



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 14
ingediend op 29 mei 2013 (2012-2013)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Vierde voortgangsrapportage

Verslag

van het Rekenhof

Stukken in het dossier:

- 63** (2010-2011) –
- Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
 - Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 3: Verslag
 - Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
 - Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 6: Verslag
 - Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage
 - Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 9: Verslag
 - Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Derde voortgangsrapportage
 - Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
 - Nr. 12: Verslag
 - Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering – Vierde voortgangsrapportage



Rekenhof

De heer J. Peumans
Voorzitter van het Vlaams Parlement
Leuvenseweg 27
1011 BRUSSEL

Contactpersoon:
Kris Neven

Regentschapsstraat 2
B-1000 Brussel

T + 32 2 551 84 33
F + 32 2 551 86 67
NevenK@ccrek.be

Uw bericht van
--

Uw kenmerk
--

Ons kenmerk
N 09-3.626.633 B13

Datum
28 mei 2013

Controlle vierde voortgangsrapportage Masterplan 2020

Mijnheer de voorzitter,

Het Rekenhof bezorgt u hierbij zijn controleverslag bij de vierde voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 die de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement heeft voorgelegd.

Dit controleverslag wordt heden ook toegestuurd aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en aan de minister-president van de Vlaamse Regering.

Op last:

Jozef Van Ingelgem
Hoofdgriffier

Het Rekenhof:

Jozef Beckers
Raadsheer

Bijlage: controleverslag



Vierde voortgangsrapportage over het Masterplan 2020



Verslag van het Rekenhof aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement
Goedgekeurd in de Nederlandse kamer van 28 mei 2013

INHOUD

1	Inleiding	7
1.1	Situering	7
1.2	Voortgangsrapportages	8
1.3	Onderzoek door het Rekenhof	8
2	Toelichting en beoordeling van de informatiekwaliteit van de vierde rapportage	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Doelstellingen en reikwijdte	10
2.3	Planning en voortgang	10
2.3.1	Planning van de werken	10
2.3.2	Stand van uitvoering	12
2.4	Kostprijs en financiering	12
2.4.1	Geraamde investeringskosten	12
2.4.2	Kosten uitgevoerde werken	12
2.4.3	Financiering	13
2.5	Risicobeheersing	13
2.6	Projectorganisatie	14
3	Conclusies	14
4	Aanbevelingen	14

1 Inleiding

1.1 Situering

De Vlaamse Regering heeft op 15 december 2000 het Masterplan Mobiliteit Antwerpen goedgekeurd, waarin een aantal verkeersinfrastructuurprojecten waren gepland voor de structurele verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) werd als naamloze vennootschap van publiek recht opgericht¹ en zou instaan voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio.

Op 22 maart 2005 heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement beslist de infrastructuurprojecten van de BAM periodiek en op gestructureerde wijze te volgen aan de hand van voortgangsrapportages². Tot 2010 heeft de BAM vijftien voortgangsrapportages aan de commissie voorgelegd, die werden becommentarieerd door het Rekenhof en besproken in de commissie³.

Na de volksraadpleging van oktober 2009 over een bouwvergunning voor de Oosterweelverbinding heeft de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 en op 29 september 2010 het bestaande Masterplan Antwerpen aangepast en uitgebreid tot het Masterplan 2020⁴. De Vlaamse Regering opteerde voor een volledige tunnelvariant voor de Oosterweelverbinding in plaats van de vroegere tunnel-brug-combinatie⁵. Tolfinanciering en ESR-neutraliteit bleven behouden als essentiële randvoorwaarden voor de Oosterweelverbinding. Verder heeft de Vlaamse Regering enkele andere projecten van het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen aangepast en in het Masterplan 2020 een aantal bijkomende projecten opgenomen. De verantwoordelijkheid voor de meeste projecten komt bij andere entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse overheid te liggen. Voor de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding wordt gedacht aan een concessie. Uitgaande van de interesse die de nv Tunnel Liefkenshoek toont in een uitbreiding van haar opdracht zou de BAM een concessie voor de bouw en exploitatie van de Oosterweelverbinding voorbereiden en daarover onderhandelen met de nv Tunnel Liefkenshoek.

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

² Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 1, verslag hoorzitting, 25 maart 2005.

