



Vlaams  
Parlement

stuk **63** (2014-2015) – Nr. 2  
ingediend op 27 november 2014 (2014-2015)

## Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020  
Zevende voortgangsrapportage

## **Verslag**

van het Rekenhof

Stukken in het dossier:  
**63** (2014-2015) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Zevende voortgangsrapportage

verzendcode: OPE





# Zevende 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 21 november 2014

## INHOUD

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>5</b>
1.1	Situering .....	5
1.2	Voortgangsrapportages.....	5
1.3	Onderzoek door het Rekenhof.....	6
<b>2</b>	<b>Informatiekwaliteit van de zevende rapportage</b> .....	<b>7</b>
2.1	Algemeen .....	7
2.2	Doelstellingen en reikwijdte .....	7
2.3	Planning en voortgang.....	8
	2.3.1 Planning van de werken .....	8
	2.3.2 Stand van uitvoering .....	9
2.4	Kostprijs en financiering .....	10
	2.4.1 Geraamde investeringskosten .....	10
	2.4.2 Kostprijs van de uitgevoerde werken .....	11
	2.4.3 Financiering .....	12
2.5	ESR-neutraliteit en budgettaire impact.....	13
2.6	Risicobeheersing.....	14
2.7	Projectorganisatie.....	15
<b>3</b>	<b>Dading aanbestedingsprocedure Oosterweel</b> .....	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Conclusies</b> .....	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Aanbevelingen</b> .....	<b>18</b>

## 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 opgericht<sup>1</sup> en zou instaan voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio.

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 2020<sup>2</sup>. De Vlaamse Regering opteerde voor een volledige tunnelvariant voor de Oosterweelverbinding in plaats van de vroegere tunnel-brug-combinatie<sup>3</sup>. Tolfinanciering en ESR-neutraliteit bleven behouden als essentiële randvoorwaarden voor de Oosterweelverbinding<sup>4</sup>. 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.

### 1.2 Voortgangsrapportages

Op 22 maart 2005 heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement beslist de infrastructuurprojecten van de BAM periodiek en op gestructureerde wijze te volgen aan de hand van voortgangsrapportages<sup>5</sup>. Tot 2010 heeft de BAM vijftien voortgangsrapportages over het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen aan de commissie voorgelegd, die werden becommentarieerd door het Rekenhof en besproken in de commissie<sup>6</sup>. Gelet op het grote financiële en maatschappelijke belang van het Masterplan 2020 zet de commissie de periodieke bijzondere informatievoorziening voort. 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 commissie<sup>7</sup>. Tijdens de vorige regeerperiode zijn nog zes voortgangsrapportages over het Masterplan 2020 opgemaakt<sup>8</sup>.

De halfjaarlijkse voortgangsrapportages moeten heldere, actuele en toetsbare informatie bevatten over de doelstellingen en reikwijdte, over de planning van voorbereiding en uit-

---

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Herbevestigd in de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014.

<sup>5</sup> Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 1, verslag hoorzitting, 25 maart 2005.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020, basisrapportage, Stuk 63 (2010-2011) – Nr. 1.

<sup>8</sup> Stuk 63 (2010-2011) – nrs. 4 tot 21.

voering, 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 zevende voortgangsrapportage over het Masterplan 2020, die op 20 november 2014 aan de commissie is voorgelegd. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de Vlaamse Regering en de betrokken instanties tot begin november 2014 hebben genomen. Het verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de rapportage.

Het Rekenhof heeft bijzondere aandacht gegeven aan de dading die de BAM op 20 oktober 2014 heeft gesloten in het kader van de lopende aanbestedingsprocedure voor de Oosterweelverbinding (zie hoofdstuk 3 van dit verslag).

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 MOW, 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 19 november 2014 besproken met de ambtelijk coördinator, vertegenwoordigers van betrokken overheidsorganisaties en kabinetsmedewerkers. Het voorliggende verslag houdt rekening met hun reactie.

## 2 Toelichting en beoordeling van de informatiekwaliteit van de zevende rapportage

### 2.1 Algemeen

De gestructureerde projectfiches die voor de diverse projecten waren 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 vorige voortgangsrapportage van maart 2014 heeft de Vlaamse Regering op 4 april 2014 het aangepaste GRUP *Oosterweel-wijziging* voorlopig vastgesteld<sup>9</sup>, alsook de budgettaire impact van de noodzakelijk geachte milderende maatregelen en het flankerend beleid<sup>10</sup>. De nieuwe Vlaamse Regering heeft ook een regeringscommissaris bij de BAM vervangen<sup>11</sup>.

De BAM heeft in het kader van de lopende aanbestedingsprocedure voor de Oosterweelverbinding op 20 oktober 2014 een dading gesloten met de voorkeurbieder. Daarbij is een aangepaste vergoeding afgesproken voor het geval dat de Europese Commissie tegen 15 december 2014 geen gunstig advies geven over de beoogde gunning van de projectonderdelen Linkeroever en Scheldetunnel of mochten de partijen na een gunstig advies tegen 15 maart 2015 niet kunnen overgegaan tot contractsluiting (zie ook hoofdstuk 3 van dit verslag).

### 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.

Naar aanleiding van de principiële tracékeuze voor de Oosterweelverbinding op 14 februari 2014 heeft de Vlaamse Regering ook principieel beslist enkele uitvoeringsvarianten verder uit te werken<sup>12</sup> en een exploitatie met gedifferentieerde tol uit te werken (rekening houdend met een aantal geformuleerde randvoorwaarden inzake conformiteit en haalbaarheid). De vereiste milderende maatregelen en het flankerend beleid zijn deels vastgesteld binnen de reikwijdte van het project en deels als extra maatregelen voor de diverse betrokken overheden. Het politiek stuurcomité van 1 oktober 2014 liet het ontwerp voor de rechteroever verder vertunnelbaar maken.

