

REKENHOF

Dertiende voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen

*Verslag van het Rekenhof
aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare
Werken van het Vlaams Parlement*

Brussel, januari 2010

REKENHOF

Dertiende voortgangsrapportage van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen

*Verslag van het Rekenhof
aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare
Werken van het Vlaams Parlement*

Goedgekeurd in de
Nederlandse kamer van het Rekenhof
van 19 januari 2010

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Opdracht.....	4
1.2	Werkzaamheden.....	4
2	Toelichting bij de recente ontwikkelingen	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Reikwijdte	7
2.3	Planning.....	10
2.4	Kostprijs en financiering	14
2.5	Risicobeheersing	17
2.6	Projectorganisatie	19
3	Conclusies	21
4	Aanbevelingen	23
	Bijlage 1	25

1 Inleiding

1.1 Opdracht

De naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) is in augustus 2003 opgericht krachtens het decreet van 13 december 2002⁽¹⁾ en staat in voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio om de mobiliteit te bevorderen.

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. De commissie wenste daarbij een grote betrokkenheid van het Rekenhof⁽²⁾. Naar aanleiding van de presentatie van de eerste voortgangsrapportage op 1 juni 2005 heeft de commissie op voorstel van het Rekenhof een vaste structuur voor de voortgangsrapportages vastgelegd.

1.2 Werkzaamheden

De vaste structuur voor de voortgangsrapportages die de commissie heeft vastgesteld, bestaat uit een basisrapportage en voortgangsrapportages met een vaste indeling om een vergelijking te vergemakkelijken. De afgesproken structuur schrijft een zakelijke beschrijving voor van achtereenvolgens:

1. de basiskenmerken van het Masterplan Antwerpen;
2. de reikwijdte;
3. de planning;
4. de kostprijs en financiering;
5. de risicobeheersing;
6. de projectorganisatie.

Voor een goed begrip verwijst het Rekenhof naar de basisrapportage over het Masterplan Antwerpen die de BAM in juni 2006 aan de commissie heeft bezorgd, alsook naar de twaalf voorgaande voortgangsrapportages van de BAM, de commentaren van het Rekenhof daarbij en de commissieverslagen over de bespreking van de voortgangsrapportages en over enkele specifieke hoorzittingen. Verder verwijst het Rekenhof naar zijn auditverslag over de besluitvorming bij de eerste fase van de aanbestedingsprocedure voor de Oosterweelverbinding, waarin als bijlage een feitenchronologie van dat project van 2000 tot 2007 is opge-

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

² Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 1, verslag hoorzitting, 25 maart 2005.

nomen⁽³⁾. De bedoelde controlebevindingen van het Rekenhof zijn samengevat in bijlage 1 bij dit verslag.

Na de twaalfde voortgangsrapportage van maart 2009 heeft het vernieuwde Vlaams Parlement op 25 augustus en 15 september 2009 in een commissie ad hoc en op 8 en 15 oktober 2009 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken al vervolgbesprekingen gehouden over de alternatieve tracés voor de Oosterweelverbinding en de daarmee verbonden mobiliteits- en veiligheidsrisico's⁽⁴⁾.

Dit verslag bevat het commentaar van het Rekenhof bij de dertiende voortgangsrapportage, die het op 11 januari 2010 heeft ontvangen. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de raad van bestuur van de BAM en de Vlaamse Regering tot eind december 2009 hebben genomen.

Het verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de dertiende voortgangsrapportage van de BAM. Het verslag heeft enerzijds de bedoeling de commissie bijkomende duiding te geven bij de recente ontwikkelingen van de diverse thema's uit de voortgangsrapportage en anderzijds een algemeen oordeel te geven over de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage.

Het Rekenhof heeft onder meer de bij de BAM beschikbare documenten geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM de gevraagde toelichtingen gekregen. Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 15 januari 2010 met het management van de BAM besproken.

Het Rekenhof heeft onderzocht of de informatie uit de dertiende voortgangsrapportage overeenstemt met de ondersteunende documenten en beslissingen. Daarbij heeft het rekening gehouden met de vereisten inzake informatievoorziening die de commissie op 22 maart 2005 heeft vastgesteld. Het Rekenhof heeft ook proberen na te gaan hoe de BAM en de andere publieke partners omgaan met de risico's voor het Masterplan Antwerpen en de evolutie daarvan.

Zoals op 1 juni 2005 aan de commissie is meegedeeld, kan de externe toets van het Rekenhof niet slaan op een validering van de gehanteerde calculatiemethodes, het realiteitsgehalte van de ramingen of de kwaliteit van de risicobeheersing⁽⁵⁾.

