot het Operaplein kunnen worden voortgezet.

Het is de taak van BAM de ontwerper, Manuel de Solà-Morales, op technische gronden bij te staan. Het gaat dan om de technische risico's van zijn ontwerp. We denken hierbij vooral aan de ondergrondse risico's. BAM moet die risico's opvolgen en evalueren. BAM moet er tevens over waken dat de ontwerper binnen het taakstellend budget blijft.

1.3.5. Fietsprojecten

Met betrekking tot de fietsprojecten zijn ontwerpwerkzaamheden uitgevoerd. Het Masterplan Antwerpen voorziet in 12,4 miljoen euro voor fietsprojecten. We hebben met de betrokken partners afgesproken bovenlokale routes te selecteren. Een stad of een gemeente komt hier alleen toch niet aan toe. Tegelijkertijd biedt dit ons de mogelijkheid een fietsroutenetwerk rond Antwerpen uit te bouwen. Bovendien kunnen die projecten in de globaliteit van het Masterplan Antwerpen ook als minderhindermaatregelen worden benut.

De werkzaamheden aan vier routes zullen worden aangevat. Het gaat om de routes Hoboken-Hemiksem, de districtsroute, de Beatrijkslaan en de route naar Burcht. Verdere beslissingen over de verdere uitvoering van deze fietsprojecten en over de andere projecten in voorbereiding zijn natuurlijk afhankelijk van de besprekingen binnen BAM over de manier waarop bepaalde zaken zullen worden geherstructureerd of gefinancierd.

1.4. Stand van zaken Oosterweelverbinding

Nu ik de stand van zaken met betrekking tot de lopende onderzoeksprojecten heb afgerond, kan ik een stand van zaken geven met betrekking tot de procedure voor de Oosterweelverbinding.

1.4.1. Bouwaanvraag

Ik zal hier niet dieper ingaan op de studies die Arup-Sum op vraag van de Vlaamse Regering en van het stadsbestuur heeft uitgevoerd. Hierover heeft het Vlaams Parlement immers speciale vergaderingen belegd. Na kennisneming en grondige studie van het eerste rapport van Arup-Sum heeft de Vlaamse Regering het Masterplan Antwerpen op 28 maart 2009 bevestigd. BAM heeft zich akkoord verklaard met de randvoorwaarden die

door de Vlaamse Regering werden gesteld. BAM heeft toestemming gekregen om een bouwaanvraag in te dienen.

Op 4 mei 2009 heeft BAM de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding ingediend. Op 18 mei 2009 heeft de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar de bouwaanvraag volledig verklaard. Het openbaar onderzoek in Antwerpen en in Zwijndrecht heeft van 26 mei tot 25 juni 2009 gelopen. Ondertussen heeft de Vlaamse Regering de verschillende adviezen van de door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar geraadpleegde adviesorganen ontvangen. Zoals geweten, heeft het stadsbestuur van Antwerpen op 23 oktober 2009 een negatief advies uitgebracht. Het merendeel van de andere adviezen was gunstig of voorwaardelijk gunstig. Op 19 november 2009 heeft de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen de milieuvergunningen voor de exploitatie van op een na alle werfzones uitgereikt. Na bezwaren door de omwonenden heeft Noriant een vergunningsaanvraag in de loop van de zomermaanden ingetrokken en, na wijziging, op 7 december 2009 weer ingediend.

Dat betekent dat alle voorbereidende stappen in de procedure tot verlening van de bouwvergunning zijn gezet. De Vlaamse Regering is in staat een oordeel over de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning te vellen.

1.4.2. Design Sign Off Noriant

Wat de onderhandelingsprocedure met Noriant betreft, vormt de op 3 maart 2009 bereikte Design Sign Off (DSO) een belangrijke mijlpaal. Een Design Sign Off is eigenlijk een term uit de bancaire wereld die slaat op een akkoord over alle technische aspecten die prijsbepalend zijn voor het geheel van een project. Een DSO wordt als een onderhandelingsbalans beschouwd. Het is een foto van de positie waarin we ons op een bepaald ogenblik tijdens de onderhandelingen bevinden. De partijen aanvaarden later niet meer op de in het akkoord vervatte aspecten terug te komen.

Het gaat hier om een akkoord over de realisatieprijs van het geheel van de Oosterweelverbinding. In totaal zou de verbinding tussen Linkeroever en Rechteroever 2,2 miljard euro kosten. Er is een tevens een akkoord over de instandhoudingskosten gedurende 35 jaar. De netto contante waarde hiervan zou 0,7 miljard euro bedragen. Al deze bedragen, de realisatieprijs en de instandhoudingskosten, zijn berekend op het prijspeil van 1 januari 2009. De bedragen omvatten de financieringskost niet. Dat is immers het volgende traject dat we zouden moeten doorlopen. Na 1 januari 2009 moet er trouwens nog een prijsherziening komen.

De omschrijving van de DSO houdt een gedetailleerde omschrijving van het hele ontwerp in. Dat omvat ook het onderhoud, het bijbehorend technisch kader en alle contractvoorwaarden van de overeenkomst. Voor de werken door middel van voorcontracten effectief van start kunnen gaan, zouden de voorbereidende ontwerpwerkzaamheden of voorbereidende werken aan een bouwdok kunnen worden gestart.

Voorts omvat de DSO een stringent tijds kader. Dit kader gaat uit van een contract close op 30 juni 2010, het tijdstip waarop de gestanddoeningstermijn zou aflopen, en met een start van de werkzaamheden na de bouwvakantie van 2010. De uitvoeringstermijn bedraagt ongeveer 51 maanden. De details zijn in de rapportage opgenomen.

Uiteraard verplicht de DSO BAM niet tot het sluiten van een contract. Dat is een belangrijk element van de analyse. We hebben ons hiermee geenszins aan bepaalde schadeclaims blootgesteld. De DSO vormt enkel een onderhandelingsbalans en een voorakkoord. Het is op geen enkele wijze een voorafname op een echt DBFM-contract. Het risico op schadeclaims lijkt ons door de afsluiting van dit voorakkoord niet te zijn toegenomen. Het

staat BAM dus nog altijd vrij om de opdracht al dan niet aan Noriant te gunnen. Bij het afbreken van de opdracht heeft Noriant recht op een schadevergoeding, zoals in onze leidraad omschreven, die in totaal 1,3 miljoen euro bedraagt. U hebt dat kunnen lezen. Natuurlijk valt te verwachten dat Noriant bij een eventueel definitief afbreken van de onderhandelingsprocedure zijn belangen ten volle zal verdedigen, door het indienen van een schadeclaim ter vergoeding van alle gemaakte kosten.

Dat is de situatie met betrekking tot de Design Sign Off. Dat is de positie waarin we ons in maart van vorig jaar bevonden. Ondertussen heeft de Vlaamse Regering op 21 oktober 2009 het dossier van de Oosterweelverbinding en dergelijke naar zich toe getrokken. Ze heeft het ministerieel comité DAM opgericht, met zeven werkgroepen. De besprekingen binnen dat comité en het resultaat daarvan hebben uiteraard een zeer grote impact op de timing en het al dan niet verstrekken van de stedenbouwkundige vergunning met betrekking tot de Oosterweelverbinding.

Het gevolg voor ons voorakkoord met Noriant is dat we vandaag moeten vaststellen dat het fysiek onmogelijk is om vóór 30 juni 2010 tot het afsluiten van een contract te komen. Dat was de datum waarop hun gestanddoeningsperiode afloopt. Bovendien is het vandaag voor ons onmogelijk om met Noriant te onderhandelen over nieuwe termijnen. We zouden niet weten welke nieuwe termijnen we zouden kunnen afspreken in deze huidige fase van onzekerheid over de timing, en wat daarvan dan de gevolgen voor de prijs zouden zijn. Wel hebben we afgesproken dat we, als dat eenmaal duidelijk is, te goeder trouw aan die onderhandelingen zullen beginnen. Daarom heeft BAM aan Noriant gevraagd de onderhandelingen en alle verdere gesprekken op te schorten. We zijn dat in onderling akkoord overeengekomen. We wachten af. Het akkoord over die opschorting loopt tot 1 april 2010, wat betekent dat we in de loop van maart opnieuw in contact zullen treden met Noriant, om opnieuw de gesprekken aan te vatten en te bekijken, naargelang de besluitvorming, of de opschorting moet worden verlengd dan wel of opnieuw wordt begonnen met onderhandelen.

1.4.3. ESR-neutraliteit (Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen)

Dan is er tot slot de situatie met betrekking tot de ESR-neutraliteit. Eurostat heeft beslist dat BAM niet buiten de consolidatiekring van de overheid mag blijven, maar moet worden geconsolideerd. Eurostat overrulet daarmee een eerder advies van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), van de Nationale Bank, waarin BAM als marktproducent, het Oosterweelproject en de kaderovereenkomst als ESR-neutraal en dus buiten de consolidatiekring werden beschouwd. Eurostat komt tot die beslissing op basis van het gebrek aan beheersautonomie van BAM en voert daartoe een reeks argumenten aan, waaruit blijkt dat BAM een uitvoerend orgaan is van de Vlaamse overheid en geen entiteit, zoals vereist om te worden geklasseerd in de sector van de bedrijven.

Dat heeft natuurlijk verregaande gevolgen, zowel voor de toekomstige financieel-juridische structuur waarbinnen een en ander moet worden georganiseerd als voor de huidige uitgaven en investeringen. We moeten die wel degelijk consolideren. Wat de Oosterweelverbinding betreft, heeft BAM het voorbije jaar een aantal opties onderzocht. Er werd gedacht aan een volledige DBFM-benadering, waarbij de volledige financiering wordt doorgeschoven naar de boeken van het consortium. Er werd ook gedacht aan een benadering waarbij via een concessiefiguur de opdracht wordt gegeven aan een overheidsbedrijf, dat buiten de consolidatiekring opereert. We beschikken vandaag over een dergelijk bedrijf, namelijk de nv Tunnel Liefkenshoek, die een soortgelijke exploitatie doet van een andere toltunnel.

Voor de overige projecten is een ESR-neutrale oplossing mogelijk via de normale DBFM-benaderingen, maar we hebben ook aangegeven dat, in het licht van de beperktere omvang

van die projecten, toch telkens moet worden afgewogen of zo'n pps-benadering wel een meerwaarde biedt (pps: publieke-private samenwerking).

De lopende uitgaven van BAM belasten de begroting. Dat geldt ook voor de investeringsgerelateerde kosten, zoals studies en de lopende projecten in uitvoering, die in de statutaire boekhouding van BAM worden geactiveerd en afgeschreven over hun gebruiksduur. Afhankelijk van de keuze die wordt gemaakt over het realiseren van de Oosterweelverbinding en het antwoord op de vraag hoe de financieel-juridische structuur er zal uitzien, is deze situatie in grote mate tijdelijk en omkeerbaar. De kosten die BAM vandaag maakt ter voorbereiding van de realisatie, kunnen worden teruggevorderd en worden verhaald op, bijvoorbeeld, de concessienemer. In dat geval draaien we de positie terug.

BAM heeft wat dit betreft alle informatie en al haar expertise overhandigd en toegelicht bij de desbetreffende werkgroep van het DAM-comité. Het is nu aan de werkgroep en de Vlaamse Regering om in de totaliteit van het masterplan na te gaan op welke wijze de financieel-juridische structuur zal worden aangepast en op welke wijze elk project voortgang moet kunnen vinden.

1.5. Slot

In deze rapportage beschrijven we de stand van zaken tussen de twaalfde en de dertiende voortgangsrapportage, en de fase waarin het masterplan zich vandaag bevindt, met zeven belangrijke lopende werven en een zestal projecten in een vergevorderde fase van ontwikkeling, ontwerp en voorbereiding. Wat de Oosterweelverbinding en de financieel-juridische structurering betreft, heeft BAM alle informatie en expertise ter beschikking gesteld van de desbetreffende werkgroepen van het DAM-comité. BAM heeft de onderhandelingen met Noriant opgeschort en heeft geen verdere onomkeerbare stappen gezet in dit dossier. Gelet op de besluitvorming in het DAM-comité hanteert BAM het voorzichtigheidsprincipe ten aanzien van uitgaven en nieuwe initiatieven. Dat betekent dat we ook het inzetten van externe adviseurs hebben teruggedroefd op het vlak van juridische, financiële en technische ondersteuning, op communicatievlak en dergelijke. We willen immers geen onomkeerbare of ongeoorloofde stappen zetten in deze fase van de besluitvorming. Wel hebben we ervoor gezorgd dat een kernteam van experts, bestaande uit zowel BAM-medewerkers als onze adviseurs, ter beschikking staat om in te gaan op alle uitnodigingen en om de expertise en inzichten die al die jaren heel sterk gecentraliseerd bij BAM aanwezig waren over te dragen, toe te lichten en in te zetten. Uiteraard staat het team ook klaar om het proces te hernemen, in welke vorm dan ook, zodra de besluitvorming van de Vlaamse Regering daartoe de bakens heeft uitgezet.

2. Bespreking

2.1. Opmerkingen en vragen van leden

2.1.1. Opmerkingen van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris: We krijgen vandaag drie onderdelen gepresenteerd, namelijk het wervenbeleid door BAM, het financieel plaatje door het Rekenhof en het politieke deel door de regering. Ik beperk mijn vragen aan BAM zoveel mogelijk tot het werftechnische aspect. Ik bouw mijn vragen op in orde van belangrijkheid.

Wat betreft de status van het Lobroekdok is er een probleem. Het is tekenend want het maakt duidelijk dat er heel wat onduidelijkheid is ter zake. Daar ligt nog een historisch schip, de Tug Miki, dat de bevrijding heeft meegemaakt. Het is een van de twee betonschepen die in Antwerpen liggen en het kan niet worden weggesleept omdat het dok intussen is dichtgeslibd. Niemand weet wie dat historisch belangrijke schip kan vrijmaken. De stad zegt: dat moet de haven doen. De haven zegt: dat moet de stad doen. Er wordt

ook naar BAM verwezen. Ik wil graag weten of u met betrekking tot het dossier van het Lobroekdok enige zeggenschap hebt of hebt verworven.

Over het viaduct Hardenvoort is een en ander te doen geweest. Mij is niet duidelijk wie vragende partij is geweest om het viaduct af te breken. Als dat destijds BAM is geweest, dan is het nuttig dat u herhaalt waarom u de beslissing tot afbraak hebt bekendgemaakt en waarom u daar nu minder doorzettend in bent.

Wat betreft de IJzerlaanbrug, kan ik me niet van de indruk ontdoen dat het referendum vooral in het district Merksem maar ook in de wijk Dam mee werd beïnvloed door het lot van die brug. De plannen om die brug door te knippen, waar u een aantal redenen voor hebt die te maken hebben met de vaart op het Albertkanaal, zullen twee stadsdelen die historisch altijd met elkaar verbonden zijn geweest, van elkaar scheiden op een onherstelbare manier, met heel wat verkeersproblemen tot gevolg. Wij hebben altijd het voorstel gedaan, en dat doe ik nu opnieuw, om voor het doorknippen van die belangrijke verbinding in een alternatief te voorzien, hetzij ondergronds, hetzij via de constructie van een beweegbare brug. Dat zijn dure oplossingen, maar we moeten een kosten-batenanalyse durven maken. De baten van het niet-doorknippen en het behouden van die fysieke band tussen het district Merksem en de stad Antwerpen, zouden ruimschoots kunnen opwegen tegen de kosten.

Dan is er het verhaal Brabo en Silvius, het doortrekken van de tramlijn richting Wijnegem. Gisteren hebben een aantal mensen aan de leden van de districtsraad een toelichting gegeven en meegedeeld dat er rond het Wim Saerensplein een keerlus zou worden gemaakt en men zou afzien van de voorlopige doortrekking. Er zou op dit moment niet voldoende geld zijn om voldoende tramstellen op die tramlijn in te zetten. Ik wil graag weten of die berichten kloppen. We hebben in het verleden dikwijls moeten aanklaarten dat de communicatie, zeker naar de districten, soms ongelukkig en onvolledig was. Ik denk dat we ook hier de volledige informatie mogen kennen.

Ik kom tot twee meer politiek geladen onderdelen. Zowel de heer Ivan Sabbe als ikzelf willen daar de regering over ondervragen, want we hadden daartoe een interpellatieverzoek ingediend. We weten intussen dat Noriant een aantal bouwvergunningen heeft ingediend en dat de bestendige deputatie een aantal van die aanvragen heeft gehonoreerd. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat die bouwvergunningen alles te maken hebben met het openhouden van de piste van de Lange Wapper. In Deurne wordt vooral de mogelijke bouw van een breekwerf in Deurne-Noord gecontesteerd. Wij hebben enerzijds wat bedenkingen bij de vlotheid waarmee de deputatie die bouwvergunningen heeft afgeleverd. Ik zal daar straks de regering over ondervragen. Anderzijds hebben we ook bedenkingen bij de manier waarop Noriant in dezen heeft gecommuniceerd. Ik kan me nog voorstellen dat een firma proactief moet denken en dus geen rekening moet houden met de politieke besluitvorming. Een firma heeft een andere logica dan de politieke wereld. Maar wanneer Noriant in een zo gevoelig dossier als dit communiceert, verwacht ik minstens enige terughoudendheid en ook de zekerheid dat wat Noriant hieromtrent communiceert, gedekt is door minstens de opdrachtgever, u dus.

Mijn vraag is of de uitspraken en de mededelingen van Noriant in dit dossier door u zijn gedekt en goedgekeurd. Zo ja, waarom? Zo neen, hoe hebt u er dan op gereageerd?

Er duiken in de pers – met de regelmaat van de klok en soms heel hardnekkig – geruchten op dat men de optie van een ‘Lange Wapper light’ openhoudt. Onder meer partijgenoten van onze voorzitter hebben hierover een aantal uitspraken gedaan. Als er een ‘Lange Wapper light’ moet worden gerealiseerd, zult u voorbereidend studiewerk moeten doen. Daarom vraag ik aan u: hebt u de opdracht gekregen, ja of nee? Gaat u die opdracht honoreren om met een zogenaamde ‘Lange Wapper light’ rekening te houden, ja of nee?

2.1.2. *Opmerkingen van de heer Dirk de Kort*

De heer Dirk de Kort: Ik zou een aantal vragen over de financiering willen stellen. Ik vond de toelichting over de verschillende werven zeer helder. U hebt een toelichting gegeven over het voorakkoord over de kostprijs en de relevante contractdocumenten dat is afgesloten op 17 april 2009. Dat deelakkoord is afgesloten tussen BAM en Noriant en gaat over de realisatieprijs en de instandhoudingskost. Er is een verbintenis aangegaan om het hele project te realiseren tegen een realisatieprijs van ongeveer 2,2 miljard euro en een instandhoudingskost van ongeveer 7 miljoen euro. Wat wordt er eigenlijk bedoeld met een instandhoudingskost van 7 miljoen euro? Is dat een stroom van betalingen over de volgende 35 jaar ten belope van dat bedrag?

Heel wat van de projecten moeten worden gedragen door de rendementen uit de tolexploitatie van de Oosterweelverbinding. Na het referendum is de beslissing om met de werkzaamheden te starten, verdaagd. Is er een inschatting gemaakt van wat dit betekent aan verlies van extra financiering?

Het Rekenhof wijst er in zijn rapport op dat de studiekosten van het Vlaamse Gewest en de andere agentschappen in het kostprijsoverzicht van deze voortgangsrapportage ontbreken en dat de kosten van het recente tracéonderzoek, een gedeelte van de studiekosten voor openbaarvervoerprojecten en eventuele kosten van de werkgroepen van het ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM) nog niet in kaart zijn gebracht. Kunt u ons hierover gegevens meedelen?

In het rapport wordt er ook melding gemaakt van het feit dat er vanaf heden ook een renterisico is. Kan er een inschatting worden gemaakt van de effecten op het rendement van het project?

In het rapport wordt er ook een toelichting gegeven over de Talentenwerf, voorheen het job- en opleidingscentrum, wat een samenwerkingsverband is tussen de VDAB (Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding), het Fonds voor Vakopleiding in de Bouwnijverheid, het bouwonderwijs en de stad Antwerpen. Het is een intensieve samenwerking, om een aantal instroomtrajecten voor tewerkstelling stimulansen te geven. Gelet op de economische toestand en op de toestand bij Opel Antwerpen, is tewerkstelling toch ook een belangrijk aspect bij dit project. Wat is de stand van zaken? Hoe kan voor dit project in continuïteit worden voorzien?

2.1.3. *Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe*

De heer Ivan Sabbe: Ik zal me beperken tot het gedeelte dat betrekking heeft op BAM.

U zei dat u voorzichtig bent geweest en de studiekosten tot een minimum hebt beperkt. Uit de rapportage blijkt dat eind 2008 de studiekosten 54 miljoen euro bedragen, en voor het boekjaar 2009 is dat 72,52 miljoen euro. Dat is een toename van de studiekosten met bijna 20 miljoen euro, wat aanzienlijk is. In hoever heeft men de nodige voorzichtigheid aan de dag gelegd om geen nodeloze kosten te maken in het licht van de volksraadpleging? De Antwerpenaar heeft zich toen tegen het voorgestelde traject uitgesproken. Twintig miljoen euro zijn 800 miljoen oude Belgische franken. Kunt u dat motiveren? Wat is er juist gebeurd?

Ik heb wel wat bedenkingen bij de manier waarop BAM in haar financieel verslag omgaat met de cijfers. Het is gekend in de bedrijfswereld dat het zelden een teken van gezondheid is als alle studiekosten worden geactiveerd als immaterieel vast actief. Een bedrijf doet dit als het het moeilijk heeft. Alle kosten die mogelijk als investering kunnen worden bekeken,

worden bij het immaterieel vast actief geboekt. Eind 2008 heeft u toch de aardige som van 447.503.000 euro bijeengefietst. Uiteraard komt men zo aan winstcijfers, als men het grootste deel van zijn kosten gaat activeren. Ik kreeg graag wat uitleg over uw strategie, want dit leidt toch wel tot een vertekend beeld van de economische realiteit van BAM.

Ik vraag me af of er, in het kader van de ‘hedge-operatie’ die is gebeurd, goed bedrijfsbeheer is toegepast. Als ik het bedrag van de hedge bekijk – in dit geval is het een verlies van ongeveer 41 miljoen euro – betekent dit dus dat men hedgecontracten afsluit die evenveel bedragen als de totale omzet van BAM. De totale omzet van BAM is 44 miljoen euro. Er is dus evenveel verlies op de hedge als de volledige omzet van het bedrijf. Ik weet niet of dit wel kan en of dit niet getuigt van een minder goed bestuur op dat vlak.

De inschatting voor de totale uitvoering van het Masterplan Antwerpen, was in 2007 geraamd op 3,5 miljard euro. Intussen wordt het geraamd op 4,2 miljard euro. Dat betekent een toename van 700 miljoen euro, wat aanzienlijk is omdat men in 2008 toch wel met veeleer dalende prijzen te maken heeft.

Intussen is het zo dat de werkzaamheden die u uitvoert of die u hebt uitgevoerd, geen werkzaamheden zijn die worden uitgevoerd door Noriant. Het zijn werkzaamheden van diverse aard. Toch zie ik dat u daar eigenlijk niet over communiceert. U stelt zich niet de vraag of het normaal is dat Noriant zich blijft bezighouden met milieuvergunningen en het inrichten van werven. Ik heb het gevoel dat men doet alsof er niets aan de hand is en dat men denkt dat men het wel kan verpakken en dat men de neen-stemmen van Antwerpen gewoon naast zich neerlegt. Dat verontrust mij. Als verantwoordelijk overheidsbedrijf hebt u daarin een verantwoordelijkheid en moet u verhinderen dat er node-loze kosten worden gemaakt, in afwachting van een alternatief. Het is toch de bedoeling dat we een alternatief vinden, maar daar heb ik tot op vandaag niets over gehoord. We tasten in het duister en bij mij leeft het vermoeden dat het de bedoeling is om de zaak gewoon te verpakken: light of niet, ‘b.light’ of ‘b.flex’ zoals het nu bij Brussels Airlines heet.

In de voortgangsrapportage hebt u het over de Vlaamse Regering: “Gelast de administratie Wegen en Verkeer om in overleg met BAM, versneld werk te maken van het uitwerken van een concreet voorstel om een alternatieve verbinding in het Waasland aan te leggen, aansluitend bij de oostelijke tangent Sint-Niklaas, conform het voorstel van de Wase burgemeesters”.

Dat citaat dateert van 28 maart 2008. Ik heb van deze instructie niets teruggevonden in uw rapportage. Ik vond ook geen initiatieven, noch van overheidswege noch van u. Ik denk dus dat het niet-ontvankelijk verklaren van mijn interpellatie ongegrond was. In een tweede alinea staat zelfs dat er, ter ontlasting van de E17, al in Destelbergen, via de R4, werk moet worden gemaakt van de afleiding van het havenverkeer. Al deze zaken werden concreet aan u gevraagd door de overheid, in casu de Vlaamse Regering. Ik heb daarover tot op vandaag niets gezien of gehoord. Wordt dit wel ernstig genomen? Gaat men hier op in of niet?

Dit zijn mijn vragen met betrekking tot BAM. Ik neem aan dat we later in de vergadering meer zullen vernemen over de zeven werkgroepen en over uw positie daarbij.

2.1.4. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik volg de vraag van de heer Penris, die meer duidelijkheid wil over de vergunningen die Noriant toch nog gevraagd heeft. We zien dat Noriant op 7 december 2009 van de bestendige deputatie een vergunning krijgt en op 9 december

2009 in onderling overleg het deelakkoord Design Sign Off (DSO) opschort. Dat zit toch verdacht dicht op elkaar.

Werd hier een eenmalige vergunning verleend? Of werkt Noriant nog verder aan de afbraak van de manege, aan het slibstort, aan de bouwput waar de tunnel moet komen? Dat zijn toch serieuze voorafnamen op een vergunning die nog niet werd verleend.

Ik wil ook nog wat toelichting over de stand van de onteigeningen.

2.1.5. Opmerkingen van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens: Het zou inderdaad nuttig zijn dat BAM een onderscheid zou maken tussen de maatregelen die nodig zijn om de Oosterweelverbinding te realiseren en alles wat daarmee samenhangt enerzijds en anderzijds de ‘no regret-maatregelen’, waarvoor wel een maatschappelijk draagvlak bestaat en die ten volle een uitvoering moeten krijgen. Ik heb niet de indruk dat dit gebeurt.

De heer Dirk Peeters maakt hier melding van de afbraak van de manege op Linkeroever. Dat gebied was wel onteigend, maar er was geen reden om de enige manege van Antwerpen en omgeving nu al af te breken. Ik heb ook de indruk dat men doorgaat met een aantal projecten die rechtstreeks gelieerd zijn met de Oosterweelverbinding, terwijl andere projecten, zoals de cluster Brabo 2, onvoldoende voortgang maken. Daar kunnen goede redenen voor zijn. Hier werd al het dossier van het Hardenvoortviaduct aangehaald. Maar er zijn toch binnen Brabo 2 projecten die wel kunnen worden aangepakt? Ik stel gewoon vast dat er na de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 mei 2009 met betrekking tot Brabo 2, om een andere financiering op te zetten en de scoop wat te veranderen, blijkbaar nog geen harde beslissingen genomen zijn. Ik wil meer klaarheid over de stand van zaken in verband met Brabo 2.

Wat betreft Noriant en de aanvraag van vergunningen viel het me ook op dat op 27 november 2009 BAM al aan Noriant vroeg om de contractbesprekingen op te schorten en dat Noriant dat nadien bevestigde, maar dat Noriant nog altijd bouwaanvragen indient. Ik vind dat zeer merkwaardig. Er is inderdaad sprake van de bouwaanvraag van 7 december 2009 voor de werf aan de Ten Eekhoveweg in Deurne. Naar verluidt zou Noriant daarna nog bouwaanvragen hebben ingediend. Kan BAM dat bevestigen?

In de passage over de bouwvergunning voor de Oosterweelverbinding op pagina 19 van het voortgangsrapport staat dat de stad Antwerpen een negatief advies heeft afgeleverd, en dat de overige adviezen deels gunstig waren. Ik vraag mij af waar hier in dat lijstje het advies van de Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (GECORO) terug te vinden is. Beschouwt u dat als een deeladvies van het advies van de stad Antwerpen? Het lijkt me niet onbelangrijk om nog eens te onderstrepen dat het advies van de GECORO unaniem negatief was. En dat is toch nog altijd de commissie die waakt over de goede stedenbouw en ruimtelijke ordening in Antwerpen. Ook dit advies, waarin verschillende maatschappelijke actoren vertegenwoordigd zijn en zich hebben geëngageerd, is unaniem negatief.

Ik zou ook meer willen weten over het deels ongunstig advies van de administratie Maritieme Toegang (AMT). Ik heb op de vergaderingen van de Commissie ad hoc deze zomer gevraagd of het klopte dat in het concept van Noriant de tunnel een meter dieper was uitgevoerd dan in het referentieontwerp. Daar werd toen negatief op geantwoord. Maar ik stel toch maar vast dat de administratie Maritieme Toegang nu een deels negatief advies heeft uitgebracht. Wat is daar de inhoud van, en wat kunnen daar eventueel de gevolgen van zijn? U weet ook dat een diepere tunnel – gesteld dat die piste ooit nog doorgang vindt – ontegensprekelijk zware consequenties zal hebben voor de hellingsgraden van de

wegen die daarop moeten aansluiten en op de mate waarin daar nog een Oosterweelknoop kan worden aangelegd en de omvang daarvan.

Op pagina 38 en 54 staat, met betrekking tot de bedragen voor communicatie, dat er 500.000 euro werd uitgegeven aan het referendum. Is dat het juiste bedrag? Of zijn er nog andere posten aangesproken die ook kunnen passen in de campagne rond het referendum? In het jaarbudget van BAM was er sprake van 1,538 miljoen euro. Daarvan was eind september 1,274 miljoen euro uitgegeven. Waar is de rest van dat bedrag naartoe? Is dat het bedrag dat werd ingezet voor het referendum?

Ik heb nog een vraag over de ESR-neutraliteit. Dat punt gaat al lang mee in de besprekingen van deze commissie. Naar verluidt, zou er een constructie kunnen worden gezocht met de Liefkenshoektunnel. Moet hier ook niet de wetgeving op de overheidsopdrachten worden gerespecteerd? Kan men zomaar een deel van de projecten overdragen aan de Liefkenshoektunnel zonder de wetgeving op de overheidsopdrachten te schenden? Zijn er al stappen gezet om de tol af te schaffen?

Uit alle onderzoeken blijkt dat de Liefkenshoektunnel niet volledig benut wordt, terwijl de Kennedytunnel met ernstige congestieproblemen kampt.

Het pps-contract van 1991 voorzag in een tol van achttien jaar. Die zou in 2009 aflopen. Op een bepaald moment heeft men de pps-constructie opgegeven en de privépartners uitgekocht. In het sale-and-leasebackcontract dat met de Amerikaanse financiers is afgesloten, stond dat het contract zou lopen tot 2012. Klopt dat? Kunnen we dat contract inkijken? Wat kunnen de gevolgen zijn voor de tolpolitiek voor de Liefkenshoektunnel?

2.1.6. Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw Annick De Ridder: Uiteraard gaan de meeste van mijn vragen naar de regering. Ik kom daar nog op terug. Ik zou inmiddels aan de heer Van Rensbergen een vraag willen stellen over de gelijktijdige uitvoering van projecten en het ondeelbaar karakter van het masterplan. U weet dat onze fractie erg is bekommerd over deze zaak. Ik denk dat ik niet op dezelfde lijn zit als de heer Martens, die zegt dat een aantal projecten on hold staan en een aantal waarvoor een maatschappelijk draagvlak bestaat wél kunnen worden uitgevoerd. Ik denk dat al die projecten met elkaar verband houden en samen het Masterplan Antwerpen vormen. U zei dat een aantal projecten zijn uitgesteld; een aantal is men beginnen uitvoeren. U gaf het voorbeeld van het project over de Noorderlaan, dat er helemaal anders zal moeten uitzien naargelang men een stedelijke ringweg of een knooppunt in de haven of de derde oeververbinding heeft of niet.

Ik heb enkele concrete vragen. Hoe zit het met de voortgang van de Groene Singel? Ik wil wel, maar ook in de stad worden zeer waardevolle projecten uitgevoerd die niet in het masterplan zitten, zoals het project voor de kaaïen en het autoluw maken van de binnenstad. Het werk aan de leien zit in het project. Dat moet toch allemaal samen worden bekeken? Staat ook de Groene Singel on hold? Mijns inziens houdt dat project toch verband met het project om het verkeer buiten de stad te leiden, naar de Stedelijke Ringweg en een derde oeververbinding. Ook andere projecten, zoals de IJzerlaan en de Noorderlaan, waarvan u zelf zegt dat het grotere plaatje niet over het hoofd mag worden gezien, moeten we in rekening brengen. Op een gedeelte van de Noorderlaan is de capaciteit al vermindert. Laten we hopen van wel, maar stel even dat er geen derde oeververbinding en een stedelijke ringweg komt, moet alles inzake verkeerscirculatie dan opnieuw worden bekeken? Is de samenhang volgens u nog altijd even belangrijk? Moeten de projecten die nu beginnen eventueel worden teruggeschroefd als van de andere projecten geen werk wordt gemaakt?

Wat de schadevergoedingen betreft, stelt u in uw voortgangsrapportage dat de enige onkostenvergoeding die is vastgelegd de 500.000 euro exclusief btw is. U voegt er wel aan toe dat dit niet wegneemt dat Noriant zijn belangen ten volle zal proberen te verdedigen met het indienen van schadeclaims. Zijn er inmiddels stappen ondernomen om dat risico op schadeclaims te beperken of wacht men de initiatieven en de uitspraak van de rechtbank af, met het gevaar dat Noriant wel eens een pak meer zou kunnen binnenhalen dan die 500.000 euro?

2.1.7. Opmerkingen van mevrouw Griet Smaers

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb nog een vraag over de onteigeningen voor de verhogingen van de bruggen over het Albertkanaal. Ik lees op bladzijde 39 van het verslag dat het totale budget dat daarvoor is voorzien 0,66 miljoen euro bedraagt. Op 31 december 2009 was daarvan 0,09 miljoen uitgegeven. Zijn er problemen met de onteigeningen? U zegt dat de timing inzake de verhoging van die bruggen wordt gerespecteerd. Spoort dat met de uitgaven voor onteigeningen?

2.2. Antwoorden van de BAM

De heer Jan Van Rensbergen: Wij zullen proberen om hier en daar een aantal vragen samen te nemen. De vraag van de heer Penris over de status van het Lobroekdok en het verplaatsen van een historisch belangrijk schip zal de heer Van der Vliet beantwoorden.

2.2.1. Lobroekdok

De heer Leo Van der Vliet: De heer Penris heeft het over een schip met historische waarde. Wij hebben contact gezocht met een cel van wat ooit Monumenten en Landschappen was die zich bezighoudt met maritieme archeologie. De enen zeggen dat het een belangrijk schip is, de anderen stellen dat het al zo ingrijpend is verbouwd dat dit kan worden betwist.

Kan het schip worden verplaatst? Bij de bouw van het pompstation IJskelder staat dat schip in de veiligheidscirkel van de kraan. Men is er vrijwel zeker van dat het technisch mogelijk is het schip uit het Lobroekdok te verwijderen. Indien nodig wordt er een weg uitgebaggerd.

Er is een administratief probleem. Dat probleem geldt trouwens niet enkel voor dit schip, maar voor alle wrakken in het Lobroekdok. Vooraleer schepen kunnen worden verplaatst, vragen de havenkapitein, de Dienst voor de Scheepvaart en dergelijke een attest van zee-waardigheid. Dat is een probleem.

Wat het statuut van het Lobroekdok betreft, moet ik opmerken dat de zoektocht naar het eigendomschap lang heeft geduurd. We hebben gezocht bij de hypotheekbewaarder, bij het kadaster, bij het bestuur van de btw, Registratie en Domeinen en dergelijke. Dat geldt overigens niet alleen voor die ene plek in Antwerpen. Het is zeer problematisch te achterhalen wie er eigenaar is van allerlei stukken grond rond de Antwerpse Ring.

Na maandenlang onderzoek is vastgesteld dat de Belgische staat het dok in de jaren twintig van de vorige eeuw aan de stad Antwerpen heeft geschonken. (*Opmerkingen*)

Een derde van het Lobroekdok ligt binnen de onteigeningslijn van het onteigeningsplan voor het Oosterweelproject. Op een bepaald ogenblik zullen we met het stadsbestuur van Antwerpen een onteigeningsvergoeding moeten afspreken. Dit gedeelte van het Lobroekdok moet ons in een correcte toestand worden overgedragen. Ook hierover moeten we nog afspraken maken. We hebben het dok met behulp van bepaalde technieken laten scannen. We willen immers perfect weten wat er nog allemaal ligt.

Daarenboven wil ik opmerken dat het om een door de Openbare Vlaamse Afvalstoffen-maatschappij (OVAM) goedgekeurd saneringsproject gaat. Bepaalde zaken kunnen zonder sanering van het dok worden gebouwd. De pijlers moeten in dit dok terechtkomen.

Uiteraard zouden we hierbij best het principe ‘werk met werk’ hanteren. We hebben hierover al gesprekken gevoerd. Als we iets met dit dok doen, kunnen we er best ook voor zorgen dat het in de loop van die periode ook wordt opgekuist.

De vraag is hoeveel van de onteigeningsvergoeding die de stad Antwerpen zou ontvangen aan kosten zou moeten worden besteed. Dit is een kwestie waarover het aankoopcomité zich moet buigen. Het wordt in elk geval kantje boord. Het aankoopcomité moet de prijs bepalen.

We hebben afspraken gemaakt met de havenkapitein, met de scheepvaartpolitie, met de nv De Scheepvaart en met het stadsbestuur. We hebben alle wrakken en her en der verspreide goederen in kaart gebracht. We zijn erin geslaagd het gedeelte onder het viaduct groten-deels op te ruimen. We zouden dat zo willen houden.

Ik heb wat ervaring met varende voorwerpen. Als het stadsbestuur of de havenkapitein ons meldt dat een wrak moet verdwijnen, kunnen we het in het Albertkanaal onderbrengen. Een week later zouden we daar echter ook te horen krijgen dat we moeten ophoepe-len. Scheepvaartbewegingen lijken me dan ook weinig zin te hebben.

We willen zeker verdere afspraken maken. We zullen hier pas toe overgaan eenmaal we met betrekking tot bepaalde zaken over een duidelijke timing beschikken.

2.2.2. *Hardenvoortviaduct*

De heer Jan Van Rensbergen: Wat de vraag over het Hardenvoortviaduct betreft, kan ik meedelen dat de stuurgroep Brabo 2 zich in de loop van 2008, bij de verdere uitwerking van de ontwerpen, vragen van technische aard heeft gesteld. De vraag is immers of de constructies voldoende in staat zijn om de bijkomende last van een tramlijn te dragen. Aangezien een aantal stedenbouwkundige opportuniteiten naar voren zijn geschoven, is de afbraak overwogen. De stuurgroep heeft een rapport met alle pro's en contra's opge-steld. Dit rapport maakt deel uit van de bijlagen bij de beslissing van de Vlaamse Regering van mei 2009. De balans bevat alle argumenten pro en contra een afbraak van het viaduct. De motieven en de verdere besluitvorming met betrekking tot de vraag van het stadsbe-stuur om deze afbraak opnieuw in overweging te nemen, worden op pagina 29 omstandig toegelicht. Deze stuurgroep is tot deze heroverweging overgegaan. Eind januari of begin februari 2010 zal dit tot een geactualiseerd voorstel leiden.

2.2.3. *IJzerlaan*

Wat de IJzerlaan en het doorknippen van twee stadsdelen betreft, wil ik opmerken dat dit eigenlijk in de visie van het Masterplan Antwerpen past. We willen het gabariet van het Albertkanaal vergroten. Daarnaast past dit perfect in de oproep met betrekking tot de bruggen over het Albertkanaal. Aan elke brug is een functie toebedeeld. De functie van stedelijke verbindingssas is toegewezen aan twee bruggen. De Gabriël Theunisbrug zal vooral een stedelijke verbindingssas vormen. De nieuwe IJzerbrug is voor de zachte weg-gebruikers bedoeld. De combinatie van beide bruggen moet beide stadsdelen met elkaar verbinden. De weggebruikers beschikken over andere alternatieven, zoals de Stedelijke Ringweg en de Noorderlaan. De Noorderlaan zal ook door het openbaar vervoer worden gebruikt. Er is immers in een aparte brug voor het openbaar vervoer voorzien.

Ik verwijst in dit verband naar het streefbeeld in verband met de Groenendaallaan. Het is bedoeling de kern van Merksem verkeersluw te maken. Om dit doel te bereiken, wil-

len we de Groenendaallaan, de Ingenieur Menneslaan en de oprit naar de IJzerlaanbrug downsizen en verkeersluw maken. Op die manier kunnen we een bijdrage leveren tot de stadsvernieuwing van het district Merksem.

2.2.4. *Brabo 1*

Voor de vraag over de keerlus op het Wim Saerensplein laat ik even de heer De Schutter aan het woord.

De heer Frank De Schutter: Gisterenavond heeft, in het kader van de communicatietaken van BAM, in Deurne een vergadering van de adviescel over die projecten plaatsgevonden. We organiseren die vergaderingen in alle gemeenten waar tramlijnen Brabo 1 doorheen lopen. Een aanwezige heeft een vraag over die keerlus gesteld. Hij vroeg zich af of de tramlijn wel zou worden doorgetrokken en of de trams wel zouden rijden. Alle aanwezigen zijn geschrokken. De afgevaardigde van BAM heeft geantwoord dat het hier de exploitatie betreft en dat De Lijn deze vraag moest beantwoorden. De vertegenwoordigster van De Lijn, die overigens ook geschrokken was, heeft enkel verteld dat ze die vraag intern moest stellen.

Ondertussen heeft De Lijn me formeel bevestigd dat er voor het project Brabo 1 voldoende tramstellen zijn. Tramlijn 5 zal worden verlengd. In de keerlus op het Wim Saerensplein is steeds voorzien geweest. Het gaat om een noodkeerlus. Lijn 10 heeft op de Schotensesteenweg een identieke keerlus. De keerlussen worden vernieuwd. De noodkeerlussen blijven in dienst. Niemand hoeft zich zorgen te maken. De Lijn is van plan deze lijnen te exploiteren.

2.2.5. *Milieuvergunningen*

De heer Jan Van Rensbergen: De heer Penris en andere sprekers hebben vragen gesteld over het verloop van de toekenning van de milieuvergunningen door de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen. Ik laat in dit verband graag de heer Van der Vliet even aan het woord.

De heer Leo Van der Vliet: Er is hier al meermaals over bouw- en milieuvergunningen gepraat. Misschien heeft dit tot enige verwarring geleid. Ik zal trachten dit even te verduidelijken.

Op 19 mei 2009 is een hele reeks aanvragen ingediend. Het gaat om veertien milieuvergunningen en een exploitatievergunning voor de tunnel. De hoorzittingen hierover hebben overigens allemaal voor het referendum plaatsgevonden. Op 19 november 2009 heeft de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen deze aanvragen goedgekeurd. De veertiende milieuvergunning op mijn lijst betreft de Schijnpoortweg. Na een hoorzitting heeft Noriant besloten die breekwerf niet daar te plaatsen. Deze aanvraag is teruggetrokken. Later is een nieuwe aanvraag ingediend.

Op een bepaald ogenblik hebben we vernomen dat Noriant een bouwvergunning zou aanvragen voor een werfzone of voor bureaus in de buurt van de Royerssluis. Op 11 december 2009 heb ik Noriant in dit verband het volgende geschreven: “Geachte, wij nemen kennis van uw voornemen om een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen voor de inrichting van een terrein ter hoogte van de Royerssluis, dat u in concessie heeft van het Gemeentelijk Havenbedrijf. Dit terrein zal gebruikt worden onder meer voor het plaatsen van een koepelkeet. Op 7 december 2009 diende u bovendien een milieuaanvraag in voor de exploitatie van werfzone 14, dan wel louter voor parkeren en een tankinstallatie, dus zonder breekwerf. Het staat Noriant uiteraard vrij de aanvragen voor secundaire vergunningen in te dienen die zij noodzakelijk achten. In de leidraad is trouwens bepaald dat niet de bouwvergunningen, maar de secundaire vergunningen ten laste zijn van Noriant. Dan

wens ik Noriant er evenwel op te wijzen dat het niet als evident kan worden beschouwd om in deze periode, waar het ontwerp als gevolg van het referendum opnieuw in vraag gesteld wordt, vergunningsprocedures te initiëren. Met de meeste hoogachting.”

De heer Jan Penris: Men leest hier voor uit een brief aan Noriant. Daarin wordt een en ander genuanceerd. Er is daarmee ook duidelijk gemaakt dat BAM zeer kritisch, en zelfs afwijzend stond ten aanzien van de bouwaanvraag. Dat is heel wat anders dan wat in sommige media is opgedoken. Dat is toch een belangrijk document.

De voorzitter: Het wordt toegevoegd als bijlage aan het verslag¹⁰.

2.2.6. *BAM light*

De heer Jan Van Rensbergen: BAM heeft niet de opdracht gekregen aan een soort ‘BAM light’ te werken. We hebben geen enkele vraag in die zin gekregen.

2.2.7. *Instandhoudingskosten*

De heer de Kort heeft een vraag gesteld over de instandhoudingskosten en over de samenstelling van het bedrag van 700 miljoen euro in de netto contante waarde. De heer Costermans zal deze vraag beantwoorden en de samenstelling van het bedrag toelichten.

De heer Ivan Costermans: Het vermelde bedrag, 700 miljoen euro, is de som van alle onderhoudskosten, uitgedrukt in netto contante waarde, die voor een onderhoudsperiode van 35 jaar worden betaald. De manier waarop dit bedrag wordt betaald, maakt deel uit van de beruchte beschikbaarheidsvergoeding. Het gaat hier om meer dan enkel de onderhoudscomponent. De financiering en een gedeelte van de bouwkosten maken hier tevens deel van uit. Een gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding slaat op de onderhouds- en instandhoudingskosten. Over een periode van 35 jaar gaat het in totaal om 700 miljoen euro.

2.2.8. *Verlies door vertragingen*

De heer Jan Van Rensbergen: Wat de inschatting van het verlies ten gevolge van vertragingen betreft, heb ik al vermeld dat het momenteel onmogelijk is met Noriant een nieuwe tijdstabel op te stellen. Indien de Oosterweelverbinding zou worden gebouwd, zouden we nieuwe afspraken moeten maken. Dit is op dit ogenblik onmogelijk. Daardoor is het eveneens onmogelijk het verdere verlies of de verdere kosten ten gevolge van vertragingen in te schatten.

Verder is nog een vraag over de effecten van het renterisico op het rendement van het project gesteld. We zijn onze rente-indekking kwijt. Dit is reeds omstandig toegelicht. Hoewel dit natuurlijk jammer is, wil ik toch onmiddellijk opmerken dat de langetermijnrente historisch laag staat. Dit biedt ons mogelijkheden. Indien snel een beslissing over een nieuw te financieren project zou worden genomen, zouden we opnieuw een rente-indekking kunnen krijgen. Aangezien we momenteel geen zicht op een concrete timing of op de evolutie van de langetermijnrente hebben, zijn die berekeningen nog niet gemaakt.

Met betrekking tot de instroomtrajecten zijn protocollen tot stand gekomen.

2.2.9. *Bouwpool*

De heer Van der Vliet zal nu wat meer uitleg over de bouwpool en over de samenwerking met de sociale partners geven.

¹⁰ Zie bijlage 5.

De heer Leo Van der Vliet: In verband met de bouwpool hebben de sociale partners van de bouwsector een protocol afgesloten. De BAM heeft hierbij als waarnemer gefungeerd. Dit protocol heeft betrekking op de opleiding van de nodige arbeidskrachten in functie van de uit te voeren werkzaamheden. Ik heb daarnet nog gebeld naar de persoon die dit dossier namens ons opvolgt. De sociale partners regelen dit netjes onder elkaar. Er zijn natuurlijk nog vragen over de verdere begeleiding en over het aantal op te leiden mensen. Bovendien vragen de sociale partners zich af wanneer bepaalde werken van start zullen gaan. Ik heb in elk geval de indruk dat de sociale partners dit autonoom en in alle ernst op zich hebben genomen.

2.2.10. Financiële vragen

De heer Jan Van Rensbergen: Tot slot heeft de heer de Kort gevraagd de kosten van andere instanties in de overzichtstabel op te nemen. Het Rekenhof stelt deze vraag ook voortdurend. We nemen alle informatie die we van andere administraties en diensten krijgen in de tabel op. Voor zover we over informatie over deze uitgaven beschikken, wordt dit in rekening gebracht.

De heer Sabbe heeft een aantal vragen van financiële aard gesteld. Wat de evolutie en de activering van de studiekosten betreft, zou ik opnieuw het woord aan de heer Costermans willen geven.

De heer Ivan Costermans: Er is een opmerking gemaakt over het volume aan reële bestedingen aan studiekosten in 2009. Daar is een bedrag van twintig miljoen euro bij vermeld. Ik kan daar niet meteen uit afleiden waar dit bedrag precies vandaan komt. Ik heb de detailinformatie niet bij me. Ik vermoed dat het maximaal om vijf tot zes miljoen euro gaat.

Op bladzijde 38 van ons rapport rapporteren we de reële bestedingen voor 2009, tot 30 september. Op dit moment hebben we het boekjaar immers niet volledig afgesloten. Voor die studiekosten ziet u daar een bedrag van 3,5 miljoen euro. Ik denk dus niet dat dit bedrag van twintig miljoen euro kan kloppen. We zullen nagaan wat de bron van de verwarring kan zijn.

De heer Ivan Sabbe: Ik wijs u erop dat ik me heb gebaseerd op uw informatie. In uw eigen financieel en administratief verslag van 2008 staat op bladzijde 24 letterlijk te lezen dat er voor Oosterweel in totaal honderd miljoen euro studiekosten waren in 2008. Voor onderzoek en ontwikkeling ging het over 100,754 miljoen euro. Van dat totaalbedrag had 56.898.303 euro betrekking op de Oosterweelverbinding, eind 2008. Ik heb van jullie dan een document gekregen waarin er een overzichtstabel wordt gegeven, met daarin het totaal van de studiekosten, verdeeld over de Vlaamse Regering, De Lijn en BAM. Daar zie ik een totaalbedrag van 72,52 miljoen euro.

De heer Ivan Costermans: U verwijst naar het jaarverslag. Het gaat over een brochure die samen met de jaarrekening wordt ingediend. Dat is ook meteen het antwoord op uw andere vraag. U had het immers ook over een geactiveerd bedrag van 447 miljoen euro. Die cijfers zijn niet zomaar te vergelijken. Ik denk dat het trouwens gaat over de geconsolideerde jaarrekening, waarin ook de boeken van Tunnel Liefkenshoek zijn opgenomen. Daarin zult u bijvoorbeeld ook de waardering vinden van de verlenging van de concessie voor de exploitatie van de Liefkenshoektunnel en dergelijke. Dat zijn dus geenszins allemaal studiekosten.

Ik kan niet uit het blote hoofd zeggen wat die bedragen precies behelzen. Zoals gezegd, we zullen dat bekijken. Ik heb dat hier niet bij. Ik stel voor dat ik dat schriftelijk beantwoord.

De heer Ivan Sabbe: Het gaat allemaal over informatie die we van BAM hebben gekregen.

De voorzitter: We zullen dat schriftelijk aan het verslag toevoegen¹¹.

De heer Ivan Sabbe: Het is een belangrijke vraag: volgens dat verslag zitten we aan 72 miljoen euro.

De voorzitter: De gewoonte hier is dat, als er zeer technische vragen worden gesteld, dat naderhand wordt toegevoegd aan het verslag. Dan kunt u dat rustig bekijken en bijkomende vragen stellen. Dat is trouwens ook een zaak van de verslaggevers, nietwaar, mijnheer de Kort en mijnheer Penris?

De heer Jan Penris: Zoals de vorige verslaggevers blijven we rekenen op het tijdig leveren van de door ons gevraagde informatie.

De voorzitter: Zoals u weet, was dat altijd zeer goed.

De heer Jan Van Rensbergen: Mijnheer Sabbe, u had ook een vraag gesteld over het verschil tussen die 3,5 miljard euro en die 4,2 miljard euro. Daar is al deels op geantwoord door het Rekenhof. Die stijging is grotendeels te verklaren door de evolutie van de marktprijzen voor materieel en grondstoffen. Het gaat dus over een prijssherzieningsmechanisme.

Wat Brabo 2 betreft, was ook al aangegeven dat een deel van de prijsstijging te maken had met de bijkomende opdrachten met betrekking tot de afbraak van het Hardenvoortviaduct, naast de algemene prijssherziening. Ook heeft de Vlaamse Regering in mei vorig jaar beslist om de projectfiche Noorderlaan uit te breiden en ook de westelijke kant van de Noorderlaan te incorporeren in die fiche. Dat is ook een extra opdracht. Ook is het taakstellend budget van het Operaplein opgetrokken en vervolledigd met de bijdrage van twee maal 5 miljoen euro die de stad heeft toegezegd. Dat is ook allemaal gerapporteerd. Die evolutie kan door dat alles samen worden verklaard.

De heer Ivan Sabbe: Ik weet dat ik me er niet populair mee maak, maar ik vind het niet kunnen dat een overheidsbedrijf als BAM niet kan antwoorden op twee vragen over de balans, die vrij essentieel zijn. Die balans is vrij eenvoudig. Er zijn inkomsten van de tolgeden van de Liefkenshoektunnel. Op de actiefzijde staan maar twee belangrijke posten: er is aan de ene kant van de balans een post van immaterieel vast actief, 447 miljoen, en dan is er vlottend actief, wat geldbeleggingen zijn. Het balanstotaal van 1,2 miljard bestaat aan de actiefzijde dus uit immaterieel vast actief en uit geldbeleggingen.

BAM weet dat het naar een parlementaire commissie gaat en kan niet antwoorden op de vraag wat de grote lijnen zijn van dat immaterieel vast actief. Ik stel ook vast dat voor de eigen rapportering van BAM de onderzoekskosten stijgen van 56 naar 72 miljoen. Dat vind ik geen goed bestuur.

Ik denk dat de heer Vinck, met een lange carrière als ondernemer, kan bijtreden dat het financieel geweten van een onderneming zeer belangrijk is. Men moet van zulke belangrijke bedragen, althans in grote lijnen, uit het hoofd kunnen zeggen wat de samenstelling ervan is.

Dat mis ik en het maakt me zeer wantrouwig over het goed functioneren van BAM. Een goede kapitein kijkt naar zijn instrumentenbord. Op het instrumentenbord van een ondernemer staan de cijfers. Ik beschouw BAM als een ondernemer, daarom heeft ze het statuut

¹¹ Zie bijlage 6.

van nv. Ik ben zeer ontgoocheld en verontrust over de ernst waarmee deze cijfers tot stand komen en over de opvolging ervan.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, we hebben daarjuist duidelijk afgesproken dat u daar een schriftelijk antwoord op krijgt. Voldoet dat antwoord niet, dan komt u naar mij toe en dan vragen we bijkomende informatie. Ik vraag ook aan de voorzitter van de raad van bestuur dat deze vraag en eventueel een aantal andere niet-beantwoorde vragen, op zeer korte termijn worden beantwoord. Het gaat er niet om dat men geen informatie wil geven. Ik vraag bij dezen aan de heer Vinck u te garanderen dat u zo snel mogelijk een antwoord krijgt. *(De heer Karel Vinck knikt instemmend.)*

2.2.11. Personeel

De heer Ivan Sabbe: Diverse leden hebben gevraagd of u ondertussen bezig was met een alternatief. U hebt daarnet gezegd dat dit niet het geval is. Ik neem aan dat iedereen die werkt aan de deelprojecten die niet rechtstreeks met het BAM-traject te maken hebben, voldoende werkzaamheden heeft. Ik vraag me echter af wat BAM vandaag doet. Uw inkomsten worden vanzelf gegenereerd. Het gaat namelijk over de toelinkomsten van de Liefkenshoekunnel. Ondertussen bent u echter met 49 mensen. Dat is uw personeelsbestand volgens de balans die ik hier heb. Toen uit het referendum is gebleken dat de mensen het traject verwierpen, wat zijn dan de werkzaamheden geweest van die ploeg? Uiteraard zijn er een aantal werken bezig, maar toch vallen er vragen te stellen over de werkzaamheden bij BAM in de periode tussen de uitslag van het referendum en nu.

De heer Jan Van Rensbergen: Ik kom daar meteen op terug. BAM beschikt niet over 49, maar over een goede 30 mensen. Een groot aantal van die mensen zijn betrokken bij het begeleiden en opvolgen van die zeven werven in uitvoering. Met betrekking tot die werven vinden ook allerlei ondersteunende activiteiten plaats. Een ander deel van de ploeg is bezig geweest en is tot op heden bezig met het inventariseren en verzamelen van informatie, en met het toelichten van de expertise en de kennis die bij ons vandaag aanwezig is. Natuurlijk rijst gaandeweg en steeds meer de vraag hoe het de komende maanden verder moet. Ik heb daarnet al gesteld dat het team, in afwachting van de verdere besluitvorming en het ogenblik dat de Vlaamse Regering de bakens uitzet, klaar staat om die mogelijkheden voort uit te werken. Dat is een beheerstaak. De Vlaamse Regering had jaren geleden de bedoeling BAM op te richten als een flexibele organisatie. Daarbij werden ook heel veel taken uitbesteed. Het getuigt van goed beheer en zorgvuldig beleid dat we de beslissing hebben genomen om heel wat van die ondersteuning, met die adviseurs, terug te schroeven. Dat heb ik daarnet ook gezegd.

Ten slotte had u ook een vraag over de opdrachten die de Vlaamse Regering op 28 maart 2009 heeft gegeven aan de AWV en aan BAM. Daar is gevolg aan gegeven. Er zijn vergaderingen geweest. Er is overleg geweest. Alle informatie, onder meer met betrekking tot de vraag van de Waaslandstudie, is doorgegeven.

2.2.12. Stand van zaken onteigeningen

De vragen van de heer Peeters over de milieuvergunning zijn ondertussen beantwoord. Noriant werkt ondertussen niet voort. De onderhandelingsprocedure is opgeschort. De activiteiten zijn stilgelegd, in afwachting van de verdere besluitvorming. Mijnheer Peeters, u had ook een stand van zaken gevraagd met betrekking tot de onteigeningen. Die liggen stil, maar de heer Van der Vliet zal die stand van zaken geven.

De heer Leo Van der Vliet: Zoals op bladzijde 39 van het voortgangsrapport wordt gesteld, zijn we begonnen met een bruto bedrag van ongeveer 40 miljoen euro. Met dat bedrag hielden we rekening met worstcasescenario's in een aantal gevallen. Dat betekent bijvoorbeeld dat we een bedrijf onteigenen en dat het zijn maatschappelijke activiteit niet kan

voortzetten. Dan moet het sociaal passief ook mee worden vergoed bij de onteigeningsvergoeding. Tot nu toe hebben we dat kunnen vermijden. In samenwerking met het aankoopcomité verfijnen we onze raming bij elke akte die wordt verleden. Nu bedraagt die raming 23.708.530 euro. Uiteraard kan het nog altijd zo zijn dat een aantal bedrijven hun activiteiten moeten staken. Ik hoop van niet. Tot nu toe zijn we er echter altijd in geslaagd, wie het ook is, om een alternatief te vinden.