In afwachting van de realisatie van de Oosterweelverbinding heeft de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken in november 2013, met goedkeuring door de Vlaamse Regering in april 2014, 33 kleinere kortetermijnmaatregelen aangekondigd om de mobiliteit rond Antwerpen te verbeteren. Die maatregelen vallen buiten de vastgestelde reikwijdte van het Masterplan 2020 en worden vanuit de reguliere begrotingskredieten van het Agentschap Wegen en Verkeer gefinancierd.

---

<sup>9</sup> Beslissing Vlaamse Regering van 4 april 2014, nota VR 2014 0404 DOC 0481-1BIS

<sup>10</sup> Beslissing Vlaamse Regering van 4 april 2014, nota VR 2014 0404 DOC 0489-1

<sup>11</sup> Beslissing Vlaamse Regering van 30 juli 2014

<sup>12</sup> Het gaat om twee boven elkaar liggende cut-and-cover-tunnels aan de zuidzijde van het Straatsburgdok, een Hollands complex voor het knooppunt Schijnpoort en een ondertunneling van het Albertkanaal.

De resultaten van de geactualiseerde MKBA van de Royerssluis tonen aan dat een zachte renovatie (21 meter breed) volstaat om het merendeel van de baten te capteren. De substantiële meerkosten van een harde renovatie wegen niet op tegen de extra baten in termen van vermeden wacht- en omvaarkosten. Het departement MOW heeft in overleg met het havenbedrijf geopteerd om enkel een 36-meter-sluis verder te ontwerpen. Zij argumenteren dat een harde renovatie een sluis creëert met veel ruimere dimensies dan een zachte renovatie. De extra flexibiliteit geboden door een langere en bredere sluis heeft een optiewaarde die in de MKBA niet is meegenomen wegens gebrek aan gegevens. Rekening houdend met de actuele inzichten rond trafiekprognoses en scheepsgroottes is het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen sterk vragende partij voor de bouw van een 36-meter-sluis met vervanging van de oude sluiscolkmuren langs beide zijden van de sluis. Volgens de ontwerpers resulteert dat technisch gezien in een betrouwbaardere sluis na de renovatie en in een sluis met flexibele en betere exploitatievoorwaarden.

De keuze van de betrokken stuurgroep om enkel de 36-meter-variant te ontwerpen, impliceert een essentiële uitbreiding van de reikwijdte van het sluisrenovatieproject. Het Rekenhof merkt op dat de delegatieregeling binnen de Vlaamse overheid niet voorziet in een formele bevestiging van een dergelijke keuze. Het is dan ook niet duidelijk of de optie voor de 36-meter-variant al beslist beleid is.

Voor de A102 en Rubis is een plan-MER-procedure met trechtering van de tracé- en ontwikkelingsalternatieven lopende. De resultaten daarvan zullen bepalend zijn voor de reikwijdte en kostprijs van die projecten.

## 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. Er bestaat nog onzekerheid over projecten die nog een uitgebreid voorbereidingstraject<sup>13</sup> moeten doorlopen of waarvoor nog geen hogeprioriteitstelling<sup>14</sup> is genomen. Rekening houdend met het regeerakkoord zullen de volgende Masterplanprojecten prioriteit krijgen in de regeerperiode 2014-2019: de Oosterweelverbinding, Rubis, A102, R4-Oost, verhogen 15 Albertkanaalbruggen, Brabo II, alsook het onderzoek van de tramverlengingen Olympiade-Wilrijk, Mortsel-Kontich en Melsele-Beveren<sup>15</sup>.

De voortgangsrapportage vermeldt de bekende verschuivingen in de uitvoeringsplanning van individuele projecten, in vergelijking met de planningsinformatie uit de vorige rapportage. Het betreft enkele procedurevertragingen voor de E34/E313, alsook enige vertraging in de plan-MER A102-Rubis en mogelijke vertraging voor onderdelen van de N49 wegens

---

<sup>13</sup> Er is een plan-MER nodig voor aanleg A102, vertunnelling R11 en verbinding N171-N1, verbreding E34/E313 Ranst. De concepten voor de Albertkanaalbrug Kruiningenstraat, de tramlijn Linkeroever Noord, de uitbreiding van het fietsnetwerk; de Spaghettiknoop Zuid, bepaalde knooppunten van de R4-oost, de verbindingsweg E34-N70, de parallelwegen Sint-Niklaas – Zwijndrecht en onderdelen van de omvorming van de N49-expressweg moeten nog verder worden ontworpen.

<sup>14</sup> Tramlijn Deurne-Wijnegem fase 2, tramlijn Hemiksem (St-Bernardsesteenweg) fase 2 en 3, tramlijn Borsbeek-Wommelgem, tramlijn Nieuw-Zuid, tramlijn Ekeren-Leugenberg, tramlijn E313, tramlijn Oostmalle.