³ De commissieverslagen over de bespreking van de vijftien voortgangsrapportages van de BAM en de verslagen van het Rekenhof over de voortgangsrapportages zijn opgenomen in Stuk 268 (2004-2005) en in Stuk 54 (2009-2010). Bij de dertiende voortgangsrapportage heeft het Rekenhof een samenvattend overzicht van zijn vroegere bevindingen en aanbevelingen over de periode 2005-2009 aan zijn verslag toegevoegd.

⁴ Beslissing Vlaamse Regering PV 2010/37 punt 1 van 29 september 2010 met nota van 28 september 2010 *Masterplan 2020, Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* (VR 2010 2009 DOC.0891). De nota over het Masterplan 2020 is op 30 september 2010 toegelicht in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en toegevoegd aan het commissieverslag, Stuk 54 (2009-2010) – Nr.11.

⁵ Beslissing Vlaamse Regering PV 2010/36 punt 35 van 24 september 2010 over het tunnelconcept voor de Oosterweelverbinding, bijbehorende organisatorische implicaties en enkele wijzigingen aan het Masterplan 2020.

1.2 Voortgangsrapportages

Gelet op het grote financiële en maatschappelijke belang van het Masterplan 2020 wil de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement een voortzetting van de periodieke bijzondere informatievoorziening⁶. De bevoegde Vlaamse minister zal in principe twee keer per jaar een schriftelijke voortgangsrapportage aan de commissie voorleggen.

De Vlaamse Regering heeft op basis van de nota van 28 september 2010 *Masterplan 2020 – bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* een basisrapportage opgemaakt als referentiedocument voor de parlementaire commissie. De halfjaarlijkse voortgangsrapportages moeten gestructureerde, heldere, actuele, vergelijkbare en toetsbare informatie bevatten over de doelstellingen en reikwijdte, over de planning van voorbereiding en uitvoering, over de kostprijs, financiering en budgettaire weerslag en over de risicobeheersing van het Masterplan 2020 als geheel en van de daarin opgenomen infrastructuurprojecten ter verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio.

1.3 Onderzoek door het Rekenhof

Op vraag van de parlementaire commissie beoordeelt het Rekenhof de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage. Het beoordeelt de relevantie, transparantie en betrouwbaarheid van de verstrekte informatie. Het Rekenhof valideert echter niet het realiteitsgehalte van de ramingen, de geschiktheid van de organisatie of methodiek, noch de kwaliteit of toereikendheid van de risicobeheersing.

Dit verslag bevat het commentaar van het Rekenhof bij de vierde voortgangsrapportage over het Masterplan 2020, die op 28 mei 2013 aan de commissie is voorgelegd. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de Vlaamse Regering en de betrokken instanties tot midden mei 2013 hebben genomen. Het verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de rapportage.

Het Rekenhof heeft onder meer de beschikbare documenten bij de BAM en andere entiteiten van het beleidsdomein MOW geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM, alsook van de ambtelijk coördinator bij het departement MOW⁷, de projectleider voor de Oosterweelverbinding en de andere projectleiders de gevraagde mondelinge toelichtingen gekregen.

Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 27 mei 2013 besproken met de ambtelijk coördinator, vertegenwoordigers van betrokken overheidsorganisaties en kabinetsmedewerkers. Het voorliggende verslag houdt rekening met hun reactie.

⁶ Stuk 54 (2009-2010) – Nr. 9.

⁷ De ambtelijk coördinator is binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken aangesteld om de informatievoorziening over het Masterplan 2020 aan het Vlaams Parlement te coördineren.

2 Toelichting en beoordeling van de informatiekwaliteit van de vierde rapportage

De informatie die de Vlaamse overheid verstrekt, moet betrouwbaar zijn: de informatie moet volledig zijn, de gegevens moeten correct en objectief worden weergegeven en steunen op controleerbare elementen. De informatie moet ook actueel zijn en relevant voor het Vlaams Parlement. De rapportage moet verder transparant zijn: de informatie moet duidelijk en eenduidig zijn geformuleerd en gestructureerd weergegeven. De rapportages moeten consistent worden voorgesteld, zodat een vergelijking in de tijd mogelijk is.

