

Vraag nr. 119
van 16 april 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Masterplan Antwerpen – Uitvoering via PPS – NV BAM

Vragen die louter verband houden met bedoelde openbare werken zelf en/of de uitvoering van aannemingswerken, werden en worden gesteld aan Vlaams minister Gilbert Bossuyt, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie (*zie blz. 2675 – red.*). Dubbele vraagstelling is echter soms nodig, aangezien het hier gaat om een mega-beleidsdossier, waarmee honderden miljoenen euro zijn gemoeid, maar dat evenwel weinig transparant verloopt.

De hiernavolgende vraag wordt gericht aan de minister, onder meer bevoegd voor het economisch overheidsinstrumentarium. Het was trouwens het kabinet van de minister dat op 15 december 2000 namens de Vlaamse regering een persmededeling verstuurde onder de titel "Masterplan voor Antwerpse mobiliteit goedgekeurd".

Het is van het grootste belang dat ook het Vlaams Parlement geactualiseerd zou weten in hoeverre de toenmalige beslissing van de Vlaamse regering nog strookt met de huidige stand van zaken. De Vlaamse regering betuigde immers niet alleen haar akkoord met het Masterplan, maar ook met de mogelijke financieringsmechanismen en met de oprichting van een beheersmaatschappij. Vandaar het grote belang de werking van de verschillende actoren (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel – BAM, Vlaamse Participatiemaatschappij – VPM, Participatiemaatschappij Vlaanderen – PMV, Mobiliteit Infrastructuurwerken Antwerpen – MIA, administratie en regering) te kennen in de zogenaamde PPS-constructies, en vooral te zien in hoeverre de NV BAM de opdrachten van de Vlaamse regering heeft uitgewerkt, uitwerkt en zal uitwerken.

Wat het Masterplan Antwerpen betreft (beslissing 2000 t.o.v. toestand 2004)

1. Dit plan moet in principe leiden tot de oplossing van de toenemende mobiliteitsproblemen (met economische, ecologische en sociale kosten tot gevolg) en tot vermindering van de onveiligheid. Met een pakket van multimodale maatre-

gelen wil het Masterplan Antwerpen dit realiseren. De belangrijkste projecten zijn te vinden in de wegen- en waterwegeninfrastructuur en in investeringen op vlak van openbaar vervoer.

- a) Omvat de geplande wegeninfrastructuur nog steeds de drie grote prioriteiten, namelijk de Oosterweelverbinding, de ondertunneling van de kruispunten en de aanpassing van invalswegen ter verbetering van het openbaar vervoer (gekoppeld aan parallelle investering in grote fietsassen) ?
- b) Omvat de geplande waterwegeninfrastructuur nog steeds de twee grote prioriteiten, namelijk de renovatie van de Royers- en de Van Cauwelaertsluis en de modernisering van een gedeelte van het Albertkanaal ?
- c) Omvat de geplande infrastructuur voor openbaar vervoer nog steeds de vier grote prioriteiten, namelijk aanleg vrije baan op de Leien, uitbreiding van de tramlijnen naar de eerste gordel van de randgemeenten, uitbreiding van het tramnet en aankoop van trams met grote capaciteit ?

2. In de planning van de Vlaamse regering dienen alle projecten van het Masterplan binnen een tijdsbestek van tien jaar te worden uitgevoerd. Thans zijn we reeds bijna midden 2004 en het ziet ernaar uit dat dit tijdpad onder geen enkel beding kan worden gehaald.

Anderzijds werd door de Vlaamse regering een geraamde kostprijs van 60 miljard BEF (excl. BTW) vooropgesteld (ongeveer 1,5 miljard euro).

Thans worden de infrastructuurwerken reeds geraamd op een bedrag van om en bij de 2,5 miljard euro (excl. BTW).

Dit betekent dat zowel het tijdpad als de raming dringend aan bijstelling en actualisatie toe zijn. Vraag is of de NV BAM hieromtrent beslissingen kan nemen, dan wel of ook hier het primaat van de politiek geldt en de Vlaamse regering dus verantwoordelijk is voor de herziening van planning en raming.