³ Stuk 40 (2007-2008) – Nr. 1 van 30 oktober 2007

⁴ Stuk 54 (2009-2010) – Nrs. 1 en 2

⁵ Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 2, verslag eerste voortgangsrapportage, juni 2005.

2 Toelichting bij de recente ontwikkelingen

2.1 Algemeen

Het Rekenhof geeft hierna enige toelichting bij de ontwikkelingen sinds de vorige voortgangsrapportage van maart 2009 op het vlak van de reikwijdte, de planning, de kostprijs en financiering, de risicobeheersing en de projectorganisatie. Het formuleert ook zijn commentaar bij de dertiende voortgangsrapportage van de BAM.

Medio 2008 heeft de Vlaamse Regering het initiatief genomen een onafhankelijke evaluatiestudie te laten uitvoeren met het oog op een multidisciplinaire vergelijking van drie tracés voor de Oosterweelverbinding: het verbeterde middentracé waarmee de BAM tot nog toe heeft gewerkt, het tracé met de langere ondertunneling uit de Horvatstudie en het noordelijk tracé voorgesteld door de stRaten-generaal. Het studierapport, dat een rangschikking bevat van de drie onderzochte tracés met enkele tolsценario's en dat een bijkomend alternatief voorstelt, is op 4 en 5 maart 2009 respectievelijk aan de Vlaamse Regering en de parlementaire commissie gepresenteerd. De stad Antwerpen heeft het bijkomende alternatief nog verder laten onderzoeken.

De Vlaamse Regering heeft op 28 maart 2009 toelating gegeven een bouwaanvraag in te dienen voor het voorbereide tracé voor de Oosterweelverbinding, enkele opties tot bijsturing goedgekeurd en een beslissing over een bouwvergunning uitgesteld tot het najaar 2009 met een verlengde adviestertermijn voor de stad Antwerpen. Na de gemeentelijke volksraadpleging van 18 oktober 2009 heeft het stadsbestuur van Antwerpen een negatief advies gegeven over de bouwaanvraag. Op 21 oktober 2009 heeft de Vlaamse Regering vervolgens een ministerieel comité en een aantal werkgroepen onder de benaming Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM) opgericht, waarbij de Vlaamse Regering het dossier van de Oosterweelverbinding zelf zal aansturen, weliswaar met de stad Antwerpen als gesprekspartner. De DAM-werkgroepen zijn inmiddels opgestart.

De Vlaamse Regering heeft verder beslissingen genomen in verband met de aanbesteding en afbakening van de tramlijnprojecten van Brabo I en Brabo II.

De beslissingen van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 en de goedgekeurde kaderovereenkomst van 27 juli 2007 tussen het Vlaams Gewest en de BAM vormden tot nog toe samen met de beslissingen van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 en 22 juli 2005 het referentiekader voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen. Voor de verdere aanpak van het dossier gaat de Vlaamse Regering uit van de regeringsbeslissing van 28 maart 2009, zoals bevestigd in haar regeerakkoord. Dat wil onder meer zeggen dat de Vlaamse Regering blijft uitgaan van de volledige uitvoering van het één en ondeelbare masterplan, dat slechts in zijn geheel een oplossing kan bieden voor de multimodale mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen.

De Vlaamse Regering heeft zich ook voorgenomen over te gaan tot een herstructurering van de BAM om de ESR-neutraliteit en de financierbaarheid van het project te garanderen. Het Rekenhof wijst erop dat, rekening houdend met de gekozen oplossingen, de bestaande kaderovereenkomst tussen de BAM en de Vlaamse Regering wellicht moet worden aangepast.

De raad van bestuur van de BAM heeft in 2009 onder meer een aantal protocols, nieuwe verbintenissen met externe dienstverleners en de contracten voor de tramlijnprojecten van Brabo I goedgekeurd. Ook de jaarrekening van de BAM over het jaar 2008 werd goedgekeurd. De raad van bestuur heeft verder de evoluties in het Oosterweeldossier en de financieel-juridische structurering besproken.

In de voorliggende voortgangsrapportage rapporteert de BAM over de reikwijdte, planning en kostprijs van het Masterplan Antwerpen en de Oosterweelverbinding, in het bijzonder zoals die tot nog toe is geconcipeerd door de BAM.

2.2 Reikwijdte

In de nota van 22 juli 2005 heeft de BAM aan de Vlaamse Regering meegedeeld hoe de verschillende projecten van het Masterplan Antwerpen op hoofdlijnen worden ingevuld. Nadien heeft de BAM de nadere afbakening van de eerste reeks openbaarvervoerprojecten en een aantal bruggen over het Albertkanaal in nota's en protocols vastgelegd.