2.1 Algemeen

De rapportage is gestructureerd rond drie projectgroepen:

- de lopende projecten van het vroegere Masterplan Antwerpen die hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de BAM vallen,
- het Oosterweelproject,
- de nieuwe projecten van het Masterplan 2020 en de overige, nog niet opgestarte projecten die niet onder de bevoegdheid van de BAM vallen.

De basisrapportage die op 6 mei 2011 aan de commissie werd voorgelegd, kan een ijkpunt vormen om de voortgang van het Masterplan 2020 te beoordelen. De basisrapportage omvat informatie over de projecten van het Masterplan 2020. De al gerealiseerde projecten van het vroegere Masterplan Antwerpen zijn niet meer opgenomen in het Masterplan 2020⁸ en dus ook niet in de basisrapportage.

De gestructureerde projectfiches die voor de diverse projecten zijn opgemaakt en toegevoegd aan de basisrapportage, bevatten informatie over de projectomschrijving, de kostprijs, het projectmanagement, de timing en het risicomanagement. De projectfiches met essentiële wijzigingen zijn opnieuw bijgevoegd bij de voortgangsrapportage. De relevante informatie uit de geactualiseerde projectfiches is in de tekst van de voortgangsrapportage verwerkt.

Sinds de derde voortgangsrapportage van november 2012 zijn volgende beslissingen genomen:

- De Vlaamse Regering heeft op 16 november 2012 een kredietherschikking goedgekeurd om de beheersvergoedingen 2011 en 2012 aan de BAM te betalen⁹. De jaarlijkse beheersvergoeding is afgesproken in de kaderovereenkomst van juli 2007 tussen de Vlaamse overheid en de BAM, werd herhaald in maart 2012 en moet de algemene kosten van de BAM dekken.

⁸ Die vroegere projecten zijn: Leien - fase 1, tramlijn Mortsel-Boechout - fase 1, tramlijn Hemiksem - fase 1, de natuurinrichting in de Middenvijver en de Burchtse Weel, de tijdelijke stelplaats voor De Lijn en de pompstations aan de Schijn. Het concept van de stedelijke ringweg en de groene singel uit het vroegere Masterplan Antwerpen is verlaten en niet meer opgenomen in het Masterplan 2020.

⁹ Nota VR2012.1611.DOC1146/1.

- Op 1 februari 2013 heeft de Vlaamse Regering kennis genomen van de bijkomende projecten die door Via-Invest kunnen worden gerealiseerd. Voor het Masterplan 2020 betreft het de aanpassing van 16 bruggen over het Albertkanaal voor 108 miljoen euro, werken aan de R4-oost voor 80 miljoen euro, alsook werken aan de A12 voor 150 miljoen euro. Dat laatste project valt echter niet rechtstreeks onder het Masterplan 2020¹⁰.
- Op 15 april 2013 heeft de Vlaamse Regering een nieuwe bestuurder voor de BAM voorgedragen¹¹. De algemene aandeelhoudersvergadering heeft op 13 mei 2013 de bestuurders van de BAM voor de periode van een jaar benoemd.

De Vlaamse Regering heeft geen formele beslissingen meer genomen over de in 2009 ingediende bouwvergunningsaanvraag voor de vroegere tunnel-brug-combinatie voor de Oosterweelverbinding.

2.2 Doelstellingen en reikwijdte

De voortgangsrapportage en de geactualiseerde projectfiches geven toelichting bij de wijzigingen en concretisering van een aantal projecten in vergelijking met de basisrapportage. De betrokken overheidsdiensten hebben recent geen formele beslissingen genomen die de doelstellingen of reikwijdte van de projecten wijzigen. Heel wat projecten, waaronder de wegenprojecten R11/R1bis en A102, moeten echter nog planningsprocessen doorlopen.

De aanvullende bijzondere richtlijnen voor het plan-MER voor de Oosterweelverbinding zijn beschikbaar sinds 26 juli 2012. Het plan-MER wordt verder uitgevoerd voor vijf alternatieven en een nulalternatief, met bovendien verschillende ontwikkelingsscenario's en exploitatievarianten. De dienst MER zou eerstdaags aangeven welke varianten moeten worden onderzocht in de definitieve versie van het plan-MER.