- a) Blijft het in december 2000 vooropgestelde tijdpad van 10 jaar gehandhaafd ? Zo ja, is

dit een haalbare kaart ? Zo neen, wanneer en door wie werd de nodige bijsturing beslist ?

- b) Blijft de in december 2000 vooropgestelde raming van netto 60 miljard BEF gehandhaafd ? Zo ja, is dit een haalbare kaart ? Zo neen, wanneer en door wie werd de nodige prijsherziening beslist ? Klopt het dat de totale kostprijs van alle geplande werken tegen actueel prijsniveau thans op om en bij de 100 miljard BEF of 2,5 miljard euro moet worden geraamd ?

3. De Vlaamse regering stelde van bij aanvang dat er in de reguliere begroting van de Vlaamse overheid hoegenaamd geen ruimte is om dergelijke investeringen te financieren. Het leeuwendeel van de projecten zou dan ook door middel van alternatieve financiering gerealiseerd moeten worden (zo onder meer sale & lease back en tolheffingen).

- a) In welke financieringsruimte voorziet de Vlaamse regering in haar meerjarenplan vanuit de begroting voor eigen bijdragen aan het Masterplan Antwerpen ?

- b) Hoe staan momenteel de kansen op realiseerbare alternatieve financiering via tal van fiscaal-financiële constructies en/of vehikels ? Blijven sale & lease back en tolheffingen nog steeds opties ?

4. De Vlaamse regering nam de beleidsbeslissing om voor elk project van het Masterplan afzonderlijk te bekijken in hoeverre een PPS-constructie kan worden gerealiseerd. Dit onderzoek dient te gebeuren in samenspraak met de kenniscel PPS.

- a) Werd deze werkwijze tot op heden project per project toegepast op de destijds in de Vlaamse regering overeengekomen werkwijze ?

- b) Hoeveel projecten hebben tot op heden dergelijk onderzoek doorstaan ?

- c) Hoeveel PPS-constructies werden inmiddels op grond hiervan opgestart ?

5. Voor de financiering via PPS voorzag het programmadecreet reeds in de oprichting van een privaatrechtelijke maatschappij MIA (Mobiliteit

Infrastructuurwerken Antwerpen) als dochter van de VPM (Vlaamse Participatiemaatschappij). Anderzijds werd duidelijk overeengekomen dat de bij decreet van juli 2001 opgerichte PMV (Participatiemaatschappij Vlaanderen) als openbaar financieringsinstrument (ter vervanging van de vroegere GIMV) zou worden gehanteerd en dat PMV diende in te staan voor de verankering van alle PPS-rechtspersonen in een overzichtelijke modulaire cluster. VPM zou alleen nog voortbestaan als houdstermaatschappij van het openbaar aandelenpakket in de GIMV.

Het heeft dan ook weinig zin een maatschappij als MIA te linken aan VPM en niet aan PMV. Daarenboven blijft ook de vraag onbeantwoord waarom de overheid naast de NV BAM en de NV PMV ook nog een NV MIA ter uitvoering van het Masterplan Antwerpen zou moeten hebben. Oorspronkelijk werd gesteld dat BAM voor alle projecten die door middel van PPS worden uitgevoerd, verplicht is een beroep te doen op MIA.

- a) Wat is de stand van zaken in de privaatrechtelijke maatschappij MIA ? Gaat het hier inderdaad om een dochter van VPM zonder enige band met PMV ?

Wat is de juiste plaats van MIA in de uitvoering van het Masterplan Antwerpen ?

- b) Staat MIA in voor de PPS-constructies en dito vehikels in het kader van dit plan ?

Hoe en door wie wordt MIA gefinancierd en wat is het vooropgestelde maatschappelijk kapitaal ?

- c) Doet de NV BAM inderdaad in alle PPS-dossiers een beroep op MIA ?

6. Hoofd- en sluitstuk van het hele Masterplan Antwerpen was en is in hoofde van de Vlaamse regering de oprichting van de beheersmaatschappij naar publiek recht BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel), die moet instaan voor aansturing en beheer van alle projecten van het Masterplan Antwerpen.