<sup>15</sup> In de zesde voortgangsrapportage werd gemeld dat het tramproject Beveren moet worden afgestemd op de herinrichting van de N70 in Beveren. Het agentschap Wegen en Verkeer zou nagaan hoe de studie voor het herinrichten van die gewestweg kan worden heropgestart. Daar is blijkbaar nog geen vooruitgang in geboekt.



budgettaire onzekerheden. Ook de verdere fases van de doortrekking N171 is uitgesteld. Voor de realisatie van de R4-oost werd de planningsinformatie in de projectfiche aangepast op grond van de alternatieve financiering.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding evolueert de interne realisatieplanning met een beoogde bouwperiode van januari 2017 tot maart 2022. De diverse elementen en voorwaarden die de realisatie van het Oosterweelproject beïnvloeden, zijn:

- de definitieve vaststelling van een GRUP, gepland voor december 2014, de opmaak en goedkeuring van een project-MER, waarvoor de selectieprocedure is opgestart, en aansluitend de verlening van een bouwvergunning,
- de vaststelling en uitvoering van een onteigeningsplan, uitvoering van noodzakelijke bodemsaneringen (Lobroekdok), voorafgaande verplaatsing van nutsleidingen en de tijdige beschikbaarheid van het bouwdok voor de tunnelementen,
- verkrijgen van duidelijkheid over de conformiteit met de Europese tolrichtlijn en tunnelveiligheidsrichtlijn<sup>16</sup>,
- verzamelen van de nodige financiële middelen, rekening houdend met een eventueel aangepaste projectstructuur ingevolge het standpunt van Eurostat over de ESR-neutraliteit (zie verder onder punt 2.5),
- selectie en aanstelling van één of meer bouwgroepen voor het gedetailleerd ontwerp en de bouw van de Oosterweelverbinding.

### 2.3.2 *Stand van uitvoering*

Het Rekenhof herinnert eraan dat van het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen de projecten 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, al zijn gerealiseerd en niet meer zijn opgenomen in het Masterplan 2020<sup>17</sup>.

De BAM heeft de herbouwde Noorderlaanbrug overgedragen aan De Scheepvaart, de gerenoveerde Kattendijksluis aan Waterwegen & Zeekanaal en de gerenoveerde Van Cauwelaertsluis aan het havenbedrijf Antwerpen. De tramlijnprojecten van Brabo I - bestaande uit fase 2 van de lijn Mortsel-Boechout, fase 1 van de lijn Deurne-Wijnegem en een nieuwe tramstelplaats - zijn uitgevoerd en in gebruik genomen door De Lijn. De verhoogde Albertkanaalbruggen van Grobbendonk, Geel-Oevel, Meerhout Veedijk, Viersel, sluisbrug Olen, Oelegem E34, Oelegem I en Wijnegem-Houtlaan zijn nagenoeg volledig afgewerkt.

Voor de heraanleg van de R4-Oost heeft het Agentschap Wegen en Verkeer al één knooppunt gerealiseerd en is een ander in uitvoering. Voor de omvorming van de N49 tot snelweg is al één fietspad uitgevoerd. De BAM heeft de spoorbruggen nagenoeg gerealiseerd en de eerste reeks fietspaden zijn ten dele in uitvoering. De Scheepvaart heeft de brug Olen-Hoogbuul aanbesteed.

Het project-MER voor de tramlijnprojecten van Brabo 2 is goedgekeurd door de dienst MER op 27 februari 2014. De aanbestedingsprocedure is lopende en de BAFO's werden ontvangen. De stedenbouwkundige vergunning is gepland voor november 2014 en de contractsluiting is voorzien voor februari 2015 met start van de werken in april 2015.

---

<sup>16</sup> Inzake tunnelveiligheid bestaat er al een tussentijds gunstig advies.

<sup>17</sup> 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.

Voor de tramlijnen naar Wilrijk en Mortsel-Kontich is de aanbestedingsprocedure voor de studieopdracht opgestart. Toewijzing van de opdracht is voorzien voor het bouwverlof 2015.

Voor de plan-MER E34/E313 is recent een nieuwe inspraak georganiseerd.

## 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 nu 7.381,64 miljoen euro. De bedragen in de overkoepelende kostprijstabel hebben verschillende prijspeilen voor de diverse projecten. Het betreft ramingen van een verschillend detailniveau, alsook reeds gegunde of uitgevoerde aanbestedingen. Zoals ook bij vorige voortgangsrapportages is aangegeven, zijn in de overkoepelende kostprijstabel de financieringskosten voor de Oosterweelverbinding en voor andere alternatieve financieringen niet begrepen. De ramingen voor de Rubis blijven onzeker zolang de Vlaamse Regering niet heeft beslist over de uitvoeringswijze.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding gaat de overkoepelende kostprijstabel bij de voortgangsrapportage uit van een bedrag van 3.095 miljoen euro<sup>18</sup> (prijspeil 2010) voor het eigenlijke project, exclusief kosten voor onteigeningen, sanering van het Lobroekdok en verplaatsing van nutsleidingen. De kostprijs, financiering en budgettaire impact van het Oosterweelproject heeft het Rekenhof nader toegelicht in punt 2.5 van het verslag bij de zesde voortgangsrapportage<sup>19</sup>. Volgens de regeringsbeslissing van 4 april 2014 zijn het flankerend beleid en de milderende maatregelen deels op te vangen binnen het bestaande projectbudget en deels op te nemen binnen de reguliere budgetten van de betrokken partijen. Met het oog op het niet-hypothekeren van een (toekomstige) overkapping/vertunneling en het verlengen van de R1-tunnel onder het Albertkanaal is een budget nodig van respectievelijk 29 en 30 miljoen euro. De inpasbaarheid binnen het taakstellend budget wordt onderzocht.

Voor Brabo 2 wordt de kostprijsraming van 408,7 miljoen euro volgens de beslissing van september 2011 aangehouden<sup>20</sup>. De kostprijs van de lopende aanbestedingsprocedure is nog niet bekend.

Voor de tramprojecten van de tweede fase van het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen zijn in de zevende voortgangsrapportage de conceptuele kostprijsramingen aangepast. Daarbij is rekening gehouden met de richtlijnen van de ambtelijke stuurgroep om bovenop de investeringskost 5% studiekosten te ramen, alsook 15% als bijkomende kosten. Dat

---

<sup>18</sup> De kostprijsraming is verhoogd met 30 miljoen euro voor de verlenging van de R1-tunnel onder het Albertkanaal.