Waar staan we met die raming? Daarvan is 17.336.196,95 euro betaald, zodat we nog in 6.372.333 euro moeten voorzien. We hebben een maandelijkse vergadering met het aankoopcomité. Enkele weken geleden heeft het aankoopcomité Antwerpen ons meegedeeld dat het hoofdbestuur de opdracht had gegeven om, gelet op de uitslag van het referendum, alle onteigeningen te staken. Men kan zich afvragen of ze die beslissing kunnen nemen, maar we hebben die niet aangevochten. Momenteel bevinden we ons in de helft. Wat Oosterweel betreft, hebben we nog 131 onteigeningen te doen. Wat opvalt, is dat het weinig of geen particuliere terreinen betreft. Het gaat over 39 percelen van de haven, 47 van de stad Antwerpen, 9 percelen die eigendom zijn van de Belgische staat, 3 van de Vlaamse Milieumaatschappij, 2 van OCMW Antwerpen, 3 van de provincie Antwerpen, 1 van het Vlaamse Gewest en nog een aantal gemeentegronden. Het aantal particulieren dat wordt getroffen door de nog resterende onteigeningen, bedraagt 16. Er zijn dus nog 131 aktes te verlijden. Ik vermoed dat dit een dikke helft van het geheel is. Ik heb hier een tabel, maar die is opgesteld per kadastrale sectie. Ik kan dat dus niet vergelijken.

Er is door mevrouw Smaers ook een vraag gesteld over het bedrag van 0,9 miljoen euro voor het project van de brug over het Albertkanaal. Dat lijkt wat belachelijk, bekeken in het geheel. De terreinen die we nodig hebben voor de bruggen over het Albertkanaal, vallen ook binnen de onteigeningsperimeter van het Oosterweelproject. Dat is uiteraard niet verbazingwekkend: de Oosterweelverbinding loopt immers over die bruggen. Dat bedragje van 0,9 miljoen euro betreft de voetplint van de spoorwegbruggen. Dat terrein zullen we, in het kader van de afspraken met Infrabel, overdragen aan Infrabel, als de bouw van de brug is gerealiseerd.

2.2.13. De manege op Linkeroever

De heer Jan Van Rensbergen: Daarmee komen we naadloos tot de vragen van de heer Martens. Er was de vraag over de afbraak van de manege op Linkeroever. Het was dringend en belangrijk voor ons, als eigenaar en verantwoordelijke van het gebouw, dat die constructie werd afgebroken. Dat is zorgvuldig overwogen, maar dat gebouw zonder meer langer laten staan, hield hoe dan ook een risico in. Er was brandstichting geweest. Het was een bouwval. Er was sprake van sluikstorten. Het stond volledig leeg. Er waren ook al aanwijzingen dat er een kraker in zat. Hadden we dat gebouw laten staan, waren de risico's voor ons als eigenaar van het goed enkel toegenomen. Het is inmiddels afgebroken: de asbestcementplaten zijn verwijderd en de rest van het gebouw is afgebroken. Dat heeft echter niets te maken met het Oosterweeldossier op zich, maar gewoon met het feit dat we als eigenaar verantwoordelijkheden hebben.

2.2.14. Brabo 2

Mijnheer Martens, ik neem aan dat uw vraag over de voortgang van Brabo 2 geen vraag was, maar een opmerking. Ik verwijs naar de bladzijden 28, 29 en 30 van het voortgangsrapport, waarin we het hebben over dat proces. Daarin staan de diverse besluitvormingsmomenten haarfijn beschreven. Die kunt u nalezen. U zult kunnen vaststellen dat die telkens zeer belangrijk zijn geweest om de vooruitgang en de goede richting van dit project te bewaken.

2.2.15. Adviezen bouwvergunning Oosterweelverbinding

De heer Van der Vliet zal antwoorden op de vraag over het advies van GECORO en het deels ongunstig advies van AMT.

De heer Leo Van der Vliet: Uiteraard is dat misschien een vergetelheid, maar het advies van de GECORO hebben we bij de stad Antwerpen geteld. In die zin is uw opmerking correct. Het zijn uiteraard twee verschillende rechtspersonen.

Ik ga even in op de algemene adviesverlening. Er zijn een aantal adviezen onder voorwaarden van Aquafin, Infrabel en De Lijn. Het gaat steeds over zeer technische voorwaarden, die te maken hebben met het feit dat we hun terreinen betreden, bijvoorbeeld als we werken in de buurt van tramsporen. Dus meestal gaat het over technische opmerkingen.

Uiteraard verbaasde het advies van AMT ons zeer. Ik citeer het nogmaals: “Besluit voor wat de tunnel betreft. Gezien de kans reëel is dat er in de toekomst zal moeten worden gebaggerd in de zone van de tunnels, deels omwille van de vraag voor grotere diepgangen en deels omwille van verontdiepingen ten gevolge van de bouw van de tunnel, en ook rekening houdend met de verdere verdieping, en gezien de steenbestorting nu reeds hoger uitkomt dan het niveau waarop gebaggerd zou moeten worden, en gezien de steenbestorting nu reeds minimaal is en er geen extra bescherming voorzien is, geeft Maritieme Toegang een negatief advies voor de tunnel.” Het verbaasde ons niet zozeer dat we dat naderhand in de krant terugzagen, maar we hadden toen al contact opgenomen met AMT, en er blijkt dat een en ander niet te ondiep was. Uiteraard zijn er zo ongeveer voortdurend metingen in de Schelde. Ik vermoed dat dit ook in het kader van het baggeren gebeurt, dat ze dat permanent moeten monitoren. We hebben dat voorts met hen besproken.

Wat zijn de feiten? Boven op de tunnel wordt in een steenbestorting van twee meter diep voorzien. Er zijn berekeningen uitgevoerd. Dat betekent dat dit een anker van een bepaald tonnage kan opvangen. De mensen van AMT weten duidelijk hoe zwaar de ankers van bepaalde schepen zijn. Gelet op de diepte van de Schelde moet in steenbestorting worden voorzien. We hebben een en ander nog eens vergeleken met die metingen. Er blijkt dat op de rechteroever over een lengte van circa 15 meter de bescherming, niet de tunnel, 20 centimeter te hoog komt in het geval dat in die zone moet worden gebaggerd. Wij denken dat er in dat gedeelte op de rechteroever tegenover de Royerssluis niet zal worden gebaggerd. De vaargeul ligt immers aan de andere kant, aan de kant van de linkeroever. Het is een vrij brede bocht.

Er is rekening gehouden met het feit dat als je een bepaald peil moet baggeren, je een overdiepte moet hebben van 1 meter en zeker reservezones omdat je er anders in zou kunnen slagen om je stenen weg te baggeren. In se ligt die tunnel niet te ondiep.

Wij gaan er ook van uit dat die 20 centimeter technisch oplosbaar is. Uiteraard is het aan Noriant dat instaat voor het design, om de nodige maatregelen te treffen. Ik dacht dat er al risicoberekeningen bezig zijn aan de K.U.Leuven. Men berekent wat de risico's zijn als het 80 centimeter is en niet 1 meter.

Ik begeef me nu op een terrein dat me vreemd is, maar een andere mogelijke technische oplossing zou het gebruik van matten zijn, waarbij men een soort beton krijgt waarbij vezels en asfalt worden gemengd en waarbij de kracht die kan worden opgevangen met die 20 centimeter, op hetzelfde neerkomt. Het is een beperkte technische aanpassing zonder invloed op het uitzicht. Het bevindt zich volledig onder water. Een dergelijke wijziging kan niet worden beschouwd als een essentiële wijziging. Het komt ook voor in de regelgeving Ruimtelijke Ordening.

2.2.16. ESR-neutraliteit

De heer Ivan Costermans: De vraag van de heer Martens met betrekking tot de wetgeving op de overheidsopdrachten is een terechte bekommernis. Er zijn door BAM een aantal pistes ter zake aangereikt. Het zou ons te ver leiden om hier in detail op in te gaan. Onder-tussen zijn daarover enkele tientallen pagina's juridische analyse volgeschreven. Er zijn voorstellen geformuleerd. Die worden naar ik begrijp in het kader van de werkgroepen geanalyseerd. Meer weet ik daar op dit moment niet over.

De heer Jan Van Rensbergen: Mijnheer Martens, u deed de suggestie om de tol op de Liefkenshoektunnel af te schaffen. U hebt ook verwezen naar een melkkoe. Ik houd niet van dat begrip in deze context. We hebben de tolinkomsten in zijn totaliteit, zowel op Liefkenshoek als op Oosterweel, nodig om het masterplan te financieren. De tol daar afschaffen, vergt een uitspraak en een beleidskeuze dat er geen externe financiering zal zijn voor de realisatie van de infrastructuurwerken van het Masterplan Antwerpen.

Bovendien zal daardoor de nv Tunnel Liefkenshoek ophouden te bestaan en zal er een overheidsbedrijf zijn dat niet consolideert en waar ook geen mogelijkheden meer zijn om buiten de consolidatiekring gelijk wat te ondernemen. Op het afschaffen van de tol op Liefkenshoek, heb ik al meteen twee antwoorden, van financiële aard en van consolidatie-aard, en ik wil toch tot behoedzaamheid aanmanen voor het volgen van die piste. Bovendien zijn we nog gebonden aan een LILO, lease-in-lease-out-operatie, waar een 'early by-out' mogelijk is in 2012. Als dat niet gebeurt, dan zitten we inderdaad op een langere termijn.

2.2.17. Masterplan Antwerpen als een geheel

Mevrouw De Ridder, u vraagt naar een samenhangend geheel. Dat kan ik alleen maar bevestigen. Het masterplan is niet zomaar een toevallig samenzetten van een aantal prioritaire infrastructuurprojecten. Het is een zeer doordacht geheel om enerzijds zoveel mogelijk verkeer van de weg te halen door alternatieven aan te bieden, maar anderzijds ook om een oplossing te bieden voor het hoofdwegennet en de aansluiting op het secundaire wegennet in de Antwerpse regio. Het sluiten van de Ring met de bijkomende derde Scheldekruising is daar cruciaal in.

Voor het stedelijke verkeer en de bereikbaarheid van de kernstad, dus zowel de bereikbaarheid en de ontsluiting van de rand rond de stad als het vermijden van sluipverkeer in de rand rond de stad, is het zeer cruciaal dat niet alleen wordt gekeken naar het hoofdwegennet met de doorgaande ringweg, maar ook naar de stedelijke ringweg en dat er een stedelijke ringstructuur aanwezig is in zijn totaliteit rond Antwerpen.

Ik heb daarnet verwezen naar de driepoot Oosterweelknooppunt, Groenendaalknooppunt en Schijnpoot op stedelijk niveau om die stedelijke ringstructuur in het noorden te kunnen sluiten. Er zijn ook alternatieven mogelijk, die in 2005 zijn besproken, om een stedelijke ringstructuur in het noorden aan te leggen via de Slachthuislaan, de Noorderlaan, de IJzerlaan en een verbinding naar het Eilandje. In de besprekingen toen zijn die opties verlaten, mede op vraag van de stad, ten voordele van de optie om die stedelijke ringstructuur mee op het viaduct van Merksem te nemen en zo via de Lange Wapper te ontsluiten naar het Oosterweelknooppunt omdat dat mogelijk maakt om zowel de Groenendaallaan, de Noorderlaan als de Slachthuislaan te downsizen en daar stadswegen van te maken en ze niet op te offeren aan ringstructuren.

Dat wil zeggen dat het gegeven dat er een ringstructuur moet zijn omheen de stad, hoe dan ook cruciaal is voor de ontsluiting van de stad. Als we dat niet doen, dan blijft het

verkeer door de Waaslandtunnel, langs de kaaien en langs de Leien rijden om zijn weg te vinden naar het noorden. Die ringstructuur moet aanwezig zijn. Het masterplan genereert die ringstructuur. Als die er niet komt via de Oosterweelknoop, dan zal er moeten worden nagedacht over wat daarvan de repercussies zijn en hoe die ringstructuur en die ontsluiting van het Eilandje dan wel tot hun recht kunnen komen. Ik heb aangegeven dat dit meteen zijn repercussies heeft op het ontwerp van de Noorderlaan, de IJzerlaan, Groenendaallaan en dergelijke meer. Het is een samenhangend geheel.

De Groene Singel gaat ook van dat principe uit. Als we een stedelijke ring aanleggen in de zate van de huidige Ring en als de ringfunctie wordt weggenomen van de huidige Singel, kan de huidige Singel worden teruggegeven aan de stad. Er komt dan een groene stadsboulevard, veel meer groene ruimte en een betere buffering van het hoofdwegenet ten opzichte van de omgeving. Tegelijkertijd kan er een Ringtram rijden waardoor het tramlijnnet een echt netwerk vormt en geen radiaal systeem van verbindingen. Dat geheel is inderdaad samenhangend. Eén schakel daarvan in vraag stellen of uit het geheel nemen, vergt een uitspraak over hoe dat samenhangend geheel hersteld moet worden.

2.2.18. Schadevergoeding Noriant

Een schadevergoeding aan Noriant is ook al een paar keer aangehaald. We hebben een onderhandelingsleidraad, en we volgen die. Daardoor konden er geen andere besprekingen of afspraken gemaakt worden met Noriant over mogelijke schadeclaims tijdens deze onderhandelingsprocedure.

II. HET VERSLAG VAN HET REKENHOF

De voorzitter: De nieuwe vertegenwoordiger van het Rekenhof is raadsheer Jan Debucquoy, in opvolger van de heer Ignace Desomer, die de eed heeft afgelegd als voorzitter van het Rekenhof.

1. Toelichting door de heer Jan Debucquoy

1.1. Inleiding

De heer Jan Debucquoy: In vergelijking met vroeger hebben we weinig nieuws te melden. Er zijn zeven lopende projecten in uitvoering. Sinds de twaalfde voortgangsrapportage is een bedrag van ongeveer vijftig miljoen euro uitgegeven aan investeringen in het kader van het masterplan, voornamelijk aan projecten inzake water en natuur. Dat bedrag is goed voor 1,2 percent van het totaalbedrag van 4,2 miljard euro ‘investeringen masterplan’. In die periode is weliswaar veel gebeurd buiten de wil van BAM om: de beslissing van Eurostat, de bankencrisis en het referendum.

In uitvoering van een afspraak tussen onze voorzitter en de commissievoorzitter is aan het rapport een bijlage gehecht waarin onze samenvattingen en aanbevelingen tot en met de twaalfde voortgangsrapportage zijn opgenomen.

In 2005 besliste het Vlaams Parlement dat het Rekenhof een oordeel moet vellen over de kwaliteit van de schriftelijke voortgangsrapportage van BAM. We moeten ook commentaar geven over de recente ontwikkelingen tussen maart 2009 en december 2009, en aanbevelingen formuleren. Wat de aanbevelingen betreft, zullen we focussen op de kostprijs en de risico's.

1.2. Beoordeling kwaliteit schriftelijke voortgangsrapportage

De verslaggeving is conform de afspraken. De informatie is onderbouwd en correct. Onze auditoren hebben van BAM alle informatie verkregen. De informatie-uitwisseling verloopt

erg vlot. Dat belet niet dat we de zaken kritisch blijven opvolgen, met het goed beheer van overheidsmiddelen voor ogen. De voortgangsrapportage is onderbouwd en correct, maar niet altijd volledig. Er is nauwelijks informatie van de Vlaamse Regering over de kosten en de lasten voor de Vlaamse begroting. Het gaat over relatief kleine bedragen in vergelijking met het totaal: 3 tot 4 miljoen euro is onze schatting. We hebben ook geen informatie over de DAM-werkgroepen. We zijn benieuwd naar de uiteenzetting van de minister, maar eigenlijk hoort dit thuis in de voortgangsrapportage. Voorts is er geen informatie over de risicoaanpak van andere agentschappen dan BAM. BAM investeert behoorlijk veel in risicoanalyse en -beheersing, maar de andere agentschappen die bij het masterplan zijn betrokken, doen dat niet. De informatie over de kostprijs kan actueler zijn.

1.3. *Commentaar bij recente ontwikkelingen (maart-december 2009)*

1.3.1. *Het Oosterweelproject*

Ik zal even de ontwikkelingen sinds maart 2009 schetsen. Het eerste grote gedeelte betreft het Oosterweelproject. We zien hier vier grote knelpunten die de situatie blokkeren.

Het eerste knelpunt is de lopende procedure tot nietigverklaring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De komende weken wordt in dit verband rechtspraak verwacht.

Het tweede knelpunt is de daarnet door de heer Van Rensbergen toegelichte beslissing van Eurostat. Blijkbaar behoort BAM tot de overheidssector. Het Oosterweelproject is niet ESR-neutraal. BAM is net opgericht om de ESR-neutraliteit te kunnen verkrijgen. Het oprichtingsdecreet van BAM bepaalt dat alles onder voorbehoud van de ESR-neutraliteit wordt beslist.

Het derde knelpunt is de zoektocht naar financiering. Ten gevolge van de bankencrisis is die vergevorderde zoektocht opgeschort en uiteindelijk definitief stopgezet.

Het vierde knelpunt is het maatschappelijk draagvlak voor het Oosterweelproject. Ik verwijs in dit verband naar de uitslag van het plaatselijk referendum.

Voor die vier knelpunten moet een oplossing worden gezocht. Dat is ook de taak van de zeven werkgroepen. De samenstelling van de werkgroepen reflecteert overigens deze knelpunten.

Op de DSO ga ik niet dieper in. Dat heeft de heer Van Rensbergen al toegelicht.

De voorcontracten voor de voorbereidende werken en het bouwdok zijn nog niet afgesloten. Dit betekent dat de start in 2010 onzeker blijft. Indien de werken in 2010 zouden starten, zou alles sowieso met drie jaar opschuiven. We wikken altijd onze woorden, maar we vragen de Vlaamse Regering om doortastend en transparant tot besluiten te komen. We spreken ons hierbij niet uit over de verschillende alternatieven. Tijdens de besluitvorming moet goed worden opgelet. Indien wordt besloten het Oosterweelproject te laten voortlopen, moeten de krijtlijnen van het bestek worden gerespecteerd. Indien dit niet zou gebeuren, zou de procedure voor de opdracht opnieuw moeten worden gelanceerd. Dit maakt het vinden van een oplossing moeilijker. De Vlaamse Regering moet er tevens op toezien dat BAM geen handelingen stelt die, indien het project niet zou doorgaan, een invloed op mogelijke schadeclaims kunnen hebben.

1.3.2. *Projecten openbaar vervoer*

De projecten met betrekking tot het openbaar vervoer heeft de heer Van Rensbergen daarnet al toegelicht. Ik zal hier niet dieper op ingaan. Ik wil enkel bevestigen dat de ESR-neu-

traliteit van die projecten niet in het gedrang komt. Die projecten blijven ESR-neutraal. Daar is geen discussie over.

Het was de bedoeling een procedure op te starten om in het kader van het Masterplan Antwerpen 21 trams te bestellen. Die procedure is enorm vertraagd. De aanbesteding zal ten vroegste in 2012 kunnen worden gelanceerd. Ondertussen heeft de Vlaamse Regering beslist op basis van een oude opdracht dertien trams aan te kopen. Dit is voor ons enigszins onduidelijk. In de toelichting bij deze beslissing staat dat die trams eventueel kunnen worden gebruikt voor de tramlijnen die in het kader van het Masterplan Antwerpen worden uitgebreid.

1.3.3. Waterinfrastructuur

Aan het gedeelte over de waterinfrastructuur hebben we niets toe te voegen. De heer Van Rensbergen heeft dit overigens al toegelicht.

1.4. Aanbevelingen

1.4.1. Kostprijs Masterplan Antwerpen

Vervolgens wil ik het over de kostprijs van het Masterplan Antwerpen hebben. In de tabel achteraan de voortgangsrapportage is een nieuwe raming opgenomen. Blijkbaar is de kostprijs ondertussen tot 4,2 miljard euro opgelopen.

We moeten heel goed opletten als we cijfers proberen te interpreteren. De deelposten zitten immers niet allemaal op hetzelfde prijspeil. De gebruikte prijspeilen zijn die van 2005, 2007, 2008 of 2009. Indien alles naar het prijspeil van 2009 zou worden omgezet, zou het bedrag nog hoger oplopen.

Bovendien is het bedrag niet volledig. Heel wat studiekosten zijn niet in deze raming opgenomen. Daarnaast houdt de raming geen rekening met de financieringskost. Dit is nochtans een belangrijke uitgave. Iedereen die een hypothecaire lening heeft, weet dat de optelsom van de maandelijkse afbetalingen een hoger bedrag dan de lening zelf oplevert. Ook andere kosten, zoals de aansluiting op de E313 en de recente keuze van de Vlaamse Regering voor een automatische verkeersbegeleiding, worden buiten het kostenplaatje van het Masterplan Antwerpen gehouden.

Als we een historische vergelijking maken, merken we dat de prijs telkenmale oploopt. De eerste officiële cijfers die we hebben teruggevonden voor de kostprijs van het masterplan, horen bij de basisbeslissing van de Vlaamse Regering uit 2000. Toen bedroeg het kostenplaatje bijna anderhalf miljard euro, waarvan 600 miljoen euro voor het onderdeel Oosterweelverbinding. Ondertussen is het Oosterweelproject opgelopen tot 2,2 miljard euro. De raming in de derde voortgangsrapportage, daterend uit 2006, maakt al gewag van 3,1 miljard euro als investeringskost voor het masterplan. We mogen natuurlijk geen appels met peren vergelijken. Tussen 2000 en 2003 is de scope van het Masterplan Antwerpen uitgebreid. Sinds de derde voortgangsrapportage is de scope min of meer dezelfde gebleven. Tussen 2006 en de recentste raming is de prijs van het masterplan tot 4,2 miljard euro opgelopen. Dat is op drie jaar tijd een stijging met 35 percent.

Tot op heden is nog maar acht percent van het totaalbedrag uitgegeven. We moeten dus zien wat de prijs zal zijn als de werken volledig zijn uitgevoerd. Bij de interpretatie van bovenvermelde cijfers moet je rekening houden met het effect van de inflatie, dat natuurlijk een gedeelte van de stijging verklaart. De stijging is ook deels te wijten aan bijkomende projecteisen, onder meer dat de tunnel aan de strengste normen moest voldoen inzake brandveiligheid. De grootste verklaring voor de stijging is een veel betere en meer accurate kostenraming.

De prijs van de projecten voor het openbaar vervoer is ook gestegen. De projecten Brabo 1 en Brabo 2 worden momenteel op 413 miljoen euro geraamd. In 2007 lag de raming van de Vlaamse Regering nog op 301 miljoen euro. Die raming bevond zich wel op het prijspeil van 2005. Ook hier zien we dus een stijging met ongeveer 35 percent.

Het bedrag van 413 miljoen euro moet natuurlijk binnen het budget van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen passen. Voor Brabo 1 is dat momenteel op 13,3 miljoen euro per jaar vastgelegd. De investeringen zullen 124 miljoen euro kosten. Voor Brabo 2 rest nog 14,7 miljoen euro per jaar. De investeringen voor Brabo 2 worden echter op 213 miljoen euro geraamd. We vragen ons af of het project Brabo 2 in het geplafonneerd bedrag van 30 miljoen euro kan worden gepast. De Vlaamse Regering moet hierover duidelijkheid scheppen. Alles is natuurlijk afhankelijk van de looptijd van de door de Vlaamse Regering geplafonneerde beschikbaarheidsvergoedingen. Die looptijd kan bijvoorbeeld 20, 30 of 35 jaar bedragen.

De zoektocht naar de ESR-neutraliteit moet met de kostenbeheersing stroken. In die zin wil het Rekenhof een dubbele boodschap meegeven. Sommige overheidsuitgaven zijn ESR-neutraal en tellen niet mee voor de berekening van de vorderingssaldo. Dit betekent echter niet dat de overheid niet langer aan kostenbeheersing moet doen. Het is heel duidelijk te zien tijdens de begrotingscontroles dat men wat lakser omgaat met overheidsuitgaven die niet meetellen voor de berekening van het vorderingssaldo van de overheid (en aldus ESR-neutraal zijn) dan met uitgaven die wel in aanmerking komen voor dat saldo. Dat is echter een algemene vaststelling, die niet specifiek op BAM gericht is.

De andere boodschap is dat de zoektocht naar een ESR-neutrale oplossing ook niet te veel extra kosten mag genereren. Als men gaat voor een klassieke DBFM-formule, betekent dat natuurlijk een meerkost, omdat banken een soort risicopremie vragen. Die kosten mogen niet te hoog oplopen ten opzichte van de voordelen van het behoud van de ESR-neutraliteit.

De Vlaamse Regering moet binnenkort een belangrijke beslissing nemen. We vinden het heel belangrijk dat ze beschikt over de juiste informatie. Momenteel is het totale kostenplaatje niet volledig transparant. De regering moet een volledig en volledig geactualiseerd overzicht hebben van alle kosten van het masterplan vooraleer ze een beslissing neemt. Er moet heel duidelijk worden aangegeven welk deel met overheidsgeld wordt gefinancierd, door middel van beschikbaarheidsvergoedingen of een beheersvergoeding en welk deel wordt gefinancierd door tolinkomsten. Wat is de meerkost van een ESR-neutrale financiering van het masterplan ten opzichte van de klassieke (niet ESR-neutrale) financiering van openbare werken? Wat zijn de eventuele gevolgen als de ESR-neutraliteit in de toekomst opnieuw in het gedrang komt? Welk jaarlijks effect heeft dat op het vorderingssaldo van de Vlaamse Gemeenschap? Welke invloed heeft het op de toekomstige vrije beleidsruimte van de Vlaamse Regering?

Ik weet dat in de huidige meerjarenbegroting al rekening wordt gehouden met die dertig miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen en die 25 miljoen euro per jaar aan beheersvergoedingen. Als ik echter goed heb geluisterd, houdt de beslissing van Eurostat in dat bijvoorbeeld ook alle kosten voor waterinfrastructuur, die voorheen ook ESR-neutraal waren – dat was althans de oorspronkelijke bedoeling van BAM – volledig ten laste komen van het vorderingssaldo van de Vlaamse Gemeenschap. Dat effect is nog niet mee verrekend in de berekening van de vrije beleidsruimte. Mocht worden beslist dat het project niet doorgaat, wat zijn dan de verloren kosten? Dat is allemaal heel belangrijk. Mocht dit niet doorgaan, wat is dan het risico op een schadevergoeding?

Het Rekenhof vindt het in de discussie van de schadevergoedingen belangrijk om het volgende te beklemtonen. Ik heb gemerkt dat er tijdens de referendumdiscussie heel wat mist

is gespuid. We onderschrijven volledig de stelling van BAM zoals die naar voren komt uit haar dertiende voortgangsrapport: mocht het Oosterweelproject niet gegund worden aan Noriant, dan zijn de Vlaamse overheid en de BAM krachtens de normale regels van de overheidsopdrachten niet verplicht om een schadevergoeding te betalen. Alle kandidaten die meedingen naar een overheidsopdracht, krijgen geen terugbetaling van de reeds gemaakte kosten als de overheidsopdracht niet wordt gegund. Dat is een algemene regel: als men zich nog steeds in de onderhandelingsfase bevindt, betekent de vrijheid van onderhandelen dat men die onderhandelingen op elk moment kan stopzetten. Als het Oosterweelproject niet wordt gegund, voorziet het bestek erin dat 1,3 miljoen euro wordt betaald als een soort schadevergoeding aan Noriant. De heer Van Rensbergen vermeldde ook dat cijfer. Een bijkomende schadevergoeding vragen staat vrij. Men kan eventueel worden veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding als er sprake zou zijn van ‘culpa in non contrahendo’ of ‘culpa in contrahendo’. Onze specialisten qua overheidsopdrachten, die BAM al sinds 2005 volgen, zien niet in waar BAM eventueel fouten zou hebben gemaakt die kunnen leiden tot ‘culpa in non contrahendo’ of ‘culpa in contrahendo’.

Een DSO is afgesloten na een juridisch advies van de huisadvocaat van BAM, die stelde dat het afsluiten van een DSO géén argument is om bijkomende schadeclaims te rechtvaardigen ingeval de opdracht niet wordt gegund.

Ik lees dat Noriant bij niet-gunning van de opdracht niet alleen de kosten wil recupereren, maar zal trachten ook de winsten te recupereren die het heeft verloren en die het raamt op tien percent van het totale aannemersloon. In de rechtspraak, zeker die inzake overheidsopdrachten, heb ik echter nog nooit een vonnis gevonden waarin ook rekening wordt gehouden met dat mogelijke winstverlies.

Ik ga even in op de rente-indekking. Wat in het dertiende voortgangsrapport staat, onderschrijven we volledig. Er is inderdaad sprake van een verlies. In 2005 heeft men inderdaad aan rentehedging gedaan. Toen was dat een juiste beslissing, lijkt me. We hebben er zelf op aangedrongen dat aan risicobeheersing zou worden gedaan. 2005 was een periode van lage rente, zodat het logisch was aan rente-indekking te doen. U weet ook dat het anders is afgelopen, door de financiële crisis. De tegenpartij wou die indekking niet meer verlenen. Door de onzekerheid over het Oosterweelproject heeft de raad van bestuur beslist dat af te sluiten, met 50 miljoen euro aan kasverlies voor BAM als gevolg. Met de 8,35 miljoen euro winst die begin 2009 werd behaald, komt dat neer op een kasverlies van ongeveer 40 miljoen euro, die wel als kost wordt geactiveerd in de rekeningen, in overleg met de bedrijfsrevisor. Die kost wordt over meerdere jaren afgeschreven. Gelet op het feit dat BAM niet meer ESR-neutraal is, weten we echter ook niet meer hoe dat verlies wordt verwerkt in de overheidsrekeningen of wat het effect op het vorderingssaldo van de Vlaamse Gemeenschap is. In onze ogen was die rente-indekking in 2005 geen speculatieve beslissing. Wat overheidsinstellingen betreft die bijvoorbeeld hebben geïnvesteerd in ‘collateralized debt obligations’ (CDO’s), kunnen we duidelijk zeggen dat het ging om een speculatieve belegging. Als een gewone belegger een rente van tien percent wordt beloofd, dan weet hij ook dat dit een speculatief element bevat, maar wat de rente-indekking betreft, kan BAM niets worden verweten.

1.4.2. Risicomanagement

We herhalen wat we voorheen hebben gezegd. Heel belangrijk is het risicomanagement. BAM heeft ter zake inderdaad vooruitgang geboekt. Er is inderdaad een veel meer gestructureerd risicomanagement voor de organisatie en het Oosterweelproject. Er moeten nog altijd risico’s blijvend worden opgevolgd en beheerst. Dan gaat het over de kostprijs, de financiering, de vertragingen, de bouwvergunning, de ESR-neutraliteit, de conformiteit, de Tolrichtlijn, de politieke besluitvorming en het maatschappelijk draagvlak. We weten ook dat het grootste deel van de risico’s zich buiten BAM bevindt, maar niets belet

BAM dat op te volgen en permanent alternatieven te bedenken. Over bijvoorbeeld de ESR-neutraliteit hebben we altijd gezegd dat BAM moest opletten. We zien dat Eurostat die ESR-neutraliteit heeft weggenomen, en dat BAM maanden tijd heeft verloren om een ESR-neutraal alternatief te zoeken.

De risicobeheersing van andere partners is nog altijd problematisch. We zien nog altijd geen vooruitgang ter zake. We dringen daar al een paar jaar op aan. Natuurlijk mag het belang van het maatschappelijk draagvlak niet worden onderschat. Het is evident dat de stad Antwerpen een belangrijke gesprekspartner moet blijven in het overleg over dit grote project.

2. Bespreking

2.1. *Opmerkingen en vragen van leden*

2.1.1. *Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder*

Mevrouw Annick De Ridder: U beveelt de Vlaamse Regering aan om te streven naar een doortastende en transparante besluitvorming om een verdere vertraging van de realisatie van het Masterplan Antwerpen te vermijden.

Is het Rekenhof van oordeel dat de doorverwijzing naar die zeven werkgroepen de transparantie van de besluitvorming wel of niet ten goede komt? Ik meen uit de uiteenzetting te kunnen afleiden dat dit de transparantie zou kunnen bemoeilijken. Is het Rekenhof ervoor gewonnen om naar analogie met de voortgangsrapportages van BAM, betrokken te worden bij de besluitvorming binnen de werkgroepen van de DAM zelf om de transparantie te verbeteren? U zou dan ook daar uw licht kunnen laten schijnen en uw rapportering kunnen uitbreiden van BAM naar de DAM. Ik stel meteen de vraag aan mijn collega's of we eventueel de opdracht van het Rekenhof daartoe zouden kunnen uitbreiden. Ik weet niet of daar eensgezindheid over kan bestaan. Die vraag bestaat in elk geval bij onze fractie.

De voorzitter: Ik stel voor om die vraag straks te behandelen in regeling van de werkzaamheden. We kunnen de mening van de regering daarover vragen en dan kan de commissie beslissen.

2.1.2. *Opmerkingen van de heer Jan Penris*

De heer Jan Penris: De regering kan daar een mening over hebben maar het Rekenhof is het instrument van het parlement. Als wij aan het Rekenhof de vraag stellen, moet het kunnen zeggen of het er zich toe bevoegd acht en of het zich daartoe bekwaam acht. De bekwaamheid zal geen probleem zijn maar misschien is er wel een probleem wat personeelsinzet betreft, omdat er extra werk van het Rekenhof zal worden verwacht. Daar moeten we enige duidelijkheid over hebben. Ik wil dat gerust verder bespreken in de regeling van de werkzaamheden. Ik herinner me dat we met de mensen van het Rekenhof enkele malen apart hebben gezeten op het ogenblik dat we hun bijzondere deelopdrachten hebben toegekend, onder andere toegang tot sommige documenten en de verwerking van bepaald materiaal. Ik geloof dat de heer Debucquoy daar toen ook bij was. Ik stel voor dat we dat in de nabije toekomst ook doen.

Ik wil het Rekenhof danken voor de goede historische samenvatting. Als de nieuwe leden van deze commissie dit stuk hebben gelezen, hebben ze een goed overzicht van wat er in het verleden in dit dossier allemaal is gebeurd.

Ik heb twee nieuwe elementen opgepikt. Eén element is rechtstreeks door u aangedragen. U fietste er nogal rap overheen, daarom wil ik erop terugkomen, namelijk de kostprijs van het Masterplan Antwerpen indien het Oosterweelproject niet doorgaat. We hebben het over de precontractuele aansprakelijkheid gehad en de juridische verhoudingen in het kader van de overheidsaanbestedingen. U hebt in de slides melding gemaakt van “alleen schadevergoeding krachtens leidraad onderhandelingsprocedure: 500.000 euro, plus 800.000 euro na indienen bouwaanvraag”. Hoe moet ik dat verstaan? Wat is het verschil tussen die 500.000 en die 800.000? Wat moet ik verstaan onder een bouwaanvraag? In dit dossier zijn zonet een aantal gedeeltelijke bouwaanvragen gegund. Als ik me niet vergis, hebben die op dit onderdeel betrekking.

De heer Martens heeft daarnet melding gemaakt van het volgende. Zelf heb ik al een en ander in de wandelgangen opgevangen maar ik wist niet dat het op waarheid berustte, maar als de heer Martens het zegt, zal het wel zo zijn. Met betrekking tot het Liefkenshoekdossier zitten we nu in een belangrijke fase: we zijn in staat om een bestaand contract te doen aflopen, maar daartoe moeten we zelf een initiatief nemen binnen afzienbare tijd. Als we dat initiatief niet nemen, dan wordt het contract voortgezet met een langere termijn. Klopt die informatie van de heer Martens? Hebt u inzage in dat contract? Bent u bereid om ons die informatie te bezorgen?

2.1.3. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort

De heer Dirk de Kort: Het is altijd met genoegen dat we, na het verslag van BAM, onmiddellijk het rapport van het Rekenhof kunnen lezen waardoor we een duidelijker inzicht krijgen in het geheel. Het is dan niet noodzakelijk om de conclusies die door het Rekenhof zijn gesteld, te herhalen.

Voorzitter, ik wil graag dat we bij de regeling van de werkzaamheden het volgende zouden bespreken. Het is mijns inziens nuttig om voorafgaandelijk het rapport te krijgen van de Vlaamse Regering over de stand van zaken van de DAM-werkgroepen. Op die manier kunnen we een goed inzicht krijgen in het geheel, wat belangrijk is ten aanzien van de vraagstelling. Want dat is voor mij nog een vraag ten aanzien van het Rekenhof: op welke informatie ze zich baseren in verband met de verslaggeving van het ministerieel comité. Welke informatie is u overgezonden en tot wanneer? Betreft het louter de besluitvorming van het ministerieel comité of zijn er ook de verslagen aan toegevoegd?

Ik lees in het rapport van het Rekenhof op pagina 10 in verband met het bouwdok voor de constructie van Oosterweeltunnelelementen – de Antwerpenaren onder ons zullen met plezier vaststellen dat er blijkbaar al is gestart met de tweede zeelsluis in de Waaslandhaven –: “Het bouwdok voor de constructie van de Oosterweeltunnelelementen zou worden ingericht in de toegangseul van de te realiseren tweede zeelsluis in de Waaslandhaven. Een aantal onteigeningen en verplaatsing van sommige nutsleidingen voor de Oosterweelverbinding zijn al uitgevoerd. Dringende afbraakwerken op onteigende percelen zijn afzonderlijk aanbesteed. De goedkeuring van resterende onteigeningen en van enkele noodzakelijke verplaatsingen van nutsleidingen laat echter op zich wachten (...)” In opdracht van wie worden de werken waarnaar u verwijst, uitgevoerd? Van wie zijn die ten laste? Wat is de raming van de kostprijs?

2.1.4. Opmerkingen van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens: Vooreerst dank aan de mensen van het Rekenhof voor het heldere verslag. Het is steeds een goede samenvatting van het voortgangsrapport. Ik stel vast dat u niet de mensen, de tijd of de middelen hebt gehad om een aantal dingen verder te onderzoeken of te valideren. Van de operatie van de renteswaps bijvoorbeeld wordt gewoon melding gemaakt zonder dat er een appreciatie wordt gegeven of het op een cor-

rechte manier is gebeurd. Achteraf is het altijd gemakkelijk om op zoiets kritiek te geven. Dat soort operaties is niet echt grondig onderzocht.

In het rapport staan een aantal zaken die mij intrigeren. Op pagina 32 schrijft u dat volgens de verkeersprognoses de tolinkomsten van BAM volstaan om de Oosterweelverbinding en een aantal andere projecten van het Masterplan Antwerpen te financieren. Ik stel vast dat waar de Oosterweelverbinding aanvankelijk als de melkkoe werd gezien om heel het masterplan te financieren, de opbrengst van de melk gaandeweg lager wordt ingeschat. Eerst zou het voldoende zijn om heel het plan te financieren, nadien zou het saldo van de opbrengsten van de tol genoeg zijn om een eerste reeks projecten te financieren. Nu wordt er melding gemaakt van een aantal andere projecten. Ik ga ervan uit dat dit nog met abstractie is – in een scenario van Lange Wapper light, waar wij voor alle duidelijkheid geen voorstander van zijn – van een aantal mitigerende maatregelen die hoe dan ook in elk scenario moeten worden genomen. Mijn vraag aan het Rekenhof is of het een inschatting heeft kunnen maken van het saldo van tolinkomsten dat er nog zal overblijven na realisatie van de Oosterweelverbinding. Uit deze passage kan ik opmaken dat het saldo zeer beperkt zal zijn en dat de melkkoe grotendeels haar eigen melk zal opdrinken.

Ik vraag me af of de verkeersprognoses rekening houden met de verdubbeling van de brug in Temse waar er nu al veel meer trafiek wordt vastgesteld, nog zonder een tol op de Scheldekruisende verbindingen in Antwerpen.

U zegt dat de Vlaamse Regering, als ze doorgaat met de Oosterweelverbinding, moet opletten dat ze binnen de krijtlijnen van het bestek blijft. Hoe rekkelijk is dat allemaal? Ik herinner me dat destijds één bidder, de Antwerpse Bouwwerken, uit de selectie van de voorkeursbieders is gevallen omdat hij een meter buiten de lijntjes van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) had gekleurd met een enkeldeksviaduct dat niet paste binnen de contouren van het GRUP waarbinnen de Oosterweelverbinding was uitgetekend. Als het niet letterlijk respecteren van de randvoorwaarden die waren opgelegd, toen al een reden tot uitsluiting was, dan vraag ik me af welke marge er is om zo'n Oosterweelverbinding nog te gaan aanpassen om via verdieping, inbuffering enzovoort een Lange Wapper light mogelijk te maken binnen de huidige contouren van het huidige bestek. Hoe rekkelijk is het bestek dus? Vanaf wanneer moet de procedure van in het begin worden overgedaan en opnieuw worden begonnen met de selectie van een nieuwe voorkeursbieder enzovoort?

Ik heb ook een vraag over de meerkost van Brabo 2. Minister, ik ga ervan uit dat u zult antwoorden op de vraag of de dertien aangekochte trams al dan niet gerelateerd zijn aan het masterplan. Die vraag staat in het rapport van het Rekenhof. Ik zou graag weten vanwaar de meerkost van Brabo 2 komt. Gaat het over kosten die op voorhand niet goed zijn ingeschat? Of gaat het over gerelateerde projecten zoals het Operaplein, het Hardenvoortviaduct, de Noorderlaanbrug? Het is belangrijk om weten. Als het gaat om gekoppelde projecten en als de meerkost verklaard wordt door de extra opdrachten die eraan gekoppeld zijn, dan is het te verantwoorden. Maar als het gaat om een ontsporing van beheersbare kosten of een verkeerde voorafgaande inschatting, dan is het een ander paar mouwen. Heeft het Rekenhof zicht op de meerkost van Brabo 2? Ik denk dat het een ander licht zou kunnen werpen op de stijging met 35 percent in drie jaar tijd.

De uitleg van het Rekenhof over de schadeclaims stelt me wat gerust, in die zin dat toekomstige gederfde inkomsten niet kunnen worden verhaald en dat het plafond van 3,1 miljoen euro redelijk hard is. Maar in welke mate kunnen kosten die Noriant nog op eigen initiatief maakt – bijvoorbeeld bij het bestuderen van een Wapper light – worden verhaald op de overheid? In welke mate kunnen kosten worden verhaald die gepaard gaan met vergunningsaanvragen die worden ingediend na het verzoek tot opschorting van de onderhandelingsprocedure? Dat verzoek is trouwens door Noriant ingewilligd.

2.1.5. *Opmerkingen van de heer Dirk Peeters*

De heer Dirk Peeters: Het Rekenhof stelt duidelijk dat het voorakkoord met de voorkeurbieder van 2,5 miljard euro er is. We weten intussen dat het opgeschort is tot april 2010. Mijn aandacht wordt hierop getrokken: “Voorcontract in verband met voorbereidende werken en bouwdok: niet afgesloten”.

Ik heb in september een brief naar het Rekenhof geschreven om verduidelijking te krijgen over de stand van de schadeclaims. De heer Bart Martens heeft het daar net over gehad. Als gevolg van de elfde voortgangsrapportage heeft het Rekenhof toen aan BAM en de Vlaamse Regering de suggestie gedaan om een voorcontract te maken met de voorkeurbieder om afspraken te maken over schadeclaims en over wat er gebeurt bij een eventuele stopzetting van het project. Dat advies van het Rekenhof is niet gevolgd. Ik stel nu vast dat het voorcontract er nog steeds niet is. Als ik hoor dat Noriant toch bezig blijft met links en rechts vergunningen aan te vragen om alsnog te bouwen, en als ik hoor dat er in januari nog vergunningen kunnen volgen voor bijvoorbeeld het slib, dan vraag ik het Rekenhof of het nog altijd een advies is om het alsnog te doen. Is het nog altijd een veilige piste om te voorkomen dat de Vlaamse belastingbetaler in het ootje wordt genomen en een massa geld zal moeten betalen? Is het een goed middel om onszelf te beschermen?

Ik vraag aan het Rekenhof om de financiën van de Vlaamse overheid vast te stellen en om te voorkomen dat Noriant – in het licht van alle verhalen die we horen over een Lange Wapper light – een bouwconsortium wordt dat eigen initiatieven begint te nemen.

2.1.6. *Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe*

De heer Ivan Sabbe: Het is een zeer duidelijk en krachtig rapport.

U zegt dat de informatie niet transparant is. Ik ervaar u in uw uiteenzetting als een redelijk voorzichtig iemand, maar toch zegt u dat de informatie niet transparant is. Ik zou graag weten op welk vlak er vooral een gebrek aan transparantie van informatie is en waar de pijnpunten liggen.

U zei ook dat men met dezelfde cijfers moet werken. U zei dat voor een aantal zaken niet hetzelfde prijspeil werd gebruikt, wat uiteraard tot grote verschillen leidt. Als men met verschillende prijspeilen werkt, komt men soms tot te goedkope of te dure inschattingen van de realiteit. Heeft dit een sterke impact op uw onderzoekswerk? Hebt u aanwijzingen voor grotere verschillen? Zo ja, is er met die verkeerde prijspeilen rekening gehouden bij de inschatting? U hebt mooi uitgelegd hoe de inschattingenraming van 1,5 miljard euro in 2000 geëvolueerd is naar 4,2 miljard euro. Is het verschillend prijspeil hierin gecorrigeerd, of moet deze correctie nog gebeuren?

Ik vind het zeer interessant wat u schrijft over de contractvoorwaarden: “In de overheidsopdrachtenreglementering is de overheid niet verplicht te gunnen en is er geen schadevergoeding.” U schrijft in het derde punt: “Alleen schadevergoeding krachtens leidraad onderhandelingsprocedure: 500.000 euro plus 800.000 euro.”

De vraag is welke regeling voorrang heeft. Tot op vandaag zijn we ervan overtuigd dat we wettelijk verplicht zijn die schadevergoeding van 500.000 plus 800.000 euro te betalen, mocht de zaak niet doorgaan. Maar door dit zo te stellen, is er misschien geen schadevergoeding door de overheid verplicht. Het andere is dan in feite gewoon een gentlemen's agreement tussen partijen met een niet-bindend karakter voor de overheid.

Ik heb een probleem met renteswaps. Als goede huisvader weet ik dat, zeker in alles wat met vastgoed te maken heeft – en hier gaat het toch over een vastgoedproject – een renteswap een gevaarlijk instrument is dat tegen u kan worden gebruikt. Men kan zich op veel

vlakken toch wel indekken met OLO-gelinkte instrumenten (obligation linéaire-lineaire obligatie), met Euribor-gelinkte instrumenten of met prime rate-gelinkte instrumenten die rentezekerheid voor een aantal jaren kunnen bieden. Vindt het Rekenhof het aanvaardbaar dat men renteswaps die risico's inhouden, gebruikt? Men heeft er een verlies mee gecreëerd voor een bedrag dat gelijk is aan de omzet van BAM.

U wijst ook op het maatschappelijk draagvlak waarvan we het belang niet mogen onderschatten. Waar wilt u heen? Wilt u dat het gehouden referendum wordt gerespecteerd? Wij hebben van in het begin gesteld dat men de uitspraak van de burger moet respecteren. Welke invulling geeft het Rekenhof?

2.2. Antwoorden en replieken

2.2.1. De verslaggeving van de DAM-werkgroepen

De heer Jan Debucquoy: Mevrouw De Ridder, we stellen gewoon vast dat in de dertiende voortgangsrapportage geen informatie staat over wat die zeven DAM-werkgroepen aan het doen zijn. We hebben ook geen notulen of verslagen van die werkgroepen gezien. Het is delicaat voor ons omdat we ook het statuut van die werkgroepen niet kennen. Zijn het veredelde IKW's (interkabinettenwerkgroepen)? Dan is het niet evident dat we tussenbeide komen omdat we nooit tussenbeide komen in een fase van beleidsvorming. We handelen altijd a posteriori.

Wij vinden het in ieder geval verstandig dat de Vlaamse Regering zich grondig voorbereidt met haar zeven werkgroepen. Op zich is er niets op tegen dat die zeven werkgroepen aan het werk zijn, maar we moeten natuurlijk weten wat ze doen. Er moet achteraf een verslag worden gegeven. De minister zal dat straks doen.

Mijnheer de Kort, wij hebben geen inzage in de DAM-verslagen. Wij weten ook niet wat het juiste statuut is. Als dit inderdaad louter beleidsvoorbereiding is, dan is het niet evident dat wij ons daarover buigen.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijn vraag was niet of er zou worden geïntervenieerd in die werkgroepen, maar of er een rapportering komt, net zoals BAM dat doet. Ik vroeg of die rapportering kan worden toegevoegd aan de rapportages, zodat het Rekenhof het geheel kan bekijken.

De heer Jan Debucquoy: Ik herhaal nog eens dat we het statuut van die zeven werkgroepen niet kennen. Doen ze louter beleidsvoorbereidend werk voor de Vlaamse Regering, of doen ze meer? In ieder geval moet er inderdaad een soort verslaggeving zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, u hoort dat het Rekenhof dezelfde informatie heeft als u: bijna geen. Ik denk dat u in de regeling van de werkzaamheden de opdracht moet geven aan de voorzitter van deze commissie om daar met de regering over te overleggen. Als de commissie dezelfde rapportering wil over die DAM-werkgroepen, zal de regering daarvoor zorgen uit respect voor het parlement. Maar wij moeten dat eerst regelen in de regeling van de werkzaamheden en vervolgens in overleg met de regering. Dan zult u wel een visie van het Rekenhof krijgen.

De heer Jan Penris: Als er zo'n rapportering komt en wij vragen het Rekenhof of het voor ons een risicoanalyse kan maken van wat daar in die werkgroepen wordt besproken en of het de wettelijkheidstoets kan onderzoeken, kan het Rekenhof dat inhoudelijk en heeft het daar de mensen voor?

De voorzitter: Ik denk, mijnheer Penris, dat die opdracht ook onder ons kan worden gegeven.

De heer Jan Debucquoy: Wij doen in principe alles wat het parlement vraagt. Veel hangt af van wat het juiste statuut is van die werkgroepen. Ik kan moeilijk zeggen of dit binnen onze opdracht past. Wij beschikken over een heel arsenaal aan specialisten, dat zal dus geen probleem zijn.

2.2.2. *Schadevergoeding aan Noriant*

De heer Jan Debucquoy: De heer Penris vroeg meer uitleg over de 500.000 euro en de 800.000 euro die vermeld staan in het dertiende rapport van BAM. In de leidraad voor de onderhandelingsprocedure staat dat als een BaFO wordt afgesloten, dat zij 500.000 euro krijgen als de opdracht niet wordt toegewezen. Als men vervolgens een bouwvergunningdossier indient en de opdracht wordt niet gegund, dan krijgen ze, als het project niet plaatsvindt, daarbovenop nog 800.000 euro.

De heer Jan Penris: In het licht van de politieke actualiteit is het natuurlijk de vraag welke bouwvergunning hier wordt bedoeld.

De heer Jan Debucquoy: Het gaat hier over het Oosterweelproject. Het gaat over de bouwvergunning die Noriant heeft ingediend nadat dit was goedgekeurd door BAM en die nu voorligt bij de Vlaamse Regering.

De heer Jan Van Rensbergen: Het is zoals het Rekenhof het stelt: de leidraad bepaalt dat heel specifiek. Zodra er een BaFO is ingediend dat volledig conform en rechtmatig wordt bevonden, ontstaat er een recht op 500.000 euro. Dat is intussen gebeurd. Hetzelfde geldt voor de bouwvergunning. Het bouwvergunningsaanvraagdossier werd door Noriant opgesteld. Het diende door BAM, die de bouwaanvraag heeft ingediend, te worden geaccepteerd. Het werk van Noriant, het bouwaanvraagdossier voorbereiden en aan ons voorleggen, is gebeurd. Wij hebben het volledig bevonden en geaccepteerd. Daar is het recht ontstaan op die 800.000 euro. De leidraad is daar zeer duidelijk over.

De heer Kris Neven: Ook de heer Martens vroeg in welke mate Noriant een schadeclaim kan indienen. In het bestek dat de leidraad is van de onderhandelingsprocedure zijn twee soorten schadevergoedingen afgesproken. Als een kandidaat een BaFO zou indienen maar de gunning niet zou worden toegekend, dan moet een bedrag van 500.000 euro worden betaald. Als een bieder een dossier voor een bouwaanvraag voor de totaliteit van het project zou indienen, is er in een bijkomende vergoeding van 800.000 euro voorzien. Dat staat zo in het bestek en BAM heeft dat te respecteren. De vraag is of de voorkeurbieder – Noriant – daarnaast nog andere schadevergoedingen kan vragen. Vragen kan altijd, maar de kwestie is of daarop moet worden ingegaan. Als de partijen geen overeenkomst bereiken, moet de rechter de knoop doorhakken.

De heer Ivan Sabbe: Op bladzijde 11 schrijft u “overheidsopdrachtreglementering – overheid niet verplicht te gunnen – geen schadevergoeding”. En dan schrijft u “alleen schadevergoeding krachtens leidraad onderhandelingsprocedure”. Mijn vraag is niet wat ze kunnen eisen, maar wel wat op basis van uw analyse primeert. Primeert de overheidsopdrachtreglementering of niet?

De heer Kris Neven: De algemene wetgeving op de overheidsopdrachten stelt dat in principe geen schadevergoeding wordt betaald. Het bestek waarin sprake is van schadevergoedingen voor bedragen van 500.000 en 800.000 euro zijn aanvullingen op de wetgeving op de overheidsopdrachten en dus uitzonderingen op de algemene wetgeving.

De heer Ivan Sabbe: Die uitzondering is voor u bindend?

De heer Kris Neven: Ja, want het staat zo in het bestek.

De voorzitter: De parlementsleden hebben de leidraad van de onderhandelingsprocedure ontvangen. Daarin staat alles wat de basis is van wat het Rekenhof besluit.

De heer Jan Penris: Het Noriantbestek is een publiek document. Misschien is het nuttig dat het aan de nieuwe commissieleden ter beschikking wordt gesteld.

Minister Hilde Crevits: Op 10 december 2010 is daarover een vraag om uitleg gesteld¹². Ik heb toen in deze commissie hetzelfde geantwoord als wat hier wordt gezegd.

De heer Jan Debucquoy: De algemene wetgeving op de overheidsopdrachten stelt dat in principe geen schadevergoeding wordt betaald, tenzij er een aanvulling daarover in het bestek is opgenomen.

2.2.3. ESR-neutraliteit

De heer Jan Debucquoy: De ESR-neutraliteit van de Liefkenshoektunnel, een vraag van de heer Martens, is ook voor ons van horen zeggen. Ik hoor nu dat de medewerkers van BAM twee alternatieven naar voren schuiven. Dat maakt het voorwerp uit van de DAM-werkgroepen. Meer kan ik daarover niet zeggen.

In elk alternatief zijn er voor- en nadelen. Het is dus niet evident om daarvoor een oplossing te vinden. Het nadeel van een DBFM-formule is dat de financieringskost volledig ten laste is van de privépartner en dat men te veel risicopremie gaat moeten betalen – als men er dan al in slaagt een lening vast te krijgen voor dit hoge bedrag. Voor het alternatief Liefkenshoektunnel zit men inderdaad buiten de ESR-consolidatie. Daar kan men vrezen dezelfde kritiek te krijgen als bij BAM. De besluitvorming wordt niet daar geregeld, maar in de Vlaamse Regering. De vertegenwoordigers in de raad van bestuur van de Liefkenshoektunnel zijn ook vertegenwoordigers van de ministers.

Ik kan er niet meer over zeggen, want ik heb niets op papier staan. Over de ESR-neutraliteit wordt niet geoordeeld door het Rekenhof of door de Vlaamse Regering, maar door een externe partner, Eurostat. Ik bevestig wat de heer Van Rensbergen zei: het is inderdaad zeer moeilijk om afspraken te maken met Eurostat. Het ene jaar zeggen ze dat het ESR-neutraal is, het jaar daarop veranderen ze hun rechtspraak. Daar is een gebrek aan transparantie. We zagen dat al in andere dossiers. Ik herinner mij de overname van de schuld van de NMBS. Daar was ook een afspraak met Eurostat, en dat werd achteraf teruggefloten. Het is moeilijk werken met Eurostat. Ook met het Instituut voor Nationale Rekeningen, dat heel voorzichtig is, en met de Nationale Bank, die eraan twijfelt of het wel mogelijk is om vooraf advies te geven. Dat maakt het allemaal heel moeilijk voor BAM en voor de Vlaamse Regering om een ESR-neutrale oplossing te vinden die blijft gelden voor de komende 20 of 25 jaar. Eurostat kan elk jaar terugkomen op zijn beslissing.

2.2.4. Onteigeningen

De heer Kris Neven: De vraag van de heer de Kort over pagina 10 van ons rapport gaat over de onteigeningen die nodig zijn voor het Oosterweelproject en voor een aantal verplaatsingen van nutsleidingen. Een gedeelte daarvan is al uitgevoerd, in de veronderstel-

¹² Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke schadeclaims van bouwheer Noriant indien de Lange Wapper er niet zou komen, *Hand. Vl. Parl.* 2009-10, nr. C70-OPE6, p. 3.

ling dat het project zou doorgaan. Dat gebeurde al in 2008. Een aantal andere zaken ligt momenteel stil.

Er zijn op het gebied van nutsleidingen twee belangrijke zaken die stilliggen: de verplaatsing van een hoogspanningsmast en de verplaatsing van een gasleiding van Fluxys. De voorbereidende handelingen die BAM had gevoerd, zijn ook on hold gezet omwille van de onduidelijkheid met betrekking tot de toekomst van het Oosterweelproject. Daar heeft het Rekenhof op bladzijde 10 van zijn verslag naar verwezen.

De heer Dirk de Kort: Dat heb ik ook wel gelezen. Maar wie is hier de opdrachtgever? BAM? Als dat zo is, moet ik dat daar in het budget kunnen terugvinden.

De heer Kris Neven: BAM heeft alleszins decretaal het recht om te onteigenen. BAM vraagt iedere keer om gronden te onteigenen of om nutsleidingen te verplaatsen om het project te kunnen realiseren.

2.2.5. *Renteswaps*

De heer Jan Debucquoy: Dan was er de vraag van de heren Martens en Sabbe over de renteswaps. Ik dacht dat ik een duidelijke appreciatie had gegeven. Ik zal het nog even herhalen. Ik ben geen vastgoedspecialist. We moeten het terugdraaien naar 2005. Toen waren er volop onderhandelingen over de financiering van het Oosterweelproject. Het was toen de bedoeling dat het zou worden gefinancierd door een lening met een jaarlijks herzienbare rente over een looptijd twintig jaar of meer. Als u in een periode van lage rente zit, en u kunt via een renteswap uw rente stabiliseren op een laag niveau gedurende meerdere jaren, loopt u inderdaad veel minder risico als plots de rente zou stijgen. Dat risico loopt u gemakkelijk met een jaarlijks herzienbare rente. Dat lijkt mij op zich een verstandige beslissing. Dat is een persoonlijke appreciatie. U betaalt daarvoor een premie. Als de marktrente stijgt, wint u omdat u dan minder hoge rente betaalt. Nu is het afgewikkeld met een verlies, maar dat verlies moet u zien in het licht van de globale daling van de rente. De financiering wordt dan goedkoper.

Wij hebben dat toegejuicht in 2005. Ik kan niet zeggen of dat een domme of verstandige beslissing was. Het was zeker geen beslissing met speculatieve doeleinden. Dat was in het verleden soms wel het geval met bepaalde swapverrichtingen inzake schuld. Tien jaar geleden hebben we naar aanleiding van een swapaffaire met federale schuld gezegd dat renteswaps zonder speculatieve doeleinden mogen. Als dat deel uitmaakt van een globale risicobeheersing van de schuld of van de financiering, hebben we daar geen probleem mee.

