



Vlaams
Parlement

ingediend op **185** (2014-2015) – Nr. 2
15 oktober 2015 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Willem-Frederik Schiltz

over het voorstel van decreet

van 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)

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyskens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:

185 (2014-2015) – Nr 1: Voorstel van decreet

INHOUD

1. Toelichting door Wouter Vanbesien	4
1.1. BAM is niet meer nodig	4
1.2. BAM is medeoorzaak van een moeizame gang van zaken	4
1.3. BAM is duur	4
1.4. BAM is niet transparant	4
1.5. Conclusie	5
2. Bespreking.....	5
3. Stemming	6
Gebruikte afkortingen	7

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 8 oktober 2015 het voorstel van decreet van Wouter Vanbesien houdende opheffing van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (*Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 185/1*).

1. Toelichting door Wouter Vanbesien

Wouter Vanbesien wijst bij het begin van zijn toelichting op het streven van Vlaams Parlement en Vlaamse Regering naar vereenvoudiging van de Vlaamse overheidsstructuren. In die ontwikkeling is de nv van publiek recht BAM als laaghangend fruit, rijp om geplukt te worden. De spreker heeft vier redenen om de opdracht van BAM als bouwheer en planner terug te geven aan de Afdeling Wegen en Verkeer van de gewestadministratie: de nv is niet meer nodig, zorgt mee voor de moeizame gang van zaken, is te duur en niet transparant. Hij bespreekt ze een voor een.

1.1. BAM is niet meer nodig

Een van de belangrijkste functies van BAM was om binnen de pps-strategie infrastructuurinvesteringen te beheren en daardoor schulden buiten de Vlaamse begroting op te bouwen.

Die weg is evenwel verlaten en de Vlaamse Regering verklaarde bij herhaling de infrastructuurprojecten in Antwerpen met inbegrip van de Oosterweelverbinding voortaan in haar eigen begroting op te nemen. Daarmee is de eigenlijke bestaansredenen van BAM dus al verdwenen.

1.2. BAM is medeoorzaak van een moeizame gang van zaken

Het gebrek aan bestaansredenen is op zich al een voldoende reden voor opheffing. Daarbij komen de nadelen van het voortbestaan. Er is veel protest in Antwerpen, zowel maatschappelijk als juridisch, wat aantoonde dat BAM, die ook de communicatie en juridische begeleiding als opdracht heeft, op die punten evenmin bijzonder effectief is.

1.3. BAM is duur

BAM is ook duur. Het zevende voortgangsrapport van het Rekenhof over het Masterplan 2020 signaleert voor 135 miljoen euro verloren kosten¹. In 2002-2007 ging al 110 miljoen euro naar studie-, juridische en communicatiekosten. Op grond van de tabellen van BAM zelf rekent het lid voor dat de studie- en werkingskosten tegen de oplevering in 2022 zullen opgelopen zijn tot 565 miljoen euro. Dat is veel geld voor een geringe effectiviteit.

1.4. BAM is niet transparant

Tot slot is BAM geen toonbeeld van transparantie over haar plannen. De maatschappij weigerde zelfs de vertrouwelijke inzage volgens de procedure via de voorzitter van het Vlaams Parlement, wat nooit eerder is gebeurd. De verstrengeling tussen BAM en de stad Antwerpen maakt ook de belangenbehartiging van de stad minder zuiver.

¹ *Parl.St. VI.Parl. 2014-15, nr. 63/2.*

1.5. Conclusie

Op grond daarvan stelt Wouter Vanbesien voor de abnormale situatie te normaliseren en de bevoegdheid van BAM na haar opheffing over te dragen aan het Agentschap Wegen en Verkeer.

2. Bespreking

Annick De Ridder herinnert de indiener eraan dat Agalev deel uitmaakte van de regering die BAM oprichtte. Volgens haar is de nv met meer bezig dan alleen de Ring en er schort ook een en ander aan de bedragen die het lid noemt. Het studiewerk ging immers ook over tramprojecten, zeesluizen, bruggen, minder hinder, fietspaden en natuurgebieden. De coördinatie van dat alles is geen evidente taak.

Voor haar fractie is de dading waarnaar in het voorstel van decreet wordt verwezen als voorbeeld van oplopende kosten, geen ongehoord wanbeheer maar veeleer het minste kwaad na een doorgedreven onderhandeling.