Als hoofdreden werd vooropgesteld dat de Vlaamse administratie over te weinig mankracht beschikte om deze enorme opdracht binnen het opgelegde tijdsbestek van 10 jaar te

realiseren. In feite werd een parallelle administratie in de private sfeer opgericht, waardoor een groot deel van de administratieve bevoegdheden naar deze NV werden overgeheveld en waardoor ook de rechtstreekse controle van het Vlaams Parlement wel degelijk werd aangetast. Immers, het administratieve verloop van de dossiers werd er zeker niet transparanter op.

De Vlaamse regering stelde nochtans bij aanvang dat de organieke regelgeving inzake de op te richten maatschappijen zich steeds moet inpassen in de hervorming van de Vlaamse administratie. Het is echt nodig inzake de NV BAM een zo duidelijk mogelijk beleid te voeren, omdat kwatongen beweren dat vehikels zoals de NV BAM in eerste instantie worden aangewend voor debudgettering, het voeren van een alternatief personeelsbeleid en het rechtstreeks mee beslissen omtrent wie de projecten mag uitvoeren.

- a) In hoeverre neemt de NV BAM, zoals oorspronkelijk gepland, taken over van de Vlaamse administratie (zo onder meer LIN) in het Masterplan Antwerpen ?
 - b) Over hoeveel personeelsleden gaat het momenteel eigenlijk (in dienst genomen door de NV BAM ter uitvoering van de vooropgestelde taken) ?
 - c) In welke mate passen de opgerichte beheers- en uitvoeringsmaatschappijen in de hervorming van de Vlaamse administratie wat de organieke regelgeving betreft ?
 - d) In welke mate worden de activiteiten van de NV BAM door de Vlaamse regering op de voet gevolgd en/of gecontroleerd ?
In hoeverre kan het Vlaams Parlement zijn normaal inzage- en controlerecht ten aanzien van de NV BAM uitoefenen ?
7. Bij de beslissing omtrent het Masterplan Antwerpen keurde de Vlaamse regering de bijbehorende projecten goed, mits de gelijktijdigheid van de uitbouw van wegen- en waterwegeninfrastructuur enerzijds en de uitbouw van het openbaar vervoersnet anderzijds. Elke concreet projectontwerp en elke overeenstemmende beheersovereenkomst dient steeds ter goedkeu-

ring aan de Vlaamse regering te worden voorgelegd.

- a) Welke concrete projectontwerpen en welke bijbehorende beheersovereenkomsten werden tot op heden door de NV BAM aan de Vlaamse regering ter goedkeuring voorgelegd ?
- b) Omtrent welke concrete projectontwerpen en welke bijbehorende beheersovereenkomsten besliste de Vlaamse regering zelf vóór de oprichting van de NV BAM of buiten de NV BAM om ?

8. De goedkeuring van de Vlaamse regering van het principe van alternatieve financiering werd gelinkt aan de voorwaarde de Europese budgetteringsnormen en het principe van tolheffing te respecteren.

Toenmalig minister vice-president Steve Stevaert werd binnen de Vlaamse regering belast een onderzoek te laten uitvoeren op het vlak van locaties en de hoogte van de tolheffing.

- a) Kunnen de Europese budgetteringsnormen in de huidige stand van het Masterplan Antwerpen worden gerespecteerd ?

Blijft men bij het principe van tolheffing als alternatieve financieringsvorm ?

- b) Wat leverde het door toenmalig Vlaams minister Steve Stevaert uitgevoerde onderzoek op het vlak van locaties en hoogtes van de tolheffing op ?

Werd hieromtrent een verslag opgesteld ? Zo ja, werd dit binnen de Vlaamse regering besproken ?

Wat de NV BAM betreft (beslissing 2000 t.o.v. toestand 2004)

Naar blijkt, heeft deze NV naar publiek recht de grootst mogelijke bevoegdheden ter uitvoering van het Masterplan Antwerpen, inbegrepen studieopdrachten, vastleggen van projecten en vaststellen van de criteria tot aanbesteding. Normaliter dient de Vlaamse regering cfr. haar beslissing d.d. 15 december 2000 project per project, beheersovereenkomst per beheersovereenkomst en aanbesteding

per aanbesteding goed te keuren. In hoeverre dit tot op heden reeds is gebeurd en in hoeveel projecten de Vlaamse regering zelf buiten de NV BAM om heeft beslist, is niet bekend.