<sup>19</sup> Stuk 63 (2010-2011) – nr. 20.

<sup>20</sup> In november 2012 werd een actualisatie gemaakt naar prijspeil 2012 voor bepaalde onderdelen van Brabo 2. Daarnaast werd toen een optimalisatie-oefening gemaakt (zie ook beslissing Vlaamse Regering 11 oktober 2013, VR 2013 2009 DOC.1002-1). De meerkost van 7,7 miljoen euro voor de aankoop van langere tramstellen zal met reguliere middelen worden gefinancierd.

brengt een verhoging mee van 46,8 miljoen euro. Het Rekenhof wijst erop dat die berekeningswijze niet voor alle projecten uniform is toegepast, zodat er nog afwijkingen mogelijk zijn. De aanpassingen aan de ramingen zijn technische correcties en impliceren geen aanpassingen aan de reikwijdte, noch nieuwe inschattingen of belangrijke evoluties in de voortgang van de projectvoorbereiding.

Voor de renovatie van de Royerssluis houdt de voortgangsrapportage rekening met de geraamde kostprijs voor de gekozen 36-meter-variant (152,7 miljoen euro excl. btw, prijspeil 2011). De geraamde meerkost ten opzichte van de zachte renovatie zoals die uit de geactualiseerde MKBA blijkt, bedraagt 75,4 miljoen euro excl. btw. Vanaf de basisrapportage werd rekening gehouden met een kostprijsraming voor de 27-meter-variant (139,9 miljoen euro).

Om de uitvoering van de brugverhogingen mogelijk te maken, dienen onder meer hogedrukgasleidingen te worden verplaatst. Door de specifieke terreinomstandigheden en het feit dat de leidingen op zoveel plaatsen volgens een strikte timing en met specifieke vereisten gecoördineerd moeten worden verplaatst, kunnen de verplaatsings- en omschakelingskosten aanzienlijk hoger liggen dan wanneer het om één enkele lokale verplaatsing gaat. De fiches houden nog geen rekening met dat specifieke risico.

De Scheepvaart heeft een opdracht voor de ondersteuning bij de voorstudiefase, aanbestedingsfase, gunningsfase en uitvoeringsfase van de verhoging van de bruggen via PPS gegund aan een studiebureau voor 7,9 miljoen euro.

#### 2.4.2 *Kostprijs van de uitgevoerde werken*

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de al gerealiseerde projecten van het Masterplan 2020 met hun bekende werkelijke kostprijs, namelijk de bouwkost volgens de aanbesteding, verhoogd met specifieke studie- en onteigeningskosten, alsook bijkomende kosten en bekende verrekeningen.

*(in miljoen euro)*

Project	Bekende realisatiekost	Budgettaire aanrekening	Bijzonderheden
Burchtse Weel	12,4	BAM	
Middenvijver	1,3	BAM	
Tijdelijke stelplaats De Lijn	3,7	BAM	
Pompstations Schijn	3,9	BAM	Te herbouwen na wijziging ontwerp rechteroever Oosterweelverbinding
Noorderlaanbrug	32,4	BAM	Verkocht aan De Scheepvaart
Van Cauwelaertsluis	67,9	BAM	Verkocht aan het Havenbedrijf
Kattendijksluis	22,0	BAM + W&Z	
Brabo I tramprojecten	125,8	De Lijn + AWV	Beschikbaarheidsvergoedingen over 30 jaar
Brug Geel-Oevel	18,4	AWV	Onderdeel van Noord-Zuid Kempen via beschikbaarheidsvergoedingen over 30 jaar
Brug Grobbendonk	9,8	DS	
Brug Viersel	6,6	DS	
Sluisbrug Olen	0,5	DS	
Brug Meerhout-Veedijk	7,5	DS	
Brug Oelegem I	7,1	DS	
Brug Oelegem E34	5,2	DS	

Brug Houtlaan	Wijnegem-	4,7	DS
<b>Totaal gerealiseerd</b>		<b>329,2</b>	

De bruggen in Meerhout-Veedijk, Oelegem I, Oelegem E34 en Wijnegem-Houtlaan zijn verhoogd en in dienst genomen, maar zijn nog niet voorlopig opgeleverd aangezien de omgevingswerken nog niet zijn afgerond. De kostprijs in de overkoepelende kostprijstabel verwijst naar het gunningsbedrag en houdt dus geen rekening met alle meerkosten of verrekeringen.

Door de opeenvolgende ontwikkelingen in het Oosterweeldossier zijn een aantal investeringen van de BAM niet meer rendabel. Naar aanleiding van vorige voortgangsrapportages heeft het Rekenhof gewezen op de volgende verloren kosten : financiële verliezen op de rente-indekkingsproducten en uitzonderlijke afschrijvingen op de studiekosten voor het dubbeldeksviaduct en de stedelijke ringweg. De BAM heeft die kosten ten laste genomen.

(in miljoen euro)

Oosterweelproject	Bekende realisatiekost	Bijzonderheden
Afloop rente-indekking financiering BAM	41,6	kost vastklikken financieringsrente op maximaal 4,1 tot 4,7%, afgeboekt in jaarrekening BAM 2010
Afschrijving pompstations Schijn en studies rechteroever en stedelijke ringweg	56,5	afgeboekt in jaarrekening BAM 2010
Dading Noriant	37,2	afkoop dreiging schadeclaim
<b>Som verloren kosten</b>	<b>135,3</b>	
Geactiveerde studiekost	47,0	o.a. ontwerp rechteroever, plan-MER
Afkoop intellectuele eigendom ontwerp linkeroever	5,1	
Gerealiseerde en verplaatste nutsleidingen	3,0	
Gerealiseerde grondaankopen en onteigeningen	125,5	waarvan 95,5 miljoen euro gronden Vlaams Gewest
<b>Som nuttige kosten</b>	<b>180,6</b>	

Voor het Oosterweelproject heeft de BAM als initiatiefnemer al voor 315,9 miljoen euro kosten<sup>21</sup> gemaakt. De courante kosten voor eigen personeel, werking en diverse adviesverleningen zijn daarbij niet meegerekend.