De Vlaamse Regering heeft op 28 maart 2009 na het vergelijkend tracé-onderzoek voor de Oosterweelverbinding onder meer beslist een automatisch verkeersmanagementsysteem uit te bouwen en initiatieven te nemen voor een betere bereikbaarheid van de Liefkenshoektunnel. Ze stelde de capaciteit van de nieuwe Scheldekruising vast op 2x3 volwaardige rijstroken⁽⁶⁾. Als gevolg van de tactische studie van de E313 wil de bevoegde Vlaamse minister de aansluiting van de R1 met de E313 verder laten bestuderen door het departement Mobiliteit en Openbare Werken⁽⁷⁾. Na de volksraadpleging heeft de Vlaamse Regering beslist het proces om te komen tot een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen zelf aan te sturen. Zij sluit daarbij geen enkele oplossing uit⁽⁸⁾. Dat betekent dat de reikwijdte en invulling van de Oosterweelverbinding afhankelijk van de verdere besluitvorming mogelijk nog fundamenteel kunnen wijzigen.

De Vlaamse Regering heeft zich in mei 2009 akkoord verklaard met de reikwijdte van de tramlijnprojecten van Brabo II zoals beschreven in een projectfiche en ontwerp van samenwerkingsovereenkomst tussen de

⁶ Beslissing Vlaamse Regering VR PV 2009/16 – punt 0001.

⁷ Resultaten Tactische Studie E313, mededeling aan Vlaamse Regering VR 2009/30.10/MED.0449BIS.

⁸ Werkwijze Duurzame Antwerpse Mobiliteit, nota VR/2009/21.10/DOC.1286.

BAM, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Antwerpen. In dat verband heeft de Vlaamse Regering de afbraak van het Hardenvoortviaduct beslist. De stad Antwerpen vroeg echter in oktober 2009 een heroverweging van die afbraak. De tramlijnprojecten van Brabo II omvatten de tramlijnen op het Eilandje (inclusief vernieuwing Londenbrug, maar exclusief wegrenovatie), de tramverbinding in de Brusselstraat, de tramlijn naar Ekeren (exclusief Noorderlaanbrug, maar inclusief volledige heraanleg Noorderlaan tot aan De Mieren) en het project Leien fase II (inclusief Operaplein)⁹.

Het ontwerp van en de gebiedsontwikkeling rond de nieuwe fietsersbrug ter vervanging van de IJzerlaanbrug zijn nog voorwerp van overleg tussen de BAM en de stad. De fietsersbrug ligt in het projectgebied van de Oosterweelverbinding, zodat bij de realisatie ervan rekening moet worden gehouden met de technische randvoorwaarden van de Oosterweelverbinding.

Voor de overige projecten van het Masterplan Antwerpen zijn het Rekenhof geen recente belangrijke projectwijzigingen bekend. De evolutie van de reikwijdte en concretisering van de diverse verkeersinfrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen is samengevat in onderstaande tabel.

⁹ Nota Vlaamse Regering VR/2009/15.05/DOC.0759

Project	Omschrijving (15-12-2000)	Concrete invulling (tot december 2009)	Realisatie en financiering
Oosterweelverbinding	Tunnel-brug-combinatie	+ Tuivariant + aansluiting Zwijndrecht + lokale ontsluiting Linkeroever + mitigerende maatregelen (Burchtse Weel & Middenvijver) + verknoping stedelijke ringweg Noord + terechtwijzende berichten + bouwprogramma met optimalisaties + inrichting Kattendijksluis + afsluiten Kennedytunnel + tijdelijke stelplaats + aanpassing Schijn, incl. zandvang	BAM ⁽¹⁰⁾ BAM ⁽¹¹⁾ VMM+Aquafin
Singel	Stedelijke ringweg met ongelijkvloerse kruispunten	Vervangen door Groene Singel met Groene Boulevard en stedelijke ringweg naast R1 Verlenging tot Groenendaallaan	BAM
Royerssluis	Renovatie zonder verbreding	Verbreding tot 27 meter	BAM
Van Cauwelaertsluis	Vernieuwing deuren en elektromechanica	+ dienstgebouw + aansluitingen	BAM
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Verbreding en verhoging van bruggen	+ verbreding onder bruggen + wachtplaatsen De openbaarvervoerbrug wordt geïntegreerd in de nieuwe Noorderlaanbrug Gebiedsontwikkeling rond fietsbrug IJzerlaan	BAM ⁽¹²⁾
Leien fase I	Bolivarplaats – Maria-Theresialei		Vlaams Gewest
Leien fase II	Maria-Theresialei – Noorderlaan	Incl. projectdefinitie Operaplein	SPV Brabo II ⁽¹³⁾
Tramlijn Noorderlaan-Ekeren	Tramlijn met heraanleg gewestweg	+ afbraak Hardenvoortviaduct(?) + volledige herinrichting Noorderlaan	Fase 1 SPV Brabo II ⁽¹⁴⁾ Fase 2 BAM?
Tramlijn Mortsel Boechout	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 SPV Brabo I

¹⁰ De mitigerende maatregelen in het gebied Middenvijver en Burchtse Weel worden respectievelijk opgevolgd door de Vlaamse Landmaatschappij en het agentschap Waterwegen en Zeekanaal voor rekening van de BAM.

