

Vraag nr. 300
van 16 april 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Masterplan Antwerpen – Oosterweelverbinding

Volledigheidshalve en voor alle duidelijkheid verwijs ik uiteraard naar mijn nog hangende bijkomende schriftelijke vraag nr. 291 van 2 april 2004 betreffende de werking van de NV BAM en de uitvoering van het Masterplan Antwerpen in het algemeen. Vragen die louter verband houden met het economisch overheidsinstrumentarium en met de privaatspublieke werking van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de maatschappij Mobiliteit Infrastructuurwerken Antwerpen (MIA), de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) en de Vlaamse Participatiemaatschappij (VPM) werden en worden uiteraard gesteld aan Vlaams minister Dirk Van Mechelen, terzake bevoegd.

De vragen die evenwel betrekking hebben op de geplande werken zelf, de studieopdrachten en de aanbestedingen, worden gesteld aan de minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie. Deze vraag heeft uitsluitend betrekking op één van de belangrijkste onderdelen van het op 15 december 2000 door de Vlaamse regering goedgekeurde Masterplan Antwerpen, namelijk de Oosterweelverbinding, terwijl de andere wegenopdrachten, namelijk de ondertunneling van de kruispunten, de aanpassing van de invalswegen ter verbetering van het openbaar vervoer en het invullen van de lacunes in de grote fietsassen, voorlopig nog niet aan bod komen.

Behalve de weginfrastructuur omvat het Masterplan Antwerpen ook waterweginfrastructuur en infrastructuur voor openbaar vervoer. De globale planning werd op 15 december 2000 door de Vlaamse regering geraamd op 60 miljard BEF (excl. BTW), terwijl de kostprijs van alle geplande werken tegen actueel prijsniveau reeds op meer dan 2,5 miljard euro (excl. BTW) moet worden geraamd (weginfrastructuur, aanpassing van waterwegen en bruggen, aanpassing van toegangswegen en aanpassing voor het openbaar vervoer). Van het Masterplan Antwerpen zijn blijkbaar een aantal kleinere projecten reeds in uitvoering, vooral dan de Leien en inzake openbaar vervoer. Waarschijnlijk gaat het hier om contracten die nog door de Vlaamse regering en niet door de NV BAM werden aangegaan.

Het voornaamste onderdeel (zowel qua complexiteit der werken als qua kostprijs) is de zogenaamde Oosterweelverbinding, namelijk de vierde Scheldeoeververbinding en dito sluiting van de Ring rond Antwerpen, uit te voeren via een aansluitingscomplex op Linkeroever, een afzinktunnel onder de Schelde, een verkeerswisselaar op Rechteroever en verder, ter hoogte van het Sportpaleis, de verdere verbinding via een viaduct vanaf de Roverssluis naar de E19 toe, met bijbehorend verkeersknooppunt. Eigenlijk omvat dit onderdeel van de geplande werken de zogenaamde "cash-driver" voor de cluster van alle door de NV BAM in het kader van het Masterplan Antwerpen uit te voeren werken.

Men mag immers niet vergeten dat alle door de NV BAM uit te voeren werken via de zogenaamde ESER-normen - in dit geval ESR95 - neutraal moeten worden uitgevoerd, zonder, cfr. de Europese richtlijnen, bezwarend te zijn voor de Belgische begroting (en afgeleid de gewestelijke begrotingen). Daarom ook blijkt nu dat de NV BAM vanuit eigen vermogen en/of via het aantrekken van vreemd vermogen een gedeelte (gestreefd wordt naar 80 %) van het Oosterweelproject zal trachten te financieren. Het saldo (minder of meer dan 20 %) zal door de uitvoerende groep (die de opdracht dus krijgt) als een soort prefinanciering of uitgestelde betaling afhankelijk van de beschikbaarheid van het kunstwerk tijdens de onderhoudsperiode (bijvoorbeeld 30 jaar) moeten worden ingebracht. Eigenlijk rekent de NV BAM voor dit onderdeel op zuivere projectfinanciering. De inkomsten voor de afbetaling van de door de NV BAM zelf aangegane schulden zullen dan via sale & lease back en/of tolheffingen moeten worden gerecupereerd.