Voor de start van de reeks voortgangsrapportages² kon men inderdaad vragen stellen over de transparantie maar sindsdien kan het parlement controle uitoefenen. Natuurlijk zijn er nog aandachtspunten op het vlak van communicatie en de zoektocht naar een maatschappelijk draagvlak. Zij is het er ook mee eens dat alles veel te traag gaat. Volgens haar wil de indiener gewoon niet dat de Oosterweelverbinding er komt, terwijl zij zo snel mogelijk iets wil doen aan de Antwerpse mobiliteitscrisis door het hele Masterplan 2020 uit te voeren.

Caroline Bastiaens is het er niet mee eens dat BAM niet meer nodig is. Volgens haar wil de indiener geen oplossing voor de mobiliteitsknoop. Haar fractie wil die wel. Daarvoor is expertise, kennisbundeling en dialoog tussen heel veel verschillende partijen nodig. Net daar is BAM mee bezig. Het gaat niet langer alleen over de Oosterweelverbinding, maar over het hele, multimodale Masterplan. Wie BAM weg wil, gooit ook de andere projecten overboord.

CD&V behoudt zijn vertrouwen in de sui-generisconstructie BAM in het licht van de grote complexiteit en ambities. Ook in de vergroting van de maatschappelijke steun kan de expertise van BAM waardevol zijn, gelooft zij. De Antwerpse leefbaarheid is het meest gebaat met vooruitgang en die bereikt men niet met discussies over structuren.

De fractie van *Yasmine Kherbache* steunt het voorstel wel. Wie de geschiedenis eerlijk bekijkt, ziet dat BAM veeleer een deel van het probleem dan van de oplossing is. Snelle vooruitgang in de projecten openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en water kan evengoed op de gewone manier geboekt worden. Zij zijn pas bij BAM geslept omdat de nv nu eenmaal was opgericht.

Het lid pleit voor een efficiënte en transparante aanpak. Ook zij pleit ervoor zich niet vast te klampen aan geldverslindende constructies maar te rationaliseren. De tracédiscussie is een andere. Het Oosterweeltracé is niet goed om andere redenen.

Willem-Frederik Schiltz noemt het voorstel leuk en interessant, al is zijn fractie het niet eens met dit signaal. Er zit veel meer in BAM dan de indiener voorhoudt.

² De Commissie voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie besliste op 22 maart 2005 een periodieke voortgangsrapportage over de werkzaamheden van BAM te vragen aan de Vlaamse Regering. Het eerste rapport werd besproken op 1 juni 2005: *Parl.St.* VI.Parl. 2004-05, nr. 268/2.

De nv heeft ondertussen heel wat expertise opgebouwd en de nieuwe voorzitter³ heeft toch ook wel een serieus curriculum. Het lid gelooft dan ook dat de nv haar verdienste kan blijven hebben in het zoeken naar een mobiliteitsoplossing, met inbegrip van de overkapping van de ring. Het is niet het moment om haar expertise op straat te gooien.

Hij treedt bij dat ook andere, wenselijke projecten gerealiseerd zijn. Daar komt nog bij dat de nv Liefkenshoektunnel niet op een, twee, drie uit elkaar gerafeld en opgedoekt kon worden.

Wouter Vanbesien zegt ironisch als beste argument dat van Willem-Frederik Schiltz gehoord te hebben: we gaan BAM toch niet afschaffen nu we een liberaal aan het hoofd hebben benoemd.

Willem-Frederik Schiltz repliceert dat het gaat om iemand met jarenlange expertise, die uit de administratie komt.

Wouter Vanbesien spreekt tegen dat hij alle genoemde projecten wil begraven. Hij wil hun uitvoering integendeel teruggeven aan de juiste structuur: het Agentschap Wegen en Verkeer. Het is juist de bijkomende structuur BAM die alles vertraagt en bemoeilijkt. Hij is wel degelijk tegen het Oosterweeltracé – dat is geen geheim – maar dit gaat over iets anders: wat is het beste instrument om de mobiliteitsknoop te ontwarren? Het antwoord luidt: een eenvoudige, transparante, democratische structuur, en die bestaat al.

3. Stemming

De artikelen 1 tot en met 4 en het voorstel van decreet worden verworpen met 8 stemmen tegen 3.

Lies JANS,
voorzitter

Willem-Frederik SCHILTZ,
verslaggever

³ David Van Herreweghe.

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
nv	naamloze vennootschap
pps	publiek-private samenwerking