2.2.6. *Tolinkomsten*

De heer Martens vraagt of wij zicht hebben op de tolinkomsten en of dat een melkkoe is. Recente rekeningen van de Liefkenshoektunnel tonen aan dat de tolinkomsten een cashcow zijn voor BAM. Er worden jaarlijks voor ruim 45 miljoen euro tolinkomsten geïnd. Daarvan gaat bijna de helft naar BAM. Dus is de Liefkenshoektunnel inderdaad een melkkoe.

De heer Kris Neven: Er werd ook verwezen naar bladzijde 32 van het verslag van het Rekenhof, naar het deel over de samenvatting van de vorige rapportages. Het Rekenhof heeft er toen alleszins de aandacht op willen vestigen dat het geheel van het masterplan zou worden gefinancierd met tolinkomsten. Natuurlijk zijn de evolutie van de trafiek en de inschatting daarvan nu cruciaal. Enkele jaren geleden, ik denk in 2006, heeft BAM een raming laten maken van de trafiekprognoses en die door een extern bureau laten valideren. In die periode bleek dat een terechte inschatting. Die trafiekprognoses zijn nu al enkele jaren oud. Het Rekenhof kan daar nu geen verdere commentaar op geven. Het is niet onze opdracht om een validatie te geven van de trafiekprognoses.

2.2.7. *Het bestek*

De heer Jan Debucquoy: De heer Martens heeft een vraag gesteld over het bestek. Als men nu een beslissing zou nemen, dan moet men oppassen dat men binnen de grenzen van het bestek blijft. Er is een grijze zone, en BAM overlegt permanent met de juristen en de advocaten om na te gaan of men de randvoorwaarden van het bestek blijft respecteren. Het is een moeilijke oefening, en uiteindelijk zal de rechter daarover een uitspraak doen. BAM is zich voldoende bewust van het probleem.

2.2.8. *Brabo 2*

De heer Kris Neven: Wat betreft de meerkosten voor Brabo 2, is het verschil in de aangehaalde cijfers te verklaren door de evolutie die het ontwerp van Brabo 2 heeft doorgeemaakt in de periode 2007-2009. In de beslissing van de Vlaamse Regering van 2007 zijn een aantal projecten, zoals de eerste openbaarvervoerprojecten beter gedefinieerd, in een bijlage bij de kaderovereenkomst tussen BAM en de Vlaamse Regering. Ondertussen zijn die openbaarvervoerprojecten nog verfijnd, en in het voorjaar van 2009 is die verfijning opnieuw vastgelegd in een projectfiche. De Vlaamse Regering heeft dat bevestigd. Toen is een meer verfijnde inschatting van de werken aan het Operaplein gemaakt. Er is onder meer in een budget voorzien voor de afbraak van het Hardenvoortviaduct. Een ander gedeelte van het prijsverschil is uiteraard ook een gevolg van de algemene prijsherziening. Het Rekenhof heeft in dat korte tijdsbestek niet kunnen inschatten of die twee elementen het volledige prijsverschil kunnen verklaren.

2.2.9. *Voorcontracten*

De heer Jan Debucquoy: De heer Peeters stelde een vraag over de voorcontracten over voorbereidende werken, en er wordt dan verwezen naar de elfde voortgangsrapportage. Toen was er nog geen sprake van een referendum. Toen was het nog min of meer zeker dat het Oosterweelproject zou worden gerealiseerd, en ook Eurostat had nog geen beslissing genomen. Er was een aanbeveling die stelde dat Noriant alles kan voorbereiden, met de bedenking dat Noriant de opdracht waarschijnlijk zou krijgen. Die voorcontracten waren een voorafname op de totale aannemingsom, als de opdracht daadwerkelijk zou worden toegewezen. Dan zou die som worden afgetrokken.

Inmiddels zijn we in 2010, is er een referendum geweest en heeft Eurostat een beslissing genomen. Het is wachten op een beslissing van de Vlaamse Regering. Vandaar dat het nu niet langer opportuun is om dergelijke voorcontracten af te sluiten. Het is dus niet opgenomen in onze aanbevelingen. Het is trouwens onzeker of Noriant daartoe nog bereid zou zijn.

2.2.10. *De kostprijs van het Masterplan Antwerpen*

De heer Jan Debucquoy: De kostprijs van het masterplan is in de loop der jaren niet dezelfde; men moet rekening houden met de inflatie.

De heer Ivan Sabbe: Is dat totaalbedrag van 4,2 miljard euro al gecorrigeerd naar inflatie?

De heer Jan Debucquoy: Onderdelen van dat totaalbedrag zijn omgezet naar het prijspeil van 2009, maar andere zijn nog prijzen die gelden voor 2008, 2007 en zelfs 2005. Het zou inderdaad handig zijn als men alle prijselementen zou opwaarderen naar de prijzen van vandaag.

De heer Ivan Sabbe: Als u alles zou aanpassen, zou dat dan leiden tot een verhoging van het bedrag?

De heer Jan Van Rensbergen: Wij hadden afgesproken dat we in de investeringstabel van onze rapportage de meest recente officiële cijfers opnemen. Zo rapporteren wij voor de uitvoeringsprojecten van de tweede fase van het masterplan de ramingsbedragen uit de beslissing van de Vlaamse Regering van juli 2005. Dat zijn de recentste officiële bedragen. Nieuwe ramingen over beslissingen van de Vlaamse Regering of nieuwe contracten die worden afgesloten, geven aanleiding tot het hanteren van nieuwe cijfers. Er is dus transparantie, want onze cijfers zijn terug te voeren tot beslissingen of contracten.

De aanbeveling van het Rekenhof strekt ertoe alle bedragen op een en dezelfde leest te schoeien. Wij waarschuwen daar evenwel voor, want het blijft een virtuele oefening omdat we niet alle actualisering van alle componenten kunnen realiseren.

2.2.11. Het maatschappelijke draagvlak

De heer Jan Debucquoy: Het maatschappelijke draagvlak is een permanent aandachtspunt. Vanaf de eerste voortgangsrapportage hebben we aangedrongen om te zorgen voor een voldoende groot maatschappelijk draagvlak. In Nederland begint men pas aan een groot infrastructuurwerk als er voldoende maatschappelijk draagvlak is. Hoe kleiner het maatschappelijk draagvlak, hoe meer actiegroepen er zijn. Geleidelijk aan werd BAM bewust van de noodzaak het maatschappelijk draagvlak te verbreden.

III. DE DAM-WERKGROEPEN VAN DE VLAAMSE REGERING

1. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister Hilde Crevits: Hier is al heel wat gezegd over het comité DAM. Voor de mensen die zijn geïnteresseerd en als toelichting bij de discussie die is gevoerd over het statuut van DAM en de eventuele taak van het Rekenhof hierbij, wil ik het volgende zeggen.

1.1. Inleiding

De Vlaamse Regering is op 21 oktober 2009 overgegaan tot de oprichting van een ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit. Ik lees een regeringsdocument voor. In de aanhef hiervan staat dat uit de volksraadpleging duidelijk is gebleken dat er een oplossing moet komen voor de Scheldekruising, dat er een oplossing moet komen die een maatschappelijk draagvlak heeft, en dat die oplossing het resultaat zal moeten zijn van verder overleg waarbij ook de stad een gesprekspartner is. Het overleg zal worden aangestuurd door middel van een ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM). Wat het statuut betreft, is het zeer duidelijk de bedoeling dat alles wat er gebeurt binnen het ministeriële comité DAM, beleidsvoorbereiding is, dus het voorbereiden van verdere stappen of beslissingen die in dit dossier zullen worden genomen.

Er is een vraag gesteld om op voorhand een verslag rond te sturen. Het antwoord is neen. Op dit ogenblik kan dat niet omdat er beleidsvoorbereidende werkzaamheden worden gedaan en omdat er gisteren binnen het centraal ministerieel comité een consensus moest worden gevonden over de tekst die vandaag gebracht wordt. Dat is ook normaal: als men beleidsvoorbereidend werk aan het doen is en men heeft beloofd om te rapporteren, dan moet er een consensus zijn over het rapport dat zal worden gebracht. Het is niet mijn gewoonte om me erg aan voorbereide teksten te houden, maar de afspraak is gemaakt dat ik u een vrij woordelijk verslag uitbreng van de door alle regeringspartijen goedgekeurde tekst.

Zoals ik al zei, heeft de Vlaamse Regering, om een antwoord te zoeken op het vraagstuk van de Oosterweelverbinding, op 21 oktober 2009 beslist om een ministerieel comité

DAM op te richten waar de minister-president, de viceministers-presidenten en de bevoegde ministers van Openbare Werken, van Financiën en van Ruimtelijke Ordening deel van uitmaken. Het is de bedoeling dat het ministerieel comité een aantal voorstellen voor oplossing uitwerkt en nadien aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring voorlegt. Het ministerieel comité heeft intussen zeven werkgroepen opgericht die specifieke onderdelen van het dossier voorbereiden. Het gaat meer bepaald om volgende werkgroepen: ten eerste Reorganisatie nv BAM en nv Tunnel Liefkenshoek, ten tweede Financiering projecten masterplan en Scheldeverbinding, ten derde DBFM-overeenkomst met aannemersconsortium, ten vierde Vergunningsproces, ten vijfde Mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen, ten zesde Communicatie en ten zevende Leefbaarheid.

Elke minister die lid is van het ministerieel comité, is in alle werkgroepen vertegenwoordigd. Elke minister die deel uitmaakt van DAM heeft dus een vertegenwoordiger in elk van de zeven werkgroepen. De werkgroepen bestaan, al naargelang het geval, onder meer uit experts van de administratie. Hier kan in het bijzonder verwezen worden naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid (DAR). Die opsomming is niet limitatief. De werkgroepen bestaan ook al naargelang het geval uit externe experts. Dat zijn in een aantal gevallen gespecialiseerde advocaten en academici. Het secretariaat van de werkgroepen wordt waargenomen door vertegenwoordigers van de Stafdienst van de Vlaamse Regering en het Vlaams Kenniscentrum PPS.

Van bij de start werd de nadruk gelegd op de werkzaamheden van de werkgroep Reorganisatie, om evidente redenen, en de werkgroep DBFM-overeenkomst. Op zeer korte termijn moet de Vlaamse Regering immers, rekening houdend met onder meer de bemerkingen van Eurostat, overgaan tot een herstructurering van de nv BAM met als bedoeling de ESR-neutraliteit en de financierbaarheid van de projecten te garanderen. Eurostat heeft zoals bekend het standpunt ingenomen dat BAM in zijn huidige vorm niet buiten de consolidatiekring van de overheid kan blijven en dus geconsolideerd moet worden.

De andere werkgroepen werden intussen ook opgestart, en ook aan hen werd een aantal opdrachten gegeven, onder meer in het kader van de informatieverzameling om in de werkgroepen tot resultaten te komen. Het ministerieel comité zelf is tot op heden vijf keer samengekomen. Er was een overleg op 30 oktober 2009 en dat had tot doel om de samenstelling van de werkgroepen en het betrekken van administraties en externe experts te bespreken en de opdrachten van de eerste drie werkgroepen, namelijk de werkgroep reorganisatie BAM, de werkgroep Financiering en de werkgroep DBFM-overeenkomst, af te bakenen. Op 13 november 2009 werden de vier andere werkgroepen, namelijk de werkgroep Vergunningsproces, de werkgroep Mobiliteitsoplossingen, de werkgroep Communicatie en de werkgroep Leefbaarheid, opgestart. Ook hier werd de samenstelling van de werkgroepen vastgelegd en de opdrachten voor elk van de betreffende werkgroepen bepaald. De verslagen van de eerste drie werkgroepen die tot dan samengekomen waren, werden besproken en verdere aansturing van de werkgroepen werd verzorgd. Dat was tijdens het tweede ministerieel overleg.

Op het ministerieel overleg van 25 november 2009 werd een stand van zaken opgemaakt van de opdrachten die gegeven werden aan de verschillende werkgroepen, meer specifiek de concrete invulling van deze opdrachten en welke deelnemers welke opdracht uitvoeren. Ook is er een bespreking gegeven van de activiteiten en de verdere aansturing van de werkgroepen.

Op het overleg van 15 januari 2010 werd een aantal mogelijke scenario's overlopen die verband houden met de uitspraak van de Raad van State die binnen afzienbare tijd verwacht wordt en met het organisatiemodel.

Ook de budgettaire impact van projecten en studies werd besproken. Daartoe werd aanleiding gegeven door de beslissing van de Vlaamse Regering op 28 maart 2009.

Het overleg van 20 januari 2010 besprak de voortgang in werkgroep 1 die op 19 januari 2010 plaatsvond. Op 19 januari 2010 was er dus overleg in werkgroep 1. Op 20 januari 2010 is het verslag daarvan besproken en werd de rapportering voor vandaag voorbereid.

1.2. Overzicht van de werkgroepen

Ik zal nu een overzicht geven van de werkgroepen en verder ingaan op de opdrachten en de stand van zaken per werkgroep.

1.2.1. Reorganisatie nv BAM

De werkgroep Reorganisatie van de nv BAM gaat na hoe de mobiliteitsprojecten kunnen worden gerealiseerd met inachtneming van de gevraagde ESR-neutraliteit. De werkgroep onderzoekt ook de noodzakelijke reorganisatie van de diverse juridische entiteiten en onder meer hun relatie tot de Vlaamse overheid om het welslagen van de projecten mogelijk te maken. De werkgroep vergadert met een vaste kern, maar er worden ook experts uitgenodigd. Werkgroep 1 is intussen al viermaal samengekomen. Er werden juridische en financiële gegevens opgevraagd bij BAM, onder andere overzichten, timing, informatie over de huidige structurering enzovoort. Er werden ook diverse benaderingen besproken.

Wat de Oosterweelverbinding betreft, werd intussen ingegaan op twee mogelijke benaderingen om het project buiten de begroting te houden. De eerste is gebaseerd op een klassieke DBFM-benadering waarbij de totale financiering op de boeken van een private opdrachtnemer wordt gemonteerd. In de risicoallocatie in het contract tussen de overheid en die private opdrachtnemer worden de bouw- en beschikbaarheidsrisico's toegewezen aan de private partij.

De tweede benadering bestaat erin een concessie te verlenen aan een entiteit die buiten de consolidatiekring opereert. Thans wordt in het kader van deze laatste oplossing nagedacht over diverse scenario's om dit verder te implementeren. Verder wordt ook nagegaan hoe en door wie de andere verschillende masterplanprojecten in de toekomst best verder kunnen worden gerealiseerd, gelet op de consolidatie van de nv BAM. Het gaat hierbij over een aantal projecten uit fase 1 en 2, meer bepaald de Noorderlaanbrug, de IJzerlaanbrug, de spoorbruggen, de Van Cauwelaertsluis, de projecten Brabo 1 en 2, de Theunisbrug, diverse fietspaden, de openbaarvervoerprojecten fase 2, diverse bruggen over het Albertkanaal, de Royerssluis en de Stedelijke Ringweg. Sommige projecten zouden in aanmerking kunnen komen om te worden gerealiseerd via DBFM-contracten. Gelet op het regeerakkoord zal per geval bekeken moeten worden welke meerwaarde kan worden verwacht. De voorwaarde die de Vlaamse Regering daarbij hanteert, is dat de projecten uit het Masterplan Antwerpen integraal moeten worden uitgevoerd.

1.2.2. Financiering projecten masterplan/Scheldeverbinding

De tweede werkgroep, de werkgroep Financiering projecten masterplan/Scheldeverbinding, bediscussieert momenteel onder meer de tolheffing inzake Scheldeverbinding, conform de Tunnelrichtlijn van de Europese Commissie en ook de wijze van financiering van alle projecten van het masterplan.

Naast het secretariaat en de vertegenwoordigers van het ministerieel comité omvat de werkgroep onder meer experts van de administratie en externe deskundigen. De werkgroep kwam tot nu toe eenmaal samen. Bij die gelegenheid werd uitgebreid gediscussieerd over de financiering en de wijze van financiering van het masterplan en werd ook

gesproken over de interferentie met de eventuele invoering van een weghenheffing. In de notulen van de regeringsbeslissing is de weghenheffing opgenomen in een van de werkgroepen. Voorts werd de opdracht gegeven om informatie te verzamelen over de weghenheffing en de toekomstige ontwikkelingen ter zake, over ‘tolling’ en de contacten ter zake met de Europese Commissie en over de ESR-belasting van de projecten.

Deze werkgroep kan pas een reëel voorstel uitwerken over de financiering wanneer er meer richting wordt gegeven vanuit werkgroep 1 rond organisatie, werkgroep 2 rond mobiliteit en werkgroep 7 rond leefbaarheid.

1.2.3. DBFM-overeenkomst met aannemersconsortium

De derde werkgroep bespreekt de DBFM-overeenkomst die thans het voorwerp uitmaakt van een gunningsprocedure, de stand van zaken van de aanbestedingsprocedure en de contractsluiting. Deze werkgroep bestaat uit experts van de betrokken ministers, de administratie, de nv BAM en externe deskundigen. De werkgroep kwam in wisselende samenstelling verschillende malen samen. In het raam van deze werkgroep werd onder meer al ingegaan op de historiek en de stand van zaken van de aanbestedingsprocedure. Er werd ook zeer uitvoerig gediscussieerd over en ingegaan op de juridische gevolgen van de zogenaamde ‘Design Sign Off’ en de vergoedingen die in voorkomend geval verschuldigd zouden kunnen zijn bij niet-gunning.

1.2.4. Vergunningsprocedures en -proces

De vierde werkgroep, Vergunningsprocedure en -proces, heeft als opdracht om enerzijds de bestaande vergunningen en vergunningsaanvragen te bekijken, en anderzijds de nieuwe, aangepaste vergunningen verder te onderzoeken. Het gaat hier niet alleen over alles wat gebeurt in het kader van de derde Scheldekrusing, inclusief het arrest van de Raad van State, maar ook over de andere projecten in het masterplan. Ook aan bod komen de andere projecten in de regio die verband houden met dit dossier, onder meer de ontsluiting vanuit Frankrijk, Waasland, E17, E313, E34, ENA (Economisch Netwerk Albertkanaal) en de R4. Op 28 maart 2009 was gesteld dat BAM onder andere de mobiliteit in de rand, R4, Waasland enzovoort mee zou bekijken. Ik heb een korte toelichting van de administratie meegebracht over de stand van zaken. Dat is een aanvulling bij wat de heer Van Rensbergen daarstraks heeft gezegd.

De werkgroep is samengesteld uit experts van de betrokken ministers, de administratie, de nv BAM en externe deskundigen. De werkgroep werd eind 2009 opgestart. Bij die gelegenheid is uitgebreid en concreet ingegaan op de prioritaire opdrachten van de werkgroep. Intussen wordt gewerkt aan verschillende nota's. Ik zal de opdrachten concreet toelichten.

Ten eerste wordt een inventarisering gemaakt van de situatie op het vlak van de vergunningsaanvragen. Ten tweede worden de knelpunten en mogelijke oplossingen gegeven voor relevante vergunningen die buiten de bouwaanvraag of het GRUP vallen of die momenteel niet positief zijn. Ten derde wordt een analyse gemaakt van de aanpassingen gevraagd door de stad op Linkeroever en die buiten het GRUP vallen. Ten vierde is er een onderzoek/status naar lopende juridische geschillen zoals de procedure bij de Raad van State waarin de vernietiging van het GRUP werd gevraagd. Ten vijfde zal ook moeten worden stilgestaan bij alternatieven die zouden voortvloeien uit werkgroep 5 en een analyse van de impact en de mogelijkheden op vergunningsvlak van de situatie aan het Sportpaleis en Lobroekdok.

1.2.5. Mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen

De vijfde werkgroep Mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen is opgericht om mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen te zoeken. Het gaat dan over de uitvoering van de projecten

van het masterplan, de verbetering van het gebruik van de Liefkenshoektunnel inclusief congestieproblematiek van de Tijsmanstunnel en de ontsluiting en veiligheid van de Kennedytunnel. Ik bedoel dan noodzakelijke aanpassingen en conformiteit aan Europese richtlijnen. Verder buigt de werkgroep zich ook over de locatie van een bijkomende Scheldekruising ter ontlasting van de mobiliteitsknelpunten in en rond Antwerpen, rekeningrijden, tolheffing, dynamisch verkeersmanagement en de consequenties op het onderliggend wegennet.

In deze werkgroep zitten onder meer experts uit de administratie, met inbegrip van het verkeerscentrum, de stad Antwerpen en externe deskundigen. Deze werkgroep gaat zeer specifiek in op een aantal opdrachten. De eerste opdracht is het voorstellen van een mobiliteitsoplossing voor de derde Scheldekruising. De tweede opdracht is het maken van een verkeerskundige analyse. De derde opdracht is het nagaan van de conformiteit met en relatie tot het ruimtelijk structuurplan Antwerpen. De vierde opdracht betreft de gevolgen van de nieuwe brugverbinding op het te installeren ATM-systeem (Automatic Traffic Management). De vijfde gaat over de stand van zaken en interferentie qua timing van projecten in verband met ruimere ontsluiting rond Antwerpen.

Momenteel wordt gewerkt aan een analyse van de zwakke punten van de twee tracés, namelijk het voorstel van Arup-Sum en het voorstel waarvoor een bouwvergunning werd aangevraagd door de nv BAM. Verder wordt de interferentie qua timing met de mobiliteitsprojecten waarin is voorzien in de ruimere omgeving bekeken.

1.2.6. Communicatie

De zesde werkgroep buigt zich over het aspect communicatie. Er wordt in het bijzonder gewerkt aan voorstellen om het draagvlak voor het mobiliteitsplan te versterken. Deze werkgroep werd eind november opgestart. De werkgroep omvat experts van de betrokken ministers, de administratie, de stad Antwerpen en externe deskundigen. Er wordt momenteel gewerkt aan een gedetailleerde oplijsting van de stakeholders.

1.2.7. Leefbaarheid

De zevende werkgroep behandelt de leefbaarheid. Dit heeft te maken met de ruimtelijke inpasbaarheid, de noodzakelijke milderende maatregelen en de leefbaarheid. In het raam van deze werkgroep wordt onder meer worden nagegaan wat de impact van de oplossingsvoorstellen voor de derde Scheldekruising is op de leefbaarheid en de omgevingskwaliteit in de stad Antwerpen. Op basis van de resultaten zullen milderende maatregelen worden voorgesteld door de werkgroep. Verder behoort het tot de opdracht van deze werkgroep om de conformiteit met en relatie tot het ruimtelijk structuurplan Antwerpen aan te geven en na te denken over de ruimtelijke inpassing in de stad Antwerpen en de milderende maatregelen die daarvoor aangereikt kunnen worden.

De werkgroep omvat naast de vertegenwoordigers van de ministers en het secretariaat, experts van de administratie, de stad Antwerpen en externe deskundigen. De werkgroep werd eind november 2009 opgestart en werkt momenteel aan een nota over algemene oplossingen die onafhankelijk zijn van een tracé en die geluids- en milieu-impact kunnen beperken.

Dit was een kort verslag van wat er in de zeven werkgroepen is gebeurd en waarover binnen het centraal comité van ministers verder moet worden gesproken.

1.3. Alternatieve verbinding Waasland

Ik geef nog even een korte stand van zaken over de opdracht die de Vlaamse Regering op 28 maart 2009 aan het Agentschap Wegen en Verkeer heeft gegeven, om in overleg

met de nv BAM versneld werk te maken van het uitwerken van een concreet voorstel om een alternatieve verbinding in het Waasland aan te leggen, aansluitend bij de oostelijke tangent in Sint-Niklaas. Daarnaast moet werk worden gemaakt van de afleiding van het havenverkeer in Destelbergen, via de R4 naar Zelzate, ter ontlasting van de E17, op het vak Sint-Niklaas/Kennedytunnel. Er moet ook een concreet plan worden uitgewerkt om filevorming in de Tijsmanstunnel wegens afslaand verkeer weg te werken.

Op 6 mei is er een overleg samengeroepen bij de Intercommunale Waasland met BAM, de Afdeling Verkeerskunde en het verkeerscentrum. Daar heeft het studiebureau een toelichting gegeven over de lopende studie betreffende de mobiliteit in het Waasland. Er is afgesproken dat BAM die studie mee opvolgt. Dat is sindsdien ook effectief het geval.

Ik kan u melden dat in die studie nagenoeg consensus is tussen alle betrokken partijen om in een nieuwe secundaire weg te voorzien tussen de N70, aansluitend op de oostelijke tangent, en de N451, die dan aansluit op de E34 in Vrasene aan het zogenaamde Polderhuiscomplex. De studie is echter nog niet afgerond. Er werden dan ook nog geen concrete beslissingen genomen. Men is aan een consensus aan het werken. De gegevens werden al meegedeeld aan BAM. Men is echter nog niet helemaal klaar. Bij dat consensusvoorstel moet natuurlijk ook de procedure doorlopen worden. Er is een RUP, een ontwerp enzovoort.

Wat de afleiding van het havenverkeer betreft, weet u dat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de R4 West geselecteerd is als primaire weg I en de R4 Oost als primaire weg II. Dat betekent dat de verbinding tussen de E17 en de E40 en E34 in principe via de R4 West gebeurt. Dat doet niets af van het principe dat het havenverkeer afgeleid kan worden vanaf Gent via Zelzate naar de E34 om de E17 te ontlasten tussen Sint-Niklaas en de Kennedytunnel.

We weten dat gedurende de eerstvolgende jaren de doorstroming richting E34 vlotter zal verlopen via de R4 Oost dan via de R4 West, waar het knooppunt met de Zeeschipstraat en de Evergemsesteenweg een groot knelpunt vormt. Op termijn is het uiteraard wel de bedoeling dat het verkeer via de E4 West van de E17-E40 naar de E34 geleid wordt.

Ik kan u trouwens melden dat, door de openstelling in oktober 2009 van het knooppunt Skalden op de R4 Oost, de doorstroming verbeterd is, omdat een deel van het lokale havenverkeer van de R4 gehaald kan worden. Ook het dynamisch verkeersmanagement in de regio Gent wordt momenteel volop uitgebouwd. In de periode 2008-2010 wordt 18 miljoen euro in de uitbouw van de nodige infrastructuur voor het verkeerscentrum geïnvesteerd.

Wat de Tijsmanstunnel betreft, werden in juni 2009 op basis van een nieuw Verkeersplan een aantal aanpassingen gedaan, onder andere aan de verkeerslichtencyclus ter hoogte van de problemafrit Lillo. Sindsdien wordt er geen filevorming in de Tijsmanstunnel richting Gent meer vastgesteld.

2. Bespreking

2.1 Opmerkingen en vragen van leden

2.1.1. Opmerkingen van de heer Ivan Sabbe

De heer Ivan Sabbe: Ik had een interpellatie ingediend over dit onderwerp. Het is dan ook het moment om er grote stukken uit aan te halen. Minister, ik dank u voor uw uitleg. We zijn deze stijl van u echter niet gewoon. Meestal antwoordt u vrij direct en tracht u spij-

kers met koppen te slaan. Ik denk dat u nu hebt opgesomd wat er allemaal is. Uw betoog beperkt zich echter tot ‘we zijn bezig met’, ‘we onderzoeken dat’, ‘we zullen in de verschillende werkgroepen’, ‘we zullen alle verschillende zaken onderzoeken’. Ik heb de indruk dat het officiële standpunt is dat alles onderzocht wordt, dat er verschillende werkgroepen zijn. Daarnaast is er echter de communicatie. En het gaat me net over het verschil tussen de communicatie en wat u hier voorleest.

Tien dagen geleden heeft de minister-president verklaard dat als de Raad van State het GRUP vernietigt, er een catastrofe dreigt voor de mobiliteit rond Antwerpen. Dat is een zeer opvallende uitspraak. We hebben immers al een volksraadpleging gehad, waaruit bleek dat men het traject dat op tafel ligt, niet wenst. Ik dacht dat we in een democratisch land met zijn allen willen respecteren wat de meerderheid van de bevolking wil. En dan staan die uitspraken van de minister-president daar toch haaks op. Hij stelt dat er een catastrofe dreigt wanneer dat niet kan en dat er dan een schadevergoeding moet worden betaald. Kortom, alle plagen van Egypte zouden over Vlaanderen neerdalen. Ik vraag me af waarom hij dat nu zegt. Want Noriant doet rustig verder. Gelukkig heeft BAM daarover opheldering verschaft en de mensen schriftelijk gewaarschuwd dat wat ze doen op eigen initiatief gebeurt en dat BAM dat niet dekt. Ondertussen gaat ze toch rustig verder met het aanvragen van allerlei vergunningen, alsof er niets aan de hand is. ‘Tout va très bien, madame la marquise’, we doen gewoon voort.

De vraag is natuurlijk waar men heen wil en waar de Vlaamse Regering naartoe wil. Bij het begin van uw verklaring zei u dat u zou voorlezen. U hebt dat niet letterlijk gezegd, maar we konden er toch uit afleiden dat u wat moet opletten met wat u zegt, omdat er mogelijk onenigheid zou kunnen zijn over dit inmiddels zeer netelige dossier. Minister, is de Vlaamse Regering ervan overtuigd de nee-stemmen van het referendum te respecteren? Is het antwoord ja of nee? Dat is een heel concrete, duidelijke vraag.

Wat ik in uw betoog zeer opvallend vind, is dat u spreekt over de werkgroepen en wat ze allemaal zullen doen. Ondertussen gaat BAM verder. Mijn vorige vraag aan BAM was waar het mee bezig is. In boekjaar 2008 bedragen de werkingskosten voor BAM toch 35 miljoen euro. De balans van 2009 is niet beschikbaar. U hebt werkgroepen in het leven geroepen om na te gaan waar men naartoe gaat. Ondertussen blijven de kosten van BAM lopen. Het is het een of het ander. Als men BAM in dat opzicht niet meer vertrouwt, waarom gaat men dan nog verder met die structuur?

De studie van Interwaas is al lang bekend. Het is trouwens een document waar ik vorige keren naar verwezen heb. Vroeger was dat een struikelblok, maar nu al lang niet meer. Er komt een afrit bij op de E17. Van in den beginne hebben de Wase burgemeesters gezegd dat er rijvakken moeten bijkomen op de E17 van Sint-Niklaas tot de wisselaar in Burcht. Daarnaast moet er op de N49 een bijkomende afrit komen, zodat het verkeer langs daar kan. Wat is er eigenlijk nodig? Heeft men bijkomend studiewerk nodig voor een onderbezette tunnel? De bezettingsgraad van de Liefkenshoektunnel bedraagt 24 percent, en dan toch nog zoveel tolgeld! De kennis is er. Iedereen weet dat die onderbenut is. We hebben ook van in het begin gesteld dat het voor ons een en/en-oplossing is. De mensen van BAM zullen het weten. Voor 2015 rijdt er geen vrachtwagen over de bewuste brug of over dat traject, waar het ook moge liggen. Bij een tunnel zal het nog langer duren. Onze bevolking en onze economie hebben al jaren last van de file in Antwerpen. 2015, dat is nog vijf jaar verder. We pleiten al lang om de nodige stappen te zetten om de Liefkenshoektunnel te ontsluiten. Waarom heeft men daarvoor nog werkgroepen nodig? Waarom voert men niet gewoon de zaken uit die men al kan uitvoeren? Mogelijk zal men 30.000 tot 40.000 voertuigeenheden van de Antwerpse Ring halen en die zo via de Liefkenshoektunnel naar Nederland, in oostelijke richting, laten rijden.

Uw collega in Nederland heeft een beslissing genomen. De A4 wordt een feit in Nederland. Bergen-op-Zoom, dat via de A12 verbonden is met de Ring van Antwerpen, zal misschien nog sneller verbonden zijn met Rotterdam dan wij met een derde of vierde tunnel, afhankelijk van welke tunnels allemaal in rekening worden gebracht. Pas door een bijkomende Scheldekruising zullen we dat kunnen doen. U weet dat het traject via Bergen-op-Zoom naar Rotterdam tachtig kilometer korter zal zijn dan als men via Breda rijdt. Dat betekent dat het traject voor vrachtwagens tachtig kilometer korter is dan indien ze de klassieke weg volgen over de Antwerpse Ring.

We moeten niet meer wachten op studies. We moeten gewoon tot actie overgaan. We moeten de inwoners van Antwerpen niet meer in slaap wiegen en zeggen dat we wel een oplossing zullen vinden. We moeten geen dikke mist spuien: we moeten hic et nunc ingrijpen en het bestaande traject optimaliseren. Dan kunnen we de werkgroepen rustig laten verder werken om te zien wat de juiste oplossing is voor dit probleem.

U hebt me al gezegd dat het zal gebeuren. Maar in het document ‘Het infrastructuurbeleid: Het beleidsproces van Vlaanderen met focus op wegeninfrastructuur’, een document van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, wordt met geen woord gerept over de bijkomende rijvakken op de E17. Daarin wordt met geen woord gerept over de bijkomende afrit op de E17. Daarin wordt met geen woord gerept over de bijkomende afrit op de N49. Het enige dat erin staat, is dat de N49 verder naar een autosnelweg wordt omgevormd, althans het stuk net voor Zelzate tot Knokke. Dat is nog niet het geval. Dat staat in die beleidsnota. Er staat niets anders in die beleidsnota over dat traject, dat zo broodnodig is.

Als men de cijfers analyseert, zou men zien dat BAM daar ook bij gebaat is. Want door het gebruik van de Liefkenshoektunnel verhogen de inkomsten van BAM. Dat is immers de belangrijkste inkomst van BAM. Voor BAM is het dus een win-winsituatie om dan eventueel nog de bijkomende Scheldekruising te optimaliseren in functie van de desiderata van de Antwerpenaars en in functie van de vragen van de economie, in functie van de leefbaarheid en de leefbaarheid in onze haven.

Er is nog altijd de mogelijkheid dat de Vlaamse Regering of de overheid een oplossing uitwerkt voor dat tolgeld. U zult nu wel verwijzen naar Europa. Bij het tolgeld is de vraag wie betaalt. Bij de ziekteverzekering bestaat er ook zoiets als de derde betaler. Er is altijd een mogelijkheid om dat te doen en om de Liefkenshoektunnel optimaal te laten functioneren. Want een van de grote struikelblokken is het tolgeld, maar er is ook de bewegwijzering. U weet dat ook. Ik ben verbaasd dat men daar nog niets aan heeft gedaan. De bewegwijzering is een absoluut verwaarloosbare, minimale kost. Nu staat er enkel: ‘Tol Linkeroever’. Pas helemaal op het einde staat er een aanduiding ‘Rotterdam’. Er is geen aanduiding voor Amsterdam, Rotterdam, Den Haag via de Liefkenshoektunnel. Daar staat niets! Dat zijn zaken die men onmiddellijk concreet kan aanpakken om de ontsluiting te realiseren en om 30.000 à 40.000 wagens van de Antwerpse Ring te halen.

Minister, er is veel te doen. Ik geloof niet in al die studies. We hebben het een andere keer ook gehad over het Schipdonkkanaal. Daar heeft men het ook over studies. Ik heb u trouwens een overzicht gevraagd van alle studies die u zou laten uitvoeren en wanneer die klaar moeten zijn. Dat geldt ook voor dit dossier. We moeten stoppen met het maken van studies. Wel moet er een kritische studie worden gemaakt over de bijkomende Scheldekruising ter vervanging van het Lange Wappertraject, rekening houdend met de opmerkingen en de volksraadpleging. Ondertussen hebben we geen nood aan studies, wel aan actie om het bestaande, onderbezette traject te gebruiken om de eerste druk van de Antwerpse Ring te halen. Dat is wat we concreet van u verwachten. We verwachten niet van u dat u zegt dat er werkgroepen zijn, dat die goed bezig zijn, dat iedereen zijn best doet. Uiteindelijk leven we in een resultaatgerichte maatschappij. Dat is wat de Vlamingen van ons verwachten en wat men internationaal van ons verwacht.

2.1.2. *Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder*

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik zal me voorzichtig uitdrukken, maar ik ben ten zeerste teleurgesteld door uw antwoord. Wat ik vreesde of vermoedde, werd hier zonet bevestigd. U hebt zeven praatbarakken geïnstalleerd, met daarboven een masterpraatbarak. Groepen komen bijeen in een therapeutische sessie. Waarschijnlijk menen die mensen het heel goed. Ze staan met getrokken messen tegenover elkaar. Er zitten vertegenwoordigers van sp.a, CD&V en N-VA in, de huidige nieuwe Vlaamse mooie meerderheid. Op drie maanden tijd zijn ze geen stap verder gekomen. U geeft een opsomming van wat iedere werkgroep wordt geacht te doen. Die hebben we een aantal maanden geleden ook al gekregen. U hebt niets nieuws verteld door mij te vertellen dat in de derde werkgroep de contracten worden bekeken, in de vierde de bestaande vergunningen en dat de vijfde de knoop moet doorhakken over de mobiliteitsproblemen in Antwerpen. Dat wisten wij al.

Voor elke werkgroep gebruikt u twee magische formules: ‘experten administratie’ en ‘externe deskundigen’. Wij weten niet wie dat zijn. Ik hoop dat er aan ons kan worden verteld wie er in die werkgroepen zit.

U spreekt over beleidsvoorbereidende documenten die moeilijk rond te delen zijn omdat de Vlaamse Regering haar goedkeuring dan moet geven. Het zou ook een paar dagen voor deze vergadering kunnen gebeuren. Deze voortgangsrapportage hebben we ook moeten afdwingen. Onder meer de voorzitter heeft daar enorm op aangedrongen. Er is een voortgangsrapportage van BAM. Er is een mooie rapportage van het Rekenhof die pijnpunten aan het licht brengt. Maar we hebben geen document waarin u zegt wat u de laatste drie maanden hebt gedaan.

Kom niet af met het argument dat de Vlaamse Regering dat moet goedkeuren. Uiteraard zal ze dat moeten goedkeuren, maar ze heeft een document goedgekeurd dat u aan het parlement kunt meedelen. Ik vraag u dus om dat verslag aan ons te willen meedelen en liefst iets voor de vergadering en niet na uw uiteenzetting.

Ik kreeg graag meer informatie over de werkgroepen. Welke experts en deskundigen zitten daarin? U zegt dat de tweede werkgroep eenmaal bijeen is gekomen. Deze werkgroep moet zich buigen over de tolheffing en de financiering. U zegt dat de derde werkgroep verschillende keren bijeen is gekomen. Op welke data zijn die werkgroepen bijeengekomen? Kunnen wij verslagen inkijken? Welke tussentijdse stappen hebben die werkgroepen gezet? Rapporteren ze aan u?

Van de vierde werkgroep hebt u niet gezegd hoe vaak die is samengekomen. Die is gewoon opgestart. De zesde werkgroep is eind november opgericht. Punt. Er zitten mensen uit de administratie en externe deskundigen in. Punt. Minister, wij zijn geen kleine kinderen. Dit is echt niet serieus te nemen.

We kennen de indeling. We weten wat hun taken zijn. Mijn besluit is dat u tijd koopt. De minister-president voert al een voorzichtige aankondigingspolitiek in verschillende kranten. Hij zegt dat het een ramp is als er een vernietiging komt omdat we dan jaren kwijt zijn. Voor alle duidelijkheid: neen. Op 18 oktober 2009 is er een negatief referendum geweest. Alle politieke families hebben gezegd dat men het tracé niet ongewijzigd kan uitvoeren. Dat weet u, daarvoor moet u niet wachten op een vernietiging van het GRUP. Bovendien wordt het advies van de auditeur in 90 tot 95 percent van de gevallen gevolgd door de Raad van State. U weet dus wat het resultaat zal zijn.

U hebt nu intussen al drie maanden tijd om verschillende pistes naar voren te schuiven. Als dat gebeurt, doen we dat. Momenteel staat u nergens. Ik lees dat er een schorsing is

van de afspraken met Noriant tot 1 april. Voor 1 april zult u dus uw ei moeten leggen, samen met de Vlaamse Regering. Ik vind het jammer dat ik, vanop deze banken, nogmaals de urgentie moet onderstrepen. U bent zich blijkbaar nog steeds niet bewust van de urgentie. We staan dag in, dag uit stil. Sommige partijen roepen dat het crisis is en dat je er niets meer van voelt. Als de economie weer aanzwengelt, zullen we in de haven en in onze economische regio in een van de harten van Vlaanderen, stil staan. Maak er werk van.

Sommige collega's pleiten ervoor om sommige onderdelen die wel een maatschappelijk draagvlak hebben, uit te voeren: ontsluit de Liefkenshoekunnel, denk na over het tolvrij maken. Geen probleem. Maar het is uiteindelijk een maat voor niets – dat zegt Arup-Sum zelf – als er geen werk wordt gemaakt van de derde oeververbinding en van de Stedelijke Ringweg die zijn verworven en zijn samengevoegd in dat prachtige Masterplan Antwerpen. Of die derde oeververbinding een brug of een tunnel is, maakt niet uit. Het masterplan bevat een derde oeververbinding en een Stedelijke Ringweg.

Ik wil nog eens terugkomen op een heel belangrijk punt voor mij. De toekomstvisie op mobiliteit, die wij momenteel met het Antwerpse stadsbestuur vastleggen, wordt verder ontwikkeld. Wij maken werk van het autoluw maken van bepaalde assen in de stad. Voor mij is het onlosmakelijk verbonden – nogmaals – met het afwerken van een derde oeververbinding en met een Stedelijke Ringweg. Hetzelfde geldt voor de Noorderlaan en voor de Groene Singel. Het hangt allemaal aan elkaar vast.

Minister, nogmaals, waar wacht u op? Maak werk van de stukken waar er een draagvlak voor is, maar knip de band niet door. Het is onlosmakelijk met elkaar verbonden.

We hebben vandaag het spijtige nieuws gekregen van de mogelijke sluiting van de Opel-fabriek. Verschrikkelijk. Er hangen 2600 families rechtstreeks van af. Dit gaat om een tewerkstelling van 10.000 werknemers gedurende makkelijk vijf jaar. Ik roep de Vlaamse Regering op om hier werk van te maken. Heb respect voor het parlement. Rapporteer op een correcte manier. Behandel ons niet – mijn excuses, collega's – als een bende kleuters. Er staat hier niets in wat we nog niet weten. Rapporteer. Geef ons een oplijsting. Zeg ons wie er in de werkgroepen zit. Maak er werk van. Ik stel vast dat u vandaag nergens staat, behalve waarschijnlijk met getrokken messen tegenover minstens een van uw coalitiepartners in die zeven werkgroepen die momenteel al dan niet af en toe bij elkaar komen.

2.1.3. Opmerkingen van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris: Ik wil beginnen met de toch wel interessante uitspraak van de heer Sabbe namens LDD, die stelde dat we er met z'n allen toch van moeten uitgaan dat we de uitslag van het referendum hebben te respecteren. Ik denk dat dit een belangrijk statement is dat ik volledig wens te onderschrijven.

Voorzitter, ik heb vandaag toch wel nieuws mogen optekenen, omdat ik tussen de lijnen van wat de minister zegt, hoor dat ze gewoon wil voortdoen: 'business as usual'. Ze wil de uitgangspunten die er waren voor het referendum, maar die door de Antwerpenaren massaal zijn verworpen, handhaven. Minister, dat moet ik betreuren.

Minister, u gaat uit van het behoud van het masterplan als een geheel zoals het was geconcipieerd. In de marge moet er misschien wat aan worden gemorreld, maar voor de rest is het masterplan het summum van het summum. Open Vld wordt er bijna lyrisch over. Ik wil Open Vld er trouwens even op wijzen dat een van de onderdelen van het masterplan – het doortrekken van bepaalde tramlijnen – door uw afdelingen in het noorden tamelijk wordt gecontesteerd, namelijk in Ekeren en Kapellen. Nietwaar, mevrouw De Ridder?

Mevrouw Annick De Ridder: Tot aan de kerk.

De heer Jan Penris: Tot aan de kerk: dat moet Open Vld dan nog zeggen...

Mevrouw Annick De Ridder: Er is een akkoord, maar dat is een deel dat u blijkbaar niet zo goed beheerst.

De heer Jan Penris: Ik betreur het een beetje dat u in al die werkgroepen blijft uitgaan van de uitgangspunten die u hanteerde maar die door de bevolking zijn gecontesteerd. U blijft vasthouden aan een bijkomende Scheldekruising, liefst nog met een tolheffing. Er zijn alternatieven. LDD heeft er één aangereikt. Laat ons eens beginnen – en daar kunnen we snel werk van maken – van de optimalisering van de op dit moment onderbenutte Liefkenshoektunnel. Dat zal bijkomende werkzaamheden vragen. We zullen over meer moeten praten dan over een betere afstemming van de verkeerslichten in de Tijsmanstunnel. We zullen de Tijsmanstunnel misschien moeten ontdebellen. Wordt daar studiewerk over gedaan? We zullen misschien werk moeten maken van wat anderen al lang vragen: de E313 die vanaf Wommelgem problematisch is. Misschien kan het verkeer er worden afgeleid via Ranst? Misschien kan het verkeer makkelijker doorstromen via een betere aansluiting op de Ring? Wordt daar werk van gemaakt? Worden daar studies over gemaakt?

Wordt als studie-element nog rekening gehouden met het alternatief van Arup-Sum? Ik heb de indruk van niet. Ik stel zelfs vast, als ik u goed heb beluisterd, dat een van uw studiegroepen op dit moment onderzoekt of er niet het een en ander bijkomend kan worden onderzocht ter hoogte van het Sportpaleis en Lobroekdok. Dat is het onderzoek naar de Lange Wapper light. Een van uw werkgroepen, niet BAM, is daar blijkbaar mee bezig. Ik vind dit bedroevend en politiek ontgoochelend. Als u en andere regeringspartners hebben gesteld dat er wel degelijk rekening zou worden gehouden met de stem van de Antwerpenaren en dat het referendum zou worden gerespecteerd, dan had u dat als uitgangspunt moeten nemen en niet de oude vertrouwde uitgangspunten.

Wie betaalt dit studiewerk? Ik neem aan dat wanneer u externe experts aantrekt, u die mensen een kleine vergoeding zult moeten aanbieden. Op wiens begroting komt dat? Over welke bedragen spreken we? Want in dit dossier, minister, is er al heel wat gestudeerd, en zijn er al heel wat expertisekosten gefinancierd moeten worden. Hoeveel betalen we aan wie, en welk kabinet is daarvoor het leidend kabinet? Ik neem aan het uwe.

Met betrekking tot het statuut van de verslagen treed ik mevrouw De Ridder wel bij. Ik denk dat we in de plenaire vergadering op vraag van – ere wie ere toekomt – Open Vld-ex-minister Van Mechelen de toezegging hebben gekregen dat er over de zeven werkgroepen regelmatig zou worden gerapporteerd in deze commissie. Als u die toezegging hebt gedaan, ga ik ervan uit dat die rapporten behoren tot het publieke domein, dat dit parlement er in alle openheid over moet kunnen debatteren, en dat het de inhoud van die rapporten ook moet kunnen voorleggen aan de instantie die ons ter hulp schiet wanneer het nodig is: het Rekenhof. Ik reken er dan ook op dat we die rapporten, of de samengevatte rapportering, vroeger ter beschikking krijgen.

Ik wil ten slotte, minister, vragen naar de tijdshorizont: hoelang zult u vergaderen? Hoelang zult u samen zitten? Mevrouw De Ridder zei het terecht: het heeft er op dit moment alle schijn van dat uw regering tijd aan het kopen is. Tijd is heel duur. Wij willen u een zekere tijd gunnen, maar niet tot in de eeuwigheid. Wanneer gaat u besluiten en wanneer gaat u, wat dit betreft, uw onderzoeken afronden?

Ten slotte nog dit. Ik heb hier net de brief gekregen van de heer Van der Vliet, die aan duidelijkheid niets te wensen overlaat. Zijn laatste alinea is belangrijk: “BAM wenst Noriant evenwel te wijzen op het feit dat het als niet evident kan beschouwd worden om in

deze periode, waarin het ontwerp als gevolg van referendum opnieuw in vraag gesteld wordt, vergunningsprocedures te initiëren.” Dat wil zeggen dat BAM in dezen voorzichtig en zorgvuldig is. De BAM geeft aan de aannemer heel duidelijk te kennen dat er naar aanleiding van het referendum een politieke beweging op gang is gekomen, die bepaalde uitgangspunten uit het verleden ter discussie stelt en dat het dus niet opportuun is om op de beslissing of beslissingen vooruit te lopen. Het feit dat Noriant dat toch doet en durft, heeft volgens mij alles te maken met het feit dat ze wellicht vanuit een van die werkgroepen of misschien vanuit regeringskringen het signaal krijgen: “Jongens, doe maar voort want de uitgangspunten die wij destijds hanteerden, zullen de uitgangspunten blijven waarop u kunt rekenen.” Dat betreur ik.

2.1.4. Opmerkingen van de heer Dirk de Kort

De heer Dirk de Kort: Wij hebben een duidelijke rapportering gekregen over de stand van zaken van de werkzaamheden in de DAM-werkgroepen. Het is van belang dat we kunnen vaststellen dat de burgemeesters in het Waasland en ook in de ruimere regio Antwerpen erop hebben gewezen dat met de derde Scheldekrusing, een oplossing die absoluut moet worden gerealiseerd, niet alle fileleed in en rond Antwerpen zal zijn opgelost. Er zijn nog andere werkzaamheden noodzakelijk. We kunnen nu vaststellen dat die ook zullen worden onderzocht.

Er is nog iets van belang, en dat heb ik niet gehoord: bij die besluitvorming moeten die burgemeesters worden betrokken. Anders wordt dit Vlaamse infrastructuurproject te veel een infrastructuurproject van de stad Antwerpen. Die indruk krijgen we te vaak door de besprekingen in het Vlaams Parlement. Dat mag het absoluut niet worden. Wij moeten blijven communiceren dat dit een Vlaams infrastructuurproject is en dat zowel de vrachtwagenchauffeurs in West-Vlaanderen als de mensen die wonen in de Kempen er allemaal belang bij hebben dat dit Masterplan Antwerpen wordt gerealiseerd, want anders zullen er heel veel zijn die willen dat dit op een sisser afloopt. Deze werken zijn absoluut noodzakelijk voor onze Vlaamse economie en voor een goede ontsluiting, niet alleen van de Antwerpse regio, maar van heel Vlaanderen.

Ik vond het vandaag prettig om vast te stellen dat de heer Janssens als Vlaams volksvertegenwoordiger en burgemeester ook belangstelling had om de commissie bij te wonen, maar ik betreur dat hij niet aanwezig was bij de toelichting die u hebt gegeven. Of heeft dat te maken met de samenstelling van de DAM-werkgroepen, waardoor er voor hem niets nieuws onder de zon is? Hij lijkt dus voldoende geïnformeerd te worden, en dat geeft mij het gevoel dat wij dit dossier eventjes in de rand mee mogen behandelen. Ik vraag een gelijke behandeling van alle Vlaamse volksvertegenwoordigers.

2.1.5. Opmerkingen van de heer Bart Martens

De heer Bart Martens: Wat de opmerkingen ten aanzien van mijn dierbare collega Janssens betreft: ik denk dat hij op dit moment in Antwerpen andere zaken aan zijn hoofd heeft. Een grote werkgever dreigt daar de deuren te sluiten. De afwezigheid van de heer Janssens kan best worden verantwoord. Ik vind het al zeer bemoedigend dat de burgemeester de werkzaamheden van nabij opvolgt. Ook op de zittingen tijdens de zomermaanden was hij een van de actieve deelnemers.

Ik wil terugkomen op wat een aantal sprekers heeft gezegd. Wij moeten inderdaad respect hebben voor de uitspraak van het referendum. Ik begrijp dan ook niet goed dat de regering zo verlamd zit te wachten op de uitspraak van de Raad van State. Als we gevolg willen geven aan de mening van de Antwerpenaar zullen we toch met een fundamenteel andere oplossing uit de bus moeten komen, zelfs als we uitgaan van een nieuwe Schelde-oeververbinding. Binnen de contouren van het bestek en van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan kan men niet veel meer doen dan een Wapper light, misschien met een

ander kleurtje op de pijlers. Als je die Scheldeoververbinding fundamenteel wilt aanpassen, zul je hoe dan ook buiten de lijntjes moeten kleuren. Daar moet je tijd voor nemen. Ik hoop dan ook dat de Vlaamse Regering zal uitgaan van het gewenste eindbeeld voor Antwerpen en omgeving – dat moet immers stroken met een duurzame ruimtelijke ordening en stedelijke planning van Antwerpen – veeleer dan te vertrekken van de bestaande juridische contexten en de wijzigingen die daarin nog kunnen gebeuren. We moeten dit probleem met open vizier benaderen.

Ik ben het met de heer de Kort eens om te zeggen dat we ook de problemen van de agglomeratie en de hele regio in rekening moeten nemen. Mevrouw De Ridder heeft het over dat prachtige Masterplan Antwerpen. De studies die de burgemeesters van het Waasland en die van de zuidrand van Antwerpen hebben laten uitvoeren, hebben ons geleerd dat het masterplan geen zaligmakende oplossing is voor het wegwerken van het fileleed in de brede omgeving van Antwerpen. De files aan de Kennedytunnel zullen blijven, zoals ook bleek uit de Arup-Sumstudie. De files op de E313, de A12 en de E19 tussen Antwerpen en Brussel blijven wat ze zijn. Men zou zich nog durven afvragen wat het masterplan dan wel oplost. In elk geval toont dit aan dat het Masterplan Antwerpen in relatie moet worden gezien tot de infrastructuurmaatregelen in het Waasland. In de beslissing van 28 maart zijn er al een aantal van opgesomd; u gaf de stand van zaken.

Ik hoop dus dat u het studiegebied ruim genoeg neemt, minister, en ook dat u geen enkele oplossing a priori verwerpt. Ik denk dat dit ook zo in de nota van de Vlaamse Regering over de Antwerpse mobiliteit staat. Dat is zeer belangrijk. Ik denk dat we daarvoor de nodige tijd moeten nemen. Ik denk dat het onverstandig is om nu de broedende kip te storen, al moeten er op een bepaald ogenblik wel eieren komen, en laten we hopen dat het geen windeieren worden. De werkgroepen moeten hun werk kunnen doen, met open vizier, en geen enkele oplossing mag worden uitgesloten. Ik hoop alleszins dat het een integrale oplossing wordt die ten voordele van het brede stadsgewest Antwerpen, het Waasland en de zuidkant van de stad is.

U zei dat een werkgroep onderzoekt hoe de Kennedytunnel moet worden aangepast aan de veiligheidseisen van de Europese Tunnelrichtlijn. Kan dat een invloed hebben op het aantal rijstroken in de Kennedytunnel, en dus op de capaciteit ervan? Dat is een fundamentele vraag.

Mevrouw Annick De Ridder: De heer Martens begrijpt niet goed waarom ik het masterplan niet loslaat. Dat is toch een evidentie.

De heer Bart Martens: Ik heb gewoon gezegd dat het masterplan niet zaligmakend is omdat uit de studies van IGEAN, Interwaas en Arup-Sum blijkt dat de fileproblemen niet zullen worden opgelost met het masterplan.

Mevrouw Annick De Ridder: Het is extreem belangrijk dat in het verslag wordt genoteerd dat sp.a het Masterplan Antwerpen in vraag stelt.

Voor mij is dit een cruciaal punt. (*Opmerkingen*) Het gaat hier niet om de keuze tussen een brug, een tunnel of eender welke andere manier om de derde oeververbinding tot stand te brengen. Ten gevolge van de contestatie is hierover al een referendum georganiseerd. Het gaat hier om het geheel aan maatregelen die een einde aan de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen moeten maken. Het gaat hier om het concept van het Masterplan Antwerpen. De minister heeft verklaard dat dit plan een en ondeelbaar is. Daar ben ik zeer tevreden om. Het kan een tunnel, een brug of eender wat worden. Het plan is een en ondeelbaar. Ik constateer nu echter dat de sp.a, een coalitiepartner van de minister, het hele Masterplan Antwerpen in vraag stelt. (*Opmerkingen*)

2.1.7. Opmerkingen van de heer Dirk Peeters

De heer Dirk Peeters: Ik was opgetogen over het eerste gedeelte van deze namiddag, want er werd toch duidelijkheid gecreëerd over het luik van de schadeclaims. Ik verneem dat het om een maximumbedrag van 1,3 miljoen euro gaat. Het Rekenhof bevestigt dat. Maar in uw toelichting zegt u dat werkgroep 3 zich buigt over de kwestie van de schadevergoedingen. Wat er in het kader van de overheidsopdrachten is afgesproken, is duidelijk, en daarnaast is er de rechtbank. Ik begrijp dan niet goed waarom werkgroep 3 zich daar opnieuw over buigt, dat creëert toch weer onduidelijkheid en nieuwe interpretatiemogelijkheden.

In maart 2009 heeft de regering een beslissing genomen over de randvoorwaarden. Er dreigt een conflict met de ESR-reglementering, maar ook problemen met de tolheffing. Ik verneem ook dat in werkgroepen de kilometerheffing wordt besproken. Betekent dat dat de regering bereid is om de beslissing inzake de randvoorwaarden van maart te herzien? Als de regering bereid is om dat keurslijf ten dele los te maken, dan kunnen we met een andere blik naar het Antwerpse mobiliteitsprobleem kijken.

Mijn derde vraag betreft iets waarop ook de heer Martens heeft gealludeerd. Ik stel vast dat er vrij goed is gekeken in de richting van de R4 en Gent. Ik heb deze week de studie van IGEAN over de zuidrand van Antwerpen ontvangen. Ik heb niet gehoord dat daarover intensief met de Vlaamse Regering wordt overlegd. MOZO, het Mobiliteitsoverleg in de Zuidooststrand, doet dat daarentegen wel, want dat heeft een gesprek gevoerd met de minister-president. Zijn die mensen in de werkgroepen actief?

Naast mobiliteit is er ook het aspect ruimtelijke ontwikkeling, rond het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) of het vliegveld van Deurne: dat zijn zaken waartussen de Vlaamse overheid moet kiezen, want anders krijgen we de knoop niet meer ontward.

Minister, ik heb nog een formele vraag. Ik heb de indruk dat u wacht op de uitspraak van de Raad van State, en tegelijkertijd toch blijft werken aan de Lange Wapper light. Is dat juist? Wij zien het helemaal niet zitten dat na het referendum dit spoor nog wordt gevolgd.

Ten slotte: wordt er een gestructureerde communicatie van de werkgroepen met de actiegroepen in Antwerpen georganiseerd? Want ook die mensen zijn bezig met het dossier. Ik hoop dat we niet de fout van het verleden herhalen. Als we een draagvlak voor een totaaloplossing willen, dan adviseer ik de regering om die mensen bij het proces te betrekken. Is ter zake al iets ondernomen?

2.1.8. Opmerkingen van de heer Jurgen Verstrepen

De heer Jurgen Verstrepen: Minister, ik ben speciaal voor uw rapportage teruggekomen, maar u hebt mijn verlangens niet bevredigd. Een oplijsting of een korte inhoud is geen rapportage. Bij de oprichting van de werkgroepen heb ik kort gereageerd door ze praatgroepen en therapeutische koffiekranjes te noemen. Het was hard en de minister-president vond dat niet erg fijn. Collega's die het dossier al lang volgen, zoals mevrouw De Ridder, geef ik gelijk als ze ontgoocheld zijn. Het is geen volwaardige rapportage.

Ik twijfel er niet aan dat er experten mee aan tafel zitten. Maar wat is het doel en de timing? Ik hoor veel woorden als 'indien' en 'eventueel', maar niets over resultaten. Ik onderschrijf de stelling dat dit niet enkel een Antwerps, maar een Vlaams verhaal is. Maar in Antwerpen voelen wij het elke dag. In Antwerpen staan we elke dag stil, naast het feit dat er elke dag bedrijven sluiten en er een domino-effect speelt. Inmiddels zijn er praatgroepen die geen resultaten opleveren. Dat is een spijtige zaak. Ik wil aandringen op een snel, efficiënt en daadkrachtig bestuur. Dit wordt het verhaal van een 'sitting duck'. U kent mijn voorkeur, maar daar koopt u niets mee.