2.3 Planning en voortgang

2.3.1 Planning van de werken

De voortgangsrapportage bevat voor de individuele projecten informatie over de uitvoeringsplanning. De budgettaire onzekerheden en onderlinge afhankelijkheden van sommige projecten maken het moeilijk een globale planning op te maken. De verschuivingen in de uitvoeringsplanning van individuele projecten, in vergelijking met de planningsinformatie uit de vorige rapportage, zijn vermeld in de voortgangsrapportage.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding is de interne planning enigszins bijgestuurd: een beslissing over het plan-MER en een standpunt van de Vlaamse Regering wordt ten vroegste verwacht tegen eind 2013; de uitvoeringsperiode zou lopen van september 2016 tot februari 2022. In vergelijking met de basisrapportage is er een vertraging van vijf kwartalen. De vertraging is veroorzaakt door de complexiteit van het plan-MER en het groot

¹⁰ Nota VR2013.0102.MED.0045.

¹¹ Nota VR2013.1504.DOC.0307/1.

aantal te bestuderen alternatieven alsook door de zorg voor de goede uitvoering ervan. De aanvang van de realisatie blijft afhankelijk van de volgende elementen:

- Vastlegging van voorkeurtraject in GRUP op basis van het plan-MER;
- Verfijning conceptontwerp, project-MER, bouwvergunning, voorbereidende werken, bouwdok en grondverwerving;
- Aantoonbare financiële haalbaarheid op basis van verkeersprognoses, een robuust financieel model, kapitaalinbreng bij de concessienemer via BAM en gewestwaarborg¹²;
- Herbevestiging van de ESR-neutraliteit van de concessie en de kapitaalinbreng;
- Gunstig advies van de Europese Commissie over de concessie en de toltarieven;
- Uitspraak over lopende onderhandelingsprocedure van de BAM en aantrekken van een bouwgroep en externe financiering door de concessienemer.

De voormelde elementen zijn nagenoeg allemaal in voorbereiding, maar hebben nog niet geleid tot een expliciet standpunt of beslissingsmoment. Het Rekenhof heeft voorlopig geen indicaties dat de bedoelde elementen niet volgens de vooropgestelde planning zouden aflopen.

In vergelijking met de vorige voortgangsrapportage geven de projectfiches een lichte vertraging (een half tot anderhalf jaar) van de uitvoeringsplanning aan voor onder meer de sluisbrug Olen over het Albertkanaal en de R4-oost. De betrokken projecten zijn recent in het investeringsprogramma opgenomen. Voor de aanleg van de A102 zouden de werken volgens de actuele inzichten ter vroegste kunnen starten in 2017. De aanpassing van de Spaghettiknoop heeft een kleine achterstand in de studiefase. Op basis van de resultaten van de mobiliteitseffecten uit het plan-MER van het Oosterweelproject zal het plan-MER voor de parallelwegen in het Waasland opgestart worden. Omwille van synergie zal de renovatie van de Rooyerssluis gelijktijdig met het Oosterweelproject worden uitgevoerd.

De projectfiches van een aantal Albertkanaalbruggen melden onzekerheid over de uitvoeringsplanning vanwege het verdere beslissingsproces voor de alternatieve financiering en het mobiliteitsoverleg met de provincie. Het voordeel van de verhoging van de Albertkanaalbruggen wordt pas benut als een voldoende groot vaartraject effectief toegankelijk wordt voor de binnenscheepvaart met hoge containerladingen.

Zoals ook is aangegeven bij de vorige voortgangsrapportage, werden de maatschappelijke kosten-batenanalyses voor de bijkomende tramlijnprojecten extern gevalideerd. Op basis van de MKBA's zal de Vlaamse Regering op korte termijn de prioriteit van de projecten Livan 1 en Brabo 2, alsook met de realisatie van de wegenprojecten R11/Rubis en A102. Volgens de oorspronkelijke planning gingen de bijkomende tramprojecten uit het Masterplan 2020 allemaal in 2012 of 2013 van start. Dat is echter onhaalbaar gebleken. Een nieuwe planning werd nog niet vastgelegd.

Het vastleggen van de prioriteiten voor de bijkomende fietsprojecten gebeurt in overleg met de gemeenten.

¹² Mogelijk op basis van een aanpassing van het BAM-decreet.

2.3.2 Stand van uitvoering

De tramprojecten van Brabo 1, de Noorderlaanbrug, de Van Cauwelaertsluis, de Kattendijksluis en de Albertkanaalbrug 45 te Grobbendonk zijn al opgeleverd.