Indien de NV BAM wenst te werken met een raamopdracht voor één gegadigde, achteraf op te splitsen in deelopdrachten binnen of buiten de aangestelde groep, dan houdt dit heel wat gevaren in. Immers, éénmaal uit de grote boot van een hoofdopdracht gevallen, is het uiterst moeilijk aan boord van de kleinere bootjes te geraken. Hierbij mogen de beleidsmakers onder geen enkel beding de rechtmatige belangen van het Vlaamse bedrijfsleven en dito tewerkstelling uit het oog verliezen.

9. Graag had ik tekst en uitleg gekregen omtrent een aantal hardnekkige geruchten in verband met de werking van de NV BAM.

- a) Welk personeelsbeleid werd (wordt) er gevoerd en hoeveel personeelsleden zijn momenteel in dienst ? Hoeveel ambtenaren gingen van de administratie over naar de NV BAM ?
- b) Hoeveel projecten (reeds in uitvoering of nog uit te voeren) heeft de NV BAM van de Vlaamse regering moeten overnemen ?
- c) In hoeveel projecten heeft de NV BAM zelf reeds kunnen beslissen ?
- d) In hoeveel projecten werden beheersovereenkomsten afgesloten ?
- e) Hoe verloopt de politieke en/of administratieve opvolging van de activiteiten en de beslissingen van de NV BAM ?
- f) Welke contractueel vastgelegde vergoedingen genieten de door de Vlaamse regering aangestelde regeringscommissarissen ?
- g) Is het inderdaad zo dat een hoge functionaris van de administratie LIN binnenkort in een riant betrekking overgaat naar de NV BAM ?

Welke vooropgestelde vergoeding is hiermee gemoeid ?

- h) Welke forfaitaire kostenvergoedingen worden binnen de NV BAM gehanteerd in

hoofde van bestuurders en personeelsleden (er is in sommige gevallen zelfs sprake van vergoedingen a rato van 5.000 euro per maand) ?

- i) Op welke wijze clustert de NV BAM de globaal vooropgestelde infrastructuurwerken ?

Is het inderdaad zo dat de NV BAM één grote megaopdracht (veeleer op maat van buitenlandse dan van Vlaamse bedrijven) nastreeft ? Is het niet veeler aangewezen verschillende deelopdrachten per specialiteit te clusteren (zo bijvoorbeeld wegen, waterwegen en openbaar vervoer in hoofdlijnen en bijvoorbeeld qua wegen Oosterweelverbinding, Singel en invalswegen in ondergeschikte lijnen) ?

- j) Op welke wijze worden respectievelijk de Vlaamse regering, de Vlaamse administratie en het Vlaams Parlement betrokken bij de daadwerkelijke besluitvorming en dito uitvoering van het Masterplan Antwerpen, gelet op de zeer grote maatschappelijke, geografische, financiële, sociale, economische, ecologische en politieke belangen hieraan verbonden ?

Antwoord

Deze meerledige vraagstelling ressorteert functioneel voor het grootste deel onder de bevoegdheid van collega Bossuyt. Dit wordt trouwens ook door de Vlaamse volksvertegenwoordiger onderschreven. In mijn bevoegdheid van voogdijminister van de PMV zal ik een antwoord verschaffen op deelvraag 5.

Met betrekking tot deelvraag 5 is het de bedoeling om MIA op te richten als dochter van PMV, al dan niet als een "joint venture" met BAM met als doel PPS-projecten in het kader van het Masterplan mee te financieren.

PPS is echter een zeer ruim begrip dat kan variëren van een design & build contract, tot de oprichting van publiek-private vennootschappen. Niet alle vormen van PPS komen in aanmerking voor financiering door MIA.

De exacte rol van MIA zal daarom nog in overleg tussen PMV en BAM gedefinieerd worden.

Het maatschappelijk kapitaal zal dan worden vastgelegd afhankelijk van de door MIA te financieren PPS-projecten. Daartoe zullen de nodige middelen in PMV worden ingebracht.