U zei iets over de werkgroep communicatie. Die heeft een drukke agenda, want op vier maanden of drieëneenhalf maanden is die werkgroep één keer samengekomen. Die werkgroep moet het draagvlak vergroten. Mag ik dan weten welk draagvlak? Ik zou daar graag een concreet antwoord op krijgen.

2.2. *Antwoorden en replieken*

Minister Hilde Crevits: Ik wil hier zeer duidelijk zijn. De reden waarom ik me aan een tekst wil houden is hier zonet tot uiting gekomen. De tekst die ik heb voorgelezen, is door de hele Vlaamse Regering goedgekeurd.

Over de reorganisatie van de nv BAM staat onder andere het volgende te lezen: “De Vlaamse Regering hanteert de randvoorwaarden van de integrale uitvoering van alle projecten uit het Masterplan Antwerpen.” Het gaat om een beslissing van de Vlaamse Regering van 21 oktober 2009. Om te voorkomen dat mensen zouden twijfelen aan ons voornemen om rekening te houden met het referendum, wordt in de inleiding zeer nadrukkelijk naar dit referendum verwezen: “De Vlaamse Regering zal dit dossier in handen nemen en het proces om te komen tot een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen zelf aansturen. Zij sluit daarbij geen enkele oplossing uit. Voor de verdere aanpak van dit dossier gaat de Vlaamse Regering hierbij uit van de regeringsbeslissing van 28 maart 2009, zoals bevestigd in het regeerakkoord.”

Iets verder staat het volgende te lezen: “Uit de volksraadpleging is duidelijk gebleken dat een oplossing voor de Scheldekruising een maatschappelijk draagvlak moet hebben.” De vraag wat een draagvlak moet hebben, is hierbij dus ook beantwoord. Dit slaat op de oplossing voor de Scheldekruising.

Dit draagvlak moet er zijn in Antwerpen en in de rest van Vlaanderen. De uiteindelijke oplossing en de initiatieven die we uiteindelijk zullen nemen, zullen het resultaat van verder overleg vormen. De stad Antwerpen is in dit verband een belangrijke gesprekspartner. Ik houd me aan de tekst die door alle regeringspartners is goedgekeurd.

Ik weet dat alle aanwezigen graag zouden horen wat er in die werkgroepen wordt gezegd. Ik zou hier kunnen verkondigen wat de burgemeester van Antwerpen heeft verklaard en wat mijn kabinet daarop heeft geantwoord. Ik wil dat echter niet doen. Volgens mij zou dit geen soelaas bieden of enige input voor deze beleidsvoorbereidende vergaderingen opleveren.

Het gaat hier zonder meer om een ernstig probleem. In Antwerpen staan we allemaal in de file. Dat is voor West-Vlamingen ook niet aangenaam. Dat geldt niet enkel voor zij die in Antwerpen moeten zijn, maar ook voor de mensen die boven Antwerpen moeten geraken of die langs Antwerpen moeten rijden. Dat geldt voor vrachtwagens en voor personenwagens. (*Opmerkingen*)

We moeten dit fundamenteel probleem oplossen. Op 21 oktober 2009 heeft de Vlaamse Regering besloten het proces in zijn geheel te bekijken. We zullen rekening houden met de mobiliteit, zoals ze in het Masterplan Antwerpen staat beschreven, en met aspecten die hier buiten staan.

Sommige mensen zijn van mening dat we hier niet langer over moeten nadenken en dat we onmiddellijk de werken moeten aanvatten. Ik wens iedereen die dat wil doen veel succes. We moeten immers een aantal procedures doorlopen. We moeten nagaan of het plaatje goed in elkaar zit. We hebben gemerkt dat we bijna een consensus hebben bereikt. Dit betekent natuurlijk dat er nu nog geen consensus is. Er moet nog een paar knelpunten worden weggewerkt.

Ik vind niet dat de Vlaamse Regering het verwijt mag krijgen dat ze tussen 21 oktober 2009 en 21 januari 2010 drie maanden tijd heeft genomen om te onderzoeken hoe we hier verder mee kunnen omgaan. Er is al veel energie in dit dossier gestoken. Ik denk onder meer aan het Masterplan Antwerpen en aan projecten waar al jaren overheen zijn gegaan. Ik vind niet dat iemand ons mag verwijten dat we wat tijd nemen. Dat staat trouwens in de reeds aangehaalde regeringsbeslissing vermeld.

We nemen tijd omdat we in alle discretie willen nagaan wat de knelpunten in deze puzzel precies zijn. We willen het geheel tot iets werkbaars omvormen. We sluiten geen enkele oplossing uit. We gaan uit van een aantal afspraken die in het Vlaams regeerakkoord zijn opgenomen of die voordien al tot stand zijn gekomen. Een jaar geleden hadden alle aanwezigen die aanpak allicht fantastisch gevonden.

Volgens mij moet het beleidsvoorbereidend proces in alle discretie kunnen verlopen. Aan sommige beslissingen die tijdens de vorige legislatuur zijn genomen, zijn zeventien inter-kabinettenwerkgroepen (IKW's) voorafgegaan. Achteraf ben ik gefeliciteerd omdat een mooie oplossing uit de bus is gekomen. Ik wil ook in verband met dit dossier op het resultaat worden afgerekend. Ik wil nu niet het verwijt krijgen dat we drie maanden tijd nemen om oplossingen te zoeken voor problemen die zeker niet van de minste zijn.

Er zijn hier ook vragen gesteld over de tolgelden, de bewegwijzering, de verkeersaansturing en het GRUP. De werkgroepen onderzoeken dit allemaal. Alles is evenwel met elkaar verbonden. Als we een oplossing op het vlak van de ruimtelijke ordening zoeken, moeten we ook naar het budget, naar de taakverdeling en naar de ESR-neutraliteit kijken.

De communicatie is heel belangrijk. Een werkgroep houdt zich al drie maanden met de communicatie bezig. De puzzel is zich aan het vormen. De vraag is of we iedereen die op een of andere manier bij het proces betrokken is, moeten consulteren om een draagvlak voor die oplossing tot stand te brengen.

Verder zijn nog een paar punctuele vragen gesteld over wie nu precies wat zal betalen. De ministers en hun kabinetten worden betaald. Zij hebben heel veel input geleverd. De eigen administratie, in het bijzonder het Verkeerscentrum Vlaanderen, heeft eveneens veel nuttig werk geleverd.

Ik verwijs hier in feite naar zaken die we hier al eerder hebben besproken. Wat de E313 betreft, is de situatie volgens de heer Martens heel duidelijk. Tijdens de besprekingen heeft hij echter als eerste om tien meer studies gevraagd. Op dat ogenblik waren allerlei zaken volgens hem nog niet besproken. (*Opmerkingen*)

Met betrekking tot besluitvormingsprocessen moeten we zorgvuldig zijn. We moeten de kip laten broeden, maar ze moet wel een ei leggen. Daar ben ik het absoluut mee eens.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, broeden gebeurt als het ei al is gelegd. (*Gelach*)

De heer Ivan Sabbe: Minister, u komt nochtans uit een landbouwstreek. De Boerenbond zal tevreden zijn.

Minister Hilde Crevits: We moeten de eieren laten uitbroeden. De eieren moeten echter ook kunnen worden gelegd.

Mijnheer Penris, het gaat hier niet om business as usual. U hebt daarnet gesuggereerd dat Noriant door iemand wordt aangestuurd. Dit is zeker niet het geval. Op dat vlak kan ik formeel zijn.

De Vlaamse Regering wil alle mogelijke oplossingen bekijken. We hanteren een aantal uitgangspunten. Het is een hele klus tot een oplossing te komen. We zijn nu drie maanden bezig. Volgens mij is de redelijke termijn nog niet verstreken.

Wat de budgettering betreft, komt er aansturing vanuit de Diensten Algemeen Regeringsbeleid (DAR) en vanuit het Vlaams Kenniscentrum PPS. Indien we juridische adviezen nodig hebben, vragen we die in het kader van de lopende juridische contracten van de Vlaamse administratie. We hebben ook BAM om een aantal gegevens verzocht. Verder moet in overeenstemming met de vraag worden gerapporteerd.

Volgens de heer de Kort moeten we de lokale burgemeesters hierbij betrekken. Ik ben het daarmee eens. Volgens mij zijn de lokale burgemeesters ontvangen. We gaan verder met de studieresultaten om. De stad Antwerpen is niet in elke werkgroep vertegenwoordigd. Het stadsbestuur heeft echter vertegenwoordigers in die werkgroepen waar deze input absoluut noodzakelijk is. Op dit vlak wordt nu eigenlijk al rekening gehouden met de suggesties die hij en anderen naar voren hebben geschoven.

De heer Peeters heeft ook naar het MOZO verwezen. Ik heb er ook een vraag over beantwoord.

Er werd me gevraagd hoe het zit met de Lange Wapper light. Ik heb gezegd dat alles wordt bekeken. Dat betekent dat we ook niet zomaar iets in de vuilnisbak gooien. We zoeken hoe we tot een goede oplossing kunnen komen, maar die bijkomende Scheldekrusing is noodzakelijk. Dat uitgangspunt blijft vandaag bestaan.

Het is de eerste maal dat daarover wordt gerapporteerd. Ik weet niet hoe dat zal evolueren, maar wat de verdere rapportering betreft, zal ik zeker rekening houden met de opmerking dat het nuttig zou zijn om een paar dagen op voorhand een verslag te krijgen. Ik kan dat begrijpen. Ik zal bekijken of dat technisch mogelijk kan worden gemaakt. Ook voor mij was het wat onduidelijk hoe dat hier precies in zijn werk zou gaan. Mevrouw De Ridder, u vraagt dat we alle verslagen van de werkgroepen ter beschikking zouden stellen. Het gaat over verslagen over beleidsvoorbereidend werk, dus wat dat betreft, moet ik u vandaag ontgoochelen. Ik zal echter bekijken of de rapportering aan de commissie iets vroeger kan.

De voorzitter: Wie hier de vorige vijf jaar zat, weet dat de regering nooit op voorhand iets gaf.

De heer Jan Penris: De regering was hier vaak ook niet.

De heer Ivan Sabbe: Minister, uw gedrevenheid siert u. U wijst erop dat het nog maar drie maanden zijn, maar welke timing hanteert u? Het ei is er al, maar wanneer zullen de kuitjes uit dat ei komen? Wanneer zal de evaluatie afgerond zijn en zullen we weten hoe u het masterplan en de onderdelen ervan ziet? Ik zou concrete data willen hebben van wanneer we dat mogen verwachten.

U hebt verwezen naar wat BAM zegt en wat Noriant zegt, waarbij Noriant dan op eigen houtje functioneert. U hebt echter niet geantwoord op mijn vraag over de minister-president. Hij heeft duidelijk gesteld dat een vernietiging van het GRUP door de Raad van State een ramp voor Vlaanderen betekent. Als u zegt alle mogelijkheden te bekijken, dan is dat niet echt relevant. Het voorliggende GRUP betreft een verbindingsvoorstel dat door de Antwerpenaren is afgeschoten. Dan valt wat u zegt, toch niet te rijmen met zijn uitspraken.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Voor alle duidelijkheid, mijn fractie vraagt niet ‘la petite histoire’, of het letterlijke verslag van de communicatie van die werkgroepen. Wel zouden we heel graag de door de Vlaamse Regering goedgekeurde tekst hebben, en de samenstelling van de werkgroepen, als dat mogelijk is. Ook zouden we bij de komende rapportages op voorhand over een tekst willen beschikken. Uiteraard zal die moeten zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Ook zou daarin de band met het Rekenhof moeten worden gemaakt. Het lijkt me nuttig dat, als het Rekenhof de BAM-rapportage bekijkt, het ook zou weten wat de Vlaamse Regering daar tegelijkertijd mee doet. Voorzitter, ook zou ik graag een nieuwe datum willen vastleggen waarop we elkaar kunnen terugzien over dit dossier.

Minister, wat de timing betreft, sluit ik me aan bij de heer Sabbe. Een jaar geleden zou ik net hetzelfde hebben gezegd. Drie maanden is drie maanden. Het is niet dat u daar drie jaar mee bezig bent, maar dit is al bezig van 1995. Het masterplan dateert van 2000. Graag had ook ik tegen een volgende rapportage een duidelijke timing, zodat we weten waar en wanneer u wilt landen.

De heer Jan Penris: Ik denk dat we dat tijdsfad binnenkort zullen kennen. Ik heb de minister horen spreken over een bijna-consensus.

Minister Hilde Crevits: Dat ging over het Waasland.

De heer Jan Penris: Helaas, ik hoopte op meer, maar het gaat alleen maar over het Waasland. Nu goed, dat is ook al belangrijk. Het is al iets.

Ik begrijp dat u in de luwte van de discretie misschien efficiënter kunt vergaderen dan hier, op het politieke forum. Ik vind het echter niet correct dat u en uw regering, als wij in de plenaire vergadering vragen dat u regelmatig zou rapporteren over de werkzaamheden van de DAM en uw zeven werkgroepen, zich beperken tot een vrijwel nietszeggende en ontgoochelende samenvatting. De heer Verstrepen heeft daar gelijk in. Het was de eerste maal dat u dat hier hebt gedaan, maar ik hoop dus dat, als we de volgende keer vergaderen hierover, we een rapport zullen krijgen geschoeid op de leest van Rekenhof en BAM, dus uitvoerig, correct en voldoende gestoffeerd.

De heer Dirk Peeters: Minister, ik blijf nog enigszins op mijn honger wat mijn vraag betreft waarom u toch nog over schadevergoedingen spreekt. Ook met betrekking tot mijn vraag over het contact dat kan worden gelegd met de actiegroepen in het Antwerpse, heb ik niets gehoord.

De heer Bart Martens: Minister, voor alle duidelijkheid, wat de E313 betreft, heb ik niet gezegd dat alles daar duidelijk is. Ik heb alleen gezegd dat het masterplan voor de problemen van de E313 geen oplossing biedt. De uitstroom tijdens de ochtendfile wordt uiteraard wel iets gemakkelijker met de Stedelijke Ringweg, maar de tactische studie heeft ons heel duidelijk getoond dat bij de E313 de problemen blijven. Ik heb eigenlijk bedoeld dat de diverse opties die in overweging worden genomen voor de E313, ofwel sporen met het masterplan ofwel bepaalde opties in het masterplan in de weg staan. Soms versterken die opties elkaar, soms zijn ze tegengesteld. Daarom vraag ik uitdrukkelijk om die projecten in samenhang te bekijken.

Minister, ik heb begrepen dat u dat ook doet. U vraagt onder meer BAM om zich ook uit te spreken over de oplossingen die in het Waasland worden uitgedokterd. Ik wijs er wel op dat BAM dan de grenzen van haar eigen territorium en haar eigen opdracht overschrijdt. Het is goed BAM ter zake een ondersteunende taak te geven, maar de regietaak bij het ministerieel comité en de werkgroepen te houden, om alle misverstanden te vermijden.

Wat de timing betreft, moeten we ons hoeden voor quickfixoplossingen en overhaaste conclusies, die naderhand dan opnieuw geen maatschappelijk of bestuurlijk draagvlak lijken te hebben. Laat de kip dus broeden, en laat het mooie kuikentjes worden.

De heer Dirk de Kort: Ik ben blij dat de minister daarnet heeft geantwoord dat het voor ons zowel moet gaan over een oplossing voor een derde of vierde Scheldekruising als over een aantal aanpassingen in en rond Antwerpen. We horen immers ook in de wandelingen dat bepaalde actiegroepen ervan dromen dat er enkel een oplossing zou worden uitgewerkt met betrekking tot de verbinding Merksem-Wommelgem, de A102, zodat er zo verderop een aansluiting is met de Tijsmanstunnel, de Liefkenshoektunnel en de verbinding met het Waasland. Dat is natuurlijk geen oplossing voor het doorgaand verkeer. Het is slechts een heel gedeeltelijke oplossing voor de problematiek van het havenverkeer en is niet de oplossing waar de regio en Vlaanderen nood aan hebben.

Minister Hilde Crevits: Ik kan u vandaag geen timing geven. U zou die misschien graag horen van mij. Wat mij betreft, komt dit er zo snel mogelijk, maar het is een heel moeilijk dossier. U weet dat. Zorgvuldigheid is hier dus het belangrijkste. De oplossing moet de duurzaamheidstoets doorstaan. Dat is dus prioritair voor mij.

Dan zijn er de uitspraken van de minister-president. Het is niet onbelangrijk te weten dat, als dat GRUP wordt vernietigd, een jarenlang proces, waarop een hele besluitvorming is gebaseerd, plots ongedaan wordt gemaakt. Dat is in se een probleem. In om het even welk dossier in Vlaanderen waarbij een GRUP wordt vernietigd, wordt automatisch een sprong terug in de tijd gemaakt. Over die vernietiging hebben we nog geen uitsluitsel. Als dat gebeurt, is dat op zich zeer jammer en zeer pijnlijk. Vandaar de frustratie die de minister-president heeft geuit. Als iets dergelijks gebeurt, is dat eigenlijk een ramp.

Mijnheer Peeters, op dit ogenblik wordt binnen de werkgroepen gewerkt met partijen die rechtstreeks betrokken zijn bij de realisatie: gemeentebesturen, externe experts, juristen. Op het ogenblik dat je voelt dat de puzzel in elkaar zou kunnen vallen, kun je stappen zetten om ook anderen te horen in een bepaald proces, maar daarover beslis niet ik, het is een gezamenlijke beslissing.

Ik ben vergeten wat uw volgende vraag was.

De heer Dirk Peeters: Het is een vraag die ik al heel dikwijls heb gesteld. Ik zal ze nog eens stellen. Daarstraks was het Rekenhof vrij duidelijk in zijn presentatie: wat kost ons het opzeggen van het contract? Het gaat over de schadevergoeding. Ik zeg dat het duidelijk is: het is beperkt tot 500.000 en 800.000 euro. Daarnaast is er de rechtbank. Wat is dan uw derde weg?

Minister Hilde Crevits: De werkgroep is opgericht en heel snel samengekomen. Daar worden alle pistes bekeken. Ik heb daarnet gezegd dat alle pistes open zijn. Dat betekent ook dat je niet alleen moet kijken naar wat je doet als je het contract niet honoreert: je kunt ook kijken of er iets mogelijk is waarbij we de contracten gedeeltelijk honoreren. Dat moet allemaal bekeken worden. Als je niets uitsluit, moet je alle pistes naast elkaar zetten. Daarom is het ook nodig dat een werkgroep zich over al die scenario's buigt.

De werkgroep is trouwens nog maar één keer samengekomen. Je moet dat ook in die context bekijken. Die zeven werkgroepen komen niet allemaal elke week samen. Vooral de eerste werkgroep die zich met herstructurering bezighoudt komt regelmatig samen, want de ESR-neutraliteit is ook een acuut probleem. Daar moeten we nu door en dat is ook deels de basis voor het geheel. Het gaat over de herstructurering en de mogelijke effecten daarvan op de financiering.

De andere vragen die zijn gesteld over onder meer de rapportering, neem ik mee. Over het Rekenhof heb ik mijn persoonlijke mening, maar een minister mag geen intenties en wellicht ook geen persoonlijke meningen ventileren. Ik denk dat we wat dat betreft, zeer precies moeten aflijnen wat beleidsvoorbereidend werk is en wat beleidsuitvoering. Daarover moeten we eens een gesprek hebben. Mijn mening daarover is vrij duidelijk.

Dat neemt niet weg dat vanaf het moment dat men een beslissing heeft, men opnieuw in een uitvoeringsperiode komt. Dan lijkt het me evident dat daarover afspraken worden gemaakt. Ik neem alleszins de vragen mee en we zullen zien hoe ermee wordt omgegaan.

De voorzitter,

Jan PEUMANS

De verslaggevers,

Jan PENRIS

Dirk DE KORT

BIJLAGE 1:

De dertiende voortgangsrapportage van BAM

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
Rijnkaai 37
2000 Antwerpen
Tel. 03 203 00 30
Fax. 03 203 00 31

Vlaams Parlement
Commissie Openbare Werken en Mobiliteit

13de voortgangsrapportage
21.01.2010

Inhoudstafel

1. HOOFDSTUK 1 - BASISKENMERKEN MASTERPLAN	70
1.1. Algemeen	70
1.2. Globaal overzicht Masterplanprojecten	72
2. HOOFDSTUK 2 – SCOPEWIJZIGINGEN VAN HET MASTERPLAN	
ANTWERPEN	73
2.1. Overzicht van de scopewijzigingen	73
2.2. Evolutie in selectie en concretisering van projecten	73
2.3. Wijzigingen in de aanpak of omvang van verschillende projecten.....	73
3. HOOFDSTUK 3 - DE MASTERPLANPROJECTEN	75
3.1. Overzicht van de belangrijkste genomen en geplande beslissingen door BAM (Raad van bestuur)	75
3.2. Beslissingen Vlaamse Regering	75
3.3. Overzicht planning	78
3.3.1. Masterplan.....	78
3.3.2. Oosterweelverbinding	78
3.3.3. Brabo I-projecten.....	79
3.3.4. Brabo II-projecten.....	79
3.3.5. Watergebonden projecten	80
3.4. Beschrijving stand van zaken projecten.....	81
3.4.1. Oosterweelverbinding	81
3.4.2. Projecten in het kader van de Oosterweelverbinding.....	88
3.4.3. Openbaar vervoerprojecten Brabo.....	89
3.4.4. Waterinfrastructuur.....	95
3.4.5. Fietsprojecten	99
4. HOOFDSTUK 4 - FINANCIËN: KOSTPRIJS EN FINANCIERING VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN.....	101
4.1. Actuele uitgaven en kostprijsraming investeringskosten verschillende infrastructuurprojecten Masterplan Antwerpen.....	101
4.2. Actuele uitgaven en budgettering voor voorbereidingskosten, overheadkosten, exploitatiekosten en kosten flankerend beleid	101
4.2.1. Afsluiting jaarrekening.....	101
4.2.2. Budget 2010.....	102
4.2.3. Vergelijking budget – actuals per 30/9.....	102
4.3. Overzicht nieuw aangegane verbintenissen (overheidsopdrachten, gronden, ...)	103
4.3.1. Onteigeningen	103
4.3.2. Gunningen	103
4.4. Overzicht onvoorziene kosten: aanwending van “budget onvoorzien”, provisies en reservefondsen, indicaties van dreigende kostenoverschrijdingen	103
4.5. Overzicht van wijzigingen in financieringsbronnen: kapitaalbreng Vlaams Gewest, inbreng in natura, tolheffing, schaduwtoel, subsidies, leningen, bijzondere financiële transacties, effectisering.....	103

5. HOOFDSTUK 5 - RISICO'S VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN EN**RISICOBEBEERSING104**

5.1.	Resultaten van recente risicoanalyses: nieuwe risico's en gewijzigde risico's	104
5.2.	Geplande en uitgevoerde audits (cfr. BAM-decreet).....	104
5.3.	Overzicht belangrijkste bedreigingen, impact, geplande en genomen beheersmaatregelen vanuit invalshoeken, zowel voor projectrisico's als voor algemene werking en doelstellingen.....	105
5.3.1.	Masterplan.....	105
5.3.2.	Oosterweelverbinding en DBfM	114
5.3.3.	Brabo I-projecten.....	119
5.3.4.	Brabo II-projecten.....	121
5.3.5.	Watergebonden projecten	121
5.4.	Risicobeheersing volgens gekozen aanpak	123
5.4.1.	Inrichting van een overkoepelend risicomanagement systeem.....	123
5.4.2.	Risicomanagement BAM en projectorganisatie OWV.....	124

6. HOOFDSTUK 6 - PROJECTORGANISATIE VOOR HET MASTERPLAN**ANTWERPEN125**

6.1.	Wijzigingen in organen BAM en overlegorganen	125
6.1.1.	Organen van BAM:.....	125
6.1.2.	Overlegorganen:	125
6.2.	Overzicht bijkomende bijzondere opdrachten BAM	125
6.3.	Overzicht uitbestede taken en opdrachten	125
6.4.	Evolutie in de samenwerking met andere partijen of overheden	126
6.4.1.	Protocollen m.b.t. Oosterweelverbinding	126
6.4.2.	Protocollen m.b.t. andere projecten	126

HOOFDSTUK 1 - BASISKENMERKEN MASTERPLAN

1.1. Algemeen

Het Masterplan Antwerpen is opgesteld door het Vlaams Gewest met als doelstellingen:

- het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven;
- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het herstellen van de leefbaarheid.

Van in het begin is gekozen voor een geïntegreerde, multimodale aanpak. Dit betekent onder meer dat in het Masterplan Antwerpen alle vervoersmogelijkheden aan bod komen.

- Voor personenverkeer:
 - wegverkeer;
 - openbaar vervoer
- Voor goederenverkeer:
 - binnenscheepvaart
 - wegtransport
 - spoortransport

Speciale aandacht gaat naar de zachte weggebruiker: voetgangers en fietsers.

In en rond Antwerpen ondervinden al deze verschillende vervoersmodi hinder ten gevolge van congestie en knelpunten. De projecten welke binnen het kader van het Masterplan Antwerpen worden uitgewerkt, hebben tot doel de belangrijkste knelpunten op te lossen. Ook wordt ernaar gestreefd om een 'modal shift' te stimuleren, die het gebruik van alle vervoersmogelijkheden op optimale wijze nastreeft, voornamelijk om het wegvervoer zoveel mogelijk te ontlasten.

Om de congestie op de Ring op te lossen, zal in de eerste plaats de Ring ten noorden van Antwerpen worden gesloten: deze nieuwe "Oosterweelverbinding" is hoofdzakelijk bedoeld voor vrachtwagenverkeer.

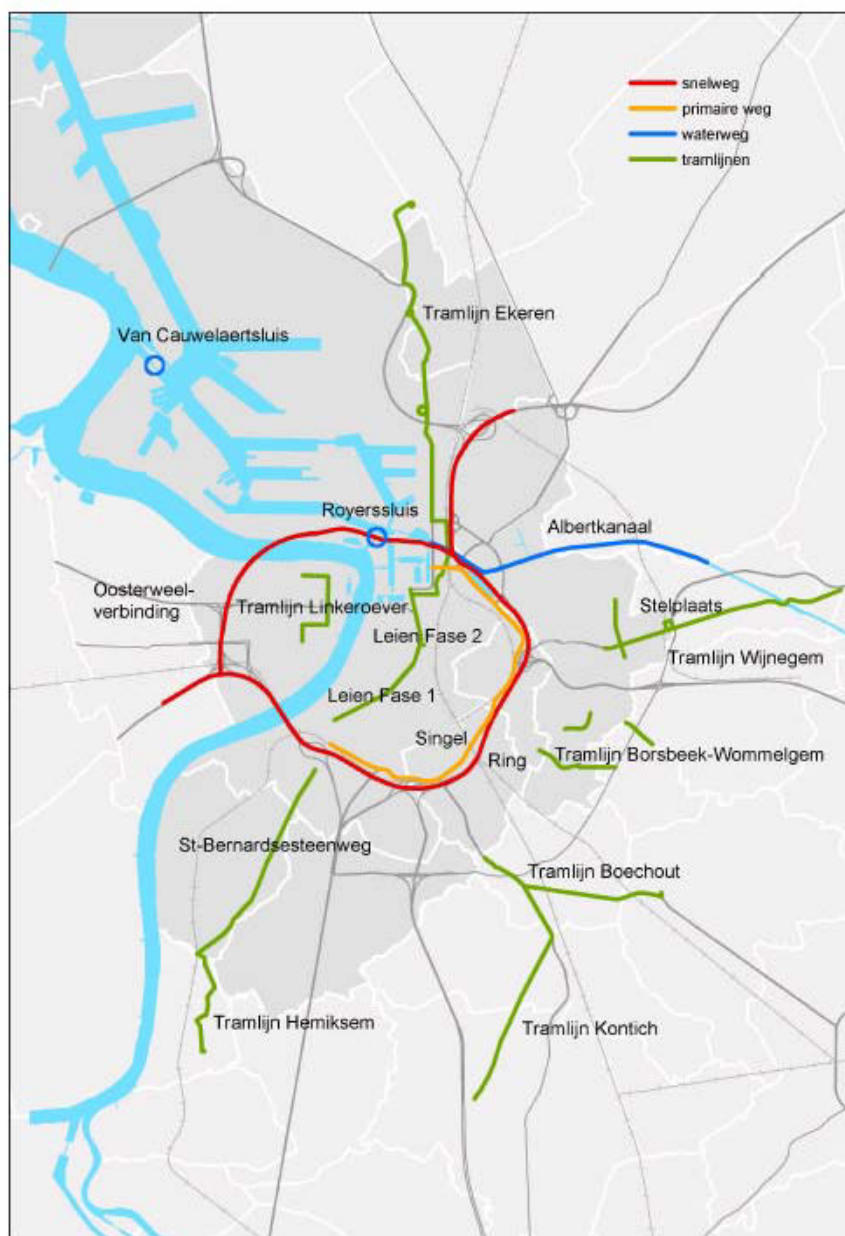
Aangezien het spoorverkeer niet tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest behoort, worden geen projecten m.b.t. spoorinfrastructuur uitgewerkt, maar in alle overwegingen wordt het spoor steeds mee in beschouwing genomen.

De geïntegreerde aanpak maakt het mogelijk de verschillende projecten op mekaar af te stemmen. Zo wordt onder meer de functie van de Singel herbekeken, evenals de relatie tussen de Ring en de Singel, teneinde de afwikkeling van het bestemmingsverkeer naar de stad Antwerpen, de randgemeenten en de haven te verbeteren.

Tal van knelpunten belemmeren een goede doorstroming van het openbaar vervoer. Het oplossen van deze (vaak lokale) knelpunten, evenals het aanleggen van eigen tram- en busbanen zal deze doorstroming verbeteren, wat essentieel is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

De knelpunten voor de binnenscheepvaart op het Albertkanaal zullen verder worden weggewerkt: verruimen van de doorvaartbreedte in het algemeen en ter plaatse verhogen van de bruggen in het bijzonder. Deze aanpak zal gepaard gaan met verbeteringen ter optimalisatie van het wegverkeer langs en over het Albertkanaal. Ook de Van Cauwelaertsluis en de Royerssluis zullen ingrijpend worden gerenoveerd, om voldoende verschuttingscapaciteit te verzekeren in alle omstandigheden.

1.2. Globaal overzicht Masterplanprojecten



HOOFDSTUK 2 – SCOPEWIJZIGINGEN VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN

2.1. *Overzicht van de scopewijzigingen*

Er zijn geen scopewijzigingen te melden.

2.2. *Evolutie in selectie en concretisering van projecten*

Geen wijzigingen t.o.v. de 12^{de} voortgangsrapportage.

2.3. *Wijzigingen in de aanpak of omvang van verschillende projecten*

Op 21 oktober 2009 besliste de ministerraad om een ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit op te richten, waar de minister-president, de viceministers-presidenten en de bevoegde vakministers van Openbare Werken, Financiën en Ruimtelijke Ordening deel van uitmaken.

Dit ministerieel comité heeft zeven werkgroepen opgericht:

1. De eerste werkgroep 'reorganisatie van de nv BAM en de nv Liefkenshoektunnel': zal nagaan op welke manier de mobiliteitsprojecten kunnen worden gerealiseerd met inachtneming van de gevraagde ESR-neutraliteit. Die werkgroep onderzoekt ook de noodzakelijke reorganisatie van de diverse juridische entiteiten en onder meer hun relatie tot de Vlaamse overheid om het welslagen van dit project mogelijk te maken.
2. De werkgroep 'financiering projecten masterplan en Scheldeverbinding' zal onder meer de tolheffing Scheldeverbinding, conform de Tunnelrichtlijn van de Europese Commissie en ook de wijze van financiering van alle projecten van het masterplan, bediscussiëren.
3. De derde werkgroep zal de DBFM-overeenkomst met het aannemersconsortium, de stand van zaken van de aanbestedingsprocedure en de contractsluiting bespreken.
4. De vierde werkgroep 'vergunningsprocedure en -proces' zal enerzijds de bestaande vergunningen en hangende vergunningsaanvragen bekijken, en anderzijds de nieuwe, aangepaste vergunningen verder onderzoeken. Specifiek gaat het over de derde Scheldekruising, inclusief het arrest van de Raad van State, andere projecten in het masterplan en ook andere projecten in de regio die verband houden met dit dossier, onder meer de ontsluiting vanuit Frankrijk, Waasland, E17, project E313, E34, ENA en de R4.
5. De vijfde werkgroep wordt opgericht om mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen te zoeken: uitvoering van de projecten van het masterplan, verbetering van het gebruik van de Liefkenshoektunnel inclusief congestieproblematiek van de Tijsmanstunnel en de ontsluiting, de veiligheid van de Kennedytunnel, de locatie van een bijkomende Scheldekruising ter ontlasting van de mobiliteitsknelpunten in en rond Antwerpen,

rekeningrijden, tolheffing, dynamisch verkeersmanagement, consequenties op het onderliggend wegennet. Al deze elementen worden in die werkgroep besproken.

6. De zesde werkgroep zal zich, samen met de nodige deskundigen, buigen over de communicatie.
7. De zevende werkgroep behandelt de leefbaarheid. Dat heeft te maken met de ruimtelijke inpasbaarheid, noodzakelijke milderende maatregelen, leefbaarheid en omgevingskwaliteit in de stad Antwerpen.

HOOFDSTUK 3 - DE MASTERPLANPROJECTEN

3.1. *Overzicht van de belangrijkste genomen en geplande beslissingen door BAM (Raad van bestuur)*

De Raad van bestuur van BAM vergaderde op 20 maart, 17 april, 15 mei, 19 juni, 28 augustus, 18 september, 23 oktober, 20 november en 18 december 2009.

De belangrijkste beslissingen van de Raad van Bestuur sinds de vorige rapportering, zijn de volgende:

- Masterplan
- Financiering Masterplan
 - Goedkeuring stopzetting aanbestedingsprocedure financiering
 - Goedkeuring aanpassing thesauriebeleid
 - Goedkeuring strategie prehedge
- Oosterweelverbinding
 - Goedkeuring DSO met Noriant
 - Goedkeuring protocol De Lijn – BAM
 - Goedkeuring protocol BAM – TPE/TPA
- Openbaar vervoerprojecten – Brabo 1
 - Goedkeuring gunning Brabo I
- Interne organisatie
 - Goedkeuring enkelvoudige en geconsolideerde jaarrekening 2008
 - Goedkeuring gunning opdracht IT-infrastructuur
 - Goedkeuring gunning financiële dienstverlening
 - Goedkeuring gunning opdracht reclamebureau
 - Goedkeuring invulling mandaat commissaris
 - Goedkeuring deelcontracten 29 - 32 TV SAM
 - Goedkeuring herbenoeming voorzitter en leden commissies
 - Goedkeuring verlenging vrijwaringsovereenkomst bestuurders

3.2. *Beslissingen Vlaamse Regering*

- Op 28 maart 2008 nam de Vlaamse regering na kennisname en grondige bestudering van het ARUP-SUM-rapport de volgende beslissingen:
 - Ze blijft uitgaan van de volledige uitvoering van het één en ondeelbare masterplan dat slechts in zijn geheel een oplossing kan bieden voor de multimodale mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen;

- Ze voert de aanbevelingen van de studie m.b.t. de uitbouw van een complete ATM uit;
 - Ze volgt de aanbevelingen van de studie m.b.t. het beter bereikbaar maken van de Liefkenshoektunnel vanuit de richting Frankrijk (E17) en het Waasland;
 - Ze gelast de administratie Wegen en Verkeer om:
 - In overleg met BAM versneld werk te maken van het uitwerken van een concreet voorstel om een alternatieve verbinding in het Waasland aan te leggen aansluitend bij de oostelijke tangent in St-Niklaas (cfr. Het voorstel van de Wase burgemeesters)
 - Werk te maken van de afleiding van het havenverkeer reeds in Destelbergen via de R4 naar Zelzate (N49) en dit ter ontlasting van de E17 op het vak St-Niklaas – Kennedytunnel:
 - Een concreet plan uit te werken om de filevorming in Tijsmanstunnel wegens het afslaand verkeer weg te werken.
 - Ze meent dat het heffen van tol op de Kennedytunnel voor personenwagen om maatschappelijke redenen niet wenselijk is. Ze blijft ervoor opteren om de toegang tot deze tunnel te verbieden voor vrachtwagens;
 - Ze stelt vast dat er om redenen van capaciteit en veiligheid nood is aan een nieuwe scheldekruising met een capaciteit van 2 x 3 volwaardige rijstroken.
 - Ze ziet geen belemmeringen en gaat akkoord dat nv BAM een bouwvergunningsaanvraag indient voor haar voorbereide tracé;
 - De stad Antwerpen krijgt de nodige tijd en ruimte om aansluitend bij het openbaar onderzoek in het kader van de bouwvergunningsaanvraag voor haar advies het noodzakelijke draagvlak te zoeken en nader onderzoek te voeren;
 - De Vlaamse regering zal, rekening houdend met o.m. de bemerkingen van Eurostat, overgaan tot een herstructurering van de nv BAM teneinde de ESR-neutraliteit en de financierbaarheid van het project te garanderen
- Op 15 mei 2009 ondertekenden de bevoegde ministers het principeson ontwerp van samenwerkingsovereenkomst BRABO 2. Deze overeenkomst wordt afgesloten tussen het Vlaams gewest, De Lijn, BAM en de Stad Antwerpen. Volgend op de beslissing van 9 mei 2008 waarbij volgende projecten deel uitmaken van het project Brabo 2 :
- a) Tramlijnen Eilandje
 - b) Tramverbinding Brusselstraat
 - c) Tramlijn Ekeren tot en met 'De Mieren'
 - d) Leien fase 2
 - e) Operaplein

keurde de Vlaamse Regering, voor een totaalbedrag van EUR 200,6 mio het project BRABO 2 goed, waarin volgende elementen zijn toegevoegd:

1. Tramprojecten Eilandje: het alternatief waarbij de aanleg en onderhoud van het niet-tramgedeelte van de trajecten Londenstraat – Amsterdamstraat en Cadixwijk uit het project BRABO 2 wordt gelicht en wordt aangelegd door de Stad Antwerpen, terwijl het ontwerp, de bouw en onderhoud van de te vernieuwen Londenbrug (tussen Amsterdamstraat en Londenstraat) wordt toegevoegd bij BRABO 2;

2. Tramlijn Ekeren (tot en met 'De Mieren'): het bijkomend opnemen van gevel tot gevel renovatie;
3. Operaplein: de verhoging van het budget van EUR 40 mio naar 49,2 mio.

De Vlaamse Regering besliste tevens om BAM de bijkomende opdracht te geven het Hardenvoortviaduct af te breken waarbij het tracé van de Noorderlaan wordt verlegd langs het Asiadok en BAM de vrijgekomen ruimte voor het Park Spoor Noord dient aan te leggen.

Tenslotte keurde de Regering ook de aanschaf van 21 trams in het kader van de eerste fase van het Masterplan goed, door deze rechtstreeks te laten verwerven door De Lijn en ze toe te voegen aan de aanbestedingsprocedure die De Lijn gestart heeft voor een ander lot trams voor Gent en Antwerpen

3.3. Overzicht planning

3.3.1. Masterplan

We verwijzen hier naar de planning zoals vermeld in de bijlage aan de Kaderovereenkomst goedgekeurd dd. 2 maart 2007.

3.3.2. Oosterweelverbinding

In het kader van de DSO werd volgende timing afgesproken:

- afsluiten Voorcontracten 1 en 2: uiterlijk 1 januari 2010
- gestanddoeningstermijn prijs DSO: 30 juni 2010
- Contractsluiting en Financial Close: uiterlijk 30 juni 2010
- Aanvangsdatum: 1 augustus 2010
- Startdatum hoofdbouwwerken: 1 november 2010
- Realisatietermijn Oosterweelverbinding: 51 mnd met voorlopige oplevering uiterlijk februari 2015

Gezien het project Oosterweelverbinding momenteel on hold staat is deze planning uiteraard niet meer geldig.

3.3.3. Brabo I-projecten

Actie	12 ^{de} VR	13de VR
Eerste fase (1st offer)		
Indienen eerste offerte	8 februari '08	8 februari '08
Beoordeling eerste offerte en uitvraag BAFO	8 februari '08 – 21 april '08	8 februari '08 – 21 april '08
Tweede fase (BAFO)	6 juni '08	
Indienen BAFO	6 juni '08	6 juni '08
Beoordeling BAFO en aanduiding preferred bidder	Juni - september '08	juni – augustus 2008
Goedkeuring voor gunning	21 november '08	21 november 2008
Goedkeuring TWB 3	9 januari '09	9 januari 2009
Contractsluiting	Juni '09	5 augustus 2009
Start der werken	Augustus '09	12 oktober 2009
Einde der werken Deurne – Wijnegem		Februari 2012
Einde der werken Mortsel-Boechout		September 2012

3.3.4. Brabo II-projecten

De beslissing van de Vlaamse Regering van 15 mei 2009 gaat uit van een contractsluiting voor het project Brabo 2 in het najaar 2011, dit voornamelijk omwille van de contractuele termijnen die opgenomen zijn in de overeenkomst met de Ontwerper voor het Operaplein. Deze planning komt echter om verschillende redenen, die nader toegelicht worden in het hoofdstuk aangaande de beschrijving van de stand van zaken van de verschillende projecten, in het gedrang.

Kritiek voor de planning van het project Brabo 2 is immers de conceptuitwerking en het ontwerp voor het Operaplein. Slechts wanneer dit achter de rug is, en daarvoor zal nog minstens een jaar verlopen (we zijn dan begin 2011), kan de stedenbouwkundige vergunning voor Brabo 2 worden aangevraagd.

Gezien het delicate karakter van het project Leien fase 2 (incl. Operaplein), waarbij bezwaarprocedures niet denkbeeldig zijn, wordt met een periode van bijna één jaar gerekend voor het verkrijgen van deze vergunning. We zijn dan begin 2012. Hoewel ondertussen de gunningsprocedure kan worden ingezet, kan de BAFO-fase (finale offerte van de aannemer) dus slechts begin 2012 worden ingezet, wat op zijn vroegst tot een contractsluiting voor het globale project Brabo 2 kan leiden einde 2012.

3.3.5. Watergebonden projecten

Actie	12de VR	13 ^{de} VR
Noorderlaanbrug		
Werken gestart	18 februari '08	18 februari '08
Einde der werken	Voorjaar 2010	Mei 2010
Van Cauwelaertsluis		
Werken (hoofd fase) gestart	07 april '08	07 april 2008
Einde der werken	Voorjaar 2011	Voorjaar 2011
Kattendijksluis		
Offertevraag	15 april '08	15 april '08
Gunning	november '08	november '08
Start der werken	februari '09	februari '09
Openstelling sluis	Februari 2011	Februari 2011

3.4. Beschrijving stand van zaken projecten

3.4.1. Oosterweelverbinding

3.4.1.1. Alternatievenonderzoek

Op 30 juni 2008 besliste de Vlaamse Regering een evaluatiestudie te laten uitvoeren met het oog op een onafhankelijke multidisciplinaire vergelijking van 3 tracés voor de Oosterweelverbinding, te weten het BAM-tracé dat heden het voorwerp is van een vergunningsaanvraag, het tracé voorgesteld door de stRaten-generaal en het tracé met langere ondertunneling (Horvath-studie). Daarbij dienden de randvoorwaarden van het project meegenomen te worden.

De resultaten van het Alternatievenonderzoek uitgevoerd door het studie bureau ARUP-SUM werden aan de Vlaamse Regering op 4 maart 2009 gepresenteerd. BAM heeft de resultaten van dit onderzoek grondig geanalyseerd en zijn bevindingen overgemaakt aan de Vlaamse Regering. Binnen de gestelde randvoorwaarden kwam kwam het BAM-tracé als beste uit de vergelijking van de drie voorgestelde tracés kwam .

Na kennisname en grondige bestudering van het "ARUP-SUM"-rapport, nam de Vlaamse Regering op 28 maart 2009 onder meer de volgende beslissingen:

- de Vlaamse Regering blijft uitgaan van de volledige uitvoering van het één en ondeelbare masterplan dat slechts in zijn geheel een oplossing kan bieden voor de multimodale mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen;
- de Vlaamse Regering meent dat het heffen van tol op de Kennedytunnel voor personenwagens om maatschappelijke redenen niet wenselijk is. De Vlaamse Regering wil de Kennedytunnel wel veiliger maken en blijft er daarvoor voor opteren om de toegang tot deze tunnel te verbieden voor vrachtwagens en dit zeker zolang het niet mogelijk of toegelaten is afzonderlijk tol te heffen voor vrachtwagens in deze tunnel; in elk geval moet er eerst een derde Scheldekruising gerealiseerd zijn vooraleer het opnieuw toelaten van vrachtwagens in de Kennedytunnel kan in overweging worden genomen en moet de kostprijs en de impact van de daarbij noodzakelijke renovatie mee in aanmerking worden genomen. De Vlaamse Regering stelt vast dat deze verbinding ook een onderdeel vormt van de verbinding voor een deel van Vlaanderen richting Turnhout/Hasselt en richting Brussel (en omgekeerd). De Vlaamse Regering erkent dat daardoor de bezettingsgraad van de Kennedytunnel zeer hoog zal blijven;
- de Vlaamse Regering stelt vast dat zowel om redenen van capaciteit (ook bij incidenten) en veiligheid de nieuwe Scheldekruising nood heeft aan een capaciteit van 2x3 volwaardige rijstroken. De vervanging van deze optie door een 2x2 met een ruime pechstrook zoals aanbevolen door het studie bureau werd reeds eerder om kostprijsredenen naar voor geschoven door nv BAM. Grondige studie heeft toen tot de conclusie geleid dat deze optie om redenen van

verkeersveiligheid beter niet wordt genomen. Uit de confrontatie van deze elementen concludeert de Vlaamse Regering dat dit standpunt best wordt aangehouden;

- de Vlaamse Regering ziet geen belemmeringen en kan akkoord gaan, gelet op het geleverde studiewerk en de gemaakte evaluaties, dat de nv BAM een bouwvergunningsaanvraag indient voor haar voorbereide tracé;
- de Vlaamse Regering stelt tegelijk dat zij aan de stad de nodige tijd en ruimte wil geven om aansluitend bij het openbaar onderzoek in het kader van de bouwvergunningsaanvraag, voor haar advies het noodzakelijke draagvlak te zoeken en nader onderzoek te voeren;
- de Vlaamse Regering stelt vast dat zij in het najaar 2009 een uitspraak zal dienen te doen over de ingediende bouwvergunningsaanvraag en dit op grond van de aangereikte elementen uit het openbaar onderzoek en de adviesverlening. De stad krijgt 120 dagen tijd, na het sluiten van het openbaar onderzoek, om haar advies te verstrekken en de Vlaamse Regering zal daarvoor geen beslissing nemen over de vergunningsaanvraag;
- in de tussenliggende periode zal de Vlaamse Regering, rekening houdend met onder meer de bemerkingen van Eurostat, overgaan tot een herstructurering van de nv BAM teneinde de ESR-neutraliteit en de financierbaarheid van het project te garanderen.

Op 3 april 2009 heeft de stad Antwerpen van de verlengde adviestermijn tevens gebruik gemaakt om, in het kader van het advies dat zij moet verlenen over de aanvraag voor de voormelde stedenbouwkundige vergunning, bijkomend onderzoek te laten verrichten naar het door ARUP-SUM voorgestelde vierde alternatief.

Het schepencollege gunde de opdracht met als omschrijving *“uitwerking 4^{de} variant bijkomende Scheldekruising Antwerpen”* aan ArupUK/SumResearch. Doel van deze bijkomende studie was het door ArupUK/SumResearch voorgestelde vierde alternatief verder te onderzoeken op zijn haalbaarheid. Het tweede luik van de studie moest een deskundig en onderbouwd oordeel omvatten met betrekking tot de domeinen mobiliteit en verkeersveiligheid, technische haalbaarheid, financiële haalbaarheid, leefmilieu, mens en omgeving en timing en uitvoerbaarheid.

Bij dit onderzoek werden dezelfde randvoorwaarden opgelegd als diegene die door de Vlaamse regering werden gesteld in het besluit van 28 maart 2009, te weten (1) geen tol voor personenwagens in de Kennedytunnel (2) een (minstens voorlopig) verbod op vrachtwagens in de Kennedytunnel en (3) 2X3 volwaardige rijstroken in de nieuwe Scheldekruising.

De studie werd opgeleverd aan de stad Antwerpen op 10 juli 2009. BAM heeft op basis van deze studie opnieuw een grondige vergelijking gemaakt van de twee overblijvende

tracés voor het rondmaken van de Antwerpse ring onder de titel “Totaaloplossing voor een mobiele, leefbare en verkeersveilige antwerpse regio “. Daaruit blijkt dat het 4e tracé niet voldoet aan de doelstellingen die ARUP/SUM zelf vooropgesteld heeft na de eerste evaluatiestudie. De doelstellingen waren: een betere benutting realiseren van de Liefkenshoektunnel, het fileprobleem in de Kennedytunnel oplossen en een volledig financieerbaar project uitwerken.

Het 4^e tracé biedt enkel een oplossing voor een klein deel van het doorgaande verkeer. Het bestendigt en verslechtert de problemen inzake mobiliteit en veiligheid in de Antwerpse regio. Grotere omrijfactoren en structurele files zorgen voor slechtere scores op luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het 4^e tracé geeft geen bijdrage tot het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Antwerpse ring. De tunnel kampt met ernstige risico's op het vlak van veiligheid en de financierbaarheid is niet verzekerd. Uit deze analyse blijkt overduidelijk dat het 4e tracé geen alternatief is voor de Oosterweelverbinding zoals deze door BAM is uitgetekend.

ARUP/SUM heeft haar studie toegelicht in de ad hoc commissie van het Vlaams Parlement op 25 augustus 2009. Deze zitting werd gevolgd door de vergadering van 15 september 2009 waarin Straten-Generaal, Ademloos en BAM hun visie hebben toegelicht. Op 8 oktober heeft ook Eddy Peetermans, coördinator van de verkeersmodellen van het Verkeerscentrum, zijn visie toegelicht.

3.4.1.2. **Bouwvergunning**

Nadat de Vlaamse Regering zich bij bovenvermelde beslissing van 28 maart 2009 akkoord verklaarde dat BAM een aanvraag zou indienen voor een stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding, werd deze aanvraag op 4 mei 2009 ingediend bij de Vlaamse Regering en volledig verklaard door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar op 18 mei 2009.

Het openbaar onderzoek dat in Antwerpen en Zwijndrecht werd georganiseerd, liep van 26 mei tot 25 juni 2009.

Intussen ontving de Vlaamse Regering de verschillende adviezen van de door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar geraadpleegde adviesorganen.

Het advies van de stad Antwerpen werd op 23 oktober 2009 uitgebracht met een negatieve strekking, nadat op 18 oktober 2009 een meerderheid van de deelnemers aan de gemeentelijke volksraadpleging zich negatief had uitgesproken over de vraag of de stad een gunstig advies moest geven voor deze stedenbouwkundige vergunning.

Het merendeel van de andere uitgebrachte adviezen is (voorwaardelijk) gunstig: Aquafin, Gemeentelijk Havenbedrijf, VVM De Lijn, AWW, Fluxys, AMT (deels negatief voor de tunnel omwille van de bescherming tegen vallende ankers), NMBS (deels negatief voor een aantal conflictpunten die betrekking hebben op het bekomen van de voorafgaande toestemming van de NMBS voor werken die betrekking hebben op de sporen en/of installaties van de NMBS, omtrent de vergoeding van de kosten en de

uitvoeringsmodaliteiten van het project en andere elementen van operationele aard), Onroerend Erfgoed, Waterbeleid Provincie, Mobiliteit Provincie, VMM, W&Z.

Intussen werden op 19 november 2009 door de Bestendige Deputatie van de Provincie Antwerpen de milieuvergunningen verleend voor exploitatie van de verschillende werfzones en voor de exploitatie van de Oosterweelverbinding. De aanvraag voor werfzone 14 (Schijnpoortweg) werd door Noriant ingetrokken en opnieuw ingediend op 7 december 2009. De milieuvergunning voor de noodzakelijke baggerwerken tenslotte, wordt tegen eind januari gefinaliseerd.

3.4.1.3. Design Sign-off Noriant

Een belangrijke mijlpaal in onderhandelingen is het bereiken op 3 maart 2009 van een voorakkoord over de kostprijs en de relevante contractdocumenten. We noemen dit "Design Sign-Off (DSO)". De Raad van Bestuur van BAM keurde op 17 april 2009 de DSO goed.

De DSO is te beschouwen als een onderhandelingsbalans, kaderend binnen de finale contractbesprekingen tussen BAM en Noriant, waarbij in wezen een foto wordt genomen van de situatie waarin de onderhandelingen tussen BAM en Noriant zich thans bevinden. Partijen aanvaarden hierbij enkel om op de in de DSO vervatte deelakkoorden achteraf niet meer terug te komen.

Concreet impliceert dit dat er middels de DSO tussen partijen een overeenstemming wordt genoteerd omtrent een aantal aspecten en dat deze aspecten de roeping hebben om na DSO niet meer te worden gewijzigd.

Met name omvat de DSO een deelakkoord tussen BAM en Noriant m.b.t.:

- (a) de Realisatieprijs en Instandhoudingskost (beide exclusief financiering en prijssherziening)

Noriant verbindt zich er middels DSO toe de Opdracht uit te voeren tegen enerzijds een Realisatieprijs van circa 2,2 miljard euro en anderzijds een Instandhoudingskost van circa 0,7 mia euro (NCW).

De opgegeven Realisatieprijs en Instandhoudingskost zijn exclusief de financieringskosten en prijssherziening. De Realisatieprijs heeft prijspeil 1 januari 2009.

- (b) de omschrijving van het voorwerp van de Opdracht, het ontwerp, het onderhoud en het bijhorend technisch kader

- (c) de contractvoorwaarden

Een beperkt aantal zaken die later toch nog voor wijziging vatbaar zouden zijn (zoals bvb. de stelposten m.b.t. de verzekeringen, Lane Rental en het bouwdok) zijn als dusdanig in de DSO duidelijk aangemerkt.

Daarnaast is in de DSO tevens bepaald dat vóór Contractsluiting een aantal activiteiten bij wijze van voorafname op de uiteindelijke Opdracht dienen te worden uitgevoerd en dat hiervoor 2 Voorcontracten zullen worden afgesloten:

- Voorcontract 1 zal betrekking hebben op het opstellen en accepteren van het Integraal Ontwerp en het Conditionerings- en Werkvoorbereidingsdossier m.b.t. de omgeving. Het betreft in wezen het Voorcontract dat reeds door de Raad van Bestuur van BAM op 19 mei 2008 werd goedgekeurd.
- Voorcontract 2 zal betrekking hebben op de opstelling en administratieve behandeling van de bouw- en milieuaanvraag van het bouwdok en de uitvoering van een aantal activiteiten om het bouwdok tijdig ter beschikking te hebben.

Beide Voorcontracten dienen ten laatste 12 maanden vóór Startdatum Hoofdbouwwerken te zijn ondertekend en in werking te zijn getreden.

Volgende timing werd in het kader van de DSO afgesproken:

afsluiten Voorcontracten 1 en 2: uiterlijk 1 januari 2010
gestanddoeningstermijn prijs DSO: 30 juni 2010
Contractsluiting en Financial Close: uiterlijk 30 juni 2010
Aanvangsdatum: 1 augustus 2010
Startdatum hoofdbouwwerken: 1 november 2010
Realisatietermijn Oosterweelverbinding : 51 mnd met voorlopige oplevering uiterlijk 1 februari 2015

Deze timing zal moeten aangepast worden in functie van de verdere evolutie in de besluitvorming rond het dossier.

Vanuit procedureel oogpunt dient de DSO te worden begrepen als een onderhandelingsdocument binnen het kader van de finale contractbesprekingen. De DSO impliceert geen gunning van de opdracht aan Noriant.

De DSO houdt voor BAM niet de verplichting in om de opdracht daadwerkelijk aan Noriant te gunnen.

BAM blijft dus vrij om de onderhandelingsprocedure alsnog stop te zetten en de opdracht niet aan Noriant te gunnen, mits hiertoe rechtmatige motieven voorhanden zijn. Niettegenstaande de DSO geen verplichting of verbintenis impliceert om de Opdracht aan Noriant te gunnen, zullen motieven om de Opdracht niet te gunnen voortaan wel los moeten staan van elementen waarvoor nu een deelakkoord bestaat.

Bijzondere omstandigheden met rechtstreekse impact op de DSO-afspraken:

De Vlaamse regering is op 28 maart 2009 akkoord gegaan dat BAM een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning indiende voor haar voorbereide tracé en heeft tevens de Stad Antwerpen extra tijd gegeven, met name 120 dagen na het sluiten van het openbaar onderzoek, voor het opstellen van haar advies in het kader van de bouwaanvraag Oosterweelverbinding.

Dit bood aan de stad tevens de mogelijkheid een volksraadpleging te houden. Deze volksraadpleging heeft op 18 oktober 2009 plaatsgevonden. Op 23 oktober 2009 heeft het schepencollege van de stad Antwerpen een ongunstig advies afgeleverd in het kader van de aanvraagprocedure voor de stedenbouwkundige vergunning.

Intussen besliste de Vlaamse regering op 21 oktober 2009 om het proces voor een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen zelf aan te sturen. Een nieuwe beleidsbeslissing dient dus te worden genomen.

De voorbereiding hiertoe gebeurt via een ministerieel comité (Minister-president, de vice-minister-presidenten, minister mobiliteit en openbare werken en de minister van financiën en ruimtelijke ordening) en zeven werkgroepen die specifieke onderdelen van het dossier zullen voorbereiden.

Het resultaat van de besprekingen en de besluitvorming binnen het ministerieel comité heeft een grote implicatie op het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning voor de Oosterweelverbinding.

Gevolgen voor de DSO:

Deze bijzondere omstandigheden hebben ertoe geleid dat BAM en Noriant het in DSO overeengekomen tijdsschema reeds drie maal hebben moeten aanpassen via addenda dd. 19 maart, 15 juli en 13 oktober 2009. Ook het laatst overeengekomen tijdsschema in addendum III is andermaal niet haalbaar gebleken.

Bovendien staat vandaag vast dat contractsluiting niet mogelijk is binnen de bijzondere gestanddoeningstermijn voor de Realisatieprijs en de Instandhoudingskost die loopt tot 30 juni 2010.

Bij overschrijding van contractsluiting van deze gestanddoeningstermijn of van zodra vaststaat dat de contractsluiting zal vallen na deze termijn, hebben BAM en Noriant in de DSO afgesproken te goeder trouw te overleggen over de financiële en contractuele gevolgen van deze overschrijding op het gebied van planning, prijs en gestanddoening.

Opschorting van de finale contractbesprekingen

Bij brief van 27 november 2009 heeft BAM aan Noriant meegedeeld dat bovenvermelde bijzondere omstandigheden tot gevolg hebben dat partijen zich niet meer in de mogelijkheid bevinden om nuttig te onderhandelen over een verlenging van de gestanddoeningstermijn voor de Realisatieprijs en Instandhoudingskost evenmin als omtrent de planning zoals opgenomen in de DSO.

BAM heeft Noriant dan ook voorgesteld om in gezamenlijk overleg de finale contractsbesprekingen op te schorten totdat duidelijkheid bestaat omtrent de stedenbouwkundige vergunning en de uitkomst van de besprekingen binnen het Ministerieel Comité DAM en zijn werkgroepen.