De spoorbruggen en onderdelen van de diverse fietsprojecten van de BAM zijn in uitvoering.

De Albertkanaalbruggen 35 Meerhout Veedijk, 39 Olen Hoogbuul, 40 Olen sluisbrug en 48 Oelegem E34 zijn aanbesteed; de bruggen 38 Geel Oevel, 49 Oelegem I en 46 Viersel zijn in uitvoering.

Van de R4-oost is knooppunt 7 al uitgevoerd en zijn knooppunten 4 en 9 in uitvoering. Ook de ondertunneling van de R11 ter hoogte van de luchthaven van Deurne is recent gestart.

De overige projecten zitten in een vroeg of al gevorderd stadium van voorbereiding.

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

Bij de basisrapportage was een overkoepelende kostprijstabel gevoegd, die het samenvattend overzicht bij de nota van 28 september 2010 over het Masterplan 2020 actualiseerde. De vermelde ramingen zijn indicatief en afhankelijk van het voorbereidingstraject dat de diverse projecten nog moeten doorlopen. De overkoepelende kostprijstabel is in de voortgangsrapportage opnieuw geactualiseerd. Het totaal van de geraamde investeringskosten voor het volledige Masterplan 2020 met uitzondering van het dynamisch verkeersmanagement bedraagt volgens de kostprijstabel nu 7.251 miljoen euro¹³. Zoals ook bij vorige voortgangsrapportages is aangegeven, zijn daarin de financieringskosten voor de Oosterweelverbinding en sommige bijkomende kosten niet begrepen.

Zodra de resultaten van de diverse plan-MER's, project-MER's en MKBA's bekend zijn, kunnen de kostprijsramingen zo nodig ten gronde worden bijgesteld. In de mate dat de diverse voorbereidingstrajecten tot inhoudelijke bijsturingen van de oorspronkelijke conceptontwerpen aanleiding geven, zullen de eerste kostprijsramingen overeenkomstig moeten worden bijgesteld. In de mate dat de uitvoeringsplanning in de tijd verschuift, zullen de kostprijsramingen moeten worden aangepast aan de verwachte prijsevolutie. In het kader van de vierde voortgangsrapportage zijn er geen dergelijke actualisaties.

2.4.2 Kosten uitgevoerde werken

Sinds de vorige voortgangsrapportage zijn enkele projecten of projectonderdelen aanbesteed. De aanbestedingsbedragen van de lopende projecten zijn in de projectfiches en in

¹³ In vergelijking met de vorige voortgangsrapportage werd de raming voor de Royerssluis en voor een aantal knooppunten van de R4 oost geactualiseerd.

het kostprijsoverzicht vermeld. Voor sommige Albertkanaalbruggen ligt het aanbestedingsbedrag onder de raming.

Voor de luchthaventunnel is een budget van 54,7 miljoen euro op de begroting 2012 van de DAB Vlaams Infrastructuurfonds vastgelegd. Voor het geheel van de R11, waarvoor er nog verder overleg loopt onder leiding van de provinciegouverneur als procesbegeleider, verwijzen de projectfiche en het kostprijsoverzicht naar een zeer voorlopige raming.

Op basis van de verkregen informatie van de diverse projectverantwoordelijken heeft het Rekenhof geen indicaties dat de werkelijke kostprijs van de in uitvoering zijnde projecten sterk zou afwijken van de vermelde ramingen of aanbestedingsbedragen. Voor het fietsproject Beatrijslaan-Burcht is er recent een belangrijke meerkost van ongeveer 1 miljoen euro¹⁴, ten opzichte van een aanbestedingsbedrag van 2,3 miljoen euro. Voor de al gerealiseerde Albertkanaalbrug 45 te Grobbendonk is de meerkost van 1,8 miljoen wel in de voortgangsrapportage verwerkt. Over de kosten tengevolge van de vernietiging van de bouwvergunning van het tramproject Deurne-Wijnegem (Brabo 1) wordt nog verder onderhandeld.

