



Vlaams
Parlement

stuk **185** (2014-2015) – Nr. 1
ingediend op 10 december 2014 (2014-2015)

Voorstel van decreet

van de heer Wouter Vanbesien

houdende opheffing van
het decreet van 13 december 2002
houdende de oprichting van
de naamloze vennootschap van publiek recht
Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)

TOELICHTING

De nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) is in essentie een infrastructuur- en vastgoedvehikel voor de Vlaamse overheid. De nv BAM werd als aparte structuur gecreëerd voor de uitvoering van een belangrijk deel van het Masterplan 2020 voor de Antwerpse mobiliteit. De BAM werd opgericht om de infrastructuurinvesteringen in verband met mobiliteit in de Antwerpse regio sneller en kostenefficiënter uit te voeren. Bovendien was het ook de bedoeling om die investeringen buiten de Vlaamse begroting te houden.

Stilstand van de grote projecten

BAM is nu al meer dan tien jaar actief, maar heeft tot nu toe in de echt grote dossiers waarvoor ze bevoegd is, weinig concrete realisaties kunnen voorleggen. Dat blijkt in voldoende mate uit de voorgelegde voortgangsrapportages over de Oosterweelverbinding en het Masterplan 2020. In de laatste rapportage gaat men uit van een start van de werken aan de Oosterweelverbinding half 2016. Maar iedereen beseft dat dat een zeer optimistische inschatting is, gezien de nog lopende procedures, de koppeling aan andere grote infrastructuurprojecten en de immense financieringsproblemen.

Oplopende kosten

In het laatste rapport van het Rekenhof staat dat er reeds 135 miljoen euro afgeboekte en verloren kosten zijn. Zeer pijnlijk daarbij is dat het Rekenhof aantoonde dat BAM de dading met het bouwbedrijf Noriant zeer slecht onderhandeld heeft, want BAM betaalt zo maar eventjes 37 miljoen euro, met nog eens 5 miljoen euro voor de intellectuele eigendom van de plannen die Noriant heeft opgesteld, hoewel in de biedingsleidraad duidelijk staat dat bij niet-gunning Noriant recht heeft op 1,3 miljoen euro.

Maar het kostenplaatje is ruimer en hoger dan dat.

Bij de oprichting van BAM eind 2002 hoestte de Vlaamse Regering een kapitaal van 822 miljoen euro op. Dat bedrag is nog altijd ingeschreven onder de passiva van BAM.

In de periode 2002-2007 werd voor ruim 110 miljoen euro aan studie- en onderzoekskosten, juridische kosten en communicatiekosten gemaakt (toen nog via de constructie SAM of Studiegroep Antwerpen Mobiel – het toenmalige communicatiebedrijf van Noël Slangen stak 6,5 miljoen euro op zak). We zijn nu zeven jaar later: de uitgaven voor studies, juridische begeleiding en aanverwanten zijn niet gestopt (in de jaarrekening 2013 van BAM krijgen ze nog een netto boekwaarde van 55,8 miljoen euro).

De nv BAM sleept ook een flinke schuldenlast mee: 64,4 miljoen euro (looptijd nog één tot vijf jaar) en 280,5 miljoen euro (looptijd nog meer dan vijf jaar).

In 2013 werkten er 57 personen bij BAM. Hun bezoldiging was goed voor 4,93 miljoen euro (jaarrekening 2013).

De kosten van het Masterplan zelf zijn met de tijd exponentieel toegenomen: van 1,4 miljard euro (600 miljoen voor de Oosterweelverbinding) voor de versie die de Vlaamse Regering in december 2000 goedkeurde, tot nu meer dan 7 miljard euro (3,25 miljard voor de Oosterweelverbinding) voor het Masterplan met horizon 2020.

Dus als vehikel om kosten uit te sparen, heeft BAM ook gefaald. Het is eerder een kostendrijver geworden.

Oosterweel binnen de begroting

Ook het argument dat BAM ons in staat stelt om investeringskosten uit de Vlaamse begroting te houden, is geheel achterhaald.

Door de nieuwe Europese begrotingsregels valt BAM binnen de overheidsperimeter en binnen de Vlaamse begroting. In die zin is BAM niet anders dan andere agent-schappen en diensten van de Vlaamse overheid. Ook de nieuwe omweg via de nv Liefkenshoektunnel, dochter van BAM, heeft tot nu toe geen groen licht gekregen van Europa.