### 2.4.3 Financiering

In de marge van het regeerakkoord zou er een politiek akkoord zijn om de financiële bijdrage van de stad en haven in het Oosterweelproject te heronderhandelen. De bestaande overeenkomsten met de stad voor de financiering van de nutsleidingen en de gronden zijn echter al in uitvoering. De impact van de beoogde heronderhandeling op de financiering van het Oosterweelproject is nog niet duidelijk.

<sup>21</sup> De kosten voor de nutsleidingen in het projectgebied Schijnpoort en de kosten voor grondverwingen (exclusief gronden Vlaams Gewest) zijn opgenomen in de raming in de overkoepelende kostprijstabel bij de voortgangsrapportage.

De bijdrage van het havenbedrijf in de meerkost van de renovatie van de Royerssluis is nog niet afgesproken.

Volgens de voortgangsrapportage en de bijbehorende projectfiches wordt voor de meeste projecten voor een klassieke financiering met investeringskosten ten laste van de uitgavenbegroting gekozen. Uit het regeerakkoord blijkt dat voor Brabo II, Rubis en A102 en 7 te verhogen Albertkanaalbruggen is gekozen voor publiek-private samenwerking, waarbij er in principe private financiering voor de beschikbaarheidsperiode van de infrastructuur wordt aangetrokken. De voortgangsrapportage maakt niet duidelijk in welke mate die opties uit het regeerakkoord al definitief zijn. Ook voor de heraanleg van de R4-Oost en de tramlijnprojecten Mortsel-Kontich en Wilrijk wordt alternatieve financiering beoogd<sup>22</sup>. Daarbij moeten de meerwaarde en de ESR-neutraliteit van de PPS-formule nog worden aangetoond.

## 2.5 ESR-neutraliteit en budgettaire impact

Vanaf oktober 2014 is het Europese systeem van rekeningen ESR<sub>2010</sub> van toepassing; in vergelijking met het vroegere ESR<sub>95</sub> worden meer entiteiten waar de overheid enige invloed heeft, bij de sector overheid ingedeeld en wordt onder meer de risico-overdracht van PPS-projecten naar de private sector strenger beoordeeld. ESR<sub>2010</sub> is van toepassing op alle lopende en nog te sluiten PPS-contracten. Bij een herclassificatie van een PPS-project naar de sector overheid, bijvoorbeeld omdat er te weinig risico-overdracht naar de private sector zou zijn, moet de overheid de investeringskost tijdens de bouwfase budgetteren en kan enkel de financierings- en onderhoudskost gespreid op de begroting worden aangerekend. De mate waarin de Vlaamse overheid voor de PPS-projecten van het Masterplan 2020 de financieringswijze wil herzien en de opgelegde budgettaire aanrekening zal toepassen, blijkt nog niet uit de zevende voortgangsrapportage. Naar aanleiding van zijn analyses en controles van volgende ontwerp-begrotingen en financiële verantwoordingen wil het Rekenhof opvolgen hoe de Vlaamse Regering en de betrokken rechtspersonen van de Vlaamse overheid daarmee omgaan.

Voor het Oosterweelproject had Eurostat in eerste instantie in juni 2010 de realisatie van de Oosterweelverbinding middels een concessie aan nv Tunnel Liefkenshoek gunstig beoordeeld op het vlak van ESR-neutraliteit. De aannames van het financieel model, aangepast aan een verminderde gewestwaarborg, zijn opnieuw beoordeeld op het vlak van ESR-neutraliteit. In zijn nieuwe advies van 7 juli 2014 heeft Eurostat geoordeeld dat op basis van de ESR<sub>2010</sub>-methodiek de concessienemer nv Tunnel Liefkenshoek een publieke entiteit is die tot de sector overheid behoort en dat de meerderheid van de financiële risico's bij de overheid liggen, zodat de investeringskosten en bijbehorende schulden in de rekeningen van de geconsolideerde Vlaamse overheid zullen moeten worden opgenomen. Dat betekent dat met de beoogde concessieverlening van het Oosterweelproject aan de BAM-dochter nv Tunnel Liefkenshoek, de essentiële randvoorwaarde van de Vlaamse Regering inzake ESR-neutraliteit niet meer houdbaar is.

Het Rekenhof verwijst hierbij naar zijn advies van 29 mei 2012<sup>23</sup> bij de wijzigingen aan het BAM-decreet, dat specifiek voorzag in een concessieverlening aan de nv Tunnel Liefkenshoek en een overheidswaarborg voor de schulden. De BAM onderzoekt op korte termijn de mogelijkheden van andere aanbestedings- en financieringsstrategieën. Een opsplit-

---

<sup>22</sup> De projecten Wilrijk en Mortsel-Kontich zijn vermoedelijk te klein om als afzonderlijke PPS-projecten op de markt te brengen. Gekoppeld zou dat wel het geval zijn.