De diverse projectfiches geven een overzicht van de geraamde of aanbestede bouwkost. Voor een aantal projecten zijn ook bijkomende kosten, zoals onteigeningen en sanering, specifiek of procentueel aan de kostprijsinformatie toegevoegd. De uitbestede studiekosten voor onder meer de MER's¹⁵, MKBA's en ontwerpen, die begrepen zijn in de globale projectraming, zijn niet geconcretiseerd. De voortgangsrapportage heeft de werkelijke relevante studiekosten niet in kaart gebracht.

2.4.3 Financiering

De financieringswijze van de diverse projecten is vermeld in de samenvattende overzichtstabel. Op 1 februari 2013 heeft de Vlaamse Regering kennis genomen van de bijkomende projecten die door Via-Invest kunnen worden gerealiseerd. Voor het Masterplan 2020 betreft het de aanpassing van negen bruggen over het Albertkanaal¹⁶ en werken aan de R4-oost. De alternatieve financiering langs Via-Invest betreft een voornemen, waarvoor nog verdere voorbereiding en marktraadpleging nodig zijn.

2.5 Risicobeheersing

De bij de voortgangsrapportage gevoegde projectfiches bevatten voor elk project beknopte informatie over het risicomanagement. Er zijn geen evoluties ten aanzien van de vorige rapportage. Het Rekenhof herinnert eraan dat een relevante risicoanalyse bij de aanvang van de projectvoorbereiding en een verdere opvolging tijdens het verloop van het project kan bijdragen tot een doeltreffende en efficiënte projectrealisatie.

¹⁴ Beslissing van de raad van bestuur van de BAM van 21 december 2012.

¹⁵ Voor ruim 30 projecten is een plan-MER of een project-MER vereist.

¹⁶ Het betreft de brug Deurne-Bal, Hoogmolenbrug, Theunisbrug, brug 49 Oelegem II, brug 43 Herentals-Lier, brug 42 Herentals-Herenthout, brug 37 Geel-Stelen, brug 36 Eindhout en brug 34 Meerhout-Vorst.

Voor het Oosterweelproject blijkt uit de voortgangsrapportage en uit informatie die het Rekenhof van de BAM heeft bekomen dat de BAM de relevante projectrisico's voortdurend opvolgt, evalueert en bijstuurt door ambtelijk overleg en bijkomend onderzoek.

2.6 Projectorganisatie

De samenvattende overzichtstabel maakt duidelijk welke entiteit van de Vlaamse overheid verantwoordelijk is voor de realisatie van de diverse projecten.

In afwachting van de reorganisatie van de BAM in het kader van de beoogde concessieverlening voor het Oosterweelproject, heeft de BAM een samenwerkingsovereenkomst gesloten met het Agentschap Wegen en Verkeer, waarbij de BAM volgens zijn mogelijkheden informatie en ondersteuning geeft voor de voorbereiding van ingrepen die bijdragen aan de realisatie van het Masterplan 2020.

3 Conclusies

De informatie in de voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 is onderbouwd of steunt op toelichtingen die het Rekenhof van de projectverantwoordelijken heeft ontvangen. Volgens het Rekenhof is de informatie in de voortgangsrapportage over het algemeen voldoende actueel en relevant. Met uitzondering van het Oosterweelproject is de informatie over de risicobeheersing in de voortgangsrapportage niet geactualiseerd.

Een aantal projecten loopt verder vertraging op door een tijdrovende voorbereiding of een laattijdige budgettaire inpassing. De voorbereidende stappen om de uitvoeringsplanning voor het Oosterweelproject te kunnen handhaven, zijn in behandeling, maar nog niet vervuld. De prioriteiten voor de bijkomende tramprojecten van De Lijn zijn nog niet concreet vastgelegd. Het vastleggen van de prioriteiten voor de bijkomende fietsprojecten gebeurt in overleg met de gemeenten.

Het geheel van de geraamde investeringskosten blijft nagenoeg ongewijzigd. Voor een aantal projecten ligt de keuze tussen diverse uitvoeringsalternatieven of de concretisering in afwachting van verder onderzoek nog niet vast. Dat kan de vooropgestelde planning en kostprijsramingen ook in de toekomst nog aanzienlijk beïnvloeden.

4 Aanbevelingen

De betrokken overheidsdiensten moeten de uitbestede studiekosten verduidelijken in de voortgangsrapportages. Ze moeten ook de risicobeheersing voor de niet-Oosterweelprojecten vanaf de voorbereidingsfase actief toepassen.