Bij brief van 09 december 2009 heeft Noriant zich akkoord verklaard om tot een opschorting over te gaan van de uitvoering van de wederzijdse verbintenissen zoals bepaald in de DSO, doch met een beperking in de tijd tot 1 april 2010. In de loop van de maand maart 2010 zullen BAM en Noriant in overleg treden en de situatie rond het Oosterweeldossier herevalueren in functie van het opnieuw aanvatten van de onderhandelingen dan wel het bestendigen van de schorsing.

3.4.2. Projecten in het kader van de Oosterweelverbinding

3.4.2.1. Middenvijver

Het project Middenvijver werd uitgevoerd in het kader van de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Antwerpen, zoals opgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” van 16 juni 2006 en de Plan-Mer. Zoals in de vorige rapportage gemeld werd dit project opgeleverd binnen timing en budget.

Het gebied werd na voorlopige oplevering van de werken in beheer overgedragen aan het Agentschap Natuur en Bos. De definitieve oplevering van de werken is voorzien juni 2010, aansluitend zal het gebied in eigendom overgedragen worden aan het Agentschap Natuur en Bos.

3.4.2.2. Burchtse Weel

Deze werken gebeuren in het kader van de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Antwerpen, zoals opgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” van 16 juni 2006 en de Plan-MER. Burchtse Weel wordt omgevormd tot een slikken- en schorregebied dat onder invloed komt te staan van de getijdenwerking van de Schelde. Een grote in- en uitwateringsconstructie brengt Burchtse Weel opnieuw in contact met de Schelde. Rond de waterplas komt een dijk op Sigmahoogte (9,25 meter). Om het achterliggende gebied beter te beschermen tegen overstromingen, wordt er ook een pompstation gebouwd en een bufferbekken voorzien. Burchtse Weel zal ook ruimte bieden voor nieuwe wandel- en fietspaden.

De aanleg van het schorregebied is afgerond. De werken aan de dijken rondom Burchtse Weel worden de volgende maanden verder afgewerkt. De werken voor de verbinding van de Schelde met Burchtse Weel onder de Beatrijslaan door zijn bijna afgerond. En de bouwkundige werken aan het pompstation (om het water eventueel versneld weg te pompen) zijn quasi afgerond. In een volgende fase zal de elektromechanische uitrusting aangebracht worden.

Het slib van de aanleg van het schorregebied wordt momenteel afgevoerd. Aansluitend zal het slib van het bufferbekken stroomopwaarts van het pompstation gelaguneerd en afgevoerd worden. Het einde van de werken is voorzien in de loop van maart 2010.

3.4.2.3. De Schijn

De werken aan de Schijn gebeuren ter voorbereiding van de werken aan de Oosterweelverbinding en de Stedelijke Ringweg. Gezien de Schijn hier in een ondergrondse koker stroomt, bestaat de kans dat deze beschadigd wordt door de pijlers van de Lange Wapper.

De waterloop 1^{ste} categorie wordt doorgeknijpt tussen het Lobroekdok en de IJskelder. De lege Schijnkoker vormt een gigantisch bufferbekken voor 42 miljoen liter water. Daarnaast komen er twee extra vijzelgemalen, een type van pompstation, die de waterhuishouding in Merksem en Ekeren sterk zullen verbeteren.

Deze werken werden in augustus 2009 voorlopig opgeleverd. Het pompstation ter hoogte van het Lobroekdok werd in beheer overgedragen aan VMM, het pompstation ter hoogte van RWZI IJskelder in beheer aan Aquafin. Aansluitend werd het aankoopcomité betrokken om de eigendomsoverdracht naar VMM cq. Aquafin te formaliseren. Deze procedure voor eigendomsoverdracht is lopende. De definitieve oplevering is voorzien augustus 2011.

3.4.2.4. Stedelijke Ringweg Noord deel b1

Het project SRWn-B1 is een milderende maatregel uit het Project-MER Oosterweelverbinding. De aansluiting van de E313 met de R1, richting noorden, dient gerealiseerd te zijn bij de ingebruikname van de Oosterweelverbinding. In afwachting van een definitieve beslissing rond de Oosterweelverbinding is dit project on hold geplaatst.

Cruciaal in de opmaak van de nieuwe knoop is de vernieuwing van de brug aan de Turnhoutsebaan. De knoop werd verder geoptimaliseerd om te komen tot een minimale ruimte-inname zowel in planzicht als in hoogte.

Om tot een goede invulling te komen van deze vrij gekomen ruimtes, en om een kwalitatief waardevolle verbinding te realiseren met het Rivierenhof, is door de stad Antwerpen, de provincie en BAM, in samenwerking met de Vlaams bouwmeester, een open oproep gelanceerd voor de aanstelling van een landschapsontwerper (open oproep januari 2009). De stad Antwerpen heeft de opgestarte procedure stilgelegd in afwachting van meer duidelijkheid rond de Oosterweelverbinding.

3.4.3. Openbaar vervoerprojecten Brabo

3.4.3.1. Brabo I

Op 3 april 2009 dienden de drie betrokken consortia (THV D.A.N.K., THV SILVIUS en THV TRAVANT) een Offerte in.

In afwijking tot wat er vastgelegd was voor de beoordeling van de oorspronkelijke op 6 juni 2008 ontvangen BAFO's, dienden er nu geen tussentijdse formele beslissingen genomen omtrent enerzijds de conformiteit der BAFO's en anderzijds de aanduiding van een voorkeursbieder met wie dan optimaliseringsonderhandelingen worden gevoerd, die tot een finale gunningsbeslissing moeten leiden. Teneinde het procesrisico in de mate van het mogelijke te beheersen, was de gunningsprocedure immers in die zin bijgestuurd dat er nog slechts één enkele beslissing moest worden genomen. Uiteindelijk diende dus in één en dezelfde formele beslissing uitspraak gedaan omtrent (i) de formele regelmatigheid en conformiteit van de ingediende BAFO's en (ii) de rangschikking van de formeel regelmatige en conforme BAFO's op basis van de in de biedingsleidraad vermelde

gunningscriteria, met aanduiding van de economisch meest voordelige bidder, aan wie de opdracht uiteindelijk zou worden toegewezen.

Vanaf vrijdag 3 april 2009, dag waarop de drie offerten waren ingediend, zetten alle betrokken partijen (De Lijn, AWW en BAM met hun respectievelijke technische, juridische en financiële adviseurs) zich ten volle in om in een zeer korte tijdsspanne van twee weken de Offerten tot in de kleinste details te doorgronden. Op 8 en 9 april 2009 had overigens met elk der bidders een individueel toelichtingsmoment plaats.

Dit zeer intensieve werk leidde op 20 april 2009 tot een formele beslissing van de stuurgroep Brabo 1, waarbij de rangschikking der biedingen werd vastgelegd en de THV SILVIUS als de economisch meest voordelige bidder werd geïdentificeerd. Uiteindelijk is dan op 30 april 2009 de definitieve beslissing genomen om de opdracht te gunnen aan de THV SILVIUS.

Per aangetekend schrijven van 30 april 2009 werd de beslissing om de offerte van de THV SILVIUS als economisch meest voordelige offerte voor het project Brabo 1 aan te duiden, ter kennis gebracht van de drie bidders die op 3 april 2009 een offerte hadden ingediend. Naast de THV SILVIUS waren dit de THV D.A.N.K. en de THV TRAVANT.

THV TRAVANT heeft zich bij deze beslissing neergelegd. Op 11 mei 2009 diende de THV D.A.N.K. echter bij de Raad van State een verzoek tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) in tegen de gunningsbeslissing. In het Arrest van de Raad van State van 9 juni 2009 is de vordering tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) verworpen. Dit Arrest maakte een einde aan de wettelijk voorgeschreven stand-still periode.

In de maand juli 2009 is vervolgens door alle betrokken partijen, inclusief hun externe adviseurs, zeer intensief gewerkt aan het finaliseren van de contractdocumentatie. Teneinde het finaliseringsproces te bewaken en tijdig de nodige beslissingen te kunnen treffen kwam de stuurgroep Brabo 1 samen op 19 juni 2009, 2 juli 2009, 15 juli 2009, 23 juli 2009 en tenslotte ook op 31 juli 2009.

Uiteindelijk besliste de stuurgroep op 31 juli 2009 ook formeel om op dinsdag 4 augustus 2009 over te gaan tot de oprichting van de SPV en op woensdag 5 augustus 2009 tot Contract- en Financial Close.

Per aangetekend schrijven van 3 augustus 2009 had de THV SILVIUS overigens bevestigd dat zij de gestanddoeningstermijn van haar Offerte voor het project Brabo 1, zoals ingediend op 3 april 2009, verlengde tot en met 15 augustus 2009. Voor de goede orde bevestigden zij daarbij dat ook de Banken hun gestanddoeningstermijn formeel hadden verlengd tot en met 15 augustus 2009.

Op 4 augustus 2009 werd de SPV onder de naam "Project Brabo 1 NV" opgericht voor notaris Kiebooms en verkreeg deze dezelfde dag rechtspersoonlijkheid na neerlegging van het uittreksel van de oprichtingsakte bij de griffie van de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen.

En op woensdag 5 augustus 2009 werd daadwerkelijk tot Contract Close overgegaan, onmiddellijk gevolgd door de Financial Close.

De totaal (componenten bouw en onderhoud samen) te betalen beschikbaarheidsvergoedingen (vóór prijssherziening) bedragen:

Voor de DBFM-overeenkomst Tram (De Lijn als opdrachtgever):

- Beschikbaarheidsvergoeding Tram Deurne - Wijnegem (incl. stelplaats): 2.152.763 €
- Beschikbaarheidsvergoeding Tram Mortsel - Boechout: 910.815 €

Voor de DBFM-overeenkomst Niet-Tram (AWV als opdrachtgever):

- Beschikbaarheidsvergoeding Niet-Tram Deurne - Wijnegem: 732.972 €
- Beschikbaarheidsvergoeding Niet-Tram Mortsel - Boechout: 722.145 €

TOTAAL: 4.518.695 € per kwartaal of 18.074.780 € per jaar.

Specifiek de component bouw van de initieel te betalen beschikbaarheidsvergoedingen (waarvoor de Vlaamse Regering op 16 februari 2007 besliste jaarlijks maximum 30 miljoen euro in de begroting in te schrijven) bedraagt:

Voor de DBFM-overeenkomst Tram (De Lijn als opdrachtgever):

- 1° Beschikbaarheidsvergoeding Bouw BV1 Deurne - Wijnegem (incl. stelplaats): 1.512.544 €
- 1° Beschikbaarheidsvergoeding Bouw BV2 Mortsel – Boechout: 685.813 €

Voor de DBFM-overeenkomst Niet-Tram (AWV als opdrachtgever):

- 1° Beschikbaarheidsvergoeding Bouw BV3 Deurne - Wijnegem (incl. stelplaats): 561.513 €
- 1° Beschikbaarheidsvergoeding Bouw BV4 Mortsel - Boechout: 569.151 €

TOTAAL: 3.329.021 € per kwartaal of 13.316.084 € per jaar.

Op 12 oktober 2009 werden de werken effectief in situ aangevat.

3.4.3.2. Brabo II

Beslissing Vlaamse regering 15 mei 2009

Op 15 mei 2009 werden door de Vlaamse Regering volgende beslissingen getroffen:

1. de goedkeuring van het studierapport "Behoud / verwijderen Hardenvoortviaduct" en de beslissing om het project Brabo 2 verder uit te werken rekening houdend met de afbraak van het Hardenvoortviaduct (met een verplaatsing van het tracé naar de Kempenstraat en de dokranden).
2. de goedkeuring van de samenvattende projectfiche Brabo 2 waarin ook volgende alternatieven en toevoegingen zijn verwerkt:
 - a) Tramprojecten "Eilandje": het alternatief waarbij de wegeis (de aanleg en het onderhoud van het niet-tram gedeelte) van de trajecten Londenstraat – Amsterdamstraat en Cadixwijk uit het project Brabo 2 wordt gelicht, en vervangen wordt door het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de te vernieuwen Londenbrug (tussen Amsterdamstraat en Londenstraat)
 - b) Tramlijn Ekeren (tot en met "De Mieren"): het bijkomend opnemen van de heraanleg van de westzijde van de Noorderlaan in het project Brabo 2
 - c) Operaplein: de verhoging van het taakstellend budget van 40 miljoen euro naar 49,2 miljoen euro.
3. de goedkeuring van de financiële implementatie als volgt:
 - a) Het totale budget project Brabo 2 bedraagt:

Projectfiche Brabo II			In €
Prijzen 26/2/2009			
Project	Niet-tram	Tram	Totaal
Eilandje	7.681.550 €	16.867.185 €	24.548.735 €
Singel	390.013 €	3.052.650 €	3.442.663 €
Tramlijn Ekeren	36.810.370 €	31.988.600 €	68.798.970 €
Operaplein			49.212.500 €
Leien Fase II	42.386.000 €	12.212.000 €	54.598.000 €
	87.267.933 €	64.120.435 €	200.600.868 €

- b) tenlasteneming van de volgende eenmalige kosten via de afzonderlijke basisallocatie ME 4104B die in de begroting (in 2009 = 15 mio €, 2010 = 25 mio € en 2011 = 30 mio €) is ingeschreven ter betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen voor de eerste fase van de openbaar vervoerprojecten:

- Hardenvoortviaduct: 7,9 miljoen euro bijkomende kosten voor onder meer de afbraak van het viaduct, de opzegvergoedingen voor de lopende concessies, de heraanleg van de vrijgekomen ruimte voor het Park Spoor Noord, en de recuperatie van reeds eerder uitgevoerde studies voor heraanleg van het bestaande viaduct; ingevolge bovenvermelde financiering voor de afbraak van het Hardenvoortviaduct: de bijkomende opdracht aan BAM om enerzijds zowel het Hardenvoortviaduct af te breken (inclusief eventuele bodemsanering brugzate) als de vrijgekomen ruimte voor het Park Spoor Noord aan te leggen, en om anderzijds ook de nodige opzegvergoedingen voor de lopende concessies op zich te nemen.
 - Aanneming Noorderlaanbrug: 5,22 miljoen euro voor terugbetaling van de kosten die het Vlaams Gewest en De Lijn aan BAM verschuldigd zijn voor de koop van de zakelijke rechten ter dekking van de door BAM inherent aan tramlijn Ekeren geprefinancierde kosten.
 - Aanschaf trams: 46,2 miljoen euro voor de financiering van de 21 in het kader van de eerste fase van het Masterplan te leveren trams, door deze trams rechtstreeks te laten verwerven door De Lijn.
4. de goedkeuring van het conceptontwerp van samenwerkingsovereenkomst Brabo 2 - die zal worden afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn, BAM en de Stad Antwerpen en waar de projectfiche integraal deel van uitmaakt: zie toelichting in punt 5.3.3.2.

Collegebeslissing 2 oktober 2009

Op 2 oktober 2009 besliste het College van Burgemeester en schepenen van de Stad Antwerpen evenwel om een collegiale brief te richten aan Vlaams Minister Hilde Crevits met de concrete vraag om het behoud van het Hardenvoortviaduct te willen overwegen.

De Stad stelt in haar brief dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt de afbraak van het viaduct niet verdedigbaar is. In haar argumentatie wijst de Stad er op dat zowel het ontwerp van het park Spoor Noord als het BPA Spoor Noord (goedgekeurd op 29 juni 2005) immers afgestemd zijn op het behoud van het Hardenvoortviaduct.

Tijdens de vergadering van de stuurgroep Brabo 2 op 7 december 2009 benadrukte de Stad overigens dat haar vraag tot heroverweging van de beslissing tot afbraak voornamelijk geïnspireerd werd tijdens en na de opening van Park Spoor Noord einde juni 2009. Toen is volgens de Stad gebleken dat de doelstellingen van dit project (stadsvernieuwing, opwaardering wijken, verbindingspotentialiteiten) buitengewoon geslaagd zijn, en is de vrees gegroeid dat bij afbraak van de viaduct deze verworvenheden (deels) teniet zouden worden gedaan.

De stuurgroep Brabo 2 besliste uiteindelijk op 7 december 2009 om de destijds en nu aangereikte elementen met betrekking tot de twee alternatieven nog eens grondig te evalueren en desnoods bij te schaven teneinde een gemotiveerd advies aan de minister te kunnen overmaken.

Stuurgroep 7 december 2009

Tijdens zijn zitting van 7 december 2009 besprak de stuurgroep Brabo 2 een samenvatting van de voornaamste knelpunten:

- **Hardenvoortviaduct:**
zie bovenvermeld punt B
- **Noorderlaan (ten noorden van Groenendaallaan):**
De vraag stelt zich hoe groot de impact van het tracé en de aansluiting van de nieuwe Scheldeoeververbinding, samen met het concept Stedelijke Ringweg – Doorgaande Ringweg, is op de verkeersstromen op de Noorderlaan. Slechts als er duidelijkheid is over de verkeersstromen kan het aantal rijstroken op de Noorderlaan bepaald worden en kunnen de kruispunten gedimensioneerd en ontworpen worden.
- **Operaplein:**
De uitvoeringstermijn van de Ontwerper Manuel De Solà-Morales is sinds 5 november 2008 geschorst. Alvorens de Ontwerper zijn concept verder kan uitwerken dienen eerst de randvoorwaarden met betrekking tot de verkeerscirculatie in de omgeving, samen met de busexploitatie op de F. Rooseveltplaats, nader door de Stad Antwerpen in overleg met de overige betrokken stakeholders vastgelegd.

Op 24 november 2009 heeft de Ontwerper op eigen initiatief een voorstel toegelicht met het oog op het bevorderen van het beslissingsproces dienaangaande.

Tijdens de stuurgroep Brabo 2 op 7 december 2009 deelde de Stad mee dat er een themacollege georganiseerd was voor vrijdag 11 december 2009, waar de principes van de verkeerscirculatie besproken zouden worden. De stad zou vervolgens haar standpunt naar het voorliggend voorstel van herinrichting vormen.

De uitvoeringstermijn van de Ontwerper is nog steeds geschorst. Om deze schorsing ongedaan te kunnen maken is een finale en door alle stakeholders gedragen visie van de Stad Antwerpen rond de herinrichting van de F. Rooseveltplaats en de wijkcirculatie in de omgeving nodig. BAM heeft, onder meer tijdens de stuurgroep Brabo 2 van 7 december 2009, alle betrokken partijen opgeroepen om snel tot een consensus te komen. Van zodra deze randvoorwaarden vastliggen zal een verkeerskundige doorrekening gebeuren en kan de Stuurgroep Operaplein de krijtlijnen voor de verdere inhoudelijke uitwerking vastleggen.

Tenslotte heeft de Ontwerper ook formeel bevestigd dat hij zijn concept verder zal aanpassen om aan het taakstellend budget te voldoen

3.4.4. Waterinfrastructuur

3.4.4.1. Bruggen Albertkanaal

In fase 1 van het Masterplan zijn de volgende bruggen voorzien:

- Noorderlaanbrug
- IJzerlaanbrug
- Spoorbruggen
- Deurne-Bal brug

In fase 2 volgen dan:

- Theunisbrug
- Kruiningenbrug
- Hoogmolenbrug

3.4.4.2. Noorderlaanbrug

Het project Noorderlaanbrug omvat de bouw van 2 nieuwe bruggen: een brug voor wegverkeer aan de westzijde en een brug voor openbaar vervoer aan de oostzijde.

Begin 2008 gingen de werken aan de Noorderlaanbrug van start. Zonder tegenvallende weersomstandigheden of andere onvoorziene zaken, wordt het einde van de werken verwacht begin juni 2010.

De oude Noorderlaanbrug bestond uit twee gescheiden brughelften, wat toeliet de werken in twee hoofdfasen uit te voeren:

- Hoofdfase 1 - Nadat alle verkeer op de oostelijke brughelft werd gebracht, werd de westelijke brughelft afgebroken en werd op die plaats de nieuwe wegbrug (2x2 rijstroken) gebouwd. De nieuwe wegbrug werd opengesteld voor verkeer op 16 mei (stadinwaarts) en 8 juli 2009 (staduitwaarts).
- Hoofdfase 2 - Zodra de nieuwe wegbrug in gebruik genomen was, werd de bestaande oostelijke brug afgebroken en werd gestart met de bouw van een nieuwe OV-brug (openbaar vervoerbrug) op die vrijgekomen zone. Eind november/begin december 2009 werd de metalen draagstructuur van de nieuwe OV-brug in drie delen over het water aangevoerd en gemonteerd. Op dit ogenblik worden de drie delen ter plaatse tot één constructie samengelast. Inmiddels werkt de aannemer de grondwerken en keerconstructies van de aanloophellingen af. De komende maanden zullen de betonverhardingen en de tramsporen op de brug en aanloophellingen worden aangelegd, evenals de verlichting, de borstweringen, de signalisatie,... De brug zal begin juni 2010 afgewerkt zijn.

Doordat de grondmechanische kwaliteit van de ondergrond nadeliger was dan vooraf ingeschat en de fundering van de bestaande brug anders was dan op basis van de beschikbare informatie verwacht kon worden, werden bijkomende funderingswerken uitgevoerd.

Tijdens de werken wordt de bestaande kaaimuur vervangen door een nieuwe kaaimuur erachter. Enkel een klein deel van de kaaimuur op rechteroever is nog niet vernieuwd. Dat deel kan best aangepakt worden als meer duidelijkheid wordt gebracht over het al dan

niet bouwen van een pijler van de Oosterweelverbinding in die zone. De bouw van die pijler naast het Albertkanaal heeft immers een belangrijke invloed op de dimensionering van de kaaimuur.

3.4.4.3. Ijzerlaanbrug

De bestaande Ijzerlaanbrug wordt vervangen door een brug voor de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers). Die nieuwe brug wordt ingeplant naast de bestaande brug. De huidige brug wordt niet afgebroken alvorens de zachte weggebruiker over de nieuwe brug het kanaal kan oversteken.

De richtlijnen van de Open Oproep werden als uitgangspunt gehanteerd voor de opmaak van een voorontwerp voor de Ijzerlaanbrug.

De projectnota werd evenwel niet door de Provinciale auditcommissie goedgekeurd.

De Stad Antwerpen heeft enkele technische bedenkingen op het voorliggend ontwerp en is dit intern aan het bespreken. Zodra de Stad een eenduidig standpunt communiceert, kan het project verder besproken en uitgewerkt worden, de PAC hernomen worden en vervolgens de bouwvergunningsaanvraag ingediend worden.

Doordat ten gevolge van de Open Oproep een aantal toevoegingen werden gedaan aan het project, worden hierover budgettaire besprekingen gevoerd met de betrokken partners AWW, Stad Antwerpen en NV De Scheepvaart.

De voorbije periode werden de interferenties met het project Oosterweelverbinding en de afstemming van timing en fasering van beide projecten verder onderzocht. Zodra meer duidelijkheid wordt gebracht met betrekking tot de Oosterweelverbinding, zullen zowel het ontwerp van de Ijzerlaanbrug als de timing en fasering van de uitvoering ervan verder moeten afgetoetst worden aan de externe randvoorwaarden.

3.4.4.4. Spoorbruggen

De overeenkomst tussen BAM, Infrabel en NV De Scheepvaart voor de vernieuwing van de spoorbruggen voor de lijnen 12 en 27A over het Albertkanaal is ondertekend nadat ook de Raad van Bestuur van Infrabel op 19 februari 2009 ze heeft goedgekeurd. Dit is meteen de start voor de verdere uitwerking van het voorontwerp tot een ontwerp en een aanbestedingsdossier.

Tegelijk met de vernieuwing van de spoorbruggen over het Albertkanaal, zullen ook de spoorbruggen over de Merksemsestraat en over de Ijzerlaan vernieuwd worden. De vernieuwing van de spoorbruggen over de Ijzerlaan wordt gefinancierd door Infrabel. De vernieuwing van de spoorbruggen over de Merksemsestraat is noodzakelijk door de wijziging van het lengteprofiel ten gevolge van de verhoging van de bruggen over het kanaal en wordt bijgevolg gefinancierd door BAM.

De interferenties van het project spoorbruggen met de projecten Ijzerlaanbrug en Oosterweelverbinding werden uitgebreid besproken. De gemaakte afspraken moeten in het bestek van de spoorbruggen opgenomen worden en finaal door Noriant bevestigd worden.

Een eerste bestekversie is eind december 2009 door Infrabel ter nazicht en goedkeuring bezorgd aan BAM.

De bouwvergunningsaanvraag is afgewerkt en zal eerstdaags ingediend worden.

De start van de werken is ingepland na het bouwverlof zomer 2010.

3.4.4.5. **Kattendijksluis**

De aanleiding voor het heropenen van de Kattendijksluis is enerzijds het bereikbaar houden van het Kattendijkdok voor schepen hoger dan 14 meter zodra de bouw van de Oosterweelverbinding de toegankelijkheid voor dergelijke schepen via de Siberiabruggen onmogelijk maakt, en anderzijds het maximaal scheiden van de pleziervaart.

De heropening van de Kattendijksluis houdt voornamelijk de bouw in van een beweegbare brug en het vervangen van de sluisdeuren en hun bewegingsmechanismen, rekening houdend met het realiseren van het nieuwe sigma-peil. Er werd gekozen voor een rolbrug over het benedenhoofd net naast de bestaande sluiswachtershuisjes. De structuur van de brug bestaat uit twee evenwijdige vakwerkliggers met laaggelegen draagvloer. Tussen de liggers liggen 2x1 rijstroken en erbuiten in uitkraging aan de ene zijde een voetpad en aan de andere een fietspad.

Een overeenkomst tussen Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) enerzijds en BAM anderzijds, bepaalt dat W&Z bouwheer en aanbestedende overheid is en dat BAM W&Z schadeloos stelt ten belope van maximaal 15 miljoen euro.

De opdracht werd gegund aan THV NV Roegiers – NV Victor Buyck Steel Construction – NV Egemin voor een bedrag van 17.223.671 euro.

De officiële startdatum is 2/2/2009. De duur van de werken bedraagt 24 kalendermaanden.

Ten gevolge van een onvoldoende beschikbare informatie van de bestaande ondergrondse situatie en als gevolg daarvan wijzigingen in het funderingsconcept, loopt het project vermoedelijk een vertraging van een aantal weken op.

Op de werf zijn de funderings- en betonneringswerken lopende. In de werkhuizen worden de diverse onderdelen samengesteld, zoals de staalstructuur van de rolbrug, de nieuwe stalen en houten sluisdeuren en de electromechanische installaties.

3.4.4.6. **Van Cauwelaertsluis**

Met de renovatie wordt de sluis, die in 1928 in gebruik werd genomen, voorzien van nieuwe sluisdeuren en een nieuwe mechaniek om de deuren te bedienen. De sluiswanden worden ook aangepakt, net zoals het systeem om het water in en uit de sluis te laten. En daarnaast komen er twee nieuwe technische gebouwtjes en nieuwe signalisatie voor de scheepvaart en het wegverkeer.

De gerenoveerde sluis zal het groeiend aantal vrachtschepen snel en efficiënt kunnen verwerken. Hierbij zullen extreme weersomstandigheden, zoals hevige regen en wind, niet langer het functioneren van de sluis bemoeilijken.

De opdracht voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis werd toegewezen aan de tijdelijke vereniging THV Roegiers NV – Victor Buyck Steel Construction NV – Egemin voor het bedrag van 57.972.809,2 EUR (excl. BTW). De werfleiding ligt in handen van AMT

De (voorbereidende) werken zijn gestart in april 2008, de hoofdwerken zijn nu in volle uitvoering en verlopen volgens planning.

De renovatie zal 3 kalenderjaren in beslag nemen.

3.4.5. Fietsprojecten

De Vlaamse regering heeft in het kader van het Masterplan Antwerpen in totaal 12,4 miljoen euro gebudgetteerd voor fietsprojecten (excl. BTW, prijspeil 2005). In het oorspronkelijke Masterplan was reeds de aanleg van fietspaden opgenomen in doortochtprojecten waar de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd diende te worden. Er bestaan echter ook heel wat secties waar het openbaar vervoer reeds goed scoort, maar waar de fietsinfrastructuur nog veel te wensen overlaat.

In overleg met de betrokken partners worden volgende grotere eenheden van fietsroutes geselecteerd om van een veilige en vlotte fietsinfrastructuur te voorzien die de grenzen van de lokale besturen overschrijden. Deze routes werden geselecteerd in het kader van het functioneel fietsroutenetwerk of omdat zij zinvol zijn als minder hinder maatregel voor de andere Masterplanwerken. Voor vier routes werd het studiewerk aangevat: Havenroute, Hoboken-Hemiksem, Districtenroute en Beatrijslaan-Burcht.

Bam verzorgt naast het studiewerk en de financiering, ook de aanbesteding en werfopvolging voor de fietsprojecten. Enkel op havengebied worden deze laatste twee stappen overgenomen door het havenbedrijf

3.4.5.1. Havenroute

De Havenroute verbindt de Oosterweelknoop langs de Oosterweelsteenweg en Noorderlaan met Berendrecht, Zandvliet en Nederland. Vele segmenten zijn recent door GHA uitgevoerd. Ook voor het resterende segment op havengebied, zal de haven het project overnemen na opmaak bouwvergunningdossier. Voor het deel in BeZaLi leidt BAM het project tot oplevering. Voor beide delen financiert BAM alle onteigeningen en uitvoeringskosten die niet door provincie of gewest gesubsidieerd worden. De kost voor onteigeningen en uitvoering voor deze route wordt geraamd op 1,4 miljoen. Aanbesteding wordt voorzien in de tweede helft van 2010.

3.4.5.2. Hoboken-Hemiksem

Er worden fietspaden aangelegd in Vlle-Olympiadelaan en De Bruynlaan. De stad heeft hiervoor een voorontwerp. Langs spoorlijn 52 (Hoboken) moet onteigend worden om het fietspad aan te kunnen leggen. In Hemiksem wordt enkel de missing link aan de Moerelei aangelegd.

De totale projectkost wordt geraamd op 1,1 miljoen euro. Aanbesteding wordt voorzien in 2011.

3.4.5.3. **Districtenroute**

De districtenroute vormt een ring voor fietsers tussen R1 en R11, van Petroleum Zuid door Hoboken, Wilrijk, Berchem, Stad Mortsels, Borgerhout, Deurne, gemeente Schoten, en Merksem tot Luchtbal.

Het segment “Petroleum Zuid” wordt niet uitgevoerd in dit project gezien de onzekerheid over de invulling van dit gebied. Voor de zone Hoboken-Valaar gaat het vooral om fietssuggestiestroken en een opwaardering van bestaande fietspaden. Tussen Sneeuwbeslaan en Groenenborgerlaan wordt meegelift met een herinrichting van een zwart punt door de stad. In de zone Groenenborgerlaan-Ringlaan-Fruithoflaan worden ontbrekende fietspaden aangelegd. Voor de kruising van de sporen naar Mechelen / Lier is de verdere uitwerking afhankelijk van de opheffing van de overweg Deurnesteenweg door Infrabel.

Aan de luchthaven wordt de fietsinfrastructuur opgewaardeerd. Er komen nieuwe fietspaden op Boekenberglei. Stad heeft Dascottelei al ingericht. Pauwelslei wordt samen met LIVAN aangepakt. Ruggeveldlaan wordt gedeeltelijk onderhouden door de stad en gedeeltelijk heringericht door Brabo 1. In de Bremweide komt een fietspad tot Bisschoppenhoflaan. AWV verzorgt een oversteek over Bisschoppenhoflaan. De zone Bisschoppenhoflaan- Kruiningenstraat wordt uitgesteld tot de aanleg van de Kruiningenbrug over het Albertkanaal in fase 2 van het Masterplan.

In Schoten en Merksem liggen conforme fietspaden. Enkel aan Steurstraat en Winkelstap vereist de infrastructuur een opwaardering.

De districtenroute wordt geraamd op 4,6 miljoen euro. Aanbesteding wordt voorzien in 2011.

3.4.5.4. **Beatrijslaan-Burcht**

Over een groot deel van de Beatrijslaan liggen al oude fietspaden die principieel voldoen aan het vademecum als enkelrichtingsfietspaden. Een heraanleg is wenselijk in het kader van Minder-Hinder voor OWV en omdat de doorgaande fietser gebaat is bij een dubbelrichtingsfietspad zonder dwarsingen aan de kant van de Schelde.

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd langs de Schelde op grondgebied van Antwerpen en Zwijndrecht. Bijkomend worden verkeersremmende maatregelen genomen op de Beatrijslaan. De weg wordt versmald om 50 km/u af te dwingen. Op de Beatrijslaan is er nog onzekerheid over de impact van het sigmaplan op het gabariet van de weg.

Ten oosten van de kerk van Burcht loopt de route over privé-gronden (Scheepswerf-Brocap) waarvan de eigenaars onderhandelen met de gemeente om er een project te ontwikkelen. Aan het industriegebied Oeverkant en aan Defensie kan het fietspad niet verder langs de Schelde lopen. Hier moet een strook van Defensie aangekocht worden om veilig langs de Kruibeeksesteenweg te kunnen rijden.

De totale raming voor onteigeningen en uitvoering komt op 2,1 miljoen euro. Aanbesteding wordt voorzien in de tweede helft van 2010.

HOOFDSTUK 4 - FINANCIËN: KOSTPRIJS EN FINANCIERING VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN

4.1. *Actuele uitgaven en kostprijsraming investeringskosten verschillende infrastructuurprojecten Masterplan Antwerpen*

Voor een overzicht van de investeringskosten verwijzen we naar de tabel in bijlage, waarin deze zijn opgenomen per 31 december 2009. Gezien de zeer korte tijdspanne tussen het jaareinde en de datum van opmaak van dit document, en het feit dat mogelijks nog niet alle aan boekjaar 2009 toe te rekenen facturen reeds ontvangen zijn, is het mogelijk dat deze cijfers, en met name dan de reële bestedingen, niet precies zullen aansluiten bij de jaarcijfers zoals die binnenkort in de jaarrekening van BAM over het boekjaar 2009 zullen worden gerapporteerd.

In vergelijking met de tabel van de investeringskosten per 31 december 2008, zoals die was bijgevoegd bij de twaalfde voortgangsrapportage, wijzen we op volgende elementen:

- Inzake de Oosterweelverbinding werd het bedrag opgenomen zoals vastgelegd in Design Sign-Off. We verwijzen hieromtrent naar de bespreking elders in deze voortgangsrapportage.
- De weergave van de openbaar vervoersprojecten werd enigszins anders gestructureerd. De projecten Brabo I werden gegroepeerd en de raming werd vervangen door het totale investeringsbedrag zoals die blijkt onder de DBFM-contracten. De projecten Brabo II werden eveneens gegroepeerd, en weerspiegelen de beslissingen van de Vlaamse Regering zoals die elders in deze voortgangsrapportage worden uiteengezet.
- De tabel omvat tevens een actualisatie van de reële bestedingen tot en met 31 december 2009.

4.2. *Actuele uitgaven en budgettering voor voorbereidingskosten, overheadkosten, exploitatiekosten en kosten flankerend beleid*

4.2.1. Afsluiting jaarrekening

De enkelvoudige en geconsolideerde jaarrekeningen van BAM over het boekjaar 2008 werden afgesloten. Dit gebeurde na het tijdstip van de vorige voortgangsrapportage. De algemene vergadering die de jaarrekening over het boekjaar 2009 zal goedkeuren is gepland op 13 mei 2010.

De enkelvoudige jaarrekening van BAM over het boekjaar 2008 wordt afgesloten met een balanstotaal van € 1.077.494 (000) en met een winst van het boekjaar van € 8.326 (000).

De geconsolideerde jaarrekening van BAM over het boekjaar 2008 wordt afgesloten met een balanstotaal van € 1.242.470 (000) en een winst van het boekjaar van € 16.040 (000).

Beide jaarrekeningen waren het voorwerp van een goedkeurende verklaring zonder voorbehoud door de commissaris van de vennootschap..

4.2.2. Budget 2010

De Raad van Bestuur heeft op heden het budget voor het werkingsjaar 2010 nog niet vastgelegd.

4.2.3. Vergelijking budget – actuals per 30/9

De vergelijking tussen de actuele uitgaven per 30 september 2009 en het budget voor de eerste negen maanden van 2009 is op hoofdlijnen opgenomen in onderstaande tabel, en toont aan dat in alle rubrieken de werkelijke bestedingen ruim binnen het voorziene budget liggen.

Investeringsbudget	Jaarbudget	Actuals 30/09	Verschil	%
Studies	7.647	3.423	-4.224	45%
Informatica & kantoorinrichting	579	36	-543	6%
Exploitatiebudget	Budget 9m	Actuals 30/09	Verschil	%
Diensten en diverse goederen	1.395	1.163	-232	83%
Communicatie	1.538	1.274	-264	83%
Niet-geactiveerde studiekosten	2.610	2.397	121	105%
Personeelskosten	3.056	2.045	-1.011	67%
Totaal	8.599	6.879	-1.386	80%

Inzake het investeringsbudget verwijzen we voor een opgave van de reële bestedingen voor de projecten in uitvoering naar de investeringstabel in bijlage.

4.3. *Overzicht nieuw aangegane verbintenissen (overheidsopdrachten, gronden, ...)*

4.3.1. *Onteigeningen*

Het totale budget voor onteigeningen bedraagt 40,66 miljoen EUR . Van dit bedrag heeft 40 miljoen EUR betrekking op OWV en 0,66 miljoen EUR op de bruggen Albertkanaal.

Per 31/12/2009 werd in totaal 17, 43 EUR aan onteigeningsvergoedingen betaald (17, 33 mio EUR voor project OWV en 0,09 mio EUR voor project bruggen Albertkanaal).

4.3.2. *Gunningen*

- Overeenkomst financiële dienstverlening
- Overeenkomst IT-infrastructuur
- Overeenkomst opdracht communicatie

4.4. *Overzicht onvoorziene kosten: aanwending van “budget onvoorzien”, provisies en reservefondsen, indicaties van dreigende kostenoverschrijdingen*

Niet van toepassing

4.5. *Overzicht van wijzigingen in financieringsbronnen: kapitaalbreng Vlaams Gewest, inbreng in natura, tolheffing, schaduwtoelagen, subsidies, leningen, bijzondere financiële transacties, effectivering*

De internationale kredietcrisis en het standpunt van Eurostat inzake de autonomie van BAM hebben ertoe geleid dat BAM de financieel-juridische structuur heeft moeten herbekijken.

De procedure die oorspronkelijk werd ingezet voor het aantrekken van de financiering voor het Masterplan werd in december 2009 formeel stopgezet.

Ondertussen heeft BAM voorstellen geformuleerd hoe het Masterplan alsnog kan worden gerealiseerd met een maximaal behoud van de oorspronkelijke doelstellingen en randvoorwaarden:

- De financiering wordt vereenvoudigd en veel meer marktconform gemaakt; ook in deze moeilijker financiële marktomstandigheden blijft de financiering haalbaar;
- De ESR-neutraliteit wordt maximaal gewaarborgd. Voor enkele kleinere projecten dringt de vraag zich op of de complexere PPS-aanbestedingsvorm die nodig is om de projecten ESR-neutraal te maken, passend is gezien de aard en grootteorde van de projecten;
- De diverse projecten worden gedragen door de rendementen uit de toelating van de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoek-tunnel.

BAM heeft deze voorstellen overgemaakt aan de betrokken DAM-werkgroepen.

HOOFDSTUK 5 - RISICO'S VAN HET MASTERPLAN ANTWERPEN EN RISICOBEBEERSING

5.1. *Resultaten van recente risicoanalyses: nieuwe risico's en gewijzigde risico's*

De basis voor het risicomanagement binnen BAM in het algemeen en met betrekking tot de Oosterweelverbinding in het bijzonder blijft het "rapport over het uitvoeren van een risicoanalyse en het formuleren van beheersmaatregelen voor de Oosterweelverbinding" dd. 20 november 2008 opgesteld door Deloitte en de daarbij aansluitende risico-inventarislijst, afgesloten op 28 oktober 2008.

Deze basis Risico-inventarislijst wordt op geregelde tijdstippen beoordeeld. Nieuwe risico's of wijzigingen aan bestaande risico's worden geregistreerd.).

5.2. *Geplande en uitgevoerde audits (cfr. BAM-decreet)*

Als Opdrachtgever staat BAM in voor de realisatie van de randvoorwaarden voor de uitvoering van het DBfM-contract, zoals onteigeningen, verleggen nutsleidingen, afstemming met andere werken, afspraken met doelgroepen en stakeholders, afstemming inzake verkeersregulatie, communicatie, e.d.m. BAM dient tevens in te staan voor het contractmanagement.

Samen met zijn adviseurs heeft BAM een aanpak uitgewerkt voor de project- en contractbeheersing in de bouwfase. Om deze aanpak te onderzoeken op verschillende aspecten zoals ondermeer :

- voldoet de voorgestelde aanpak inzake project- en contractbeheersing aan de vereisten om in kwalitatief en kwantitatief opzicht de uitvoering met succes af te ronden;
- zijn alle noodzakelijke taakstellingen voorzien
- hoe verhoudt de voorgestelde aanpak zich in vergelijking met soortgelijke projecten in Europa (benchmark);
- is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen;
- is de inzet van de adviseurs van BAM duidelijk geregeld en zijn de voorgestelde honoraria marktconform

heeft BAM in de lente van 2009 een bestek (oproep tot kandidatuurstelling zomer 2008) uitgeschreven voor een benchmark terzake. De op te stellen opinie moet aan BAM toelaten om met voldoende zekerheid de kwaliteit en de marktconformiteit van de aanpak van de project- en contractbeheersing als van de inzet van adviseurs van BAM te beoordelen.

In de loop van 2009 werden twee van de drie kandidaten uitgenodigd om een eerste offerte in te dienen. Na bilaterale gesprekken werden twee kandidaten uitgenodigd tot een tweede offerte.

Omwille van de besluitvorming rond het dossier van de Oosterweelverbinding werd de procedure voorlopig stilgelegd. Aan beide kandidaten werd gevraagd hun gestanddoeningstermijn te verlengen.

5.3. *Overzicht belangrijkste bedreigingen, impact, geplande en genomen beheersmaatregelen vanuit invalshoeken, zowel voor projectrisico's als voor algemene werking en doelstellingen*

5.3.1. Masterplan

5.3.1.1. Financiering

Eurostat heeft beslist dat BAM niet buiten de consolidatiekring van de overheid mag blijven maar moet geconsolideerd worden.

Dit heeft gevolgen enerzijds wat betreft de toekomstige financieel-juridische structuur, en anderzijds wat betreft de huidige uitgaven en investeringen.

Voor wat betreft de financieel-juridische structuur is de belangrijkste conclusie dat, indien de toekomstige financiering op de boeken van de N.V. BAM zou worden gemonteerd, deze opgenomen zou worden als overheidsschuld. Maar ook de omstandigheden op de internationale kredietmarkten impliceerden reeds dat het niet langer mogelijk was om één integrale Masterplanfinanciering te monteren ter financiering van meerdere projecten op de boeken van één vennootschap.

Ook de markten dwingen tot een benadering waarbij financiering per project, of per groep van logischerwijze met elkaar gerelateerde projecten, moet worden gemonteerd, en waarbij die financieringen onderling van elkaar worden afgeschermd ('ringfencing') door ze te monteren op afgescheiden projectvennootschappen.

Voor wat betreft de Oosterweelverbinding zijn er twee mogelijke pistes om het project buiten te begroting te houden. De ene is gebaseerd op een klassieke DBFM-benadering waarbij de totale financiering op de boeken van een private opdrachtnemer wordt gemonteerd en in de risico-allocatie in het contract tussen de overheid en die private opdrachtnemer bouw- en beschikbaarheidsrisico worden toegewezen aan de private partij. De tweede benadering bestaat erin een concessie te verlenen, bijvoorbeeld aan de NV Tunnel Liefkenshoek, die als bestaand overheidsbedrijf buiten de consolidatiekring opereert. De Oosterweelverbinding wordt hier bovendien bedoeld in de ruime betekenis, en dus inclusief de noodzakelijk daaraan verbonden projecten zoals de Kattendijksluis, de Noorderlaanbrug, de Yzerlaanbrug, de spoorbruggen etc.

Voor de overige projecten is een ESR-neutrale oplossing mogelijk via de DBFM-benadering. Hier zal onder andere in het licht van de beperktere omvang van deze projecten, telkenmale moeten afgewogen worden of de PPS-benadering voldoende voordelen biedt.

De lopende uitgaven van BAM belasten de begroting. Dit geldt ook voor de investeringsgerelateerde kosten, zoals de studies en de lopende projecten in uitvoering,

die in de statutaire boekhouding van BAM worden geactiveerd en worden afgeschreven over hun gebruiksduur.

Afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt hoe de Oosterweelverbinding te realiseren en financieel-juridisch te structureren, is deze situatie in grote mate tijdelijk en omkeerbaar. In een concessieovereenkomst tussen BAM als concessiegever en de NV TLH als concessienemer kunnen de reeds voorafgaandelijk door de concessiegever gerealiseerde kosten worden verhaald op de concessienemer. Zodra die vorderingen juridisch zijn gevestigd, wordt de begrotingsimpact teruggedraaid.

5.3.1.2. Indekking renterisico 'Prehedge'

Eind 2005 sloot BAM een reeks renteswaps af (de zogenaamde 'prehedge') ter indekking van het renterisico op de toekomstige financiering. De lange termijnrente van dat ogenblik was relatief zeer laag. BAM wilde vermijden dat een stijging van de rente de financierbaarheid van het Masterplan in gevaar zou brengen.

Deze swaps zouden afgewikkeld worden op het moment van Financial close. De te ontvangen meerwaarde (in geval van een rentestijging) of de te betalen minderwaarde (in geval van een rentedaling) zou de stijging respectievelijk daling van de financieringskosten compenseren. De meer/minwaarde zou dan ook gespreid over de looptijd van de financiering in resultaat worden genomen.

Met de opeenvolgende vertragingen in de realisatie van de Oosterweelverbinding, diende ook de timing van de renteswaps reeds meermaals te worden herzien. Naarmate de verwachte datum van Financial close werd uitgesteld, dienden immers ook de swapcontracten te worden aangepast.

Dit zogenaamde doorrollen werd meermaals probleemloos doorgevoerd. Per eind 2008 besliste de Raad van Bestuur de renteswaps opnieuw door te rollen. De zeer hoge volatiliteit in de financiële markten van dat moment en het daaraan verbonden kredietrisico leidden ertoe dat één van de swaptegenpartijen, bij wie drie van de vijf swaps waren afgesloten, niet langer bereid werd gevonden om de swaps door te rollen. BAM zag zich aldus genoodzaakt deze drie swaps af te wikkelen. Zoals reeds medegedeeld in de 12^e voortgangsrapportage realiseerde BAM hierop een positieve meerwaarde ad EUR 8,35 mln. De overige swaps bij KBC (EUR 300 mln) en Citi (EUR 500 mln) werden eind 2008 doorgerold tot 15 februari 2010.

Naar aanleiding van de volksraadpleging en het negatieve advies van de stad Antwerpen ontstond onduidelijkheid over het vervolg en timing van het project. Bovendien zijn de marktomstandigheden nog steeds niet genormaliseerd, wat een verder doorrollen van de swaps financieel niet meer interessant maakt. BAM zag zich dus genoodzaakt om ook de twee laatste renteswaps vroeger dan op Financial close af te wikkelen, en betaalde een negatieve marktwaarde van EUR 50 mln.

Op de afwikkeling van de totale pre hedge werd aldus een globale marktwaarde van EUR 41,6 mln betaald. Dit bedrag weerspiegelt de sterk gedaalde langetermijnrente en moet dus tezamen beschouwd worden met de veel lagere financieringskost waaraan op heden een financiering kan worden afgesloten. Conform wat zou gebeurd zijn indien de minderwaarde in de oorspronkelijke benadering op Financial close zou zijn gerealiseerd, kan de minderwaarde worden toegewezen aan en gespreid over de looptijd van de toekomstige financiering, en weegt zij dus niet op het resultaat van het boekjaar. BAM is dan vanaf heden evenwel opnieuw blootgesteld aan renterisico.

5.3.1.3. **Maatschappelijk Draagvlak**

Grote infrastructuurwerken hebben steeds een belangrijke invloed op de omgeving. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is dan ook een essentiële opdracht voor BAM. Hier worden dan ook zeer grote inspanningen voor geleverd door informatieverstrekking, overleg met betrokkenen en gerichte communicatie-acties,.

Doelgroepenoverleg

De opzet is een interactief overleg met verschillende doelgroepen om tot een consistent geheel te komen met een groot draagvlak voor de impact van de infrastructuurwerken. De doelgroepen worden uitvoerig en gedetailleerd geïnformeerd over de voorbereidingen, de fasering en de voortgang van de werken met nadruk op mobiliteit en minder hinder maatregelen. Door de interactieve aanpak komen de specifieke aandachtspunten en bezorgdheden van de sector ruimschoots aan bod; zij worden op hun beurt vertaald naar concrete overlegpunten op het niveau van implementatie (Werkgroepen & Projectleiding) en strategie (Stuurgroep Impactmanagement). Bovendien worden de doelgroepen gesensibiliseerd om zelf binnen hun sector informatiestromen op te zetten, te overleggen en terug te koppelen.

De overlegstructuur dekt alle projecten van het Masterplan en bestaat momenteel uit 10 doelgroepen en 3 werkgroepen die regelmatig bijeenkomen, aangevuld met bilaterale contacten.

Een overzicht:

Regionaal:

Doelgroep Haven:

bereikbaarheid van de haven, met aandacht voor bruggen en sluizen, het havenverkeersregelplan, goederenspoorwegen, nautische aspecten, etc.

Doelgroep Antwerpen-Noord:

voorheen doelgroep Merksem, door de bredere scope (Merksem, Schoten, Ekeren, Brasschaat, Albertkanaal) in 2008 gewijzigd naar Antwerpen-Noord. Overleg rond fasering, werforganisatie en mobiliteit: impact en mitigerende maatregelen.

Doelgroep Linkeroever:

werken, fasering, verkeersafwikkeling en minder hinder maatregelen Linkeroever.

Doelgroep Antwerpen-Oost (BRABO1):

overleg met alle betrokken gemeenten over de opbouw en fasering van de tramprojecten Deurne-Wijnegem & Mortsel-Boechout. Minder hinder maatregelen en verkeersafwikkeling, organisatie van de werf, lokale bereikbaarheid en omleidingen op grote afstand.

Thematisch:**Doelgroep Hulpdiensten:**

interactief overleg met alle betrokken partijen op federaal, gewestelijk en lokaal niveau. O.a. toegankelijkheid voor prioritaire voertuigen, gebruik van werfwegen, bevoegdheden en veiligheidsmaatregelen op de werf, veiligheidsaspecten van tunnel en Lange Wapperbrug.

Een voortgangsnota geeft een overzicht van aandachtspunten, maatregelen, bevoegde diensten en personen.

Doelgroep Omleidingen & Signalisatie:

begin 2008 opgericht om een synthese van de voornaamste aandachtspunten uit de werkgroepvergaderingen Omleidingen-Signalisatie-Verkeerslichten te geven voor een bredere doelgroep.

Doelgroep Minder Hinder op het Water:

exploitatiehinder van Albertkanaal en Zeeschelde

2 subgroepen:

- Binnenvaart: impact door o.a. aanvoer materialen te water, plaatsen van pijlers, inhijzen + montage van bruggen, vrijmaken van werfgerelateerde waterzones, etc.
- Schelde+Scheepvaart: aanvoer uit Zeebrugge en afzinken van tunnelelementen.

Een voortgangsnota geeft een overzicht van de geplande werken, hun respectievelijke impact en minder hinder maatregelen.

Sectorieel:**Doelgroep Bedrijfswereld:**

interactief overleg met werkgeversorganisaties (Voka, Unizo, Alfaport, VKW) en met bedrijvenclusters en individuele bedrijven over algemene bereikbaarheid, goederenverkeer, woon-werkverkeer, etc.

Doelgroep [Uitzonderlijk]Vrachtovervoer:

samenhang en consequenties van routes voor het functioneren en afwikkelen van uitzonderlijke transporten en vrachtovervoer in het algemeen. Zowel bestemmingsverkeer als transitverkeer en rerouting op lange afstand. Aandacht voor dimensionering en gabariet van bruggen en tunnels, overspanningen en eventueel andere obstructies. Een voortgangsnota met routeplannetjes geeft een actuele langetermijnvisie.

Doelgroep Nautische Begeleidingscommissie:

specifieke impact op de scheepvaart vanuit gebruikersstandpunt (bvb.schippers): o.a. m.b.t. verbreding Albertkanaal, signalisatie o/h water, radarhinder, etc.

Werkgroepen:**Werkgroep Omleidingen & Signalisatie / Verkeerslichten:**

overleg met deskundigen en specialisten over de opvolging van verkeersknelpunten en ontwerp en implementatie van omleidingen en verkeersafwikkeling.

Werkgroep Bruggen & Sluizen:

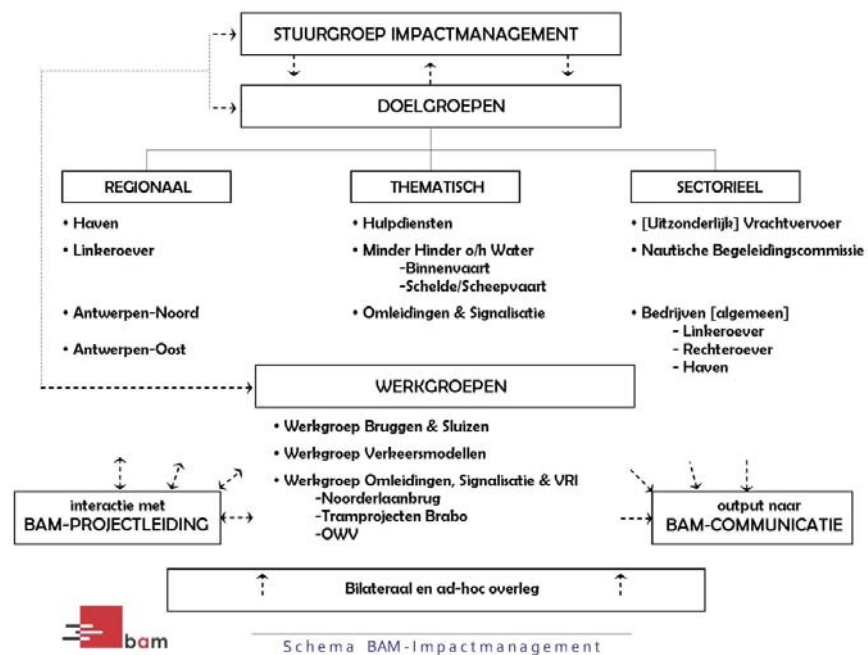
overleg met de bevoegde instanties over spertijden en verkeersdoorstroming, coördinatie van bruggen en sluizen, spoorwegovergangen en dienstregeling goederentreinen, dynamische signalisatie, etc.

Werkgroep Verkeersmodellen:

overleg met het Verkeerscentrum, de Afdeling Mobiliteit en Verkeersveiligheid en de betrokken wegbeheerders over beleid, ontwikkelingen, afstemming en planning van de verkeersmodellen.

BAM is verantwoordelijk voor het Dynamisch Model Kernstad Antwerpen (DMKA) met hoge graad van detaillering voor een klein gebied. Het Verkeerscentrum is verantwoordelijk voor het Multimodaal Model Antwerpen (MMA) dat een minder gedetailleerd beeld geeft met een grotere ruimtelijke dekking.

Onderstaand schema geeft de huidige opzet van de overlegstructuur weer; afhankelijk van de behoeften en noodwendigheden zal deze nog verder worden verfijnd en aangevuld:



Talentenwerf (voorheen Job- & Opleidingscentrum)

Talentenwerf is een samenwerkingsverband tussen de VDAB, het fonds voor Vakopleiding in de Bouwnijverheid (FVB), het bouwonderwijs en de Stad Antwerpen. Via een intensieve samenwerking wensen deze partners de vacatures in de regio Antwerpen–Boom gecoördineerd in te vullen door vernieuwde stimulansen en instroomtrajecten voor tewerkstelling te creëren.

Het is de bedoeling om werkzoekenden op korte termijn de vereiste competenties aan te leren via werkplekleren en volwaardig inzetbaar te maken bij diverse infrastructuurwerken, waaronder de projecten van het Masterplan; dit gebeurt in een gedeeld engagement met de betrokken bouwbedrijven/aannemers.

De BAM begeleidt de afstemming met de Masterplanwerken: de stroomlijning met de planning, fasering en voortgang van de werken.

Minder Hinder-aanpak

Bij de opmaak van de projectbestekken voor Noorderlaanbrug, Oosterweelverbinding en Brabo I is de verkeerssituatie tijdens de werken grondig geëvalueerd op doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de betrokken wijken. Deze evaluatie heeft geleid tot een gericht pakket projectspecifieke maatregelen die in de bestekken zijn opgenomen.

Bij de opvolging van de projecten die reeds gestart zijn zoals Noorderlaanbrug en Brabo I wordt erover gewaakt om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen en tijdig te communiceren met stakeholders en weggebruikers wanneer verkeerssituaties wijzigen.

Leefmilieu

De Plan-MER en de Project-MER hebben in 2005 en 2006 uitgebreid het effect van het Masterplan, respectievelijk de Oosterweelverbinding op de luchtkwaliteit geëvalueerd en gerapporteerd. De wetenschap en wetgeving op gebied van luchtkwaliteit evolueert echter zeer snel. Zo was het bijvoorbeeld drie jaar geleden niet mogelijk om PM 2.5 apart op te nemen in de modellering. Net zomin kon toen de slijtage van remmen en banden gemodelleerd worden. Vandaag kan dit wel, en blijkt ook uit wetenschappelijke studies dat deze aspecten belangrijk kunnen zijn. Daarom heeft BAM in september 2008 aan TVSAM en VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) gevraagd om de nieuwe wetenschappelijk inzichten en wetgeving op te lijsten en de fijnstofmodellering te hernemen volgens de laatste stand der wetenschap.

Het rapport van deze studie is opgeleverd en op 29 januari 2009 voorgesteld aan de pers. Het VITO rapport is opgesteld in het kader van zorgvuldig bestuur. Hoewel BAM als initiatiefnemer aan de wettelijk voorgeschreven project - MER procedure heeft voldaan, heeft BAM beslist om te toetsen of de snelle evolutie in het onderzoek naar luchtkwaliteit de resultaten van de project – MER al dan niet zou beïnvloeden. De actualisatie van de

meetresultaten inzake fijn stof, zoals deze door de VITO-studie werd doorgevoerd, heeft geen invloed gehad op de resultaten van de project-MER welke door deze studie minstens bevestigd werden.

Het BAM-tracé, met een Stedelijke Ringweg, biedt een oplossing voor de files op de ring en voor het sluipverkeer in de binnenstad en in de woonwijken. De uitstoot van het verkeer op de zuidelijke ring en in de woonwijken vermindert.

De Lange Wapper behaalt dezelfde luchtkwaliteit als de tunnelvariant. Dit wordt tevens bevestigd door de studie van ARUP/SUM. Deze toont ook aan dat met het 4^e tracé een grotere zone (van Merksem tot aan het knooppunt in Ekeren met de woonzones: Ekeren, Merksem, Luchtbal en Rozemaai) wordt blootgesteld aan verhoogde stofconcentraties. De luchtkwaliteit wordt niet beter door de aanleg van een tunnel. zo blijkt uit de studie van ARUP/SUM.