In feite weet de Vlaamse Regering al lang dat Europa die constructies zou afwijzen. Door de briefwisseling met Eurostat in te zien, kon de Groenfractie aantonen dat de regering willens en wetens met vuur bleef spelen en het duidelijke veto van Europa tegen beter weten in bleef negeren. Bij de bespreking van het decreet van 2012 tot wijziging van het BAM-decreet van 2002 wezen het Rekenhof en diverse parlementsleden (van de toenmalige meerderheid en oppositie) erop dat Europa een 100% gewestwaarborg van de Vlaamse Regering aan de nv Liefkenshoektunnel niet zou aanvaarden. Wat een jaar later in 2013 dan ook bewaarheid werd.

Het Rekenhof heeft naar aanleiding van de jongste voortgangsrapportage ook nog eens duidelijk gesteld dat BAM, Tunnel Liefkenshoek en Oosterweelverbinding binnen de Vlaamse begroting vallen. Voor de nv BAM was dat al veel langer duidelijk. De constructie is dan ook al te doorzichtig.

Onnodige omweg

BAM is een onnodige en ingewikkelde omweg geworden. Een andere manier om dat te illustreren is dat gerealiseerde projecten van BAM toch weer verhuizen naar de betrokken agentschappen, diensten en overheidsbedrijven. Er worden tramlijnen gerealiseerd, en vervolgens overgedragen aan De Lijn. Er worden bruggen vernieuwd en verhoogd, en vervolgens overgedragen aan de nv De Scheepvaart. Er worden sluizen gerealiseerd, en vervolgens overgedragen aan het Havenbedrijf Antwerpen. BAM is overbodig als omweg om die investeringen te realiseren.

In het kader van de noodzakelijke administratieve vereenvoudiging van de Vlaamse overheid is de opheffing van BAM een logische stap.

Gemis aan transparantie

Het is bijzonder moeilijk om van BAM cruciale informatie te krijgen. Cruciale documenten worden afgeschermd.

BAM stelt zich bovendien niet neutraal op en heeft een duidelijke agenda. Dat is niet gepast, want BAM is en blijft een overheidsinstrument. Neutraliteit en eerbied voor democratische procedures zou dan ook normaal moeten zijn. Maar bij BAM is dat niet het geval. Frappantste voorbeeld daarvan is de volksraadpleging in de stad Antwerpen over het Oosterweeltracé in 2009. Die raadpleging gebeurde in het kader van de inspraakprocedure voor de bouwvergunning. De vergunning was dus nog niet gegeven, er was nog geen beslissing, de bevolking sprak zich uit. BAM beperkte zich niet tot het aanleveren van objectieve informatie over het tracé dat zij hadden uitgedokterd. Ze staken integendeel heel wat geld in commerciële affichage om het electoraat te beïnvloeden. Op dat moment is de geloofwaardigheid van BAM als overheidsbedrijf ernstig aangetast.

Besluit

Voor de indiener van dit voorstel van decreet zijn dat voldoende redenen om de nv BAM op te heffen en de onderdelen van het Masterplan 2020 waarvoor de nv BAM instond, toe te vertrouwen aan de Vlaamse administratie.

Wat het Agentschap Wegen en Verkeer realiseert voor andere infrastructuurdossiers, moet het ook kunnen waarmaken voor de dossiers in het kader van het Masterplan 2020 (al dan niet met hulp van studiebureaus en andere externe expertise).

De Vlaamse Regering is belast met de financiële vereffening (wat van waarde zit er in de BAM, schuldenlast enzovoort). Bij Financiën en Begroting is genoeg expertise aanwezig om dat te regelen.

Wouter VANBESIEN

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), als gewijzigd bij decreet van 13 juli 2012, wordt opgeheven.

Art. 3. §1. De opdrachten krachtens dit decreet toegewezen aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, met name de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio met het oog op het bevorderen van de mobiliteit, worden vanaf 1 juli 2015 opnieuw direct opgenomen door de Vlaamse Regering, met name door het Agentschap Wegen en Verkeer.

§2. Het kapitaal van de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel wordt overgedragen aan de Vlaamse Regering.

§3. De Vlaamse Regering is belast met de vereffening van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Art. 4. De bepalingen van dit decreet gaan in op 1 juli 2015.

Wouter VANBESIEN