<sup>23</sup> Stuk 1599 (2011-2012) – nr. 2.

sing van het project in meerdere onderdelen, al dan niet een PPS-aanbesteding en een aangepaste financiering kunnen daarbij aandachtspunten zijn. Het Rekenhof stelt vast dat er het afgelopen decennium veel inspanningen zijn gedaan en kosten gemaakt om de ESR-neutraliteit van het Oosterweelproject te handhaven. Gelet op de nieuwe standpunten van Eurostat op basis van ESR<sub>2010</sub> en in het kader van een levenscyclusbenadering van het infrastructuurproject, is het raadzaam te onderzoeken of het Oosterweelproject niet beter volledig binnen de Vlaamse begroting kan worden gerealiseerd, rekening houdend met de beschikbare beleidsruimte in de meerjarenbegroting. Daarbij kunnen naast de bouwkosten ook de onderhoudskosten, de inkomsten uit tolheffing en de leningsmogelijkheden van het Vlaams Gewest in beeld komen.

Het Brabo 2-project zou op dezelfde manier worden gestructureerd als Livan, dat een positief advies kreeg van het INR inzake de ESR-neutraliteit op basis van ESR<sub>05</sub>. De conformiteit met ESR<sub>2010</sub> is voor zover bekend nog niet onderzocht. De zevende voortgangsrapportage geeft nog geen informatie over de toetsing van de ESR-neutraliteit van de nieuwe PPS-projecten van Via-Invest: R4-Oost en 7 Albertkanaalbruggen.

Bij de vijfde voortgangsrapportage heeft het Rekenhof gewezen op de stijging van de beschikbaarheidsvergoedingen voor Brabo 1 en Brabo 2. De benodigde bijkomende beschikbaarheidsvergoeding van 8,7 miljoen euro per jaar is nog niet gemachtigd door het Vlaams Parlement, hoewel het DBFM-contract begin 2015 zou worden gesloten. Het Rekenhof heeft daarop gewezen in zijn advies bij het begrotingsontwerp 2015<sup>24</sup>. De zevende voortgangsrapportage bevat opnieuw geen toelichting bij de financiering van Brabo 2.

## 2.6 Risicobeheersing

De projectfiches van de diverse projecten van het Masterplan 2020 bevatten nagenoeg geen nieuwe informatie inzake risicobeheersing.

Voor het Oosterweelproject zijn de belangrijke risico's vermeld in de voortgangsrapportage. Het Rekenhof wijst op de volgende specifieke risico's.

- Het systeem van gedifferentieerde tolinkomsten (binnen de vooropgestelde randvoorwaarden) is onzeker omdat het nog moet worden afgetoetst aan de Europese tolrichtlijn. Bovendien moet de toepassing van de tolrichtlijn mogelijk blijven bij een gewijzigde aanbesteding- en financieringsstrategie.
- Problemen bij de nog te doorlopen vergunningsprocedures voor het project kunnen een impact hebben op de planning, realisatietijd, kostprijs en financiering van het project. Een versterkt maatschappelijk draagvlak en juridische nauwgezetheid kunnen procedurerisico's beperken.

Voor de overige projecten van het Masterplan 2020 wijst het Rekenhof specifiek op het risico van de beperkte budgettaire ruimte voor een vlotte realisatie van de projecten. De beoogde generieke besparingen, de budgettaire aanrekening en financieringslasten van PPS-formules en het volume van investeringsprojecten dat in voorbereiding is, nopen tot een duidelijke prioriteitsbepaling binnen de nieuwe investeringsprogramma's en een realistische uitvoeringsplanning. Bovendien is voor de missing link A102 en de Rubis een degelijk maatschappelijk draagvlak nodig om vertragingen tijdens het voorbereiding- en vergunningentraject te beperken.

---

<sup>24</sup> Stuk 16 (2014-2015) – nr. 1, begrotingsverslag bij brief N 09 3.707.314 B01 van 14 november 2014.

## 2.7 Projectorganisatie

De samenvattende overzichtstabel maakt duidelijk welke entiteit van de Vlaamse overheid verantwoordelijk is voor de realisatie van de diverse projecten. De protocollen en samenwerkingsovereenkomsten tussen diverse overheidsinstanties voor bepaalde projecten zijn in de voortgangsrapportage vermeld.

## 3 Dading aanbestedingsprocedure Oosterweel

Het Rekenhof heeft kennis genomen van de dading die de BAM en de THV Noriant op 20 oktober 2014 sloten naar aanleiding van de betwisting die tussen hen inzake het mogelijke stopzetten door de BAM van de gunningsprocedure voor de Oosterweelverbinding in de precontractuele fase van de onderhandelingsprocedure, was ontstaan.

Het Rekenhof meent dat in de voorliggende omstandigheden de principiële beslissing tot het sluiten van een dading dan ook te verantwoorden lijkt. Gelet op het feit dat de gunningprocedure sinds het indienen van de eerste offerte al meer dan acht jaar loopt, partijen zich in een gevorderd stadium van de onderhandelingen bevonden, een stedenbouwkundige aanvraag voor het goedgekeurd tracé was ingediend, een aantal milieuvergunningen werden aangevraagd en bekomen en een deelakkoord over essentiële onderdelen werd reeds gesloten, kan niet worden uitgesloten dat – indien een procedure in rechte doorgang zou hebben gevonden – Noriant uiteindelijk een vergoeding zou zijn toegewezen voor het negatief contractbelang, dit alles meer vergoedende interesten.

Ongeacht de inschatting van slaagkansen van een eventuele claim van Noriant, diende er in dit geval ook rekening te worden gehouden met een jarenlange procedureslag, die veel tijd en middelen zou vereisen én het verder verloop van het Oosterweeldossier in sterke mate zou bezwaren.

Hoewel het Rekenhof het in principe verdedigbaar acht een dading te sluiten, heeft het na doorlichting van die dading de volgende opmerkingen.