Communicatie

In november 2008 had de communicatieadviseur Groep C, onderaannemer van TV SAM, gemeld deze functie niet langer op zich te willen nemen. Met TV SAM en Groep C zijn dan onmiddellijk afspraken gemaakt over de overdracht van deze dienstverlening met betrekking tot de continuïteit van de werking en de overdracht van dossiers naar BAM-medewerkers (Groepsbezoeken Felixarchief, webscreening, nieuwsbrief, persscreening, bewonersbrieven, antwerken-site, beheer actoranalyses, begeleiding drukwerk, handleiding persberichten, scripts mobijournaal). Eind april 2009 werd de overdracht afgerond en is de samenwerking volledig stopgezet.

De communicatiecel van BAM werd uitgebreid en zette de verschillende communicatie-initiatieven om een maatschappelijk draagvlak te creëren voor het Masterplan Mobiliteit Antwerpen voort. Ook werd een aanbestedingsprocedure opgestart om een bureau aan te werven voor het ontwikkelen en realiseren van marketing- en communicatiediensten en – producten.

Communicatie-initiatieven

- Op 24 maart 2009 (Horta) en op 26 maart 2009 (Metropolis) organiseerde BAM, naar aanleiding van de 12^e voortgangsrapportage de tweede editie van de infoavonden BAM Publiek. Deze formule waarbij de voortgangsrapportage in het Vlaams Parlement werd uitgebreid naar het grote publiek was immers in de eerste editie in december een succes gebleken. Het management van BAM gaf in zaal Horta en de Metropolis een stand van zaken van het Masterplan en lichtte de resultaten van de laatste Oosterweelstudie van ARUP-SUM toe. Na de toelichting volgde een debat met het publiek. De avonden eindigden telkens met een infomarkt waar een ploeg van 15 BAM-experten de bezoekers persoonlijk te woord stonden.
- Op 24 juni 2009 verscheen de derde editie van Mobiel Antwerpen en op 1 oktober 2009 de vierde editie. Deze periodieke infokrant informeert de Antwerpenaar over het reilen en zeilen van alle projecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Deze krant verscheen als gratis bijlage bij Gazet van Antwerpen, Het

Laatste Nieuws, het Nieuwsblad en de Standaard. Extra exemplaren van de krant werden verdeeld in de district- en gemeentehuizen, via Rapid bij de bakkers en slagers (enkel 4^e editie), bij de infotentoonstelling in het Felixarchief en in de Stadsfeestzaal, en op aanvraag via de Vlaamse infolijn 1700 en de website www.antwerpen.be.

- De elektronische nieuwsbrief met informatie over alle projecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen werd voortgezet in de loop van 2009.
- Sinds juni 2008 ontving BAM meer dan 50.000 bezoekers op de infotentoonstelling in het FelixArchief over de projecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. De steeds toenemende aandacht voor de Oosterweelverbinding, noodzaakte BAM echter om de informatie nog dichter bij de burger te brengen en een andere locatie te zoeken voor de maquette van dit project. Omwille van de centrale ligging en de laagdrempeligheid van de locatie, werd voor een pand in de Antwerpse Stadsfeestzaal gekozen. Deze locatie overtrof de verwachtingen. In nog geen drie weken tijd hebben de BAM-medewerkers aan zo'n 20.000 geïnteresseerden uitleg gegeven over het project.
- In de voorbije 8 maanden is de website antwerpen.be vernieuwd om het gebruikersgemak te verhogen en de eenheid van de verschillende projecten binnen het Masterplan Mobiliteit Antwerpen duidelijker te maken.
- De communicatiedienst samen met de ingenieurs en het management van BAM hebben het afgelopen jaar een 30-tal presentaties gehouden voor specifieke doelgroepen - onder meer VOKA, stedenbouwkundige ambtenaren, Resoc, verschillende scholen - over het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en de Oosterweelverbinding in het bijzonder.
- De voorzitter en het management van BAM heeft de afgelopen periode ook verschillende gesprekken gevoerd met maatschappelijke actoren zoals de actiegroepen en de initiatiefnemers van alternatieve onderzoeken.

Communicatiebureau

Vanuit haar opdracht staat BAM in voor de communicatie naar alle doelgroepen, met name het grote publiek. Om de bevolking - doelgroepen zijn niet alleen de bevolking in het algemeen, maar ook in het bijzonder middenstand, bedrijven, pendelaars, toeristen, ... - voldoende te informeren over de reden van de werken, de verwachte resultaten, de gang van zaken en de ontwikkelingen, worden diverse communicatiemiddelen ingeschakeld. (zie boven, zie ook 5.3.2.6, 5.3.3.2 en 5.3.4.2)

Om haar hierbij te ondersteunen zocht BAM een dienstverlener voor advisering, ontwikkeling en uitwerking van communicatiecampagnes en -acties. Na een openbare aanbestedingsprocedure verkreeg het communicatiebureau TBWA in september de opdracht. Haar opdracht bestaat uit 4 onderdelen:

1. Marktonderzoek en uitwerken van informatiecampaagnes

Dit behelst het uitvoeren van marktonderzoek, de adviesverlening over en het uitwerken van informatiecampaagnes in functie van de door BAM aangeleverde thema's.

2. Grafisch ontwerp en productie van communicatiemiddelen

Dit behelst het aanleveren van een creatief concept, de opmaak, de creatie en de levering van communicatiedragers. BAM staat zelf in voor de redactie van teksten en voor de fotografie, waarbij de timing van het aanbrengen van deze content bepaald wordt in overleg met het communicatiebureau. Dat wordt eveneens verzocht een actualisatie en uitbreiding te maken van de bestaande huisstijl van BAM zodat die in alle communicatie-uitingen toegepast kan worden.

3. Logistieke organisatie en praktische uitwerking van evenementen

Dit onderdeel behelst de huur en het aanleveren van materialen voor evenementen, alsook de logistieke organisatie ervan. Het aanleveren van personeel ter ondersteuning van het evenement behoort ook tot de dienstverlening.

4. Webdesign

Dit onderdeel behelst de creatie van een nieuwe website waarbij de twee bestaande websites van BAM (www.bamnv.be en www.antwerpen.be) samengevoegd worden tot een overzichtelijke website. Het communicatiebureau staat in voor de look and feel en de webdesign, alsook het aanleveren van de nodige software voor de werking van de website. BAM voorziet de nodige servers en het onderhoud ervan. De dienstverlener staat in voor alle technische en grafische ondersteuning voor de website. Tevens dient de functionaliteit te worden voorzien voor online-communicatiemiddelen, zoals elektronische nieuwsbrieven, elektronische versie jaarverslag, enz.

5.3.2. Oosterweelverbinding en DBfM

5.3.2.1. Risico-management

Het risicomanagement proces met betrekking tot de Oosterweelverbinding wordt uiteraard beïnvloed door de actuele stand van zaken mbt de politieke besluitvorming.

Meer bepaald wat betreft de implementatie van de beheersingsmaatregelen, vastgesteld in de Risico-inventarislijst (RIL), is dit grotendeels gekoppeld aan de daadwerkelijke uitvoering van het project.

Rekening houdend met de besluitvorming rond het OWV project zijn de activiteiten sinds de voorgaande voortgangsrapportage beperkt gebleven tot:

- Het oplijsten van nieuwe of gewijzigde risico's waarmee rekening moet worden gehouden;
- Het in kaart brengen van de risico-allocatie ingevolge de afspraken in het kader van de DSO onderhandelingen.

De toetsing van de verzekerbare risico's uit de RIL aan de bestekvoorwaarden met betrekking tot de verzekeringen voor het OWV project met een eerste aanzet tot aanpassing van deze bestekvoorwaarden waar nodig.

5.3.2.2. Financiering

We verwijzen naar de toelichting bij hoofdstuk 4.5

5.3.2.3. Schadeclaims

De DSO lijkt het risico op eventuele schadeclaims door Noriant t.a.v. BAM wegens stopzetting van de gunningsprocedure op zich, in de gegeven omstandigheden, niet te vergroten.

Zoals eerder gezegd (cf. punt 3.4.1.3) is en blijft BAM vrij om de Opdracht al dan niet aan Noriant te gunnen.

Het afbreken van de procedure geeft aan Noriant ook geen ander recht dan desgevallend het recht op een kostenvergoeding overeenkomstig hoofdstuk 6.6 van de Leidraad bij de onderhandelingsprocedure. Hierin wordt voorzien dat de Opdrachtgever een bedrag van vijfhonderdduizend Euro (€ 500.000,-), exclusief B.T.W., toekent aan elk van de Bieders die een BAFO heeft ingediend, maar waaraan de Opdracht uiteindelijk niet wordt gegund.

Dit neemt niet weg dat te verwachten valt dat Noriant bij het eventueel definitief afbreken van de onderhandelingsprocedure, haar belangen ten volle zal trachten te verdedigen door het indienen van een schadeclaim ter vergoeding van alle gemaakte kosten. Het zal dan uiteindelijk aan de rechter toekomen zich uit te spreken over het al

dan niet foutieve karakter van het afbreken van de onderhandelingen evenals over de omvang van de eventuele vergoeding.

5.3.2.4. Verzekeringen

De procedure voor het afsluiten van de verzekeringen is nog altijd on hold gezet totdat duidelijkheid bestaat omtrent de stedenbouwkundige vergunning en de uitkomst van de besprekingen binnen het Ministerieel Comité DAM en zijn werkgroepen.

5.3.2.5. Vergunningen

Bouwvergunning

Zie punt 3.4.1.2 Oosterweelverbinding.

Zoals verder zal blijken bij de bespreking van de hangende gedingen, blijft het risico op de vernietiging van het GRUP OWV door een tussen te komen arrest van de Raad van State bestaan, dit gelet op het auditorsadvies tot vernietiging.

Bij een eventuele vernietiging van het GRUP OWV zou de rechtsbasis voor het verlenen van de stedenbouwkundige vergunning komen te vervallen en dringt een remediëring van de weerhouden onwettigheid zich op. Op basis van het advies van de auditeur zou de remediëring betrekking hebben op het Plan MER.

5.3.2.6. Samenwerkingsovereenkomsten

De belangrijkste samenwerkingsovereenkomsten zijn op dit ogenblik reeds afgesloten of in een vergevorderd stadium. Voor een overzicht verwijzen we naar punt 6.4.

5.3.2.7. Veiligheid/ Technische risico's

Calamiteitenscenario's

Het calamiteitenbestrijdingsplan beschrijft de voor tunnels specifieke organisatorische voorzieningen en maatregelen die moeten genomen worden teneinde de negatieve gevolgen van calamiteiten te minimaliseren. Het geeft aan hoe de participerende organisaties in beleidsmatige en uitvoerende zin functioneren vanaf het in werking treden tot het moment waarop de normale situatie weer is bereikt. Het calamiteitenbestrijdingsplan dient volledig operationeel te zijn bij de in dienst stelling van de tunnel.

BAM nv heeft in verschillende workshops, samen met de verschillende betrokken instanties (brandweer, politie, medische hulpdiensten, provincie, Vlaams Verkeercentrum), het calamiteitenbestrijdingsplan uitgewerkt.

Deze bijeenkomsten zijn voorlopig on hold geplaatst in afwachting van definitieve beslissingen m.b.t. de Oosterweelverbinding.

Veiligheidsbeambte

Als Bestuursorgaan Tunnelveiligheid verleende AWV bij brief van 16 april 2009 zijn goedkeuring aan de veiligheidsdocumentatie van de Oosterweeltunnel in de ontwerpfase.

Commissie Gelijkwaardigheid en Afwijking

Bij brief van 09/07/2008 oordeelde de Commissie voor Gelijkwaardigheid en Afwijking (FOD Binnenlandse Zaken) dat het KB van 07/07/1994 tot vaststelling van de basismnormen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de nieuwe gebouwen moeten voldoen (hierna KB Basismnormen), van toepassing is op het project Oosterweelverbinding (tunnel en dubbeldeksviaduct).

Gelet op de aard en kenmerken van het project is het echter onmogelijk te voldoen aan meerdere specificaties van dit KB Basismnormen die specifiek op “gebouwen” in de strikte betekenis van het begrip zijn gericht.

In toepassing van artikel 4 van het KB Basismnormen en overeenkomstig artikel 5 van het MB van 05/05/1995 tot vaststelling van de procedure inzake gelijkwaardigheid en afwijking van de technische voorschriften van het KB Basismnormen, diende de BAM op 11/09/2008 een verzoek tot afwijking in bij de federale minister van binnenlandse zaken via het adres van de Commissie.

Bij KB van 18 september 2008 (Belgisch Staatsblad 16 oktober 2008) werden de procedureregels voor het bekomen van een afwijking van het KB Basismnormen echter grondig gewijzigd. Bij gebrek aan duidelijke overgangsbepalingen, diende BAM op 10 december 2008 een nieuwe afwijkingsaanvraag in.

Uiteindelijk is de Commissie voor Afwijking in haar zitting van 12 maart 2009 op haar visie teruggekomen en heeft de heer minister in navolging van dit advies op 30 maart 2009 beslist dat een tunnel niet kan beschouwd worden als een gebouw in de zin van het KB van 7 juli 1994. De aanvraag tot afwijking werd dan ook zonder voorwerp beschouwd.

Veiligheidsdossier

Overeenkomstig de Europese Tunnelrichtlijn (richtlijn 2004/54/EG) heeft BAM een veiligheidsdossier samengesteld en aan het bestuursorgaan voor advies overgemaakt op 7 januari 2009. Voor Vlaanderen is het agentschap Wegen en Verkeer als bestuursorgaan aangesteld. Het Bestuursorgaan keurde in zijn brief van 16 april 2009 de veiligheidsdocumentatie in de ontwerpfase goed op voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met een aantal geformuleerde opmerkingen voor de opmaak van het veiligheidsdossier bij openstelling.

5.3.2.8. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1 Masterplan

Minder Hinder - Oosterweelverbinding

De belangrijkste doelstelling van de Minder Hinderstrategie bestaat er in om de werken zo te organiseren dat het mobiliteitssysteem tijdens de werken zo goed mogelijk blijft functioneren. Dit gebeurt door organisatie, fasering, timing en coördinatie. Voor de hinder die onvermijdelijk gepaard gaat met het uitvoeren van infrastructuurwerken dient een draagvlak opgebouwd te worden d.m.v. intensief overleg en tijdige informatie

Communicatie

De initiatieven die BAM onderneemt om een draagvlak te creëren bij de bevolking voor de Oosterweelverbinding werden naar aanleiding van de indiening van de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning en de volksraadpleging op 18 oktober 2009 nog geïntensifieerd.

Zo heeft BAM bij de start van het openbaar onderzoek voor het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning op 26 mei 2009, samen met de ontwerpers en de architecten van de brug, een persconferentie gehouden over de Oosterweelverbinding. De persbelangstelling vanwege de nationale en regionale televisie en kranten was massaal.

BAM organiseerde in juni 2009 ook een reeks infotentoonstellingen en infoavonden om de bevolking wegwijs te maken in het dossier rond de Oosterweelverbinding en bracht tevens een brochure uit waarin de bouwaanvraag op een beknopte en toegankelijke wijze wordt toegelicht. Die aanvraag is immers een complex dossier dat bestaat uit 9 mappen en 450 plannen die in de maand juni in te kijken waren op de plaats van het openbaar onderzoek in Antwerpen en Zwijndrecht. Om iedereen toen de kans te geven dit uitgebreide dossier te begrijpen, stelde BAM een infotentoonstelling samen met verduidelijkende affiches en een begrijpelijke brochure over de bouwaanvraag. Projectmedewerkers hebben op infoavonden de bouwaanvraag toegelicht.

In de aanloop naar de volksraadpleging op 18 oktober verhoogde BAM haar communicatie-inspanningen en startte ze een nieuwe communicatiecampagne over de Oosterweelverbinding om de inwoners van Antwerpen op een correcte, toegankelijke en volledige wijze te informeren. Deze campagne kostte zo'n 500.000 euro. Midden september publiceerde BAM verschillende advertenties in kranten, verdeelde flyers en lanceerde een nieuwe website met een blogstructuur waar bezoekers alle informatie over de Oosterweelverbinding konden vinden en waar ze terecht konden met hun vragen. Een batterij aan medewerkers zorgden ervoor dat de vragen binnen de 24 uur werden beantwoord. BAM nam ook aan verschillende debatten, onder meer in scholen, deel om uitleg te geven over het project. Op de nieuwe website konden de bezoekers ook filmpjes bekijken over verschillende thema's rond de Oosterweelverbinding. Deze thema's werden op een eenvoudige en aanschouwelijke manier voorgesteld.

In oktober 2009 verhuisde de maquette van de Oosterweelverbinding van het FelixArchief aan het Willemdok op 't Eilandje naar de Stadsfeestzaal op de Meir in Antwerpen. Sinds juni 2008 ontving BAM meer dan 50.000 bezoekers op de infotentoonstelling in het FelixArchief over de projecten van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. De steeds toenemende aandacht voor de Oosterweelverbinding, noodzaakte BAM echter om de informatie nog dichter bij de burger te brengen en een andere locatie te zoeken voor de

maquette van dit project. Omwille van de centrale ligging en de laagdrempeligheid van de locatie, werd voor een pand in de Antwerpse Stadsfeestzaal gekozen. Deze locatie overtrof de verwachtingen. In nog geen drie weken tijd hebben de BAM-medewerkers aan zo'n 20.000 geïnteresseerden uitleg gegeven over het project.

Vandaag is de maquette van de Oosterweelverbinding tijdelijk naar de kantoren van BAM overgebracht en op afspraak te bekijken. Ook de rest van de tentoonstelling is uit het FelixArchief gehaald in afwachting van verdere ontwikkelingen. BAM hoopt dat in de nabije toekomst samen met de stad Antwerpen nieuwe initiatieven kunnen worden genomen om de verschillende stadsontwikkelingsprojecten voor Antwerpen toe te lichten aan de Antwerpenaar, zoals initieel de bedoeling was van de gezamenlijke infotentoonstelling met de stad in het FelixArchief.

Juridische procedures

Hierna wordt een overzicht gegeven van de nog hangende procedures:

1. Nog hangende Raad van State procedures

a. THV Antwerpse Bouwwerken e.a. / BAM

De THV AB, één van de niet weerhouden bidders uit de onderhandelingsprocedure voor het DBfM contract Oosterweelverbinding, heeft twee verzoekschriften tot nietigverklaring ingediend, enerzijds tegen de wijziging van het bestek via Terechtwijzend Bericht nr. 5, en anderzijds tegen de beslissing van BAM om THV AB uit te sluiten voor deelname aan de BAFO-fase. Een schorsingsprocedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid tegen de uitsluitingsbeslissing werd afgewezen.

b. Bvba Pomphuis / Vl. Gewest

Bvba Pomphuis heeft na een afgewezen schorsingsberoep tegen het GRUP Oosterweelverbinding om de voorzetting van de nietigverklaringsprocedure verzocht. In het kader van deze procedure is thans een auditoraatsverslag uitgebracht dat adviseert tot nietigverklaring van het GRUP. De pleidooien in deze zaak zijn gehouden op 4 december 2009. De auditeur heeft naar aanleiding hiervan haar negatief advies bevestigd. De zaak is in beraad genomen.

c. Vzw Ademloos / Vlaams Parlement / BAM

Vordering in schadevergoeding ingesteld door vzw Ademloos in aanloop naar de gemeentelijke volksraadpleging met verzoek tot het nemen van voorlopige maatregelen.

Zaak is niet behandeld op de inleidingszitting. Er werd een procedurekalender vastgesteld met pleidooien op 7 juni 2011.

d. Fortis Corporate Insurance / BAM

De vordering is gericht tegen de niet-selectie en tegen het bestek "Verzekeringen".

De twee vorderingen tot schorsing bij UDN zijn afgewezen.

Deze procedure heeft geen invloed op een eventuele gunning en start der werken OWV. Het belang om deze procedure aan te houden ligt voor de eiser vooral in het vrijwaren van zijn mogelijkheden om afhankelijk van de uitspraak door de Raad van State desgevallend een vordering tot schadevergoeding in te stellen voor de burgerlijke rechter.

5.3.3. Brabo I-projecten

5.3.3.1. Risicomanagement

De activiteiten in verband met risicomanagement hebben zich sinds het vorige rapport vooral toegespitst op het Brabo I project.

Meer concreet werden de volgende activiteiten ontwikkeld:

- Opstellen van de risico-inventarislijst voor het project Brabo I:
Bij het opstellen van deze risico-inventarislijst is in het bijzonder aandacht besteed aan de specifieke rol die BAM als coördinator in het kader van dit project vervult.
- In het kader van de aanbestedingsprocedure werd door het aannemersconsortium een risicomanagement plan en een bijhorende risico-inventarislijst opgesteld.
Na de gunning werd deze RIL geactualiseerd en werd het risicomanagement plan door BAM doorgelicht en met vertegenwoordigers van het aannemersconsortium besproken.
- Aansluitend bij deze bespreking werden de beide RILS, de BAM RIL enerzijds en de RIL van de opdrachtnemer anderzijds, door de risicomanager BAM aan elkaar getoetst. Bedoeling is om een synergie tussen de beide RILS tot stand te brengen wat betreft de gemeenschappelijke risico's. Dit zal het voorwerp uitmaken van verdere besprekingen tussen de risicomanager BAM en de risicomanager van het aannemersconsortium.

5.3.3.2. Samenwerkingsovereenkomsten

De moedersamenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, De Lijn en BAM was al op 19 oktober 2007 definitief afgesloten.

Alle samenwerkingsovereenkomsten met de betrokken steden en gemeenten (Antwerpen, Wijnegem, Mortsel, Boechout) evenals de nodige samenwerkingsovereenkomsten met Infrabel, Aquafin, Pidpa en AWW (Antwerpse Waterwerken) waren ook definitief en tijdig afgesloten met het oog op de contractsluiting op 5 augustus 2009.

5.3.3.3. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Minder Hinderaanpak

Zoals voorzien in het bestek volgt de opdrachtnemer, THV Silvius, een intensief plan voor een goede Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) in de ruime omgeving van de werf tot globale tevredenheid van de omwonenden.

De omleidingen en de tijdelijke lichten die de opdrachtnemer heeft geplaatst werken naar behoren en werden enkele malen bijgesteld om de doorstroming nog te verbeteren. Er is ook een goede samenwerking met de politie die extra waakt over de veiligheid en zorgt voor snelheidscontroles. De handelaars en garagecomplexen zijn alle bereikbaar en buiten de werkuren zijn ook de andere panden met de wagen bereikbaar. Gezien enkele kleinere kruispunten afgesloten moesten worden en de Ruggeveldlaan slechts in een richting kan gebruikt worden werden bereikbaarheidskaarten verspreid aan de bewoners. Voor fietsers en voetgangers wordt steeds een veilige doorgang langs de werf gegarandeerd. Voor fietsers werd bovendien ook een scholenbereikbaarheidskaart opgesteld waarop de tijdelijke verplaatsing van beveiligde oversteekplaatsen werd aangebracht. Door een vlotte tijdige samenwerking met VVM De Lijn kon ook de omleiding voor de bussen tijdig gecommuniceerd worden.

Zoals voorzien worden ook afspraken gemaakt met de gemeenten om de coördinatie met werken op gemeentelijk niveau te optimaliseren. Mortsel, Hove en Boechout hebben voor deze legislatuur nog een intensief programma aan wegenwerken voorzien. Extra hinder zal in deze omgeving dus niet te vermijden zijn. Dank zij het engagement van BAM en THV Silvius om de doorstroming op de N10 steeds te vrijwaren en het intensieve overleg met de lokale overheden en de politiezone MINOS kunnen we de bereikbaarheid van de verschillende wijken echter wel garanderen zowel als het binnen de perken houden van het sluipverkeer parallel aan de werf.

Communicatie

Met de tramlijnverlengingen van Brabo 1 is de derde pijler van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van start gegaan. Na de ondertekening van het contract met de aannemersgroep Silvius, werd op 23 september 2009 een persconferentie gegeven in aanwezigheid van de burgemeesters uit Mortsel, Boechout, Deurne en Wijnegem. In samenwerking met alle betrokkenen in het project is ook een communicatietraject opgezet die de bewoners en de handelaars vlot doorheen de werken moet begeleiden.

Zo zijn er in de verschillende gemeenten, steden en districten waar Brabo I doorheen loopt adviescellen bijeengeroepen. Hierin zetelen betrokken actoren zoals handelaren, scholen, organisaties en de besturen zelf. Elke drie maanden komen deze adviescellen bijeen om eventuele problemen en de voortgang van de werken te bespreken. In samenwerking met de betrokken gemeenten werden er ook schoolbereikbaarheidskaarten opgemaakt en verspreid naar een tachtigtal scholen uit het gebied. Op de kaart zijn de meest veilige fietsroutes tijdens de werken aangeduid. De schoolbereikbaarheidskaart is geen statisch instrument, maar evolueert mee met de vooruitgang van de werken. In de eerste versie voor de eerste fase van de werken zijn er 40.000 exemplaren gedrukt. Bij volgende fases van de werken, wanneer omleidingen veranderen, worden aangepaste digitale versies voorzien voor de scholen.

In alle gemeenten apart werden er infosessies georganiseerd waar de bevolking toelichting kreeg en de plannen kon inkijken. BAM ontwierp hiervoor een informatietentoonstelling en folders die een overzicht geven van de fasering van de werken.

Er worden ook regelmatig bewonersbrieven verspreid. Zo verschenen bewonersbrieven om de infosessies aan te kondigen, de start der werken te melden en verkeerssituaties aan te kaarten.

Vast aanspreekpunt voor vragen of problemen zijn de werfcommunicatoren. Zij zijn vlot bereikbaar via e-mail, waarlangs heel wat vragen onmiddellijk een antwoord krijgen. Wekelijks zijn er ook rechtstreekse contacten met enkele handelaars die bereid zijn om als contactpersoon te fungeren. Langs deze weg horen zij direct wat er te gebeuren staat op de werf. Sinds de start van de werken kan de bevolking op de werf ook terecht in een infopunt voor meer informatie en waar de werfcommunicatoren zelf regelmatig aanwezig zijn.

Juridische procedures

Eric Lauwers / Vlaams Gewest – BAM

De vordering is gericht tegen de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de tramlijn Deurne Wijnegem. Nadat het schorsingsberoep is verworpen wegens gebrek aan ernstige middelen, werd de voortzetting van de nietigverklaringsprocedure gevraagd.

5.3.4. Brabo II-projecten

5.3.4.1. Samenwerkingsovereenkomsten

Op 15 mei 2009 keurde de Vlaamse Regering de principsovereenkomst Brabo 2 goed. De Samenwerkingsovereenkomst Brabo 2 is een overeenkomst waarin de betrokken publieke partners (Vlaamse Gewest, De Lijn, Stad Antwerpen en BAM) hun afspraken vastleggen voor de uitwerking en uitvoering van het project Brabo 2, waarvoor één gezamenlijke promotieopdracht op de markt zal gebracht, met het Vlaamse Gewest als aanbestedende overheid..

5.3.5. Watergebonden projecten

5.3.5.1. Maatschappelijk draagvlak

Doelgroepenoverleg

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Minder Hinderaanpak

Zie punt 5.3.1.3 Masterplan

Communicatie

Op 10 mei 2009 nam het project Noorderlaanbrug deel aan de Open Wervendag van Confederatie Bouw. Bezoekers konden die dag kennismaken met alle deelaspecten van de werf en konden de nieuwe wegbrug inwandelen en –fietsen. Ongeveer 1000 mensen vonden hun weg naar de Noorderlaanbrug.

De wegbrug van de Noorderlaanbrug is gefaseerd in gebruik genomen in de zomer van 2009. Ook in het begin van de tweede hoofdperiode wijzigde de verkeerssituatie enkele malen. Via diverse kanalen, zoals bewonersbrieven en persberichten, werden deze wisselende verkeerssituaties aan de gebruikers meegedeeld.

In december werden de brugdelen van de brug voor het openbaar vervoer geplaatst. De plaatsing van het middendeel gebeurde op zondag 13 december. Zowel nationale tv-zenders als de kranten hebben hierover bericht.

Net voordat de renovatiewerken van de Kattendijksluis op het terrein startten, heeft BAM in samenwerking met W&Z infosessies georganiseerd over het project. Op 29 en 30 april 2009 waren alle geïnteresseerden welkom in het Felix Archief voor meer toelichting over het project. Enkele tientallen mensen maakten van de gelegenheid gebruik om vragen te stellen en de plannen in te kijken.

5.4. Risicobeheersing volgens gekozen aanpak

5.4.1. Inrichting van een overkoepelend risicomanagement systeem

Het proces van risicomanagement omvat de volgende onderdelen:

- Risico-identificatie;
- Risico-analyse;
- Uitwerken en implementeren van risicobeheersingsmaatregelen op basis van de resultaten van de risico-identificatie en –analyse;
- Opvolgen van de daadwerkelijke toepassing van de geïmplementeerde maatregelen, beoordeling van hun doeltreffendheid en bijsturen waar nodig (op basis van de PDCA benadering – Plan/Do/Check/Act).

De basis voor het risicomanagement binnen BAM in het algemeen en met betrekking tot de Oosterweelverbinding in het bijzonder blijft het “rapport over het uitvoeren van een risico-analyse en het formuleren van beheersmaatregelen voor de Oosterweelverbinding” dd. 20 november 2008 opgesteld door Deloitte.

De werkzaamheden van de adviseur Deloitte, samen met een aantal medewerkers van BAM, hebben zich voornamelijk toegespitst op de risico-identificatie en risico-analyse, vastgelegd in de risico-inventarislijst – RIL.

De basisprincipes in verband met de risicobeheersingsmaatregelen werden vastgelegd in een aantal spelregels die door het Management van BAM werden vastgelegd op 2 februari 2009.

Zoals reeds aangegeven onder rubriek 5.3. wordt het risicomanagement proces binnen BAM beïnvloed door de actuele stand van zaken met betrekking tot de politieke besluitvorming.

De basis RIL voor het OWV project wordt op geregelde tijdstippen beoordeeld. Nieuwe risico's of wijzigingen aan bestaande risico's worden geregistreerd. Daarmee wordt het risicomanagement proces stapsgewijze geïntegreerd in de dagelijkse processen binnen BAM.

Voor de verdere uitwerking en implementatie van risicobeheersingsmaatregelen is het echter noodzakelijk dat de concrete voorwaarden en omstandigheden voor uitvoering van het OWV project vastliggen.

Anderzijds werden zowel de risico-inventarislijst voor het OWV project als de daarbij aansluitende spelregels inzake projectorganisatie en risicobeheersing gebruikt als uitgangspunt voor de risicobeheersing met betrekking tot het project Brabo 1.

Het is de bedoeling in de komende maanden de nodige synergieën tot stand te brengen tussen de risico-management aanpak van respectievelijk BAM als projectcoördinator, De Lijn en AWW als opdrachtgevers en het Aannemersconsortium Silvius.

5.4.2. Risicomanagement BAM en projectorganisatie OWV

Bij het opzetten van de projectorganisatie OWV is gekozen voor een risicogeorïënteerde aanpak.

Dit weerspiegelt zich in de talrijke beheersmaatregelen die op vandaag reeds zijn getroffen met het oog op de beheersing van de technische, ruimtelijke en organisatorische risico's.

Het is evident dat het overkoepelend risicomanagement BAM en de projectorganisatie OWV blijvend op elkaar moeten aansluiten. Daartoe worden concrete taken- en werkafspraken gemaakt tussen de projectleiders OWV enerzijds en de risicomanager BAM anderzijds

5.4.2.1. Benchmark contractmanagement

Om de uitgewerkte aanpak van contractmanagement te laten onderzoeken op verschillende aspecten zoals ondermeer :

- voldoet de voorgestelde aanpak inzake project- en contractbeheersing aan de vereisten om in kwalitatief en kwantitatief opzicht de uitvoering met succes af te ronden;
- zijn alle noodzakelijke taakstellingen voorzien
- hoe verhoudt de voorgestelde aanpak zich in vergelijking met soortgelijke projecten in Europa (benchmark);
- is de voorgestelde personeelsorganisatie adequaat om de voorgestelde taken te volbrengen;
- is de inzet van de adviseurs van BAM duidelijk geregeld en zijn de voorgestelde honoraria marktconform

heeft BAM in de lente van 2009 een bestek (oproep tot kandidatuurstelling zomer 2008) uitgeschreven voor een benchmark terzake. De op te stellen opinie moet aan BAM toelaten om met voldoende zekerheid de kwaliteit en de marktconformiteit van de aanpak van de project- en contractbeheersing zowel als van de inzet van adviseurs van BAM te beoordelen.

In de loop van 2009 werden twee van de drie kandidaten uitgenodigd om een eerste offerte in te dienen. Na bilaterale gesprekken werden twee kandidaten uitgenodigd tot een tweede offerte.

Omwille van de besluitvorming rond het dossier van de Oosterweelverbinding werd de procedure voorlopig stilgelegd. Aan beide kandidaten werd gevraagd hun gestanddoeningstermijn te verlengen.

HOOFDSTUK 6 - PROJECTORGANISATIE VOOR HET MASTERPLAN ANTWERPEN

6.1. *Wijzigingen in organen BAM en overlegorganen*

6.1.1. Organen van BAM:

- Aandeelhouders
Geen wijzigingen
- Raad van Bestuur
In gevolge haar aanstelling als Vlaams minister heeft mevrouw Ingrid Lieten ontslag genomen als bestuurder van BAM. Zij werd nog niet vervangen.
- Remuneratie- en benoemingscomité
Geen wijzigingen.
- Audit Comité
Geen wijzigingen.
- Algemeen Manager en Managementcomité
Geen wijzigingen

6.1.2. Overlegorganen:

- Politiek overlegforum
Dit overleg heeft niet meer plaatsgevonden.
- Stuurgroep Masterplan
Dit overleg heeft niet meer plaatsgevonden.

6.2. *Overzicht bijkomende bijzondere opdrachten BAM*

Op 15 mei 2009 besliste de Vlaamse Regering om BAM de bijkomende opdracht te geven het Hardenvoortviaduct af te breken waarbij het tracé van de Noorderlaan wordt verlegd langs het Asiadok en BAM de vrijgekomen ruimte voor het Park Spoor Noord dient aan te leggen.

6.3. *Overzicht uitbestede taken en opdrachten*

De belangrijkste (nieuw) uitbestede opdrachten sinds de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende:

- Deelcontract 29 - 32 met TV SAM
- Gunning financiële dienstverlening (Rebel Group)
- Consultancy-opdracht bij het wijzigen en optimaliseren van de IT-infrastructuur en IT-beheer
- Gunning raamcontract communicatie (TBWA)

6.4. Evolutie in de samenwerking met andere partijen of overheden

6.4.1. Protocollen m.b.t. Oosterweelverbinding

Afgeronde protocollen

- DAB Vloot
- Infrabel (Oosterweel)
- WenZ
- VLM (Middenvijver)
- W&Z (Burchtse Weel)
- AMT (baggerwerken +ankerzone)
- Archeologie
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen inclusief bijakte insteekdok SAMGA
- TPE/TPA
- ANB (Sint-Annabos)

Protocollen in onderhandeling:

- AWW+EMA
- VVC
- De Lijn
- NV De Scheepvaart
- bouwdok

Stand van zaken:

- AWW+EMA – protocol in opmaak – besprekingen lopend
- VVC – protocol in opmaak – besprekingen lopend
- NV De Scheepvaart –protocol opgemaakt en bezorgd aan NV De Scheepvaart
- De Lijn – protocol overgemaakt aan De Lijn
- protocol Bouwdok on hold

6.4.2. Protocollen m.b.t. andere projecten

- Moedersamenwerkingsovereenkomst Brabo II in opmaak
- Samenwerkingsovereenkomst tussen de Scheepvaart, BAM en Infrabel m.b.t. de vernieuwing van de Spoorbruggen over het Albertkanaal goedgekeurd

BIJLAGE 2:
De presentatie van BAM



beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Vlaams Parlement
Commissie Openbare Werken en Mobiliteit



Masterplan Mobiliteit Antwerpen

Voor een mobiel en leefbaar Antwerpen

21 januari 2010



beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

13^e voortgangsrapportage

Inhoudstafel

1. Basiskenmerken Masterplan
2. Scopewijzigingen van het Masterplan
3. De Masterplanprojecten
4. Financiën
5. Risico's van het Masterplan Antwerpen en risicobeheersing
6. Projectorganisatie voor het Masterplan



beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

AGENDA

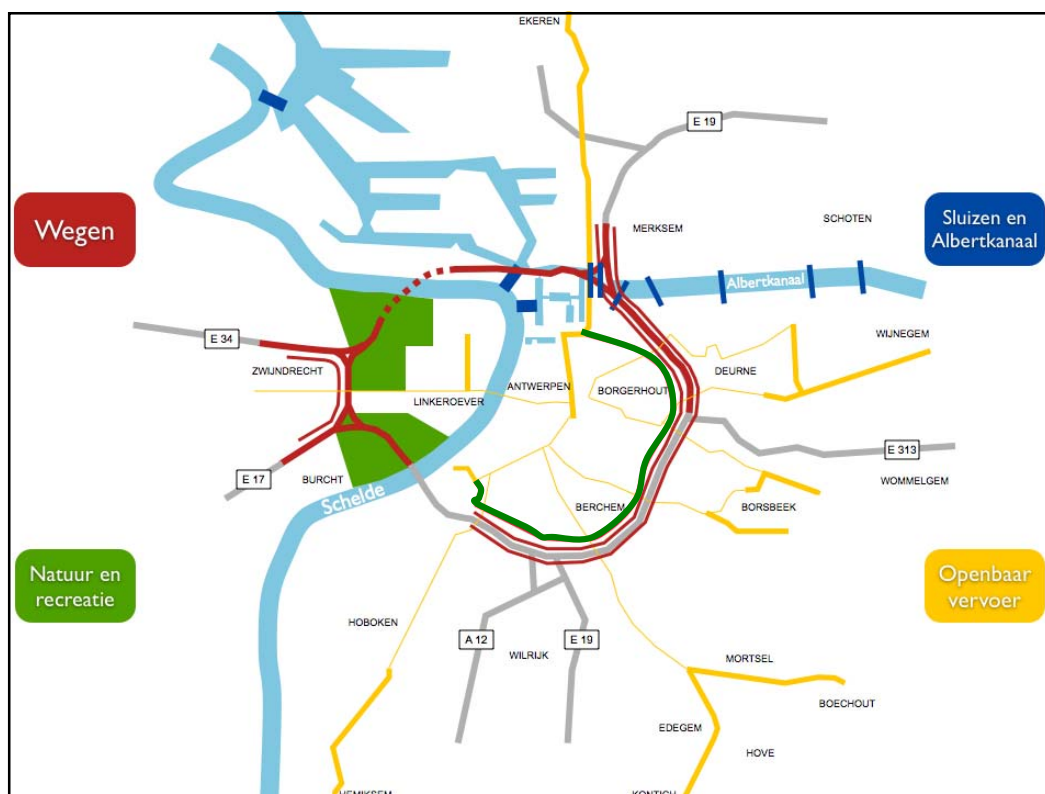
1. Masterplan Mobiliteit Antwerpen
2. Jaaroverzicht 2009
 - Lopende werven
 - Ontwerpprocessen
3. Stand van zaken Oosterweelverbinding
 - Design Sign Off Noriant
 - ESR-neutraliteit
4. Slot

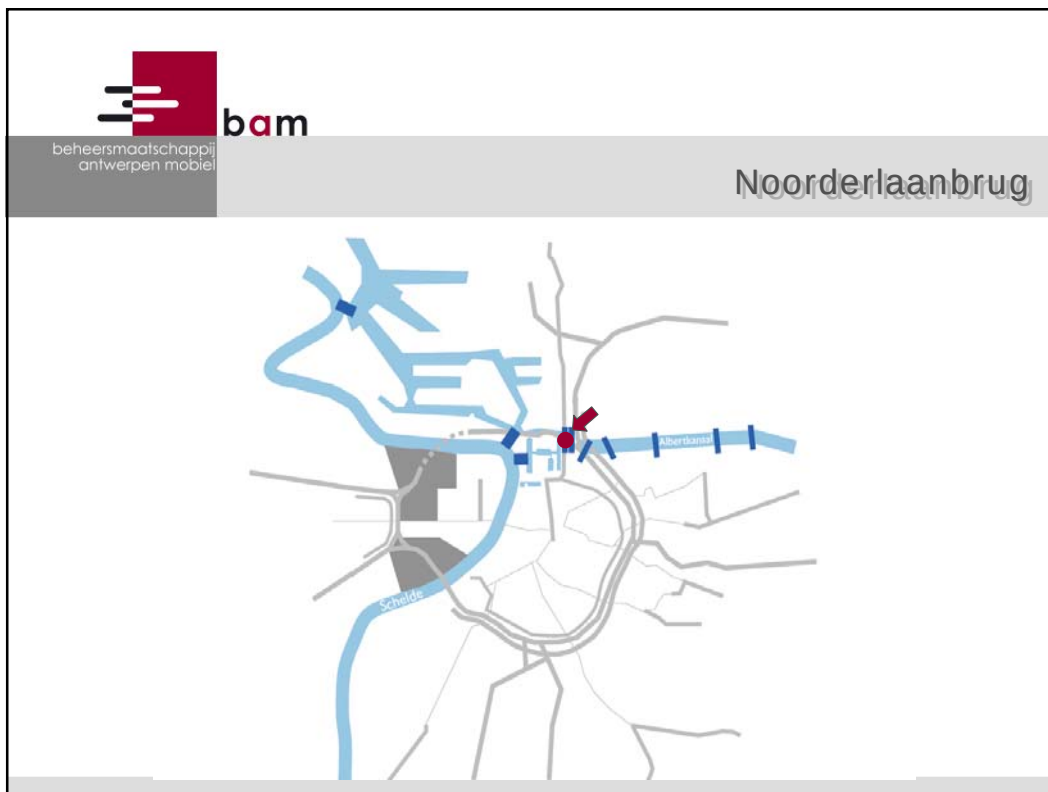


beheersmaatschappij
antwerpen mobiel



1. Masterplan Mobiliteit Antwerpen





bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

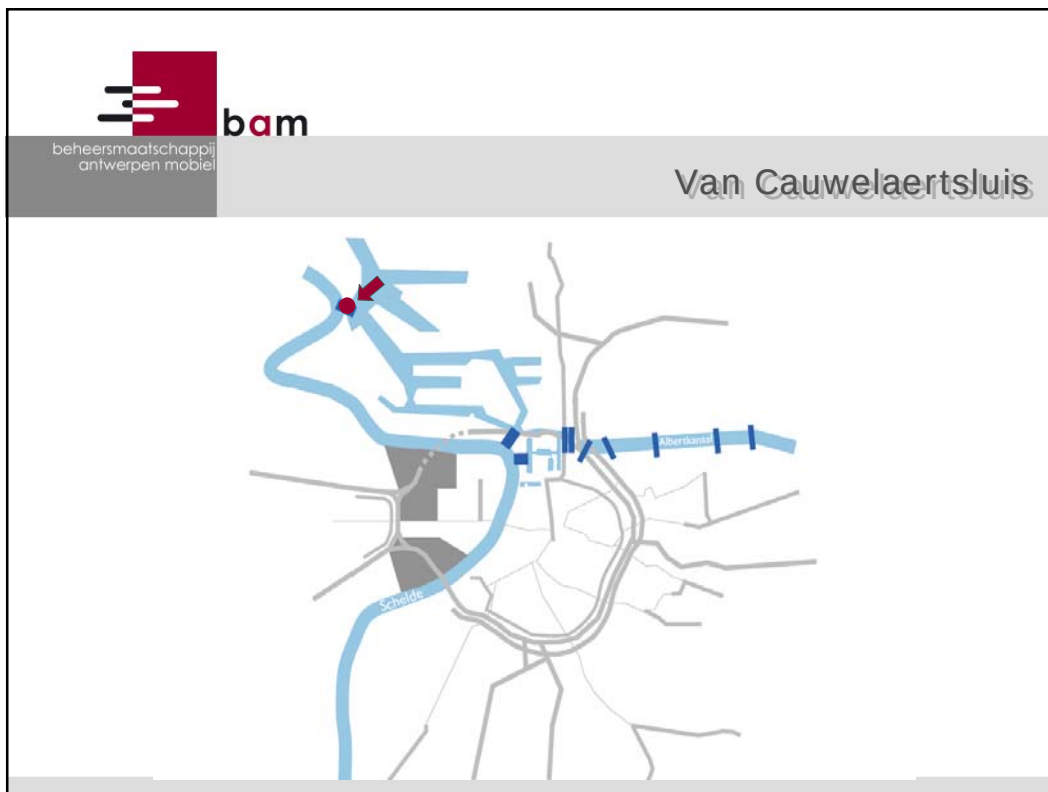
Noorderlaanbrug

- » **Planning**
 - Start werken: 18 februari '08
 - Einde werken: juni '10
 - 2 fases
- » **Wat?**
 - De verhoging van de Noorderlaanbrug bevordert de doorstroming op het Albertkanaal
 - » Brug voor wegverkeer
 - » Brug voor openbaar vervoer
- » **Uitvoering**
 - Opdracht is gegund aan de groep MBG – Besix – Cordeel – Buyck – Van Wellen
 - Bedrag: 25,6 mio. euro









Van Cauwelaertsluis

» **Planning**

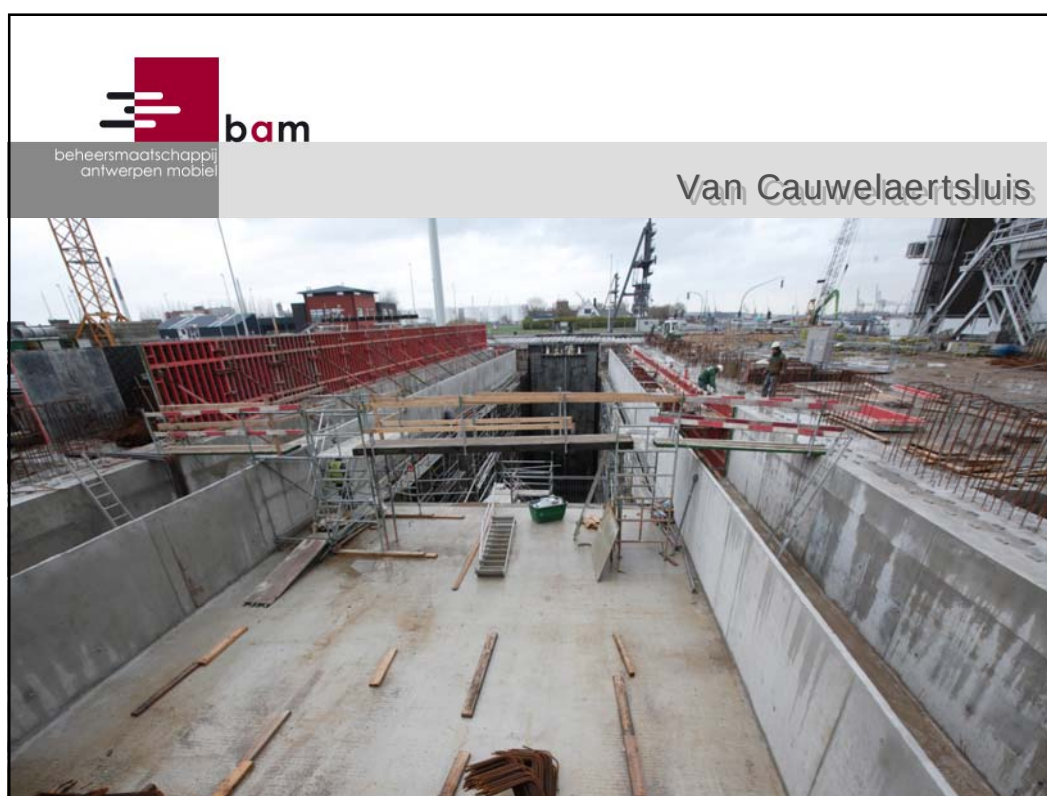
- Start werken: 7 april '08
- Einde werken: voorjaar '11

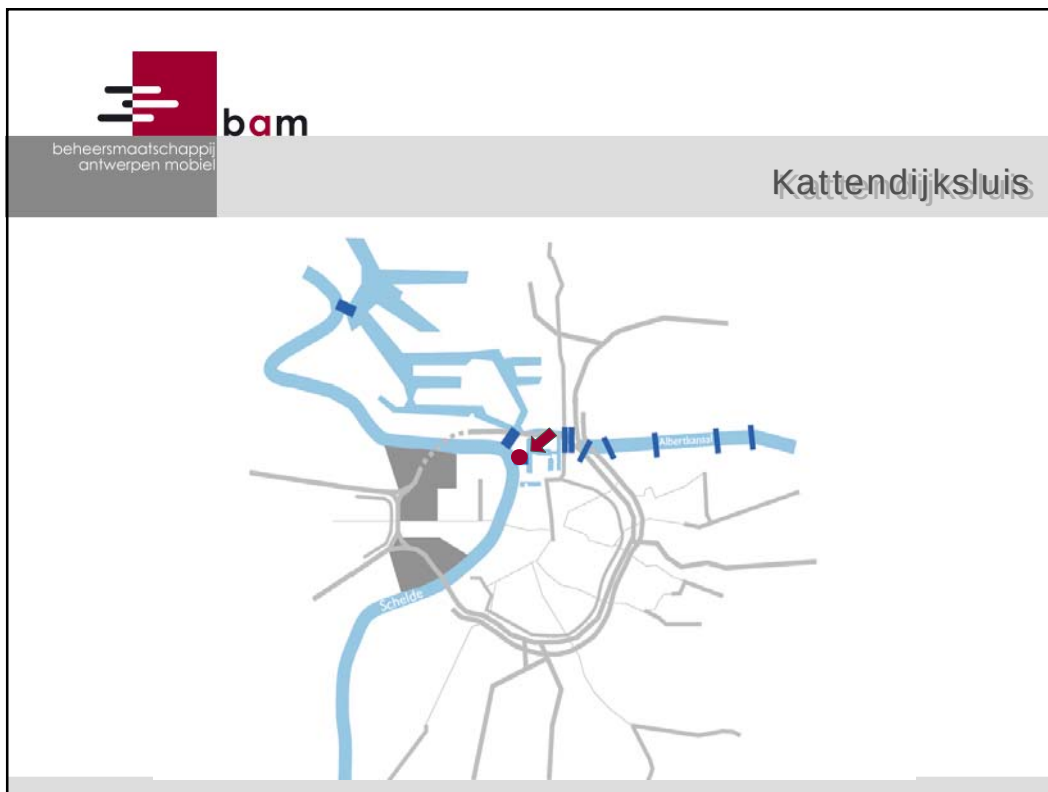
» **Wat?**

- De gerenoveerde sluis kan het groeiende aantal vrachtschepen efficiënter verwerken
 - » Vernieuwen sluisdeuren, sluiswanden en technische installatie

» **Uitvoering**

- Opdracht is toegewezen aan de THV Roegiers nv – Victor Buyck Steel Construction nv – Egemin
- Bedrag: 58 mio. euro





Kattendijksluis

» **Planning**

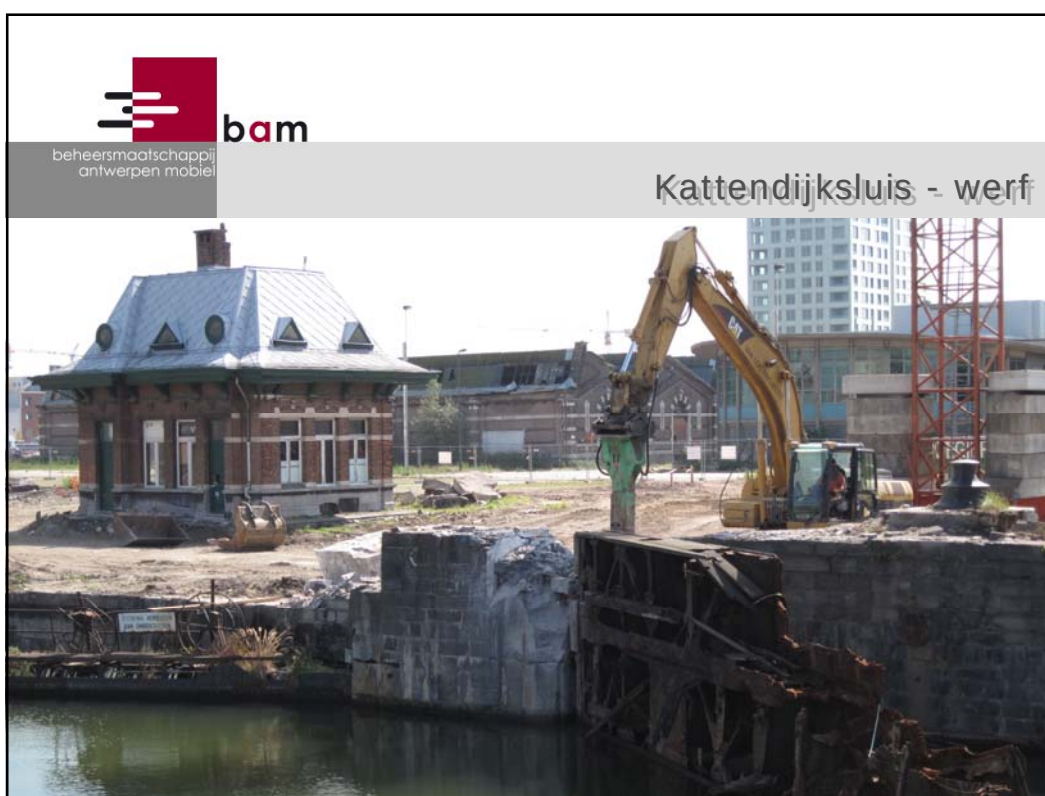
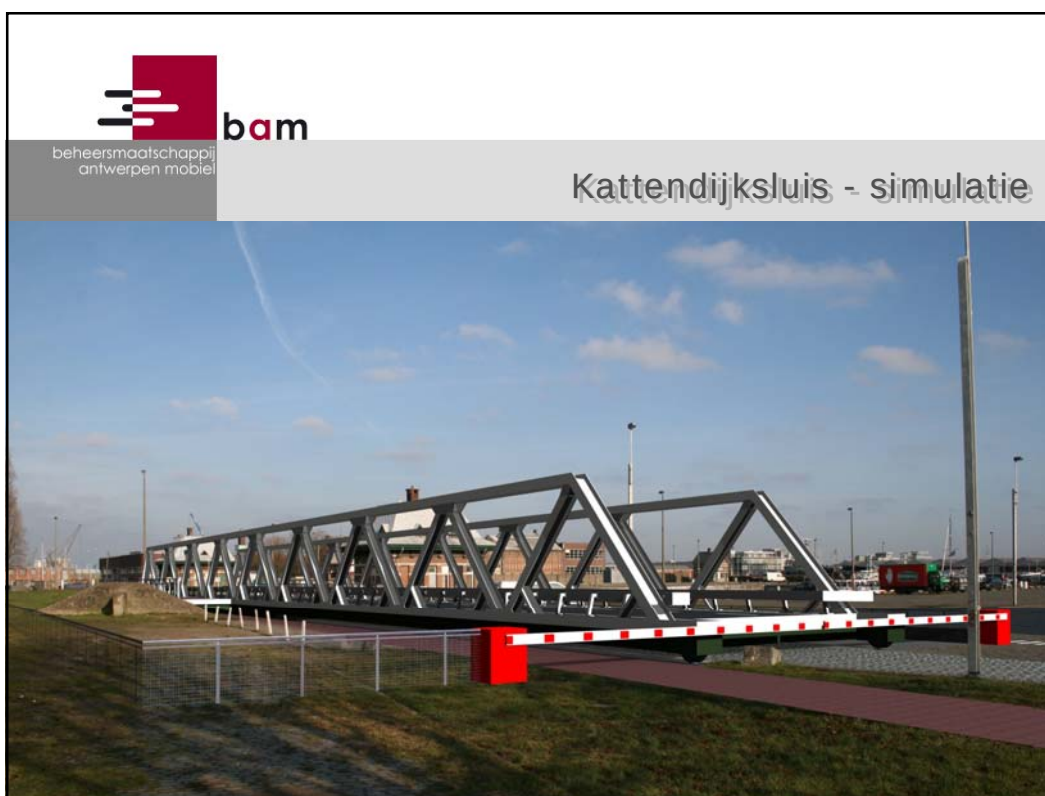
- Start werken: 2 februari '09
- Einde werken: februari '11

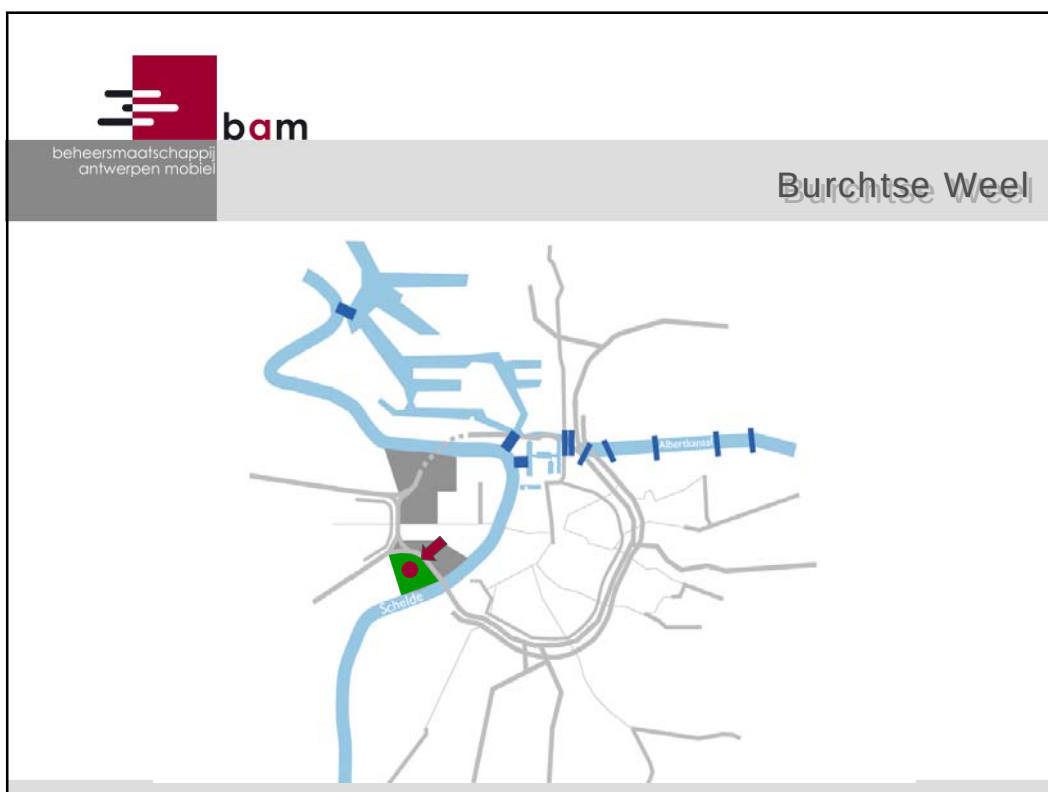
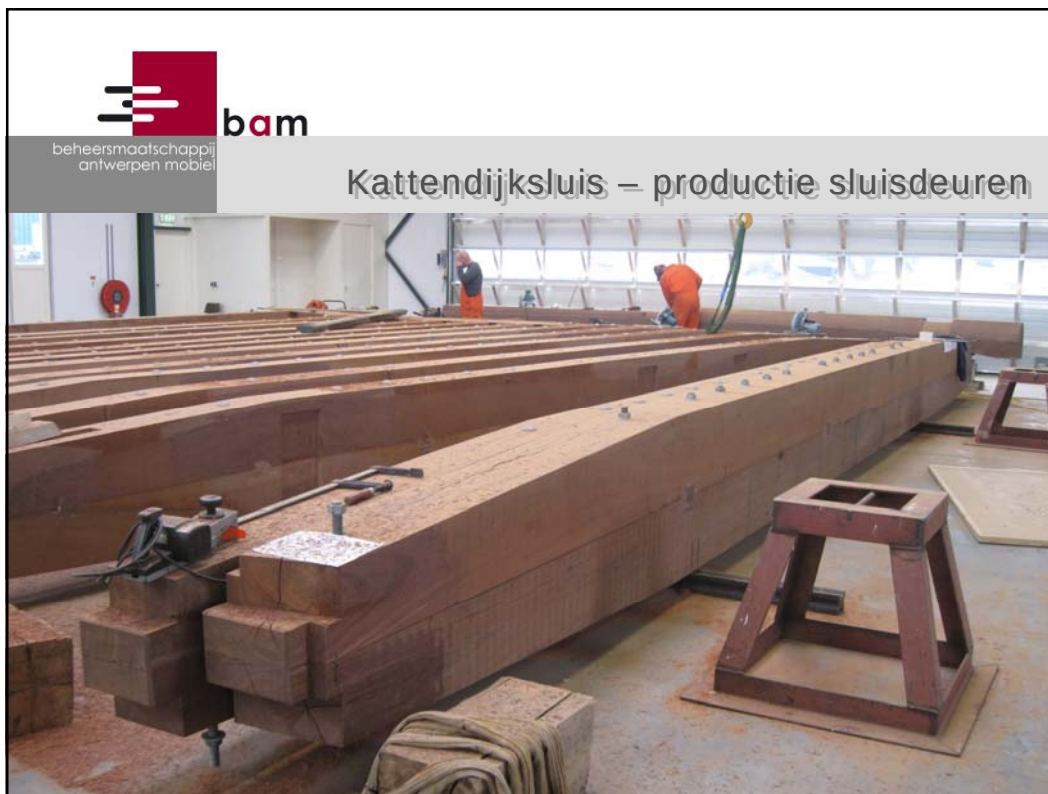
» **Wat?**