Contractueel blijft het trafiekrisico aldus bij de NV BAM, terwijl het bouwrisico door de uitvoerende groep zal moeten worden gedragen. Door de zeer specifieke aard van een financiële constructie die zowel de Vlaamse regering als de NV BAM blijkbaar op het oog hebben, wordt het uitvoeringsschema van onder meer het project Oosterweelverbinding zeer streng en strikt. Vandaar de geruchten dat de NV BAM - zelfs indien de uiteindelijke aanbesteding via loten zou verlopen - uiteindelijk slechts met één combinatie zou willen contracteren. Deze groep zou dan niet alleen voor de eigen loten, maar ook voor deze uitgevoerd door derden ten opzichte van de NV BAM contractueel verantwoordelijk blijven.

Uit ervaring in andere dossiers van dergelijke omvang blijkt dat wie niet in de oorspronkelijke combinatie zit, naderhand uiterst moeilijk aan de bak komt. Door niet te werken vanuit de eigen Vlaamse administratie, maar via een NV van publiek recht is het ook mogelijk bepaalde aanbestedingsnormen te omzeilen; zo bijvoorbeeld de verplichting geen bijkomende werken toe te vertrouwen die buiten de geografische aanbestedingssfeer vallen. Anderzijds blijkt uit de beslissing van de Vlaamse regering d.d. 15 december 2000 dat de groep (of groepen) die de uiteindelijke opdracht (of opdrachten) krijgt, ook mag hopen op tal van bijkomende opdrachten, zelfs tot en met het bestellen en leveren van tramcombinaties. Eigenlijk krijgt de groep (of groepen) die in de prijzen valt, een enorme cheque met een looptijd van minstens 10 jaar.

Wat er ook van zij, met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zullen bedoelde werken finaal toegewezen worden op basis van een zogenaamd DBFM-contract (Design, Build, finance, Maintain), dat nogal dikwijls een looptijd van 30 jaar heeft. De gedeeltelijke Financiering wordt aan de uitvoerende combinatie terugbetaald a rato van formules die rekening houden met de beschikbaarheid van het gehele project. Het is duidelijk dat "men" het project Oosterweelverbinding in één grote opdracht wil toewijzen, waardoor de voorbereiding van de prequalificatie, het opmaken van de offerte, de onderhandelingen vóór toewijzing, de uitvoering der werken, de werken tijdens de onderhoudsperiode en de specifieke financieringsmechanismen vanwege de inschrijvers een zeer substantiële inzet van middelen zullen vergen.

Teneinde én de rechtmatige belangen van het Vlaamse bedrijfsleven én de Europese en andere spelregels te eerbiedigen, is het dan ook zeker nodig dat de NV BAM voorafgaandelijk zou nadenken over een globaal dossier, bestaande uit bijvoorbeeld drie grote aannemingsopdrachten inzake wegen, zoals oorspronkelijk door de Vlaamse regering in de beleidsnota vastgelegd. Indien nodig, idem dito voor de grote opdrachten inzake waterwegen en openbaar vervoer. Zo niet, dan dreigen de Vlaamse bedrijven letterlijk en figuurlijk uit de boot te vallen.

De Franstalige bedrijven uit Brussel en Wallonië

hebben in het verleden reeds méér dan hun gading gekregen (cfr. onder meer het dossier Zeebrugge). Daarenboven werden de meeste Franstalige bedrijven inmiddels door buitenlandse groepen (vooral het Franse Suez) overgenomen (zeer recentelijk nog Besix door een Egyptische groep). Mammoetcombinaties, die jaar na jaar aan zeer strenge Europese referenties moeten voldoen, vindt men op Europees niveau vooral in Frankrijk, Duitsland en Nederland. De Vlaamse markt is veel te klein om deze hoge standaarden en dito referenties te behalen. Zo wordt in Vlaanderen bijvoorbeeld om de tien jaar slechts één kaai (hoogstens twee) aanbesteed, terwijl de Europese normen eisen dat men voor dergelijke werken minstens om de vijf jaar nieuwe referenties moet kunnen voorleggen.

Indien de NV BAM, mits goedkeuring van de Vlaamse regering, inderdaad het hierboven geschetste scenario aanhoudt, dan zou dit voor het Vlaamse bedrijfsleven wel eens verstrekkende gevolgen kunnen hebben, zelfs indien men zich verschuilt achter Europese regelgeving, die evengoed hanteerbaar is bij toewijzing van de opdrachten in verschillende onderdelen dan bij de toewijzing in één geheel. Daarenboven is het beter te voorkomen dan te genezen. Vandaar deze vraag.