### *Omvang van de toegekende schadevergoeding*

Artikel 4 van de dading *Vergoeding aan Noriant* bepaalt dat in geval van stopzetting en/of verbreking van de in 2004 opgestarte gunningsprocedure, BAM zal overgaan tot de betaling van een globaal en forfaitair bedrag van 42,29 miljoen euro aan Noriant. Dit bedrag is forfaitair, alles inbegrepen en niets uitgesloten, vaststaand en niet-herzienbaar. Het is samengesteld uit 37,19 miljoen euro als verbrekings- en stopzettingsvergoeding en 5,10 miljoen euro als vergoeding voor het gebruiksrecht, zoals gedefinieerd in artikel 5 van de dading.

Hoewel het Rekenhof er zich van bewust is dat in de dading ook een aantal moeilijk in geld waardeerbare risico's en belangen in rekening worden gebracht (zoals bv. het afwenden van een jarenlange procedureslag), betreurt het dat de BAM bij het bepalen van haar onderhandelingspositie het uitgangspunt heeft gehanteerd dat rekening mocht worden gehouden met de kosten die Noriant na het indienen van de eerste offerte had gemaakt, m.n. vanaf 1 januari 2007. Voor de periode van 1 januari 2007 tot 4 mei 2009 (moment van het indienen van de stedenbouwkundige aanvraag) had zij redelijkerwijze de bepalingen van de Biedingsleidraad als uitgangspunt moeten hanteren die voor deze periode voorzagen in een kostenvergoeding van 1,3 miljoen euro. De BAM is aldus bij de opstart van de dadinggesprekken uitgegaan van een ruimere periode waarbinnen door Noriant geleden schade voor



vergoeding in aanmerking kon worden genomen. Het Rekenhof meent dat de BAM zich hierdoor van in den beginne in een nadelige onderhandelingspositie heeft geplaatst en haar onderhandelingsmarge heeft gehypothekeerd.

Tijdens de tegensprekelijke procedure met het Rekenhof verantwoordde de BAM haar uitgangspunt op basis van de overtuiging dat dit, verwijzend naar een inschatting van wat een mogelijke beoordeling *ex aequo et bono* door een rechter zou kunnen zijn, een redelijk uitgangspunt vormde en dat in geval van een strikter uitgangspunt Noriant niet bereid zou zijn gevonden een dading te sluiten.

Bovendien moest de vordering van Noriant van 323,9 miljoen euro – door de opname van het positieve contractvoordeel – in wezen als een buitensporige vordering worden beschouwd aangezien de kans dat dit positieve contractvoordeel ooit door een rechter aan Noriant zou zijn toegekend bijna onbestaande was. Het herleiden van deze schade-eis tot een aanvaardbare proportie kan dan ook bezwaarlijk als een toegeving van Noriant worden beschouwd. Het Rekenhof heeft in het verleden vastgesteld dat aannemers regelmatig overdreven schade-eisen indienden, die ze dan in de uiteindelijke dading tot aanvaardbaarder proporties terugbrachten. Het uiteindelijk toegekende schadebedrag vormde dan ook vaak maar een fractie van het oorspronkelijke geëiste. Een dergelijke handelwijze druist in tegen de rechtsprincipes volgens welke de bewijslast voor de schade op de schuldeiser rust en de toegekende vergoeding het door de schuldeiser geleden nadeel niet mag overtreffen<sup>25</sup>.

#### *Suboptimale doorlichting door de BAM van de schadeclaim van Noriant*

De BAM had zelf de diverse kostenbestanddelen van de biedingskosten waarop Noriant mogelijk aanspraak zou willen maken geraamd. Tevens wilde de BAM door een bedrijfsrevisor geverifieerd zien dat de door Noriant als uitgangspunt gehanteerde kosten effectief uit haar boekhouding zouden blijken.

De door de BAM aangestelde bedrijfsrevisor heeft echter slechts één dag de tijd gekregen om de door Noriant geboekte kosten in het kader van de aanbesteding voor het Oosterweelproject, in casu 40,2 miljoen euro, te evalueren. In de conclusie van zijn bevindingenrapport stelde de bedrijfsrevisor echter uitdrukkelijk *dat diens werkzaamheden noch een controle, noch een beoordeling uitmaakten overeenkomstig de Internationale Controlestandaarden, dan wel de Internationale Standaarden voor Beoordelingsopdrachten, en dat hij geen enkele mate van zekerheid tot uitdrukking brengt over de informatie opgenomen in het financieel kostenoverzicht van Noriant.*

Uiteindelijk werd in de dading een bedrag van 37,19 miljoen euro als vergoeding voor gemaakte kosten toegekend. Het Rekenhof betreurt dat de BAM - rekening houdend met het feit dat Noriant al in juni 2011 een eerste schadeclaim aan de BAM had ingediend – niet tijdig een daadwerkelijke auditopdracht en dus niet enkel een verificatieopdracht heeft gegeven om de kostenboekhouding van Noriant volledig, grondig en exhaustief door te lichten door een team van bedrijfsrevisoren volgens de toepasselijke Internationale Controlestandaarden, resp. de Internationale Standaarden voor Beoordelingsopdrachten.

#### *Toekomstige gunningsprocedures - gevaar voor dubbele vergoeding*

Mogelijk worden na nieuwe gunningsprocedures voor de realisatie van de Oosterweelverbinding opdrachten toegewezen aan de THV Noriant of aan deelgenoten van de THV. Het

---

<sup>25</sup> Zie 135<sup>ste</sup> Boek van het Rekenhof, 1978-1979, Deel I, 219 en het auditrapport Schadevergoedingen van 2003, punt 3.4.



kan niet uitgesloten worden dat de THV of de deelgenoten – bij toewijzing van dergelijke opdrachten – een tweede maal wordt/worden vergoed voor bepaalde middels de dading reeds verkregen betalingen. Voormeld gevaar voor een dubbele vergoeding bestaat overigens ook voor de intellectuele eigendomsrechten die in de dading zijn afgekocht voor 5,10 miljoen euro.