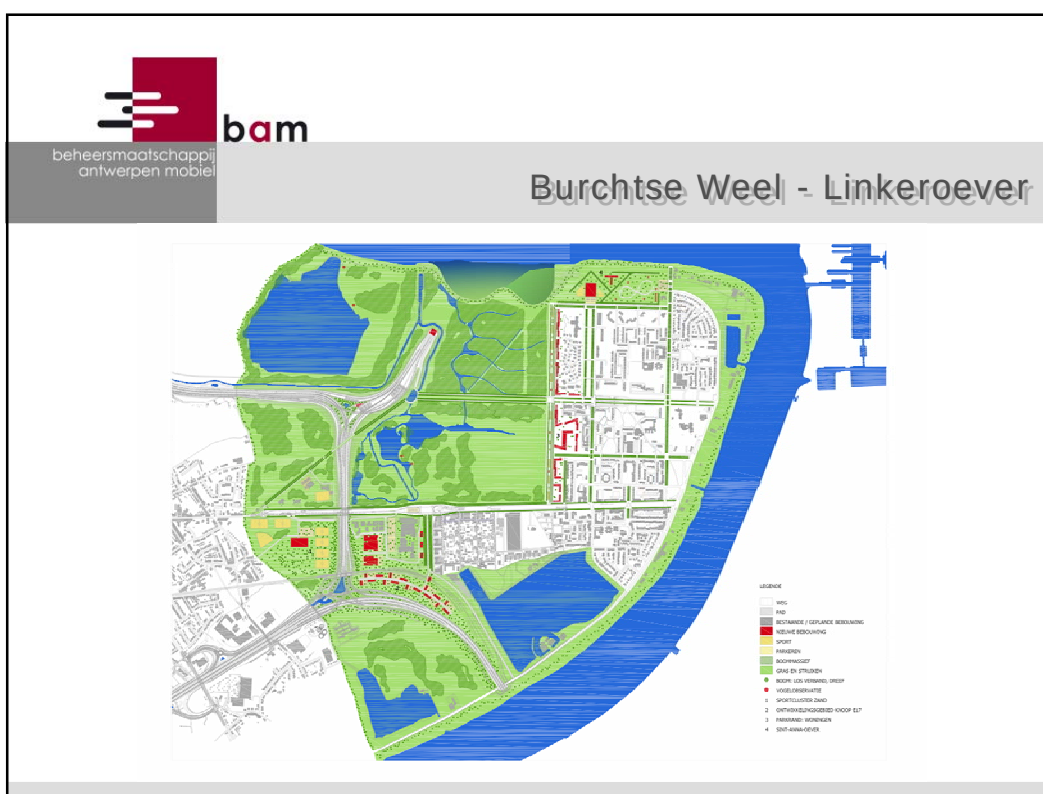
- Gegarandeerde vrije toegang tot de dokken van het Eilandje
- Gescheiden toegang tot haven voor pleziervaart (hoge masten) en vrachtschepen
 - » Bouw beweegbare (rol)brug
 - » Vervangen sluisdeuren en bewegingsmechanismen

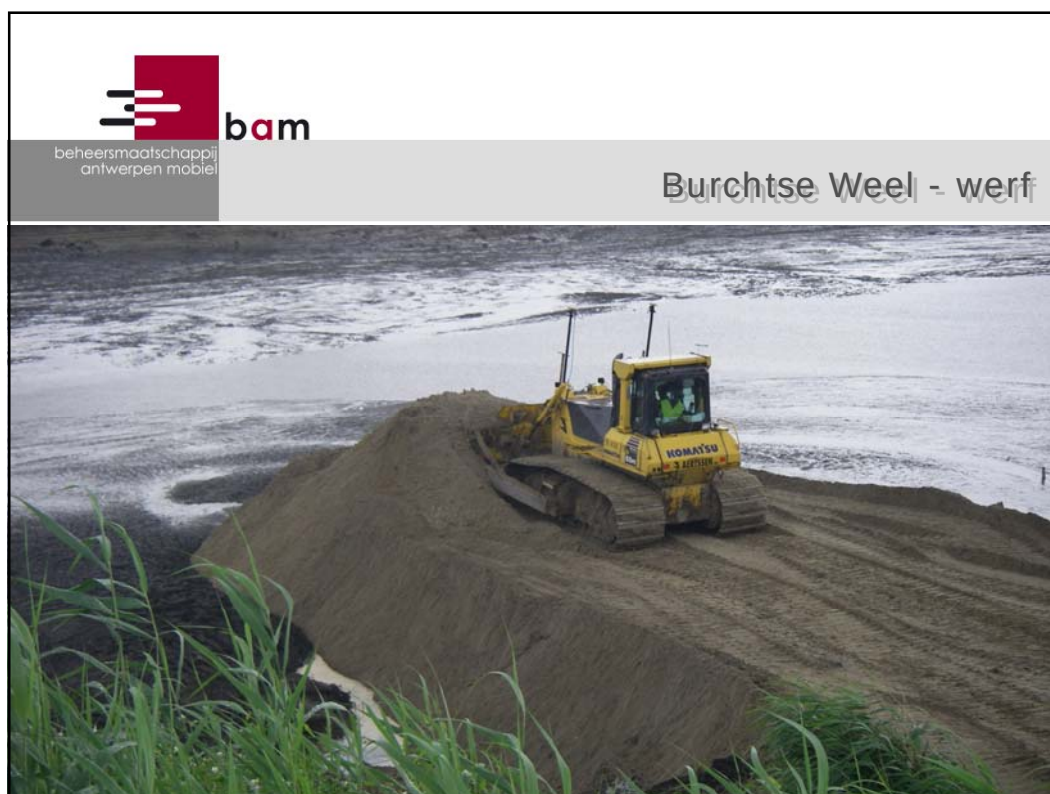
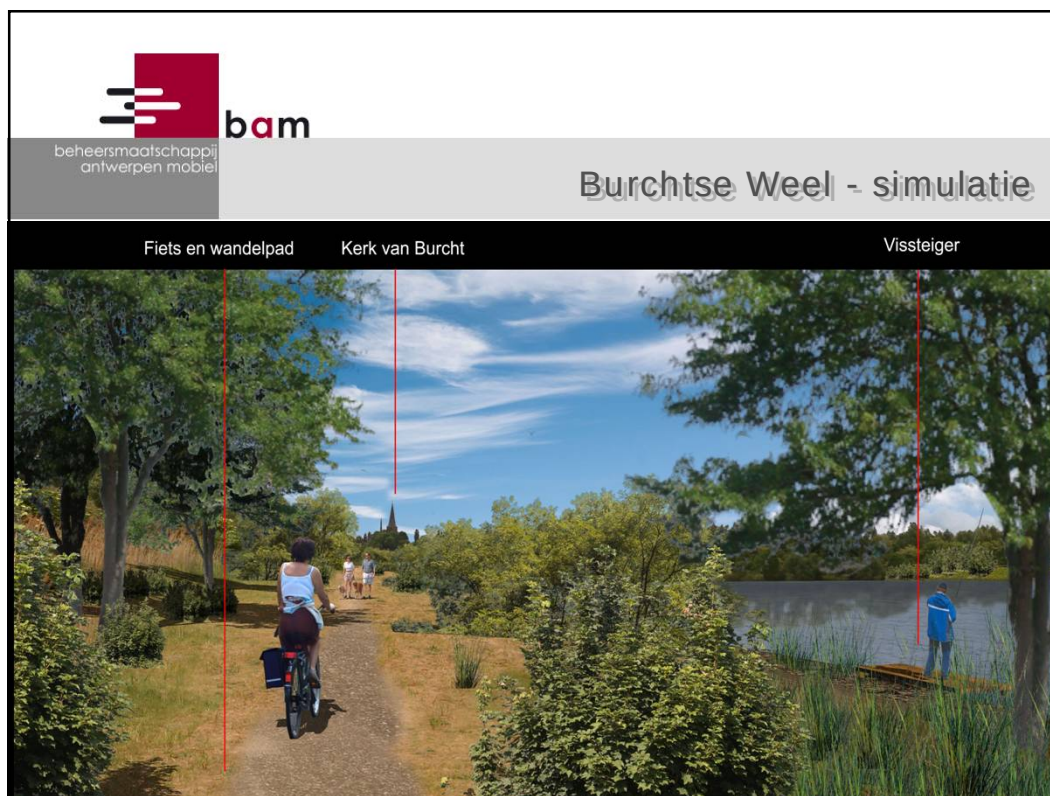
» **Uitvoering**

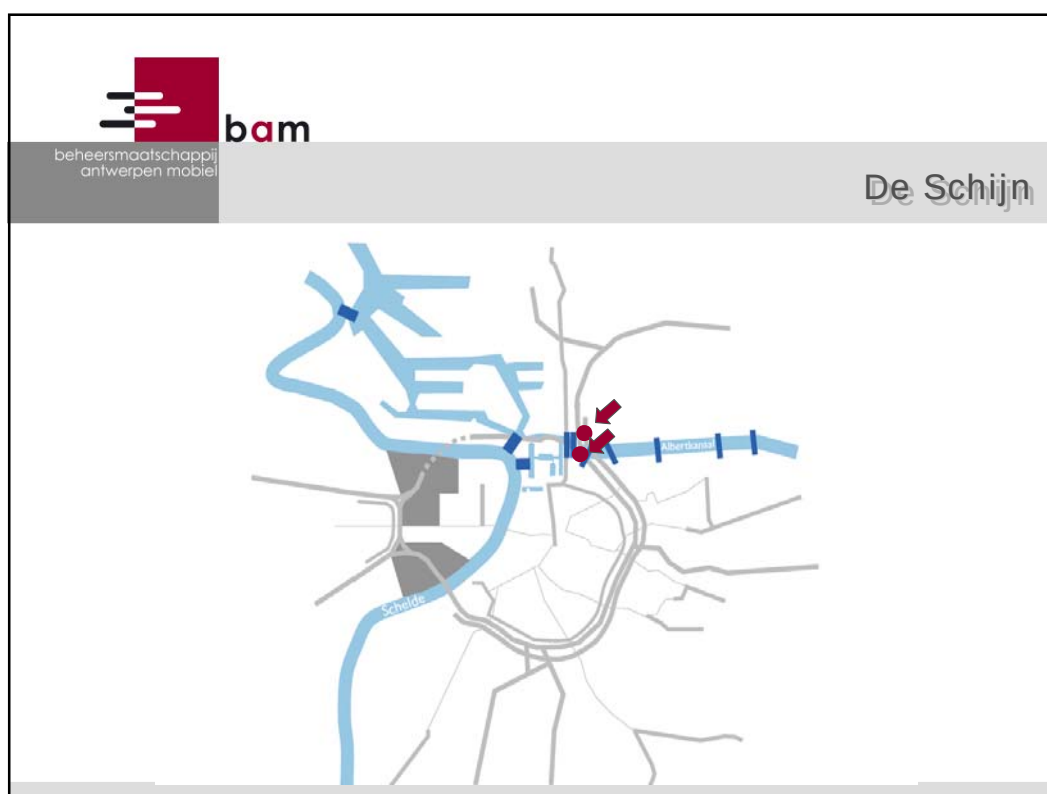
- Opdracht is gegund aan de THV Roegiers nv – Victor Buyck Steel Construction nv – Egemin
- Bedrag: 17,2 mio. euro











**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

De Schijn

» **Planning**

- Start werken:
- Voorlopige oplevering: augustus '09
- Definitieve oplevering: augustus '11

» **Wat?**

- Verbeteren waterhuishouding in Merksem en Ekeren en voorbereiding voor OWV
 - » Schijn doorknippen: bufferbekken van 45 mio. liter water
 - » Twee extra vijzelgemalen

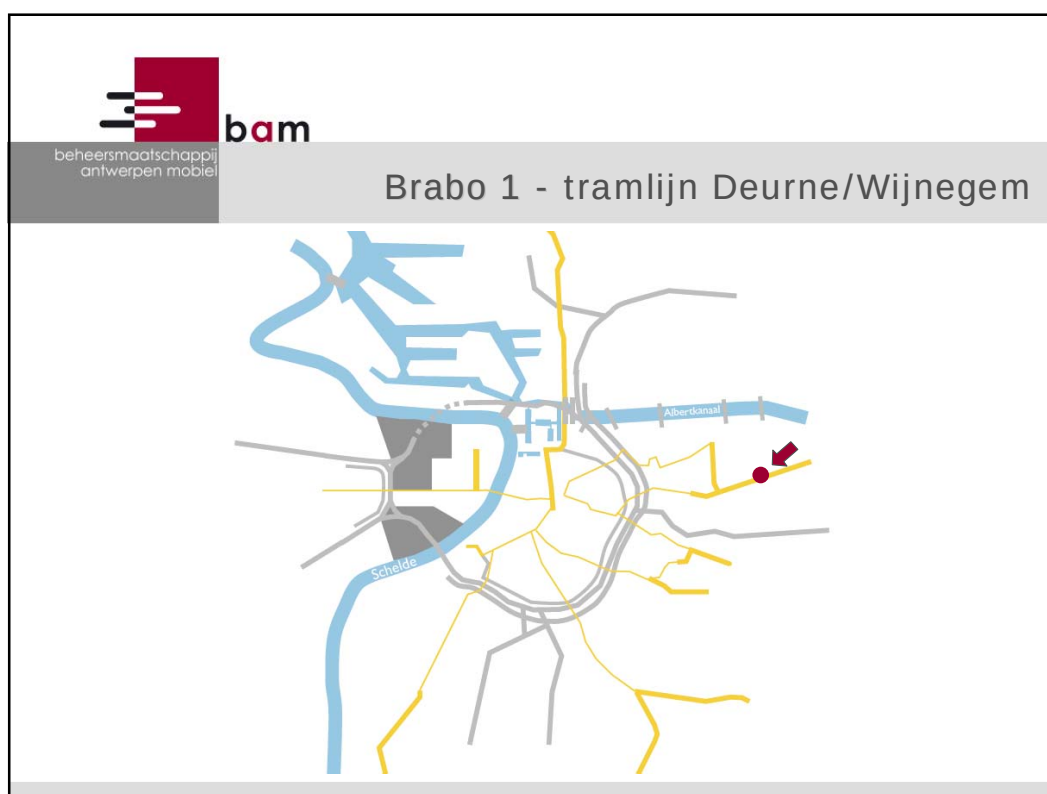
» **Uitvoering**

- Opdracht is gegund aan de THV Herbosch-Kiere nv – Deckx nv
- Bedrag: 6,3 mio. euro (financiering door Aquafin en VMM)

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

De Schijn – werfzone A





**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Brabo 1 - tramlijn Deurne/Wijnegem

» **Planning**

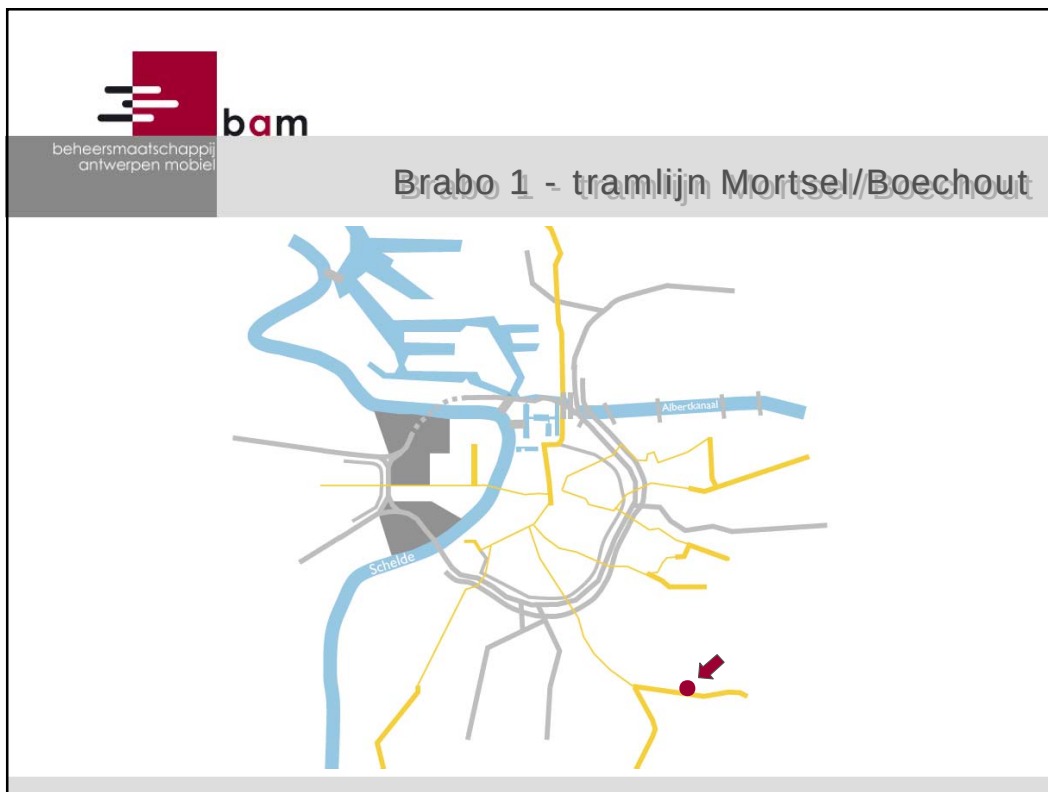
- Start hoofdwerken: 12 oktober '09
- Einde werken: februari '12

» **Wat?**

- Beter openbaar vervoer tot Wijnegem
 - » Eerste pps-project voor openbaar vervoer
 - » Naast doortrekken tram 5 en 10 ook heraanleg hele straat
 - » Contractsluiting op 5 augustus '09







Brabo 1 - tramlijn Mortsel/Boechout

» **Planning**

- Start hoofdwerken: 12 oktober '09
- Einde werken: september '12

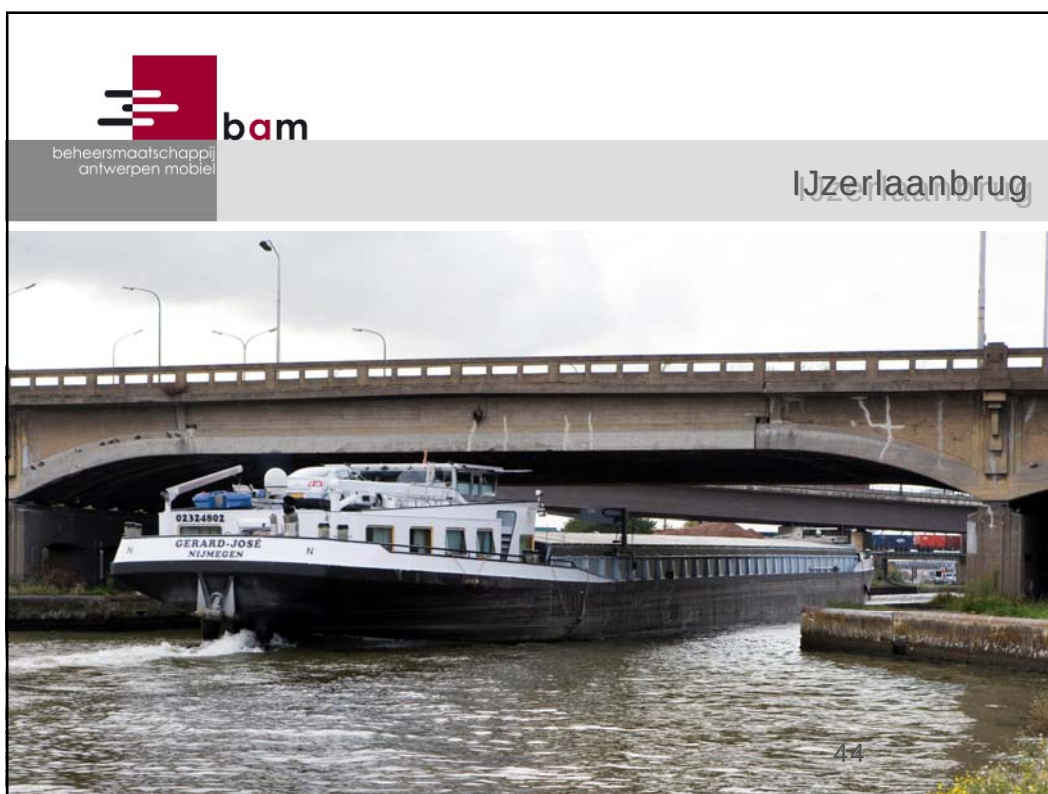
» **Wat?**

- Beter aanbod openbaar vervoer in Mortsel en Boechout
 - » Eerste pps-project voor openbaar vervoer
 - » Doortrekken tramlijn 7 en heraanleg hele straat
 - » Contractsluiting op 5 augustus '09

» **Uitvoering**

- Opdracht Brabo 1 is gegund aan de THV Silvius
- Bedrag voor hele project Brabo 1: 124 mio. euro





**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobil

IJzerlaanbrug

» **Wat?**

- De IJzerlaanbrug wordt vervangen door een voetgangers- en fietsersbrug
- De aanpassing kadert in de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal ter bevordering van de scheepvaart
- Het wegnemen van de lokale vernauwing van het kanaal voor het verhogen van de veiligheid en capaciteit van de scheepvaart

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobil

Spoorwegbruggen



**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

Spoorwegbruggen

» Wat?

- Verhogen van verouderde Spoorwegbruggen aan Luchtbal
- Wegnemen van lokale vernauwing van het kanaal
- De aanpassing kadert in de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal ter bevordering van de scheepvaart

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

Leien



**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Brabo 2

» **Wat?**

- 15 mei 2009: beslissingen Vlaamse regering
 - » Afbraak Hardenvoortviaduct
 - » Aanpassing projectfiche
 - Wijziging tramprojecten Eilandje
 - Tramlijn Ekeren
 - » Budgettaire aanpassingen
 - » Samenwerkingsovereenkomst tussen Vlaams Gewest, De Lijn, BAM en de stad Antwerpen
- 7 december 2009: stuurgroep Brabo 2
 - » Behoud Hardenvoortviaduct?
 - » Verkeersstromen Noorderlaan

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Operaplein



**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Operaplein

» **Wat?**

- 15 mei 2009: beslissingen Vlaamse regering
 - » Aanpassing projectfiche
 - Verhoging budget Operaplein
 - » Budgettaire aanpassingen
 - » Samenwerkingsovereenkomst tussen Vlaams Gewest, De Lijn, BAM en de stad Antwerpen
- 7 december 2009: stuurgroep Brabo 2
 - » Uitvoeringstermijn ontwerper Manuel De Solà-Morales geschorst sinds 5 november 2008
 - » Finale visie nodig van wijkcirculatie in omgeving

**bam**
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Fietsprojecten





beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

Fietsprojecten

» **Wat?**

- Havenroute:
 - » Verbindt Oosterweelknoop met Berendrecht, Zandvliet en Nederland
 - » Raming: 1,4 mio. euro
- Hoboken - Hemiksem:
 - » Fietspaden in VIIe-Olympiadelaan en De Bruynlaan
 - » Raming: 1,1 mio. euro
- Districtenroute:
 - » Vormt ring voor fietsers tussen R1 en R11, van Petroleum Zuid tot Luchtbal
 - » Raming: 4,6 mio. euro
- Beatrijkslaan - Burcht:
 - » Omvorming tot dubbelrichtingsfietspad zonder dwarsingen
 - » Verkeersremmende maatregelen
 - » Raming: 2,1 mio. euro



beheersmaatschappij
antwerpen mobiel



3. Stand van zaken Oosterweelverbinding
Design Sign Off Noriant



bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiel

Design Sign Off (DSO) Noriant

Voorakkoord tussen BAM en Noriant (3 maart 2009)

- Kostprijs
- Relevante contractdocumenten
- Goedgekeurd door raad van bestuur BAM (17 april 2009)

DSO bevat deelakkoord over

- Realisatieprijs (ca. 2,2 mia. euro) en instandhoudingskosten (ca. 0,7 mia. euro)
- Voorwerp van de opdracht, het ontwerp, het onderhoud en het bijhorende technische kader
- Contractvoorwaarden



bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiel

Design Sign Off (DSO) Noriant

DSO

- Onderhandelingsdocument binnen kader van finale contractbesprekingen
- Impliceert geen gunning van de opdracht aan Noriant
- BAM is vrij om onderhandelingsprocedure stop te zetten, mits rechtmatige motieven

Finale contractbesprekingen tussen BAM en Noriant

- Opschorting tot er meer duidelijkheid is
 - » Stedenbouwkundige vergunning
 - » DAM en werkgroepen
- Noriant akkoord met opschorting
 - » Verbintenissen DSO geldig tot 1 april 2010

BAM en Noriant treden in maart 2010 in overleg

- Ofwel heraanvatting onderhandelingen
- Ofwel bestending van de schorsing



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel



3. Stand van zaken Oosterweelverbinding

ESR-neutraliteit



bam
beheersmaatschappij
antwerpen mobiel

ESR-neutraliteit

Mogelijke oplossingen

- ESR-neutrale oplossing via nieuwe DBFM-benadering
 - » Totale financiering op de boeken van een private opdrachtnemer
 - » Risicoallocatie in het contract tussen de overheid en die private opdrachtnemer: bouw en beschikbaarheid risico worden toegewezen aan private partij
- Concessie verlenen aan overheidsbedrijf buiten consolidatiekring
 - » bv. nv Tunnel Liefkenshoek

BIJLAGE 3:
De presentatie van het Rekenhof

Dertiende voortgangsrapportage over het Masterplan Antwerpen

Verslag van het Rekenhof



OVERZICHT UITEENZETTING

- Beoordeling kwaliteit schriftelijke voortgangsrapportage
- Commentaar bij recente ontwikkelingen (maart 2009-december 2009)
- Aanbevelingen
 - Kostprijs
 - Risicomanagement



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

Beoordeling verslaggeving

- Conform afspraken
- Informatie onderbouwd en correct
- Informatie over uitvoering Masterplan Antwerpen nog niet volledig:
 - nauwelijks informatie van Vlaamse Regering
 - Kosten ten laste Vlaamse begroting
 - DAM-werkgroepen
 - Risico-aanpak andere agentschappen dan de BAM
 - informatie over kostprijs kan actueler



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

3

Ontwikkelingen sinds maart 2009

OOSTERWEELPROJECT

- Vier knelpunten
 - Procedure nietigverklaring GRUP Oosterweelverbinding hangende
 - Beslissing Eurostat: BAM behoort tot sector overheid → Oosterweelproject niet ESR-neutraal
 - Zoektocht financiering definitief stopgezet
 - Maatschappelijk draagvlak
- Op zoek naar een oplossing voor de 4 knelpunten
 - Oprichting DAM-werkgroepen
 - Wachten op beslissing Vlaamse Regering (nog altijd geen witte rook)



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

4

Ontwikkelingen sinds maart 2009

OOSTERWEELPROJECT

- Voorakkoord met voorkeurbieder (DSO) over totale realisatieprijs van 2,2 miljard euro en onderhoudskosten van 0,7 miljard euro (exclusief financiering)
- Voorcontracten ivm voorbereidende werken en bouwdok: niet afgesloten
- Start in 2010 onzeker
- Planning uit 2007 met ongeveer drie jaar opgeschoven
- Doortastende en transparante besluitvorming nodig
- Oppassen !



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

5

Ontwikkelingen sinds maart 2009

OPENBAAR VERVOER

- Aanbesteding en afbakening van de tramlijnprojecten van Brabo I en Brabo II
- ESR-neutraliteit niet in gevaar
- Projectvennootschap Brabo I opgericht, contractsluiting en start van werken in oktober 2009
- Procedure bestelling 21 trams vertraagd
- Brabo II: afbraak Hardenvoortviaduct opnieuw ter discussie



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

6

Ontwikkelingen sinds maart 2009

WATERINFRASTRUCTUUR

- Noorderlaanbrug ver gevorderd
- Gebiedsontwikkeling rond IJzerlaanbrug: verder overleg tussen BAM en stad Antwerpen
- Werken Kattendijksluis gestart in voorjaar 2009



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

7

Kostprijs Masterplan Antwerpen

- Raming 13^{de} voortgangsrapportage: totale investeringskosten 4,2 miljard euro
- Oppassen ! raming hanteert niet voor alle deelposten hetzelfde prijspeil
- Raming is niet volledig
 - Studiekosten van Vlaams Gewest en andere agentschappen ontbreken
 - Kosten alternatievenstudie, 2,06 miljoen euro, aangerekend op AUB
 - Exclusief financieringskost



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

8

Kostprijs Masterplan Antwerpen

- Kosten lopen verder op :
 - Raming jaar 2000: 1,5 miljard euro
 - Raming 3^{de} rapportage: 3,1 miljard euro
 - Raming 7^{de} rapportage: 3,7 miljard euro
 - Raming 13^{de} rapportage: 4,2 miljard euro
- Openbaarvervoerprojecten fase 1 (Brabo I en II)
 - Nu geraamd op 413 miljoen euro, prijspeil 2009
 - Raming 2007: 301 miljoen euro, prijspeil 2005
 - Gevolg: mogelijke overschrijding maximum jaarlijks budget beschikbaarheidsvergoedingen 30 miljoen euro per jaar
 - Regering moet duidelijkheid scheppen



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

9

Kostprijs Masterplan Antwerpen

- Streven naar behoud ESR-neutraliteit: moet stoken met kostenbeheersing
- Bij beslissing moet overheid beschikken over juiste informatie:
 - Geactualiseerd en volledig overzicht van de alle kosten van het Masterplan
 - Aandeel financiering overheidsmiddelen-tolinkomsten
 - Vergelijking met klassieke financiering
 - Met duidelijk inzicht in jaarlijks effect op het vorderingensaldo Vlaamse Gemeenschap
 - Indien project niet doorgaat: wat zijn de 'verloren' kosten ?



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

10

Kostprijs Masterplan Antwerpen

- Indien Oosterweelproject niet doorgaat
 - Overheidsopdrachtenreglementering: overheid niet verplicht te gunnen → géén schadevergoeding
 - + vrijheid van onderhandelen
 - Alleen schadevergoeding krachtens leidraad onderhandelingsprocedure: 500.000 euro + 800.000 euro (na indienen bouwaanvraag)
 - Nog geen sprake van culpa in (non) contrahendo (nog niet in geruislose contractuele fase)



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

11

Kostprijs Masterplan Antwerpen

- Rente-indekking
 - Renteswaps tegen het risico van rentestijgingen op de toekomstige financiering afgewikkeld: 8,35 miljoen euro meerwaarde, 50 miljoen euro minderwaarde
 - Voor de toekomst geen rentedekking



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

12

Risicomanagement

- Risicobeheersing BAM
 - Meer gestructureerd risicomanagement voor organisatie en Oosterweelproject
 - Risico's: kostprijs, financiering, vertraging bouwvergunning, ESR-neutraliteit, conformiteit tolrichtlijn, politieke besluitvorming, maatschappelijk draagvlak, ...
- Risicobeheersing andere partners
 - Weinig informatie; projectopvolging
- Maatschappelijk draagvlak
 - Belang niet onderschatten
 - Stad Antwerpen belangrijke gesprekspartner bij verder overleg



21.01.2010 commentaar Rekenhof bij dertiende voortgangsrapportage BAM

13

BIJLAGE 4:

BAM. Masterplan Antwerpen. Historiek en huidige stand van zaken 2009



MASTERPLAN ANTWERPEN

Historiek en huidige stand van zaken 2009



INHOUDSOPGAVE

HET MASTERPLAN	174
DE WEG NAAR HET MASTERPLAN EN BAM	174
<i>Fundamenten</i>	174
<i>Haalbaarheidsstudie</i>	176
<i>Oplossingen</i>	176
<i>Overzicht van belangrijke uitgangspunten, veronderstellingen en randvoorwaarden</i>	176
<i>Staten-Generaal Mobiliteit Antwerpen</i>	177
<i>Het BAM-decreet</i>	177
<i>Bedrijfsrevisor</i>	179
<i>Regeringscommissarissen</i>	179
<i>Managementcomité</i>	179
<i>Team</i>	179
HET MASTERPLAN	181
DOELSTELLINGEN	181
GLOBAL OVERZICHT MASTERPLANPROJECTEN	183
OOSTERWEEVERBINDING	184
<i>Doelstelling van het project:</i>	184
<i>Projectomschrijving</i>	184
<i>Historiek</i>	184
<i>Budgetraming</i>	185
<i>Aanbestedingsprocedure</i>	185
<i>Planning</i>	186
<i>Actuele stand van zaken</i>	186
PROJECTEN IN HET KADER VAN DE OOSTERWEEVERBINDING	189
<i>Middenvijver</i>	189
<i>Burchtse Weel</i>	189
<i>De Schijn</i>	189
<i>Stedelijke Ringweg Noord deel b1</i>	190
GROENE SINGEL	191
<i>Projectomschrijving</i>	191
<i>Stand van zaken</i>	191
<i>Budgetraming</i>	191
<i>Uitvoeringstermijn</i>	191
OPENBAAR VERVOER-PROJECTEN	192
<i>doelstelling</i>	192
<i>Situering Openbaar vervoer-projecten Masterplan Antwerpen</i>	193
<i>Projecten uitgevoerd door het Vlaamse gewest</i>	194
<i>Brabo-projecten</i>	194
<i>Brabo I</i>	195
<i>Brabo II</i>	196
FIETSPROJECTEN	199
VERBREIDING ALBERTKANAAL	200
<i>Liggingsplan</i>	200
<i>Doelstelling van het project:</i>	200
<i>Projectomschrijving</i>	200

<i>Bruggen Albertkanaal</i>	201
<i>Budgetraming</i>	202
RENOVATIE SLUIZEN	203
<i>Doelstelling van het project:</i>	203
<i>Projectomschrijving</i>	203
FINANCIERING	205

HET MASTERPLAN

DE WEG NAAR HET MASTERPLAN EN BAM

FUNDAMENTEN

De Vlaamse Regering zette geen stap in het ijlde toen ze BAM oprichtte. Een groeiproces van bijna 10 jaar met inspraak van alle bestuurlijke entiteiten en belangengroepen leidde tot de oprichting van de vennootschap die het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit aanstuurt.

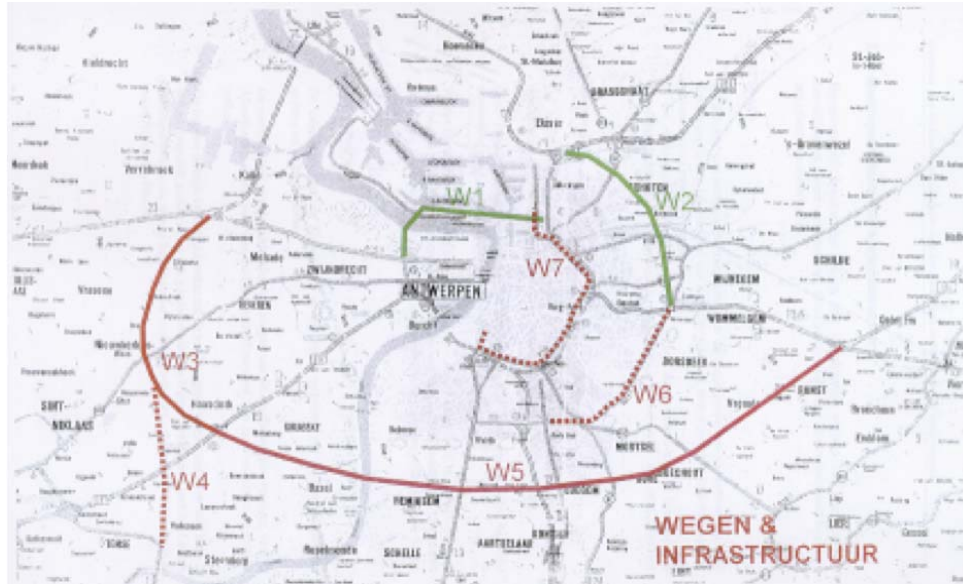
De fundamente van de Oosterweelverbinding dateren reeds van 1995 toen de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen (AWV) de eerste opdracht kreeg om een oplossing uit te tekenen voor de dreigende verkeerschaos in en rond Antwerpen. AWV werkte daarvoor samen met de afdeling Zeeschelde, de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

In september 1998 werd de uitgebreide startnota gepubliceerd: 'Sluiten van de R1 Kleine Ring om Antwerpen via Oosterweelverbinding'. De sluiting van de 'Kleine Ring' was slechts één van de vele scenario's die werden onderzocht.

- W1: het sluiten van de ring via de Oosterweelverbinding door middel van een tunnel en/of een viaduct met een aansluiting ter hoogte van het Sportpaleis.
- W2: een alternatieve verbinding tussen de E19 in Merksem en de E313 in Wommelgem via de A102. Deze oplossing wordt voorgesteld als een aanvulling op de sluiting van de ring. Met 60.000 voertuigen per etmaal vormt dit een stevige ontlasting voor het ringverkeer en een reeks lokale wegen.
- W3: Een nieuwe verbindingsschakel aanleggen tussen E17 en N49 van Kallo naar Haasdonk. Het grote pluspunt van deze weg is dat hij het sluikverkeer van en naar de haven via lokale wegen reduceert. De haven zelf promoot deze verbinding om de permanente bereikbaarheid van de haven vanuit het westen te garanderen. Anderzijds haalt deze verbinding maar 12.000 voertuigen per etmaal omdat het Antwerpse achterland vooral in het oosten ligt.
- W4: De verlenging van de R2 tot aan de N16 van Kallo tot Temse via Haasdonk. Deze weg zou zorgen voor een verbinding met de Liefkenshoektunnel. Technisch gezien blijkt deze oplossing niet interessant omdat ze de volledige ombouw vraagt van de N16 Temse-Willebroek en een ontubbeling van de Scheldebrug in Temse. Dat betekent: een zeer hoge kostprijs voor een gering rendement.
- W5: De aanleg van een stuk R2 van Ranst over Kontich naar Haasdonk. Deze verbinding zou zijn bezetting vooral halen uit plaatselijk verkeer dat nu alternatieven zoekt voor de overbezette kleine ring. De winst op het zuidelijke traject van de R1 is daardoor beperkt. Het zou wel de Kennedytunnel ontlasten van ongeveer 26.000 voertuigen per etmaal en de leefbaarheid in de regio verhogen door het beperken van lokaal sluipverkeer. Maar dit alternatief legt geen verbinding met de zones van haven en industrie. Dat vormt een groot nadeel.
- W6: De R11 tussen de E313 en de N1. Deze weg ligt dicht tegen het probleemgebied dat het traject Berchem-Borgerhout op de R1 vormt. Hij zou ook veel leefbaarheidsproblemen oplossen op de huidige gelijkvloerse verbindingsweg. Maar de

aanleg is verkeerstechnisch zeer moeilijk. Dat resulteert in een hoge kostprijs. Bovendien blijft het onmogelijk de weg voldoende breed aan te leggen om echt als alternatief in aanmerking te komen.

- W7: optimaliseren van de Singel-functie door ongelijkvloerse kruispunten en verbeteren van de aansluiting op een aantal invalswegen.



Van deze zeven scenario's werden de oplossingen W1, W2 en W7 weerhouden als meest haalbaar.

Uit deze studies blijkt duidelijk dat het sluiten van de R1 de sluitsteen is van het Masterplan. Maar het doortrekken van de R1 in het noorden volstaat niet. De Oosterweelverbinding moet worden aangevuld met ondersteunende maatregelen die hun invloed hebben op andere vervoermiddelen:

- Verbeteringen aan het openbaar vervoer:
 - o tramlijnen doortrekken naar verder afgelegen randgemeenten
 - o snelle en stipte verbindingen via aparte bus- en trambanen op grote verkeersassen
 - o 'transferia' aan de spoorwegstations met beter op elkaar aansluitende verbindingen.
- Volwaardige alternatieven voor zachte weggebruikers: goede en gescheiden fietspaden zullen een aantal mensen overtuigen om meer verplaatsingen met de fiets te maken.
- Bevorderen van vervoer over het water: het aanpassen van het Albertkanaal en van twee sluizen zodat duwkonvoien van 9000 ton de haven kunnen bereiken.
- Verbetering en stimulering van het goederentransport via het spoor.
- Ook onderzoek naar de haalbaarheid van een aparte vrachtwagenstrook over het volledige tracé van de R1 werd opgestart.

HAALBAARHEIDSSTUDIE

In een volgende stap werd een stuurgroep opgericht die een haalbaarheidsstudie moest organiseren over het sluiten van de kleine ring. Daarbij werden volgende belanghebbenden betrokken:

- departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
- provincie Antwerpen
- stad Antwerpen
- Havenbedrijf Antwerpen
- NMBS
- De Lijn

De studie werd uitgevoerd door een tijdelijk consortium bestaande uit de bedrijven Atenco, Belgroma en Maunsell. De studiegroep kreeg de opdracht een aantal varianten uit te zoeken voor de nieuwe Scheldeverbinding. Daarbij moest er aandacht zijn voor volgende punten:

- De sluiting van de ring moet een alternatief vormen bij ongevallen of rampen op de zuidelijke ring.
- Er moet aandacht zijn voor milieuaspecten: bescherming van kwetsbare gebieden, geluidsoverlast, landschapsinpassing, ...
- De scheepvaart moet vrije doorvaart behouden.
- Er komt een sluitende oplossing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR-verkeer).
- Een plan voor de vereiste onteigeningen wordt opgesteld.
- De ontwerpers tonen aandacht voor stedenbouw, ondergrondse leidingen en geotechniek.
- De kostprijs is een belangrijke factor.

De resultaten van de haalbaarheidsstudie werden in mei 2000 aan de stuurgroep voorgelegd.

OPLOSSINGEN

Uit de haalbaarheidsstudie kwam een hele reeks oplossingen naar voren, elk met zijn voor- en nadelen. De ene oplossing is veel duurder, de andere is schadelijker voor het milieu, ... Op advies van de stuurgroep schaat de Vlaamse regering zich achter de oplossing voorgesteld als 'variant 7' als meest haalbare uitweg:

- Een tunnel onder de Schelde die op Linkeroever vertrekt ten oosten van het natuurgebied van Blokkersdijk en het Sint-Annabos en oversteekt naar de Oosterweelsesteenweg.
- Een viaduct over de Royerssluis ten noorden van 'het Eilandje'.

OVERZICHT VAN BELANGRIJKE UITGANGSPUNTEN, VERONDERSTELLINGEN EN RANDVOORWAARDEN

Op 15 december 2000 geeft de Vlaamse regering haar akkoord voor de uitvoering van het Masterplan en de projecten die eruit voortvloeien.

De regering neemt daarbij zeer belangrijke fundamentele beslissingen. Ze verklaart zich akkoord met het principe van:

- alternatieve financiering op voorwaarde dat de neutraliteit wordt geëerbiedigd die het Europees Systeem van Rekeningen 1995 (ESR95) oplegt: de financiering mag geen invloed hebben op de gewone begroting;

- tolheffing op de Oosterweelverbinding;
- de oprichting van een onafhankelijke Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) die instaat voor de realisatie, het beheer, de exploitatie en de financiering van het Masterplan.

De regering keurt op dezelfde zitting het ontwerpdecreet voor BAM goed en zet de eerste stappen voor de oprichting van de vennootschap.

STATEN-GENERAAL MOBILITEIT ANTWERPEN

Op 26 oktober 2001 zorgt de Staten-Generaal Mobiliteit Antwerpen onder voorzitterschap van provinciegouverneur Camille Paulus voor een maatschappelijk draagvlak voor het Masterplan.

De Staten-Generaal schaart zich achter het principe van de voorgestelde tolheffing op de geplande Oosterweelverbinding: alle maatschappelijke geledingen vinden dit een goede en noodzakelijke oplossing. De opbrengsten van de tol dienen integraal gebruikt te worden voor de verbetering van de mobiliteit in Antwerpen. Samen met een verbod op vrachtwagens in de Kennedytunnel laat dit toe de verkeerstromen beter te sturen en de veiligheid te verhogen. De Oosterweelverbinding zal perfect beantwoorden aan de veiligheidseisen van de 21ste eeuw voor goederenvervoer over de weg.

HET BAM-DECREET

In de commissie Openbare werken, Mobiliteit en Energie en in de voltallige vergadering van het Vlaamse parlement wordt in november-december 2002 de oprichting van BAM als zelfstandige entiteit doorgepraat.

Het Vlaamse parlement aanvaardt de motivatie voor de oprichting vanuit volgende elementen:

- Het is onmogelijk de kostprijs voor het dichttrekken van de Antwerpse ring te financieren via de reguliere begroting.
- De Europese regelgeving op de boekhouding van regeringen verplicht de Vlaamse overheid in dat geval om een aparte vennootschap op te richten die onafhankelijk engagements kan aangaan met de privé-sector.
- De Vlaamse LIN-administratie beschikt niet over voldoende capaciteit om deze werken te begeleiden.
- Dit type werken vraagt bovendien om meer organisatorische flexibiliteit dan mogelijk is in het strakkere keurslijf van een overheidsadministratie.
- Er is nood aan één aanspreekpunt voor alle vragen en problemen die in het Vlaamse Gewest kunnen rijzen rond deze werken. Dat gebeurt best vanuit een centrale verzelfstandigde structuur.
- Een onafhankelijk bedrijf is beter in staat om tijdelijk gespecialiseerd personeel aan te trekken
- Het is de beste garantie voor een valorisering van het overheidspatrimonium.

De analyse en bespreking door het Vlaamse parlement leidt op 13 december 2002 in het Vlaamse parlement tot de eenparige goedkeuring van het BAM-decreet door alle partijen.

De belangrijkste elementen uit het decreet zijn:

- Het maatschappelijk doel van BAM is de mobiliteit in de Antwerpse regio te bevorderen. Dat moet BAM realiseren via het financieren, realiseren, beheren en exploiteren van de verkeersinfrastructuur in Antwerpen.
- De Vlaamse regering brengt alle activa met betrekking tot de Schelde-oeververbindingen in BAM onder.
- BAM krijgt een reeks publiekrechtelijke bevoegdheden:
 - o retributiebevoegdheid,
 - o onteigeningsbevoegdheid,
 - o beheer en exploitatie van goederen die tot het openbare domein behoren,
- Het Vlaamse Gewest bezit meer dan 50% van de kapitaalaandelen.
- De statuten van BAM worden vastgelegd in een besluit van de Vlaamse regering.
- De regering kent jaarlijks een werkingstoelage toe.
- De Vlaamse regering en het parlement behouden het administratieve toezicht.

In februari 2007 sloot de toenmalige Vlaamse Regering met BAM een Kaderovereenkomst af. Deze overeenkomst regelt de onderlinge relatie, definieert de financiële verplichtingen en legt de projectomschrijving vast voor het geheel van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. BAM rapporteerde de vorderingen in de realisatie van dit Masterplan driemaal per jaar in publieke zittingen in het Vlaams parlement. Het werden inmiddels 12 voortgangsrapportages, met erkenning door alle partijen van de openheid en correctheid van rapportering door BAM.

OPRICHTING BAM

BAM is een NV van publiek recht opgericht per decreet op 13 december 2002 met als doelstelling de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio met het oog op het bevorderen van de mobiliteit. Met dit doel sluiten de Vlaamse regering en BAM overeenkomsten af. De Vlaamse regering keurt de oprichtingsstatuten voor BAM goed op 30 juni 2003. Ze worden in het Belgisch staatsblad gepubliceerd op 7 augustus 2003. BAM wordt op 8 augustus 2003 bij notariële akte opgericht waarvan de publikatie in het Belgisch Staatsblad van 26 augustus 2003 verschijnt.

BAM is operationeel sinds 15 september 2003 en heeft haar kantoren te Antwerpen (Rijnkaai 37).

BAM is een NV van publiek recht die bestuurd wordt door een Algemene Vergadering, een Raad van bestuur en een managementteam.

RAAD VAN BESTUUR BAM

De Raad van bestuur is samengesteld uit:

- Voorzitter: Karel Vinck
- Ondervoorzitter: David Van Herreweghe
- Leden:
 - Ingrid Lieten (ontslagnemend)
 - Greet Bernaers
 - Wivina Demeester
 - Wouter De Geest

- Toon Colpaert
- Gabriël De Buysscher
- Bart Van Camp
- Waarnemer: Jan Verhaert (stad Antwerpen)

De Raad van bestuur wordt ondersteund door een Auditcomité en een remuneratiecomité.

BEDRIJFSREVISOR

Tot 2009 gebeurde de controle van de boekhouding en jaarrekeningen van BAM door Ernst & Young. Vanaf 2009 zal PwC aangeduid worden gezien Ernst & Young als onderaannemer fungeert bij de nieuwe financieel adviseur.

REGERINGSCOMMISSARISSEN

Het oprichtingsdecreet van BAM voorziet de aanduiding van twee commissarissen bij BAM, van wie één op voordracht van de Minister bevoegd inzake Openbare Werken en Mobiliteit en één op voordracht van de Minister bevoegd voor Financiën. De commissarissen zien er op toe dat de opdrachten bepaald in de artikelen 4 en 5 door BAM worden uitgeoefend conform de wetten, decreten, hun uitvoeringsbesluiten, de statuten en het algemeen belang.

De regeringscommissarissen zijn gemachtigd om alle vergaderingen bij te wonen en hebben inzage in alle documenten.

De Regeringscommissarissen bij BAM zijn Rik Haekens (namens minister Mobiliteit en Openbare Werken) en Willy Borré (Namens minister Ruimtelijke Ordening en begroting).

MANAGEMENTCOMITÉ BAM

Het management is samengesteld uit:

- Algemeen manager – Jan Van Rensbergen
- Financieel manager – Ivan Costermans
- Bestuurlijk manager – Leo Van der Vliet
- Operationeel manager – N.

TEAM

BAM werkt met een multidisciplinair kernteam van een dertigtal personen. Het is een kleine, flexibele organisatie die beroep doet op externe dienstverlening voor expertise die

- te gespecialiseerd is om zelf te ontwikkelen én toch voorhanden is op de markt;
- tijdelijk ingezet moet worden in functie van de “levensfase” van het Masterplan en dus niet duurzaam opgebouwd hoeft te worden in BAM.

BAM *opteert* ervoor om een projectgedreven netwerkorganisatie structuur toe te passen waarbij vertikaal de verschillende projecten ter realisatie van het Masterplan worden gegroepeerd (“programma’s”) met horizontale ondersteuning van functionele expertises (impact management, financiële expertise, communicatie, ...).

BAM hanteert bewust een strategie van selectieve outsourcing van activiteiten. Dit wil zeggen dat zij heel flexibel beschikbare experts in de markt punctueel inzet naargelang de

bedrijfsnoden. Een groot deel van deze externe inzet wordt gerealiseerd door middel van raamcontracten.

STUDIEGROEP ANTWERPEN MOBIEL

Op 28 september 2001 wijst de Vlaamse regering het kadercontract toe voor de begeleiding en coördinatie van studies ter voorbereiding van het Masterplan. Het contract gaat naar de tijdelijke vereniging 'Studiegroep Antwerpen Mobiel' (TV SAM). Het is een consortium van drie grote studiebureaus: Grontmij-Belgroma, Arcadis-Gedas en Technum, dat deel uitmaakt van Tractebel.

De inhoud van de verdere continuering van de studies en uitvoering van het Masterplan wordt telkens in deelcontracten overeengekomen. Op dit ogenblik wordt deelcontract 31 voorbereid.

De duurtijd van het contract is 10 jaar (2001 – 2011) verlengbaar met maximaal 2 jaar.

FINANCIËLE DIENSTVERLENING

Bij de start van het Masterplan werd de financiële ondersteuning via onderaanneming binnen het contract met TV SAM verzorgd door Deloitte. In 2005 besliste BAM om de opdracht van financiële dienstverlening aan te besteden. De opdracht werd aan Deloitte gegund voor een periode van drie jaar. In 2008 werd de opdracht opnieuw aanbesteed. Uit de aanbestedingsprocedure bleek de kandidaat Rebel Group beter te scoren op de gunningscriteria en besliste de Raad van Bestuur om de opdracht te gunnen aan Rebel Group. Om de continuïteit te verzekeren werd voor een aantal welomschreven en eindige opdrachten die niet aan de nieuwe dienstverlener konden worden overgedragen, een onderhandse overeenkomst opgemaakt met Deloitte.

JURIDISCHE DIENSTVERLENING

Bij de start van het Masterplan werd de juridische ondersteuning via onderaanneming binnen het contract met TV SAM verzorgd door Stibbe. In 2005 besliste BAM om de opdracht van juridische dienstverlening aan te besteden. Net zoals voor de financiële dienstverlening werd de opdracht in 2005 en 2008 aanbesteed. Na beide procedures bleek het kantoor Stibbe de beste kandidaat te zijn.

COMMUNICATIE

Ook de ondersteuning m.b.t. de communicatie gebeurde via onderaanneming van TVSAM door Groep C & Slangen. In november 2008 werd de samenwerking tussen TVSAM en Groep C stopgezet.

De communicatiedienst ressorteert onder de CEO van BAM en staat onder de leiding van het Hoofd Communicatie (N.). De dienst bevat de woordvoerder, de stafmedewerkers en de werfcommunicatoren. De werfcommunicatoren vormen de schakel met de projecten waarbinnen zij werkzaam zijn.

HET MASTERPLAN**DOELSTELLINGEN**

Het Masterplan Antwerpen is opgesteld door het Vlaams Gewest met als doelstellingen:

- Het garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven
- Het verhogen van de verkeersveiligheid
- Het herstellen van de leefbaarheid

Van in het begin is gekozen voor een geïntegreerde, multimodale aanpak. Dit betekent onder meer dat in het Masterplan Antwerpen alle vervoersmogelijkheden aan bod komen, enerzijds het personenverkeer over de weg en met openbaar vervoer (De Lijn en NMBS) en anderzijds het goederenverkeer over de weg, het water en het spoor.

Speciale aandacht gaat naar de zwakke weggebruiker: voetgangers en fietsers.

Het Masterplan Antwerpen heeft tot doel de hinder die al deze verschillende vervoerswijzen ondervinden ten gevolge van congestie en knelpunten op te lossen. Ook wordt ernaar gestreefd om een 'modal shift' te stimuleren, die het gebruik van alle vervoersmogelijkheden op optimale wijze nastreeft, voornamelijk om het wegvervoer zoveel mogelijk te ontlasten.

Om de congestie op de Ring op te lossen, zal in de eerste plaats de Ring ten noorden van Antwerpen worden gesloten: deze nieuwe "Oosterweelverbinding" is hoofdzakelijk bedoeld voor vrachtwagenverkeer.

Aangezien het spoorverkeer niet tot de bevoegdheid van het Vlaams Gewest behoort, worden geen projecten m.b.t. spoorinfrastructuur uitgewerkt, maar in alle overwegingen wordt het spoor steeds mee in beschouwing genomen.

De geïntegreerde aanpak maakt het mogelijk de verschillende projecten op elkaar af te stemmen. Zo wordt onder meer de functie van de Singel herbekeken, evenals de relatie tussen de Ring en de Singel, om de afwikkeling van het bestemmingsverkeer naar de stad Antwerpen, de randgemeenten en de haven te verbeteren.

Tal van knelpunten belemmeren een goede doorstroming van het openbaar vervoer. Het oplossen van deze (vaak lokale) knelpunten, evenals het aanleggen van eigen tram- en busbanen zal deze doorstroming verbeteren, wat essentieel is om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

De verkeersveiligheid is een zeer belangrijk aspect in het beleid van de Vlaamse Regering. Op de Ring rond Antwerpen gebeuren jaarlijks meer dan 500 ongevallen of bijna 2 ongevallen per dag. Een betere verkeersbegeleiding, met signalisatie en aangepaste op- en afritten, is een noodzaak. Bijzondere aandacht gaat naar de zwakke weggebruiker, waarbij onder meer veilige fietspaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers zullen worden aangelegd.

De knelpunten voor de binnenscheepvaart op het Albertkanaal zullen verder worden weggewerkt: verruimen van de doorvaartbreedte in het algemeen en ter plaatse van de bruggen in het bijzonder. Deze aanpak zal gepaard gaan met verbeteringen ter optimalisatie van het wegverkeer langs en over het Albertkanaal. Ook de Van Cauwelaertsluis, Kattendijksluis en de Royerssluis zullen ingrijpend worden gerenoveerd, om voldoende verschuttingscapaciteit te verzekeren in alle omstandigheden.

In het Masterplan werden 16 projecten opgenomen die primordiaal zijn om de verkeersproblemen in Antwerpen op een multimodale wijze op te lossen.