1. Welke projecten van het Masterplan Antwerpen destijds nog gecontracteerd door de Vlaamse overheid zelf, zijn momenteel reeds aanbesteed en in uitvoering ?
2. Welke projecten van het Masterplan Antwerpen naderhand gecontracteerd door de NV BAM, zijn momenteel reeds aanbesteed en in uitvoering ?
3. Omvat het onderdeel van de Oosterweelverbinding nog steeds de oorspronkelijk geplande werken, zoals uiteengezet in paragraaf 4 van deze vraag ?
4. Omvat het onderdeel Oosterweelverbinding de cash-driver voor alle in het kader van het Masterplan Antwerpen uit te voeren werken en opdrachten ?
5. Voorzien de Vlaamse regering en de NV BAM in de financiering van de Oosterweelverbinding zoals uiteengezet in de paragrafen 5 en 6 van deze vraag ?

6. Blijven de Vlaamse regering en de NV BAM bij de stelling dat de door de NV BAM aangegane schulden hoofdzakelijk via tolheffingen moeten worden gedelgd en ondergeschikt door sale & lease back ?
7. Opteren de Vlaamse regering en de NV BAM er inderdaad voor om voor de globale opdracht slechts met één combinatie te contracteren en het aanbestedingsdossier in die zin op te stellen ?
8. Worden bedoelde werken - hetzij in globo, hetzij in loten - toegewezen op basis van een DBFM-contract ? Zo ja, heeft dit dan een looptijd van 30 jaar ?
9. Is het de bedoeling van de Vlaamse regering en de NV BAM om - met eerbied voor de Europese, Belgische en Vlaamse wetgeving - het Vlaamse bedrijfsleven optimaal bij het dossier Oosterweelverbinding te betrekken ?
10. Kunnen terzake het destijds vooropgestelde tijdpad én de raming van de kostprijs alsnog worden aangehouden ? Zo niet, wie besliste wanneer over de aanpassing hiervan?

Antwoord

1. Het betreft de volgende projecten :
 - eerste fase van de herinrichting van de Leien in Antwerpen;
 - de herinrichting van de St.-Bernardsesteenweg in Hoboken;
 - eerste fase van de doortrekking van de tramlijn Mortsel - Boechout;
 - wegwerken knelpunten doorgang openbaar vervoer, fietsers en voetgangers op gewestwegen.
2. Er zijn nog geen projecten van het Masterplan Antwerpen gecontracteerd door BAM.
3. Ja.
- 4 en 6. Inzake de financiering kan worden verwezen naar de parlementaire behandeling van het BAM-decreet. Het BAM-decreet bepaalt dat

de NV BAM gerechtigd is om retributies te heffen op verkeersinfrastructuur.

Het geplande tolgeld voor de Oosterweelverbinding zal inderdaad de voornaamste financieringsbron zijn.

5. Voor het schema van de financiering kan worden verwezen naar de enuntiatieve aankondiging voor de Oosterweelverbinding. Over de percentages is er nog geen beslissing genomen.
7. Voor dit punt kan, zoals op de vorige parlementaire vraag van de Vlaamse volksvertegenwoordiger geantwoord, verwezen worden naar de enuntiatieve aankondiging.
8. Voor dit punt kan, zoals op de vorige parlementaire vraag van de Vlaamse volksvertegenwoordiger geantwoord, verwezen worden naar de enuntiatieve aankondiging. Andere details of invullingen werden nog niet vastgelegd.
9. Zoals op de vorige parlementaire vraag geantwoord, zullen de kandidaten volgens de toepasselijke reglementering geselecteerd en gecontracteerd worden op basis van objectieve criteria. Het is in elk geval onze overtuiging dat de Vlaamse bouwsector voldoende capaciteit en kennis heeft om deel te nemen aan de bouw van de Oosterweelverbinding.
10. De raad van bestuur van de NV BAM wordt hierover in de loop van de gehele studieperiode geregeld geïnformeerd. Het spreekt voor zich dat de ramingen verder verfijnd worden naargelang het studiewerk vordert. Het ligt nog steeds in de bedoeling om het vooropgestelde tijdpad te volgen.