*Toekomstige gunningsprocedures - gevaren verbonden aan de voorkennis in hoofde van Noriant bij een opvolgende gunningsprocedure*

Krachtens artikel 5 *Intellectuele eigendom* van de dadingovereenkomst verkreeg de BAM tegen betaling van 5,10 miljoen euro het gebruiksrecht, met inbegrip van het recht om wijzigingen aan te brengen en het recht tot adaptie op de intellectuele eigendomsrechten van Noriant op documenten, ontwikkelingen, werken, ontwerpen, tekeningen, plannen, modellen of vindingen die begrepen waren in de door Noriant ingediende stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding.

Als de BAM de Oosterweelverbinding in een toekomstige fase opnieuw in mededinging gaat stellen op grond van het ontwerp zoals afgekocht van Noriant, creëert dat een risico op voorkennis in hoofde van de vennoten van THV Noriant als zij opnieuw zouden meedingen naar de opdracht.

Artikel 15 *Voorkennis* bepaalt dat de BAM zich naar best vermogen zal inspannen om in de mate van het mogelijke de toekomstige gunningsprocedures voor de realisatie van de Oosterweelverbinding niet derwijze te organiseren dat door het gebruik van die intellectuele eigendomsrechten onvermijdelijk een situatie van verboden voorkennis zou komen vast te staan. Toch blijft het artikel weinig concreet.

Het Rekenhof benadrukt dat het vermoeden van mededinging maar zal kunnen worden weerlegd in zoverre alle informatie over het ontwerp van Noriant volledig ter beschikking wordt gesteld in de aanbestedingsdocumenten én in zoverre voldoende tijd wordt toegerekend aan geïnteresseerden om zich die informatie eigen te maken en grondig te bestuderen. Als die essentiële voorzorgsmaatregelen niet worden genomen, is het risico reëel dat met succes claims op grond van schending van het gelijkheidsbeginsel worden ingeleid.

#### 4 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.

De principiële beslissing om een dading te sluiten in het kader van de aanbestedingsprocedure voor de Oosterweelverbinding lijkt het Rekenhof verdedigbaar, doch de omvang van de te betalen vergoeding en de controle op de onderbouwing van de schade-eis zijn mogelijk onvoldoende in het voordeel van de overheid afgehandeld. Indien in een latere fase nieuwe gunningsprocedures voor de realisatie van de Oosterweelverbinding worden toegewezen aan de THV Noriant of aan deelgenoten van de THV kan het risico op voorkennis in hoofde van de - deelgenoten van - de THV Noriant of op dubbele betaling voor bepaalde reeds middels de dading verkregen betalingen, niet volledig worden uitgesloten.

De beoogde concessiestructuur voor de Oosterweelverbinding is op basis van ESR<sub>2010</sub> niet meer ESR-neutraal, waardoor de investeringskosten binnen het budget van de geconsoli-

deerde Vlaamse overheid moet worden verwerkt, tenzij sluitende alternatieve formules kunnen worden uitgewerkt. Een correcte toepassing van de Europese tolrichtlijn en het verruimen van het maatschappelijk draagvlak blijven kritieke succesfactoren voor het Oosterweelproject.

De eventuele herclassificatie van de andere PPS-projecten binnen het Masterplan 2020, de beoogde besparingen in het regeerakkoord en de ontwerpbegroting 2015, alsook de procedure risico's tijdens de voorbereidingsfase van grote projecten, zorgen voor een aanhoudende onzekerheid voor de realisatie van een aantal prioritaire projecten uit het Masterplan 2020, zoals R4-Oost, A102, R1bis en tramlijnen.

Voor een aantal projecten moeten de reikwijdte en financieringswijze van het voorkeuralternatief nog worden bekrachtigd.

## 5 Aanbevelingen

Het Rekenhof acht het raadzaam dat de Vlaamse Regering meer transparantie en budgettaire zekerheid brengt door onder meer voor de investeringsprojecten van het Masterplan 2020 duidelijke prioriteiten te stellen binnen de investeringsprogramma's op middellange termijn, die inpasbaar zijn in de meerjarenbegroting van de Vlaamse overheid. De uitvoeringsplanning van de projecten moet aan die prioriteitstelling worden aangepast.

Zowel voor de lopende als voor de beoogde PPS-projecten moeten de betrokken diensten van de Vlaamse overheid op een transparante wijze duidelijkheid brengen over de budgettaire impact, die de toets met ESR2010 kan doorstaan. Daardoor kan er ook meer duidelijkheid komen over het gebruik van de budgettaire beleidsruimte en het realiteitsgehalte van de uitvoeringsplanning.

De BAM moet voor de realisatie van de Oosterweelverbinding een aangepaste aanbesteding- en financieringsstrategie voorbereiden die spoort met ESR2010, de voorschriften van de tolrichtlijn en de budgettaire beleidsruimte van de Vlaamse overheid. Het is raadzaam te onderzoeken of het Oosterweelproject volledig binnen de Vlaamse begroting kan worden gerealiseerd. De BAM moet ook de risico's in verband met bouwtechnische voorkennis en maatschappelijk draagvlak op het verdere procedureverloop maximaal trachten te beheersen.

De Vlaamse Regering en de betrokken overheidsdiensten moeten bindende afspraken maken over de bijdrage van andere betrokken overheden in de financiering van de projecten van het Masterplan 2020. De voortgangsrapportages moeten daarover transparant rapporteren.