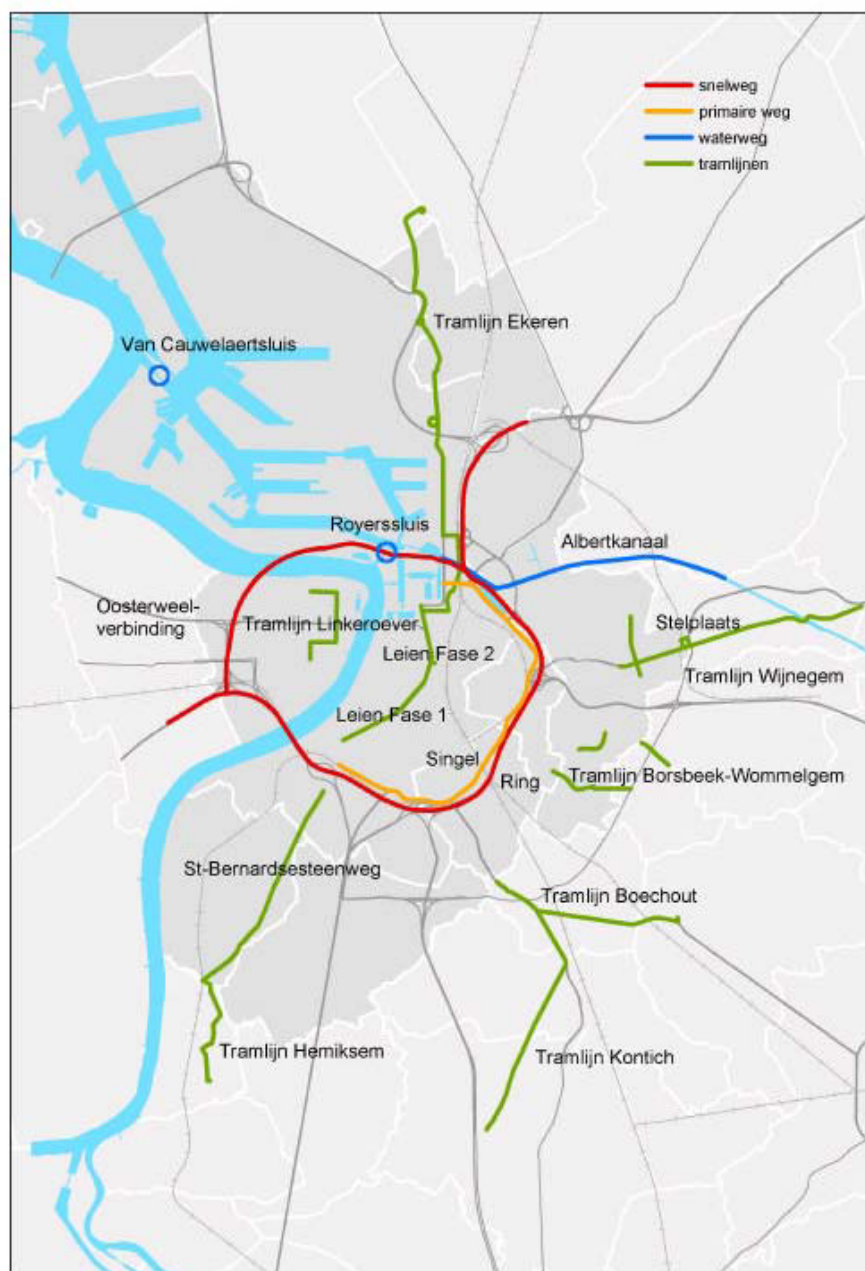
De 16 geselecteerde projecten zijn onder te verdelen in:

- Wegeninfrastructuur:
 - Sluiten van de Ring (Oosterweelverbinding)
 - Optimalisatie van Singel
 - Kleine ingrepen aan knelpunten en ingrepen fietsinfrastructuur
- Watergebonden projecten
 - Renovatie van Royerssluis
 - Renovatie van Van Cauwelaertsluis
 - Herinrichting Kattendijksluis
 - Modernisering Albertkanaal vak Wijnegem-Antwerpen
- Openbaar vervoer
 - Heraanleg Leien en Operaplein
 - Tramlijn Linkeroever-Zwijndrecht
 - Tramlijn Merksem-Keizershoek
 - Ontsluiting Linkeroever-Noord
 - Tramlijn Mortsel – Boechout
 - Tramlijn Ekeren
 - Tramlijn Deurne – Wijnegem
 - Tramlijn Kontich
 - Tramlijn Hemiksem
 - Tramlijn Wommelgem

Gezien de reguliere werking van de administratie weinig ruimte laat voor de uitvoering van een dergelijk groot project heeft de Vlaamse Regering beslist hiervoor een publiekrechtelijke werkmaatschappij op te richten, BAM nv.

Omwille van de schaalgrootte van het Masterplan en het hoge prijskaartje moet er gesteund worden, naast de reguliere begrotingen, op andere technieken van financiering, met name publiek-private samenwerking (of financiering) en alternatieve financieringstechnieken.

GLOBAAL OVERZICHT MASTERPLANPROJECTEN



OOSTERWEEVERBINDING

DOELSTELLING VAN HET PROJECT:

Dankzij de Oosterweelverbinding zal Antwerpen over een volledig gesloten Ring beschikken.

Met deze verbinding streeft het Masterplan vier belangrijke doelstellingen na:

- Het ontlasten van de zuidelijke Ring
- Het garanderen van de bereikbaarheid van de haven en van de stad
- Het zorgen voor een goede, veilige vrachtwagenverbinding voor het doorgaand verkeer
- Het realiseren van een alternatief bij calamiteiten op de zuidelijke ring

PROJECTOMSCHRIJVING

De Oosterweelverbinding of sluiting van de kleine ring (R1) rond Antwerpen strekt zich uit over een lengte van ongeveer 10 km en maakt de verbinding tussen een nieuw aan te leggen verkeerswisselaar tussen de R1 (Kennedytunnel) – E17 – N49 op Linkeroever via een nieuw te bouwen Scheldeoeververbinding (Oosterweeltunnel) en een Oosterweelknoop op Rechteroever, met de R1 (Viaduct Merksem) – E19 – A12 op Rechteroever. Het gekozen tracé sluit de Antwerpse Ring met een tunnel onder de Schelde, vanop Linkeroever tussen Sint-Annabos en Blokkersdijk naar Rechteroever ter hoogte van het kerkje van Oosterweel, om na het knooppunt voor de aansluiting met de haven, aan te sluiten op het viadukt van Merksem, via een viaduct (De Lange Wapper) en brug ten Noorden van het Eilandje.

HISTORIEK

Een overzicht van een aantal belangrijke data in de geschiedenis van de Oosterweelverbinding

Mei 2003	Start procedure Plan MER (Milieu Effecten Rapport) voor het hele Masterplan
Maart 2005	Het referentieontwerp Oosterweelverbinding wordt voorgesteld
Mei 2005	Goedkeuring Plan MER
16 september 2005	Beslissing Tracé Oosterweelverbinding door Vlaamse regering, het zgn. "geoptimaliseerd Middentracé"
Oktober 2005	Start procedure Project MER
Oktober 2005 – december 2005	60 dagen openbaar onderzoek GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan)
November 2005	Project MER gedurende een maand ter inzage van de bevolking
16 juni 2006	Definitieve vaststelling tracé (GRUP)
23 juni 2006	De geselecteerde bidders dienen hun eerste

Juni 2006	offerte in voor de realisatie van de Oosterweelverbinding. Installatie Kwaliteitskamer
Maart 2007	Goedkeuring Project MER
Oktober 2007	De bidders dienen hun BAFO (Best and final offer) in
December 2007	De BaFo van THV Noriant haalt volgens de Kwaliteitskamer het vereiste ambitieniveau op vlak van stedenbouw en architectuur. BAM verleent Noriant het statuut van Voorkeursbieder.
Oktober 2008	Vlaamse Regering duidt ARUP/SUM aan voor de evaluatiestudie voor de verschillende alternatieven voor de Oosterweelverbinding.
Maart 2009	Conclusie Evaluatiestudie alternatieven
28 Maart 2009	De Vlaamse Regering beslist dat de bouwaanvraag voor het BAM-tracé kan worden ingediend.
26 Mei 2009	Start openbaar onderzoek bouwaanvraag

BUDGETRAMING

Bij de goedkeuring van de Kaderovereenkomst op 16 februari 2007 heeft de Vlaamse Regering het maximale budget, de zgn. CAP voor het Oosterweelproject vastgelegd op EURO 1.850 mln (prijsspeil januari 2006 - exclusief financieringskosten). In het akkoord (DSO) dat bereikt werd met Noriant werd een met deze cap overeenstemmend bedrag (prijsspeil januari 2009) overeengekomen.

AANBESTEDINGSPROCEDURE

De aanbestedingsprocedure werd opgestart in 2004. Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding werd gekozen voor een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking. Na een eerste selectie werden 4 kandidaten weerhouden. Op 23 juni 2006 dienden 3 bidders een eerste offerte in, THV AB, THV Loro en THV Noriant. De vierde bidder Bouygues diende geen offerte in gezien zij een tunnelalternatief wensten voor te stellen. De offerte van de THV AB werd na evaluatie niet conform verklaard gezien zij niet voldeden aan het Programma van Eisen (stelden een enkeldeks i.p.v. een dubbeldeksviaduct voor).

De twee overblijvende ontwerpen werden voorgelegd aan de Kwaliteitskamer. Deze besliste eind 2006 dat enkel het ontwerp van Noriant aan het gestelde ambitieniveau op gebied van stedenbouw en architectuur. Enkel Noriant werd toegelaten tot de BaFo-fase. De BaFo werd in oktober 2007 ingediend. In december 2007 duidde de Raad van Bestuur van BAM Noriant aan tot voorkeursbieder.

In 2008 werden verdere finale onderhandelingen gevoerd met Noriant om uiteindelijk te komen tot een geoptimaliseerd ontwerp. In maart 2009 werd een akkoord bereikt met Noriant over de realisatie- en instandhoudingskosten en de contractvoorwaarden, de zgn. Design Sign-off.

PLANNING

Actie	
Resultaat Alternatievenonderzoek	1 ^{ste} week maart '09
Bouwvergunningsprocedure	mei '09 – einde '09
Contractvorming	april '09 – april '10
Contractsluiting	mei 2010
aanvang van werfinrichting en voorbereidende werkzaamheden	1 augustus 2010
start van de hoofdwerkzaamheden	1 november 2010
Ingebruikstelling Oosterweelverbinding	januari 2015

ACTUELE STAND VAN ZAKEN

De Vlaamse Regering besliste op 16 september 2005 om de Oosterweelverbinding te realiseren via het 'geoptimaliseerde Midentracé'. De keuze van het tracé is gebaseerd op een zorgvuldig besluitvormingsproces. Uit alle mogelijke opties werd het 'geoptimaliseerd Midentracé' weerhouden daar dit tracé het best alle doelstellingen, zowel economisch, verkeerstechnisch als milieu-technisch met elkaar verzoent.

Op Rechteroever werd het tracé zo ver mogelijk noordwaarts verschoven, zodat het op de grens tussen de vaarwegen voor binnenscheepvaart en zeescheepvaart ligt. Het dubbeldeksviaduct 'Lange Wapper' is maximaal gebundeld met het Albertkanaal, een belangrijke industriële vaarweg, zodat alle harde infrastructuur in Antwerpen-Noord in een zo compact mogelijke zone is ondergebracht: vaarweg, spoorweg en autoweg.

Ook milieutechnisch is dit tracé het gunstigst. Zo blijft op Linkeroever Blokkesdijk gevrijwaard. Plannen voor herbebossing en groenontsnippering zorgen voor meer natuur en uitgebreide recreatiemogelijkheden.

Bovendien maakt enkel dit tracé een perfecte scheiding van lokaal en bovenlokaal verkeer mogelijk, wat essentieel is voor de leefbaarheid van de Stad.

Aansluitend op de Plan-MER werd ook de Project-MER afgerond en goedgekeurd (maart 2007). Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan werd definitief door de Vlaamse regering goedgekeurd op 16 juni 2006.

Eind 2008 besliste de Vlaamse regering om een bijkomend onderzoek uit te voeren door het studiebureau ArupUK-SumResearch. De resultaten van dit onderzoek werden in maart 2009 voorgesteld en bevestigen dat de Oosterweelverbinding het beste alternatief is voor het sluiten van de Ring binnen de gestelde randvoorwaarden.

Deze randvoorwaarden zijn ondermeer :

- vrachtwagenverbod en tolvrrije doorgang voor personenwagens in Kennedytunnel;
- aanleg Oosterweelknooppunt voor bereikbaarheid stad en haven;
- aanleg doorgaande en stedelijke ringweg in zate van de huidige R1;
- de eisen inzake tunnelveiligheid, tolrichtlijn en ESR-neutraliteit.

De randvoorwaarden van de Vlaamse overheid zijn ingegeven vanuit overwegingen op het vlak van veiligheid, mobiliteit en maatschappelijk draagvlak. Vandaar dat BAM de bouwvergunningsaanvraag kon indienen.

BOUWAANVRAAG

Op 28 maart gaf de Vlaamse Regering haar goedkeuring voor het indienen van de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding. Met de opstart van de bouwvergunningsprocedure kunnen midden 2010 de werken starten zodat begin 2015 de Oosterweelverbinding in gebruik kan worden genomen.

BAM heeft op 4 mei 2009 de aanvraag voor de bouwvergunning van de Oosterweelverbinding ingediend. Het Openbaar onderzoek liep van 25 mei tot 26 juni.

VIERDE ALTERNATIEF - REFERENDUM

De Stad Antwerpen heeft aan het studiebureau ArupUK-SumResearch de opdracht gegeven om het door hun voorgestelde vierde alternatief verder te onderzoeken. Dit in het kader van haar adviesopdracht voor de bouwvergunning. De resultaten van deze aanvullende studie werden op 8 juli 2009 aan College, Gemeenteraad en betrokken stakeholders (BAM, Ademloos, Straten-Generaal, districten, burgemeesters uit randgemeenten)voorgesteld.

Deze nieuwe studie blijft echter vragen oproepen. De fragmentarische oplossing die het studiebureau ARUP/SUM aanbiedt voor enkel het doorgaande verkeer, staat in contrast met de totaaloplossing die BAM met het Masterplan en de Oosterweelverbinding aanbiedt.

Op 18 oktober 2009 zal er meer dan waarschijnlijk door de stad Antwerpen een referendum over de Oosterweelverbinding worden georganiseerd. Het vereiste aantal handtekeningen werd aan het stadsbestuur overgemaakt. De gemeenteraad zal zich in september uitspreken over de precieze vraagstelling die aan de Antwerpenaar zal worden voorgelegd.

JURIDISCHE PROCEDURES

De besluitvorming inzake de Oosterweelverbinding werd door derden aangevochten, ook bij de rechtbank en bij de Raad van State. In alle uitspraken door de Raad van State, de burgerlijke rechtbank en het Rekenhof werd BAM niet enkel in het gelijk gesteld, maar ook gewaardeerd door de zorgvuldige en deugdelijke wijze van besluitvorming.

Op 2 juli ll. werd bekend dat de auditeur van de Raad van State in zijn advies m.b.t. de klacht van restaurant Het Pomphuis de argumenten van de klager volgt. Nochtans werd deze klacht twee jaar geleden in kortgeding afgewezen. Volgens de auditeur werd in het MER-rapport niet ernstig genoeg naar alternatieven gezocht.

Het Vlaams Gewest zal in een verweerschrift de aangehaalde argumenten weerleggen. De uitspraak van de Raad van State wordt verwacht in het najaar.

PROJECTEN IN HET KADER VAN DE OOSTERWEEVERBINDING

MIDDENVIJVER

Het project Middenvijver werd uitgevoerd in het kader van de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Antwerpen, zoals opgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” van 16 juni 2006 en de Plan-Mer.

Het project werd opgeleverd binnen timing (juni 2008) en budget.

Het gebied werd na oplevering van de werken overgedragen aan het Agentschap Natuur en Bos.

BURCHTSE WEEL

Deze werken gebeuren in het kader van de mitigerende maatregelen en de natuurontwikkeling van het Masterplan Antwerpen, zoals opgelegd in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Oosterweelverbinding” van 16 juni 2006 en de Plan-MER.

Burchtse Weel wordt omgevormd tot een slikken- en schorregebied dat onder invloed komt te staan van de getijdenwerking van de Schelde. Een grote in- en uitwateringsconstructie brengt Burchtse Weel opnieuw in contact met de Schelde. Rond de waterplas komt een dijk op Sigmahoogte (9,25 meter). Om het achterliggende gebied beter te beschermen tegen overstromingen, wordt er ook een pompstation gebouwd en een bufferbekken voorzien. Burchtse Weel zal ook ruimte bieden voor nieuwe wandel- en fietspaden.

De aanleg van twee schorren (een grote plaat en een kleinere) is bijna klaar. De werken aan de dijken rondom Burchtse Weel gaan de volgende maanden door.

Er is gestart aan de huidige Scheldedijk met de werken voor de verbinding van de Schelde met Burchtse Weel onder de Beatrijslaan door.

Ook de werken aan het pompstation (om het water eventueel versneld weg te pompen) zijn gestart.

De werken aan de Burchtse Weel zullen afgerond worden in het eerste kwartaal van 2010.

DE SCHIJN

De werken aan de Schijn gebeuren ter voorbereiding van de werken aan de Oosterweelverbinding en de Stedelijke Ringweg. Gezien de Schijn hier in een ondergrondse koker stroomt, bestaat de kans dat deze beschadigd wordt door de pijlers van de Lange Wapper.

De waterloop 1ste categorie wordt doorgeknippt tussen het Lobroekdok en de IJskelder. De lege Schijnkoker vormt een gigantisch bufferbekken voor 42 miljoen liter water. Daarnaast komen er twee extra vijzelgemalen, een type van pompstation, die de waterhuishouding in Merksem en Ekeren sterk zullen verbeteren.

De uitvoering van de werken werd gegund aan de THV Herbosch-Kiere en NV Deckx Werkhuizen voor een bedrag van 6.265.482 € excl. BTW.

De werken zijn gestart op 5 augustus 2008. De uitvoering van het project wordt voorzien op 10 maanden.

STEDELIJKE RINGWEG NOORD DEEL B1

Het project SRWn-B1 is een milderende maatregel uit het Project-MER Oosterweelverbinding.

Om een mogelijke congestie in Antwerpen-Noord te vermijden tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding, werd beslist om de stedelijke ringweg tussen Groenendaallaan en Schijnpoort gelijktijdig met de Oosterweelverbinding te realiseren.

De aansluiting van de E313 met de R1, richting noorden, dient gerealiseerd te zijn bij de ingebruikname van de Oosterweelverbinding. In de studie wordt de volledige knoop ontworpen, zowel voor de tijdelijke tussenfases als voor de definitieve fase, wanneer de stedelijke ringweg, richting Kennedytunnel, volledig is afgewerkt.

Cruciaal in de opmaak van de nieuwe knoop is de vernieuwing van de brug aan de Turnhoutsebaan. Door de brug te verschuiven en te verhogen, kan een zeer compacte knoop gerealiseerd worden, met een minimale hinder voor de omgeving. Bij de opmaak van het voorontwerp van de brug is tevens rekening gehouden met een tramaansluiting voor De Lijn op de tot nu toe ongebruikte metrokoker.

De knoop werd verder geoptimaliseerd om te komen tot een minimale ruimte-inname zowel in planzicht als in hoogte. In de knoop is een afrit voorzien naar de Turnhoutsebaan, die exclusief voorbehouden wordt aan de snelbussen van De Lijn. Het ontwerp beantwoordt tevens volledig aan de uitgangspunten en stroomschema's door de stuurgroep "Tactische studie E313" (met de goedkeuring van alle actoren) naar voor worden geschoven.

Hierdoor wordt zowel aan de westzijde als aan de zuidzijde van de knoop een belangrijke grondoppervlakte vrij gemaakt voor andere (groene) bestemmingen. Om tot een goede invulling te komen van deze vrij gekomen ruimtes, en om een kwalitatief waardevolle verbinding te realiseren met het Rivierenhof, is door de stad Antwerpen, de provincie en BAM, in samenwerking met de Vlaams bouwmeester, een open oproep gelanceerd voor de aanstelling van een landschapontwerper (open oproep januari 2009). De opgestarte procedure moet leiden toe de aanstelling van een ontwerper tegen eind september 2009.

GROENE SINGEL**PROJECTOMSCHRIJVING**

Het Masterplanproject “Groene Singel” bevat de aanleg van een doorgaande en stedelijke ringweg in de zate van de huidige R1 en de heraanleg van de huidige Singel tot een groene stadsboulevard met een aparte tram/bus baan. Dit project behoort tot de tweede uitvoeringsfase van het Masterplan.

STAND VAN ZAKEN

Het mobiliteitsonderzoek is lopende. BAM wenst in het concept Groene Singel tevens rekening te houden met de kansen voor stedelijke ontwikkeling, alsmede de mogelijkheden ter verbetering van de leefbaarheid van het projectgebied. Samen met de Stad Antwerpen wordt een Open Oproep voorbereid voor de selectie van een ontwerper of ontwerpteam voor de ‘Ontwerpstrategie Groene Singel’.

In het kader van de Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester zijn BAM en de Stad Antwerpen gestart met het opstellen van de ruimtelijke inrichtingsprincipes in de strategische ruimte “Groene Singel” met als doel een geïntegreerde visie op mobiliteit, leefbaarheid en stedenbouwkundige te ontwikkelen. Binnen dit kader kunnen vervolgens de Stedelijke en Doorgaande Ringweg in de zate van de huidige R1, de verkeersknopen, de stedelijke boulevard met OV-as waar nu de Singel is, en de groene ruimten gedetailleerd uitgewerkt worden. BAM heeft de verkeerstechnische voorbereidingen hiertoe reeds aangevat.

BUDGETRAMING

Het budget voor de Singel (inclusief Stedelijke Ringweg) wordt geraamd op een 333 mio € (prijspeil 2005)

UITVOERINGSTERMIJN

Het voortraject is opgestart met de voorbereiding van de Open Oproep. De uitvoering is voorzien in de periode 2013 – 2018. De uitvoering vindt plaats nadat eerst de noordelijke Oosterweelverbinding is afgewerkt en een alternatief vormt voor verkeer dat de hinder tijdens de werken op de zuidelijke ring wil vermijden.

OPENBAAR VERVOER-PROJECTEN**DOELSTELLING**

Het Masterplan Antwerpen streeft duurzame mobiliteit na. De verbetering van het openbaar vervoer is dan ook een prioriteit.

De verkeersdrukte kan beperkt worden als meer mensen het openbaar vervoer gebruiken. Daarom bevat het Masterplan belangrijke investeringen in het openbaar vervoer. Het aantal verplaatsingen per tram of bus moet omhoog. In deze context wordt gesproken van de modal shift of de overstap naar een ander vervoersmiddel. Voor tram en bus moet de doorstroming vlotter verlopen, zodat ze volwaardige alternatieven vormen om Antwerpen te bereiken. Bij voorkeur wordt het openbaar vervoer gekoppeld aan park and ride-faciliteiten.

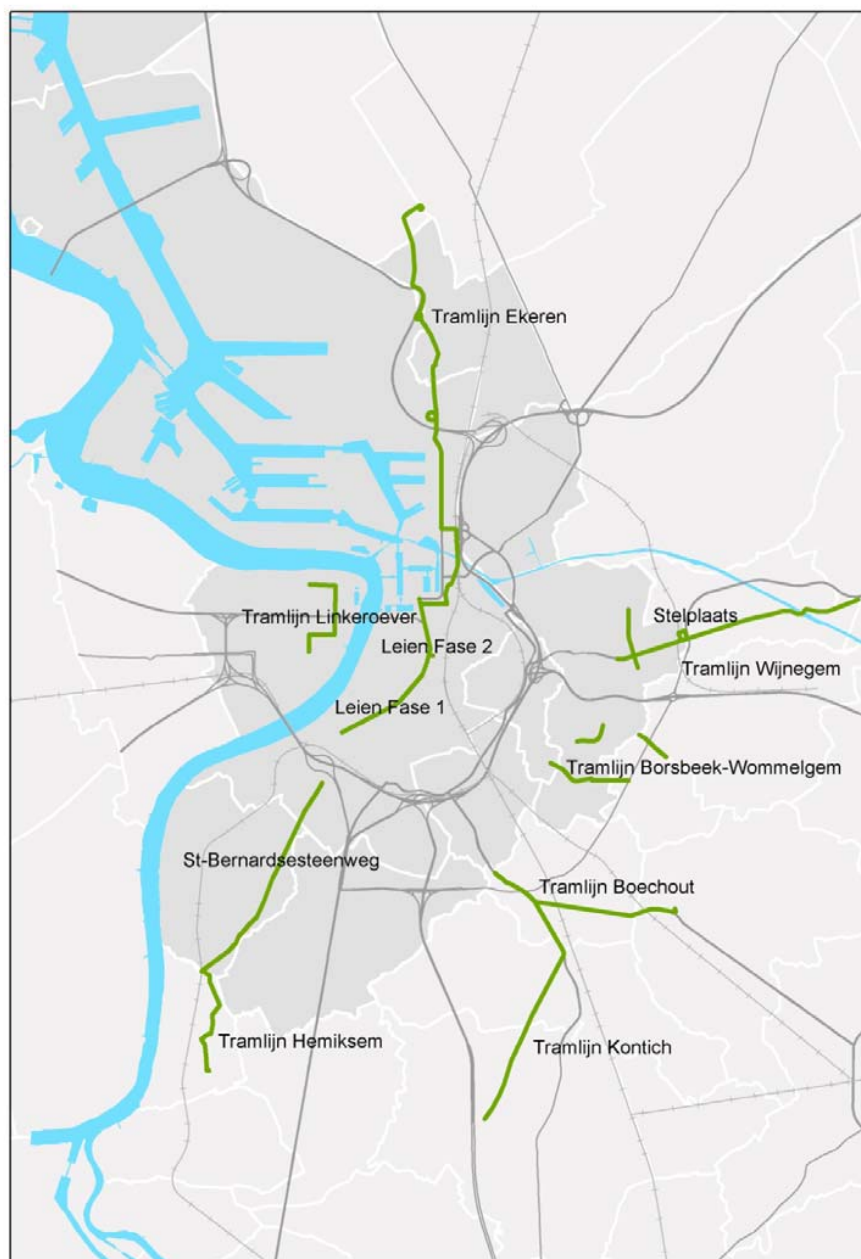
Natuurlijk vergt dit alles investeringen in de verkeersinfrastructuur. In het Masterplan wordt er dan ook werk gemaakt van de verlenging van bepaalde tramlijnen, die ook stamlijnen worden genoemd.

Langs de nieuwe trajecten worden de wegen volledig heraangelegd. Daarbij wordt rekening gehouden met vaste criteria, waaronder comfortabele voetpaden, veilige fietspaden, nieuwe riolering, veiligere kruispunten, heraanleg van de rijweg en een vrije tram- en busbaan.

Infrastructuurwerken alleen volstaan niet. Er worden ook acties op korte termijn ondernomen om andere knelpunten voor het openbaar vervoer eveneens weg te werken. Ook aan conflictpunten tussen het openbaar vervoer en zwakke weggebruikers wordt gesleuteld.

Bedoeling van deze projecten is dat de tram op termijn de auto evenaart of overtreft qua snelheid. Pas dan vormt de tram immers een volwaardig alternatief voor de wagen.

SITUERING OPENBAAR VERVOER-PROJECTEN MASTERPLAN ANTWERPEN



Volgende tramprojecten werden in het Masterplan voorzien:

Uitvoering binnen de eerste fase van het Masterplan

- Tramlijn Mortsel – Boechout – fase 1 en 2
- Tramlijn Deurne – Wijnegem
- Tramlijn Nieuw Zuid en trambediening Eilandje
- Leien fase 2 en Operaplein
- Tramlijn Ekeren (tot aan “De Mieren”)
- Stel- en werkplaats

Uitvoering binnen de tweede fase van het Masterplan:

- Tramlijn Ekeren (deel “De Mieren” tot Leugenberg)
- Tramlijn Kontich
- Tramlijn LO-Noord
- Tramlijn Borsbeek
- Tramlijn St-Bernardsesteenweg – fase 2 en 3 (Hemiksem)

PROJECTEN UITGEVOERD DOOR HET VLAAMSE GEWEST

Vóór de oprichting van BAM werd onder toezicht van het Vlaams Gewest gestart met de uitvoering van twee tramprojecten.

ST-BERNARDESTEENWEG – FASE 1

De eerste fase, onder toezicht van het Vlaamse Gewest, werd opgestart in 2004 en afgerond in 2007 en betreft het gedeelte vanaf de Kolonel Silvertopstraat tot aan het Schoonselhof. Het ging hier over een gevel-tot-gevelrenovatie.

TRAMLIJN MORTSEL – BOECHOUT – FASE 1

De vernieuwing van de Antwerpsestraat (**Fase 1**) is een feit. Dit houdt de renovatie van het deeltraject Antwerpsestraat tot en met het Gemeenteplein in, waarbij een volledige gevel-tot-gevel renovatie werd uitgevoerd. De werken werden gestart begin **2003** en duurden tot september **2005**.

Fase 2 is de effectieve doortrekking van de tramlijn van het Gemeenteplein in Mortsel naar de Capenberg in Boechout en de heraanleg van het deeltraject Statielei - Liersesteenweg - Provinciesteenweg tot een groene boulevard. Dit project werd ondergebracht in Brabo I (zie verder)

BRABO-PROJECTEN

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 (VR/PV/2007/06-42/punt F), werd beslist om de openbare vervoersprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit te voeren via alternatieve financiering in een structuur van publiek-private samenwerking (“PPS”).

De Vlaamse regering heeft tegelijk beslist over de oprichting van Lijninvest NV een dochtervennootschap van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn die onder andere, samen met

AWV, een eerste reeks tramprojecten van het Masterplan Antwerpen zal financieren. BAM staat in voor de studie, de coördinatie, het toezicht tijdens de werken en de integrale communicatie van deze Masterplanprojecten.

BRABO I

PROJECTOMSCHRIJVING

Het project “Brabo I” is een clustering van 2 deelprojecten kaderend in het Openbaar Vervoer gedeelte van de eerste fase van het Masterplan Antwerpen en omvat (een gedeelte van) het ontwerp (“Design”), de bouw (“Build”), de financiering (“Finance”) en het meerjarig onderhoud (“Maintain”) van de volgende projecten:

Tramlijn Mortsel-Boechout fase 2 (“TMB2”): Tramlijn verlenging over de N10 van Gemeenteplein Mortsel, tot de eindhalte Capenberg in Boechout. Het werk omvat een volledige herinrichting van het openbaar domein tussen de rooilijnen;

Tramlijn Deurne-Wijnegem fase 1 (“TDW1”): Tramlijn verlenging over de N12 van Schotensteenweg, tot de keerlus Fortveld in Wijnegem en van de eindhalte Wim Saerenplein over de Ruggevelddaan naar N12. Het werk omvat een volledige herinrichting van het openbaar domein tussen de rooilijnen, met inbegrip van de Stelplaats Deurne (STEL) met name het bouwen van een tramstelplaats voor 53 tramstellen, met onderhoudscentrum en administratieve gebouwen.

De projecten TMB2 en TDW1 worden gerealiseerd als zogenaamde “gevel-tot-gevel-projecten” waarbij volgens de in het Bestek nader uitgewerkte regeling De Lijn instaat voor de financiering van het tramgedeelte inclusief de stelplaats Deurne (hierna “Tramgedeelte”) en het Vlaamse Gewest, Agentschap Wegen en Verkeer voor de financiering van het niet-tramgedeelte (hierna “Niet-Tramgedeelte”). BAM zal hierbij instaan als projectcoördinator en enig aanspreekpunt tijdens de bouwfase.

De (DBFM)-realisatie van het project “Brabo 1” van zowel het Tramgedeelte als het Niet-Tramgedeelte wordt, in het algemeen belang, als een gezamenlijke promotieopdracht aanbesteed overeenkomstig de reglementering overheidsopdrachten door De Lijn, die als aanbestedende overheid zal optreden voor meerdere aanbestedende overheden betrokken bij de gezamenlijke opdracht.

STAND VAN ZAKEN

Begin 2008 werd de aanbestedingsprocedure opgestart. Drie bidders dienden een Best and final offer in. Eind 2008 werd de bidder THV Silvius als voorkeursbieder weerhouden en besliste de aanbestedende overheid de opdracht te gunnen. Echter door de externe marktomstandigheden, met name de publiek bekende fundamentele verstoring van de financiële markten op wereldniveau, slaagde de THV SILVIUS er niet in om de nodige externe financiering te vinden. Ook de andere kandidaten slaagden hier niet in.

Daarop werd met elk van de bidders afspraken gemaakt om een nieuwe BAFO-ronde te organiseren. In het openbaar belang dat met de realisatie van het project Brabo 1 gepaard gaat, werd dan ook onderzocht in welke mate de financierbaarheid (“bankability”) van het project

Brabo 1 kon worden verhoogd binnen de grenzen van de ESR-neutraliteitsvereiste en de overheidsopdrachtenreglementering.

In januari 2009 werd een aangepast bestek bezorgd aan de bidders die op 3 april een nieuwe BaFo indienden. Na grondige beoordeling van de offertes werd de opdracht eind april gegund aan de THV Silvius. Op 5 augustus vonden contractsluiting en financial close plaats. De voorbereidende werken (nutsleidingen) kunnen dan starten in september, de hoofdwerken volgen dan vanaf oktober 2009.

BUDGETRAMING

Het project Tramlijn Deurne – Wijnegem heeft een realisatieprijs voor het gedeelte tram van 60 mio € (inclusief de bouw van de stelplaats). Het gedeelte niet-tram komt op ongeveer 20 mio €. Het project Tramlijn Mortsel – Boechout heeft een realisatieprijs voor het tramgedeelte van ongeveer 23 mio € en voor het niet-tramgedeelte van ongeveer 20 mio €.

De totale realisatieprijs van het project Brabo I komt dus op een kleine 125 mio €.

UITVOERINGSTERMIJN

De uitvoering van Brabo I zal ca. 3 jaar bedragen (tot het einde van 2012). De projecten Tramlijn Mortsel-Boechout enerzijds en Tramlijn Deurne-Wijnegem met de stelplaats worden apart opgeleverd.

BRABO II

PROJECTOMSCHRIJVING

Brabo II omvat volgende deelprojecten:

Leien fase 2: Het betreft de heraanleg van de Leien te Antwerpen vanaf de aansluiting op het reeds heraangelegde deel van de Leien tot aan de Noorderplaats, waarbij in een centrale vrije tram- en busbaan wordt voorzien.

- Operaplein: dit omvat niet alleen de bovengrondse heraanleg, maar ook de realisatie van een publieke ondergrondse ruimte volgens een ontwerp van de Spaanse architect Manuel de Sola-Morales, dit alles overeenkomstig de reeds eerder goedgekeurde Projectdefinitie Operaplein.
Tenslotte wordt ook rekening gehouden met de aanleg van een premetrokker met open helling om de (bovengrondse) Leien te verbinden met het (ondergrondse) premetronetwerk, in het bijzonder de premetrokker onder de Turnhoutsebaan. BAM en De Lijn zullen alvast de studies voor de betrokken projecten in nauwe coördinatie met elkaar uitvoeren. Ook zullen nadere modaliteiten uitgewerkt worden om zo mogelijk beide projecten gelijktijdig te realiseren. Hiertoe zullen BAM en De Lijn de nodige afspraken in een apart protocol vastleggen.
- Tramlijn Ekeren: deze gaat vanaf de Noorderplaats via de Noorderlaan tot aan “De Mieren” te Ekeren. De Noorderlaan wordt hierbij over volle breedte heraangelegd met een excentrische tram- en busbaan. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de afbraak van het Hardenvoortviaduct en een nieuw tracé voor de Noorderlaan dichter

tegen de dokken.

- Het Eilandje: Brabo 2 voorziet in de aanleg van enkel de traminfrastructuur (deel tram) in de betrokken straten ophet Eilandje evenals in de aanleg van een nieuwe Londenbrug, zonder dewelke hier geen tram mogelijk zou zijn. De Stad Antwerpen zelf zal (voordien), om verschillende redenen en in ruil voor de nieuwe Londenbrug, de wegenis (deel niet-tram) in de betrokken straten heraanleggen, waarbij rekening wordt gehouden met de nog aan te leggen traminfrastructuur.
- Brusselstraat: Dit betreft het invullen van de “missing link” in het tramnetwerk tussen de keerlussen van de Bolivarplaats en de Brederodestraat, met aansluitend beperkte wegeniswerken.

STAND VAN ZAKEN

Op 15 mei 2009 werden door de Regering de nodige beslissingen genomen zodat voor elk deeltraject de voorstudies en voorontwerpen kunnen worden uitgewerkt.

BUDGETRAMING

Projectfiche Brabo II (prijzen 26/2/2009)

Project	Niet Tram	Tram	Totaal
Eilandje	7.681.550 €	16.867.185 €	24.548.735 €
Singel	390.013 €	3.052.650 €	3.442.663 €
Tramlijn Ekeren	36.810.370 €	31.988.600 €	68.798.970 €
Operaplein			49.212.500 €
Leien Fase II	42.386.000 €	12.212.000 €	54.598.000 €
Totaal	87.267.933 €	64.120.435 €	200.600.868 €

UITVOERINGSTERMIJN

Als alles volgens planning verloopt kunnen de werken eind 2011 worden aangevat. Er zal in overleg met de stad Antwerpen bekeken worden hoe de werken zullen worden gefaseerd.

OVERIGE OPENBAAR VERVOERPROJECTEN EERSTE FASE

Het laatste onderdeel van de eerste fase van de OV-projecten (BVR 16.02.2007) is het doorverbinden van tramlijn Deurne-Wijnegem tot aan een Park&Ride in Schilde. Enkele beleidsvragen hierover dringen zich op, ondermeer over de combinatie met de nieuwe sluis in Wijnegem en het verhogen van de lokale brug over het Albertkanaal (zit niet in Masterplan). De regering zal dienaangaande een beslissing moeten treffen (ook in overleg met De Scheepvaart).

FIETSPROJECTEN

De Vlaamse regering heeft in het kader van het Masterplan Antwerpen in totaal 12,4 miljoen euro gebudgetteerd voor fietsprojecten (excl. BTW, prijspeil 2005).

In het oorspronkelijke Masterplan was reeds de aanleg van fietspaden opgenomen in doortochtprojecten waar de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd diende te worden. Er bestaan echter ook heel wat secties waar het openbaar vervoer reeds goed scoort of waar er weinig openbaar vervoer is, maar waar de fietsinfrastructuur nog veel te wensen overlaat.

In overleg met de betrokken partners worden volgende grotere eenheden van fietsroutes geselecteerd om van een veilige en vlotte fietsinfrastructuur te voorzien. Deze routes werden geselecteerd in het kader van het functioneel fietsroutenetwerk of omdat zij zinvol zijn als minder hinder maatregel voor de andere Masterplanwerken:

- Verbinding van de Oosterweeltunnel door de haven naar Berendrecht.
- Twee ringen rond de stad, één door de districten en één door de eerste gordel randgemeenten
- Aansluitingen op de nieuwe fietsverbindingen zoals de Kruiningebrug, IJzerlaanbrug en Oosterweeltunnel

Voor de havenroute is de startnota goedgekeurd op PAC (25 september 2008). Het project kost ongeveer 2 miljoen euro (plus onteigeningen), gedeeltelijk gesubsidieerd door provincie en gewest. Voor het gedeelte zonder onteigeningen verwacht BAM volgend jaar te kunnen starten met de werken. Voor dit project wordt subsidie aan provincie en gewest gevraagd via het fietsfonds. Een deel van deze route wordt reeds door het Gemeentelijk Havenbedrijf uitgevoerd, namelijk de Noorderlaan tussen Oosterweelsteenweg en Kruisweg.

Voor de route Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht is er een akkoord over de principes met de stad en gemeente Zwijndrecht, en wordt de startnota later dit voorjaar voorgelegd aan GBC en PAC. Ook hier verwacht BAM volgend jaar te kunnen starten. Ook hier is een Fietsfondsdossier in voorbereiding en legt de gemeente een deel aan met eigen middelen in het kader van rioleringswerken en een volledige heraanleg van de Heirbaan/Kruibeeksesteenweg.

Voor de routes VIIe Olympiadelaan-Hoboken-Hemiksem en de Districtenroute vond de startvergadering plaats op 3 februari en verwacht BAM dat deze projecten kort zullen volgen op de andere twee. Hiervoor wordt ook een Fietsfondsdossier voorbereid.

VERBREDING ALBERTKANAAL

LIGGINGSPLAN



DOELSTELLING VAN HET PROJECT:

- Optimaliseren van water- en wegverkeer door het vrachtverkeer over de weg te beperken en meer over het water te laten verlopen
- Dit project maakt het Albertkanaal bevaarbaar voor schepen met een capaciteit van 4.500 ton en vier lagen containers zodat een groter potentieel wordt gecreëerd voor de Europese binnenscheepvaart.
- De wegenstructuur in de kanaalzone wordt verkeerskundig en ruimtelijk onderzocht zodat de mobiliteit in deze zone wordt geoptimaliseerd.

PROJECTOMSCHRIJVING.

In een eerste fase worden tussen het Straatsburgdok en Wijnegem de bruggen vervangen door nieuwe verhoogde bruggen. De ontsluiting van de bedrijven langs het Albertkanaal wordt geoptimaliseerd zodat er minder overlast is in de aanpalende woongebieden.

In een tweede fase wordt het kanaal verbreed tot minstens 63 meter en worden de oevers opnieuw aangelegd met een verdieping van het kanaal tot 6 meter.

De verbreding van het Albertkanaal in het vak Hoogmolenbrug-Straatsburgdok is niet eenduidig aan de linker- of rechtoever te situeren. Er dient rekening te worden gehouden met nautische aspecten om het scheepvaartverkeer vlot en veilig te laten verlopen, met mobiliteitsaspecten op de wegen in het gebied en met de aanwezige bedrijvigheid op de oevers.

Het intussen geleverde studiewerk heeft geresulteerd in een voorstel van nieuwe oeverlijnen. Hierbij is uitgegaan van een normaal profiel met een vlotte doorgang voor kruisende klasse Vb-schepen (tweebakduwvaartconvooien tot 4500 ton).

Door de gewenste verhoging van alle bruggen in het studiegebied is op het mobiliteitsvlak te land creatief nagedacht over een optimalisering van de verkeersafwikkeling in het gebied. Hierbij werd een verbetering van de ontsluiting voor vrachtverkeer langs het Albertkanaal voorop gesteld. In het kader van de totale visie op verkeer in het Masterplan Antwerpen worden ook binnen dit project voorstellen uitgewerkt die hiermee coherent zijn. Openbaar vervoer wordt eveneens verbeterd door het voorzien van gescheiden rijstroken (of aparte brug) voor tram en bus. Hierdoor is minder menging met autoverkeer mogelijk en een betere doorstroming

gegarandeerd. Fietzers krijgen meer oversteekmogelijkheden dan voorheen door de realisatie van extra fietsbruggen.

BRUGGEN ALBERTKANAAL

De uitvoering van de bruggen Albertkanaal werd verdeeld over de twee fasen van het Masterplan:

In fase 1 van het Masterplan worden de volgende bruggen uitgevoerd:

- Noorderlaanbrug
- IJzerlaanbrug
- Spoorbruggen
- Deurne-Bal brug

In fase 2 volgen dan:

- Theunisbrug
- Kruiningenbrug
- Hoogmolenbrug

Het vervangen van de Deurne-balbrug kan slechts aanvangen op het ogenblik dat de Oosterweelverbinding is gerealiseerd (vanaf begin 2015).

De nieuwe Theunisbrug past in het streefbeeld dat met alle stakeholders is opgesteld maar kan slechts vervangen worden nadat de Deurne-balbrug is opengesteld. Het versnellen van het vernieuwen van beide bruggen zou een tijdelijke constructie over het Albertkanaal nodig maken teneinde het verkeer op te vangen. Dit kan overwogen worden indien de verbreding en verhoging van het Albertkanaal prioritair gezien wordt.

Kruiningenbrug en Hoogmolenbrug zijn twee nieuwe constructies. Samen met de Diensten voor De Scheepvaart, het Agentschap Wegen en Verkeer en de andere partners inzake mobiliteit zal geëvalueerd moeten worden hoe prioritair deze nieuwe constructies zijn, t.o.v. de prioriteiten inzake het verbreden en verhogen van de bestaande bruggen. Hier stelt zich ondermeer de vraag naar de timing voor het vervangen van de bestaande brug in Wijnegem (zie Openbaar Vervoer), waarvoor de financiële middelen momenteel niet in het Masterplan zijn voorzien.

NOORDERLAANBRUG

Begin 2008 gingen de werken aan de Noorderlaanbrug van start. Het project Noorderlaanbrug omvat de bouw van 2 nieuwe bruggen: een brug voor wegverkeer aan de westzijde en een brug voor openbaar vervoer aan de oostzijde.

De bestaande Noorderlaanbrug bestaat uit twee gescheiden brughelften. Nadat alle verkeer op de oostelijke brughelft werd gebracht, werd de westelijke brughelft afgebroken en werd gestart met de bouw van de nieuwe wegbrug op die plaats. Zodra de nieuwe wegbrug in gebruik genomen wordt, zal de bestaande oostelijke brug afgebroken worden en wordt op die vrijgekomen zone een nieuwe fietsbrug gebouwd.

In januari werd de metalen draagstructuur van de nieuwe wegbrug in drie delen over het water aangevoerd, gemonteerd en afgelast. Op dit ogenblik legt de aannemer een betondek aan op de draagstructuur en beëindigt hij de grondwerken en de keerconstructies van de aanloophellingen. De komende maanden zullen de wegverhardingen op de brug en de aanloophellingen worden

aangelegd, evenals de verlichting, de borstweringen, de signalisatie,... Nog voor de zomer kon het verkeer stadinwaarts over de brug rijden. Vanaf 8 juli werd ook de richting staduitwaarts opengesteld.

Met de ingebruikname van de nieuwe wegbrug over het Albertkanaal is de eerste hoofdperiode van het project Noorderlaanbrug afgerond. In de tweede hoofdperiode wordt de tweede oude Noorderlaanbrug, de oostelijke brughelft, afgebroken en vervangen door een brug voor het openbaar vervoer.

De Noorderlaanbrug zal volledig afgewerkt zijn medio 2010.

IJZERLAANBRUG

De bestaande IJzerlaanbrug wordt vervangen door een brug voor de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers). Die nieuwe brug wordt ingeplant naast de bestaande brug. De huidige brug wordt niet afgebroken alvorens de zachte weggebruiker over de nieuwe brug het kanaal kan oversteken.

Het voorontwerp van de IJzerlaanbrug is opgemaakt. De voorlopige richtlijnen van de Open Oproep werden hierbij als uitgangspunt gehanteerd.

Ook de uitwerking van een ontwerp is lopende. Op dit ogenblik worden een aantal technische keuzes verder afgestemd met de betrokken partijen Stad Antwerpen en NV De Scheepvaart.

Doordat ten gevolge van de Open Oproep een aantal toevoegingen werden gedaan aan het project, worden hierover budgettaire besprekingen gevoerd met de betrokken partners AWW, Stad Antwerpen en NV De Scheepvaart.

De bestaande wegbrug blijft in elk geval in gebruik tot de voltooiing van de werken aan de Noorderlaanbrug in de eerste helft van 2010. Door de vele interferenties dient de timing verder te worden afgestemd op de werken van de Oosterweelverbinding.

SPOORBRUGGEN

De overeenkomst tussen BAM, Infrabel en NV De Scheepvaart voor de vernieuwing van de spoorbruggen voor de lijnen 12 en 27A over het Albertkanaal is ondertekend nadat ook de Raad van Bestuur van Infrabel op 19 februari 2009 ze heeft goedgekeurd. Dit is meteen de start voor de verdere uitwerking van het voorontwerp tot een ontwerp en een aanbestedingsdossier.

Tegelijk met de vernieuwing van de spoorbruggen over het Albertkanaal, zullen ook de spoorbruggen over de Merksemsestraat en over de IJzerlaan vernieuwd worden. De vernieuwing van de spoorbruggen over de IJzerlaan wordt gefinancierd door Infrabel. De vernieuwing van de spoorbruggen over de Meksemsestraat is noodzakelijk door de wijziging van het lengteprofiel ten gevolge van de verhoging van de bruggen over het kanaal en wordt bijgevolg gefinancierd door BAM.

BUDGETRAMING

De Noorderlaanbrug werd aanbesteed voor een bedrag van iets meer dan 26,5 mio € aan de bieder met de laagste regelmatige prijs: de THV MBG-BESIX-Cordeel-Buyck-Van Wellen.

Voor IJzerlaanbrug is momenteel een budget voorzien van 11 mio €.

RENOVATIE SLUIZEN**DOELSTELLING VAN HET PROJECT:**

De Antwerpse haven kan niet zonder goed functionerende sluizen. Daarom investeert het Masterplan Antwerpen in de renovatie van De Royerssluis, de Van Cauwelaertsluis en de Kattendijksluis.

De Royersluis en de Van Cauwelaertsluis werden respectievelijk in 1908 en 1928 in gebruik genomen. Ze zijn dringend aan modernisering toe. De sluisdeuren zijn versleten. Ook het mechanisme om de sluizen te vullen en te ledigen heeft een opknapbeurt nodig.

In de haven bestaat er nood aan snelle en betrouwbare sluizen met genoeg capaciteit. Ook bij hoge waterstanden en storm moeten ze kunnen functioneren. Goed werkende sluizen bevorderen immers de binnenvaart. Ze garanderen een goede verbinding over de Schelde naar de binnenterminals en de rechteroever, en ze zorgen voor een betere verbinding met het Albertkanaal. Op macroniveau zullen de gerenoveerde sluizen de Europese scheepvaart naar Antwerpen stimuleren.

Door de renovatie stijgt de levensduur van de bestaande sluizen. De constructies zullen versterkt worden en de schade die de sluizen de voorbije jaren opliepen, wordt hersteld. Indien mogelijk worden de dimensies van de sluiscolk behouden bij de renovatie. Deze ingrepen maken een modernisering van de sluizen mogelijk binnen de grenzen van het budget. De Royersluis wordt omgebouwd tot een binnenvaartsluis die ook moderne containerschepen snel kan versassen.

De aanleiding voor het heropenen van de Kattendijksluis is het bereikbaar houden van het Kattendijkdok voor schepen hoger dan 14 meter zodra de bouw van de Oosterweelverbinding de toegankelijkheid voor dergelijke schepen via de Siberiabruggen onmogelijk maakt.

PROJECTOMSCHRIJVING**KATTENDIJKSLUIS**

De heropening van de Kattendijksluis houdt voornamelijk de bouw in van een beweegbare brug en het vervangen van de sluisdeuren en hun bewegingsmechanismen, rekening houdend met het realiseren van het nieuwe sigmapeil. Er werd gekozen voor een rolbrug over het benedenhoofd net naast de bestaande sluiswachtershuisjes. De structuur van de brug bestaat uit twee evenwijdige vakwerkliggers met laaggelegen draagvloer. Tussen de liggers liggen 2x1 rijstroken en erbuiten in uitkraging aan de ene zijde een voetpad en aan de andere een fietspad.

Een overeenkomst tussen Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) enerzijds en BAM anderzijds, bepaalt dat W&Z bouwheer en aanbestedende overheid is en dat BAM W&Z schadeloos stelt ten belope van maximaal 15 miljoen euro.

De opdracht werd gegund aan THV NV Roegiers – NV Victor Buyck Steel Construction – NV Egemin voor een bedrag van 17.223.671 euro.

VAN CAUWELAERTSLUIS

Met de renovatie wordt de sluis, die in 1928 in gebruik werd genomen, voorzien van nieuwe sluisdeuren en een nieuwe mechaniek om de deuren te bedienen. De sluiswanden worden ook aangepakt, net zoals het systeem om het water in en uit de sluis te laten. En daarnaast komen er twee nieuwe technische gebouwtjes en nieuwe signalisatie voor de scheepvaart en het wegverkeer.

De gerenoveerde sluis zal het groeiend aantal vrachtschepen snel en efficiënt kunnen verwerken. Hierbij zullen extreme weersomstandigheden, zoals hevige regen en wind, niet langer het functioneren van de sluis bemoeilijken.

De (voorbereidende) werken zijn gestart in april 2008, de hoofdwerken zijn nu in volle uitvoering.

De opdracht voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis werd toegewezen aan de tijdelijke vereniging THV Roegiers NV – Victor Buyck Steel Construction NV – Egemin voor het bedrag van 57.972.809,2 EUR (excl. BTW). De leiding van de werf werd gedelegeerd aan AMT.

De renovatie zal 3 kalenderjaren in beslag nemen.

Het gaat hier over een zachte renovatie met o.m.

- aanpassing van de deuren
- signaalhoogte
- nieuwe electro-mechanica + bedieningsgebouwen aanpassen rolwagensysteem cfr de nieuwe sluizen
- overrijdbaarheid
- stabilisatie van kolken Ook de toegangswegen over de sluizen worden verbeterd.

DE ROYERSSLUIS

De Royerssluis wordt omgebouwd tot een binnenvaartsluis die ook moderne container- en binnenschepen snel kan versassen. De sluis werd al vaker hersteld maar krijgt in het kader van het Masterplan een grondige renovatie: nieuwe sluisdeuren en toegangswegen.

De renovatie is gepland in het kader van de tweede fase van het Masterplan.

FINANCIERING

In haar beslissing van 15 december 2000 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het principe van de Alternatieve financiering, mits respect voor de ESR95-normering.

Hiervoor werd door BAM een financieringsstructuur uitgewerkt waarbij financiering op twee niveaus in de markt zou worden opgehaald: enerzijds op niveau van de DBfM-co voor overbruggingsfinanciering tijdens de bouwfase en voor de lange termijnfinanciering van 20 % op de realisatieprijs van de Oosterweelverbinding en anderzijds op niveau van BAM voor 80 % van de Oosterweelverbinding alsook van de overige projecten uit het Masterplan.

De internationale kredietcrisis en het feit dat de kandidaat-bankiers voor de financiering van BAM deels dezelfde partijen zijn als degene die voorkwamen in de financiering van Noriant gaven aanleiding tot het uitwerken van een alternatieve financieringsstructuur. De lopende aanbestedingsprocedure voor de financiering werd stopgezet voor verder onderzoek van de alternatieve structuur.

Er wordt op dit ogenblik gewerkt aan een alternatieve piste voor de realisatie van de Oosterweelverbinding via een bestaand overheidsbedrijf. Deze piste wordt op dit ogenblik (zomer 2009) afgetoetst bij het INR en Eurostat.

Het voorgaande heeft geen impact op de Openbaar Vervoersprojecten van de eerste fase van het Masterplan (Brabo I, Brabo II). Deze projecten worden middels een DBfM-contract met een private SPV gerealiseerd.

Voor de resterende projecten van het Masterplan dient ten gepaste tijde nagegaan te worden in welke financieel-juridische structuur deze gerealiseerd zullen worden. Dit kan op ESR-neutrale wijze (PPS, concessie) indien dit voldoende meerwaarde geeft (bv. Groene Singel), maar ook rechtstreeks door BAM met een klassieke aanbesteding (bv. voor kleinere projecten, zoals een individuele brug of fietspaden).

Met de inkomsten uit de concessies en de beheersvergoeding kan BAM instaan voor de financiering, realisatie, beheer en exploitatie van het Masterplan.

BIJLAGE 5:

Brief van BAM aan Noriant, d.d. 11 december 2009



THV Noriant
De Heer ir. Luc Neirinck
Garden Square blok D
Laarstraat 16 bus 12
2610 ANTWERPEN

Contactpersoon:
Johan Uytendhouwen

Telefoonnummer:
03 203 00 30

Uw kenmerk:

Ons kenmerk:
JU/MC/EDB/1783

Datum:
11 december 2009

Betreft: Bouwaanvraag "koepelkeet" Royersluis.

Geachte,

Wij nemen kennis van uw voornemen om een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning in te dienen voor de inrichting van een terrein, ter hoogte van de Royersluis, dat u in concessie heeft van het GHA. Dit terrein zal gebruikt worden voor onder meer het plaatsen van een koepelkeet.

Op 7 december 2009 diende u bovendien een milieuvergunningsaanvraag in voor de exploitatie van "werfzone 14" (keten, parking, tankinstallatie).

Het staat Noriant uiteraard vrij de aanvragen voor secundaire vergunningen in te dienen die zij noodzakelijk acht.

BAM wenst Noriant evenwel te wijzen op het feit dat het als niet evident kan beschouwd worden om in deze periode waarin het ontwerp als gevolg van het referendum opnieuw in vraag gesteld wordt, vergunningsprocedures te initiëren.

Met de meeste hoogachting,

Leo Van der Vliet
Manager Bestuurlijke Zaken

BAM | Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

N.V. van publiek recht | Rijnkaai 37 | B-2000 Antwerpen | Tel. + 32 (0)3 203 00 30 | Fax + 32 (0)3 203 00 31 | BTW BE 0860.139.085
RPR Antwerpen | Bankrekening 552-3314300-52

BIJLAGE 6:

Schriftelijk antwoord van BAM op een vraag van de heer Ivan Sabbe
over het BAM-jaarverslag

Antwoord op vragen dhr. Sabbe (voortgangsrapportage nr. 13 dd. 21/01/2010)**1) Uitgaven studiekosten 2009**

Het door dhr. Sabbe vermelde bedrag van EUR 56.898.303 per 31 december 2008 is afkomstig uit het geconsolideerde jaarverslag van BAM en heeft betrekking op de Oosterweelverbinding.

Het bedrag ad EUR 72,52 mln dat vermeld is als totale studiekosten Masterplan, aandeel BAM per 31 december 2009, omvat niet enkel de studiekosten voor de Oosterweelverbinding, maar ook die van andere Masterplanprojecten.

Beide bedragen zijn dus niet met elkaar te vergelijken. Het verschil tussen beide is geenszins het door BAM in 2009 aan studies Oosterweelverbinding uitgegeven bedrag.

Het bedrag aan studies wegenwerken voor 2009 bedraagt EUR 5,3 mln, met dien verstande dat de jaarrekening over het boekjaar 2009 nog niet is afgesloten en daar mogelijks nog wijzigingen aan worden doorgevoerd.

Volledigheidshalve wijzen we erop dat, in de vergelijking van de cijfers en hun presentatie zoals opgenomen in de investeringstabel als bijlage bij de voortgangsrapportage, met de cijfers zoals zij worden gepresenteerd in de jaarrekening, rekening moet worden gehouden met het feit dat een pakket studies nog voor de oprichting door het Vlaams Gewest bij TV SAM waren besteld en nadien in BAM zijn ingebracht middels een inbreng in natura. In de jaarrekening van BAM vindt men dit bedrag terug als deel van de immateriële vaste activa, in de investeringstabel bij de voortgangsrapportage staat dit bedrag niet bij BAM maar bij het aandeel Vlaams Gewest, vermits de studiekosten door het Vlaams Gewest betaald werden.

2) Activering van kosten

Er worden vragen gesteld bij de omvang van de immateriële vaste activa. Dhr. Sabbe verwijst naar een bedrag ad EUR 447 mln, wat het totaal is per 31 december 2008 van de immateriële vaste activa in de geconsolideerde jaarrekening van BAM en TLH.

Dit bedrag bestaat enerzijds, zoals toegelicht in het financieel en administratief verslag 2008, uit studiekosten, en anderzijds voor ruim EUR 346 mln uit de waardering van de verlenging van de concessieovereenkomst inzake de Liefkenshoektunnel van 2009 tot 2037. Dit bedrag is afkomstig van de enkelvoudige jaarrekening van TLH, niet van BAM.

Algemeen gesteld is de activering van kosten geenszins een aanduiding dat een bedrijf 'in moeilijkheden' zou zijn. Het is een toepassing van de boekhoudregels, waarbij conform principes als matching en periode-toewijzing, de kosten worden genomen gespreid over de periode waarin ook de resultaten (tolinkomsten) worden gerealiseerd. Er is daarbij helemaal geen sprake van window dressing, evenmin van een 'strategie'. BAM past de normale Belgische boekhoudregels toe. We onderstrepen dat de jaarrekening van BAM door een commissaris wordt goedgekeurd (Ernst & Young in het verleden, op heden PriceWaterhouseCoopers), evenals door het Rekenhof.

3) Hedging – bedrijfsbeheer

De vergelijking van de omzet van EUR 44 mln (dit is de omzet van Tunnel Liefkenshoek, niet die van BAM) met de minderwaarde op de swap is niet relevant.

De minderwaarde moet beschouwd worden in functie van de financiële impact van een rentestijging op de financieringskosten van een financiering ten belope van EUR 2,3 miljard over 20 jaar. Het feit dat die impact zo belangrijk is (en dat dus het risico belangrijk is), is net de reden om een indekkingsverrichting af te sluiten (aan risicobeheersing te doen).