¹¹ De BAM betaalt een maximale vergoeding van 15 miljoen EUR aan het agentschap Waterwegen en Zeekanaal voor de realisatie van de herinrichting van de Kattendijksluis.

¹² De vervanging van de bestaande spoorbruggen over het Albertkanaal vak Wijnegem-Antwerpen zal de BAM realiseren. De bouw van de HSL-brug en de brug voor de tweede spoorontsluiting vallen niet onder het Masterplan Antwerpen en zal Infrabel financieren.

¹³ De speciale projectvennootschappen (SPV's) zijn een samenwerkingsvorm tussen de BAM en Lijninvest (dochtervennootschap van De Lijn) en de te selecteren private partners.

¹⁴ De openbaarvervoerbrug (Noorderlaan) over het Albertkanaal maakt geen onderdeel uit van de SPV Brabo II. De afbraak van het Hardenvoortviaduct wordt aangerekend op de begroting van het Vlaams Gewest.

Project	Omschrijving (15-12-2000)	Concrete invulling (tot december 2009)	Realisatie en financiering
Tramlijn Deurne - Wijnegem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1: SPV Brabo I Fase 2: BAM
+ stelplaats	Nieuwe tramstelplaats		SPV Brabo I
Tramlijn Mortsel Kontich	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Hemiksem (St-Bernardse- steenweg)	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 BAM
Tramlijn Linkeroever- Noord	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Wommelgem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Nieuw-Zuid en Eilandje	Uitbreiding bestaande lijnen	Cadixwijk + Orteliuskaai-Rijnkaai + Noorderplaats-Rijnkaai + Londenbrug + Brusselstraat ⁽¹⁵⁾	SPV Brabo II
Aankoop 48 trams			BAM + De Lijn
Maatregelen zwakke weggebruiker	Aanleg fietspaden en telematica	Selectie fietsprojecten	BAM

2.3 Planning

2.3.1 Planning van de werken

De Vlaamse Regering heeft al op 16 februari 2007 akte genomen van een herziene uitvoeringsplanning van het Masterplan Antwerpen in twee fasen en de eraan gekoppelde financiering in twee fasen. Die algemene uitvoeringsplanning van februari 2007 is inmiddels grotendeels achterhaald, maar de BAM volgde wel de feitelijke evoluties in de planning intern op. De raad van bestuur van de BAM heeft in juni 2009 een geactualiseerde algemene planning besproken. In vergelijking met de planning van februari 2007 wordt de uitvoering van de meeste projecten ongeveer 3 jaar later gepland. De standpunten van de Vlaamse Regering of voorstellen van het ministerieel comité kunnen de planning nog verder beïnvloeden.

2.3.2 Stand van uitvoering

Zoals in de vorige voortgangsrapportages is gemeld, zijn de herinrichting van het kruispunt op de Rooseveltplaats en de projecten uit het Masterplan Antwerpen die het Vlaams Gewest zelf heeft gestart vóór de oprich-

¹⁵ De uitbreiding van de bestaande tramlijnen gebeurt zonder wegrenovatie, maar inclusief heraanleg van de Londenbrug, onder meer wegens stadsplanning, bestaande financieringsengagementen en de beheersing van de dBFM-overeenkomst.

ting van de BAM⁽¹⁶⁾, volledig gerealiseerd. Ook de tijdelijke stelplaats op de Belgasite en de leidingenkoker onder het Albertkanaal werden al gerealiseerd.

De inrichting van het gebied Middenvijver is opgeleverd. De natuurinrichtingswerken aan de Burchtse Weel, de werken aan de Schijn en die aan de Noorderlaanbrug zijn ver gevorderd. De werken aan de Kattendijksluis zijn in februari 2009 gestart. Die werken en die aan de Van Cauwelaertsluis zouden nog duren tot het voorjaar 2011.

Voor de realisatie van de Oosterweelverbinding zelf had de BAM op 3 maart 2009 al een voorakkoord met de voorkeurbieder over de totale realisatieprijs (exclusief financieringskosten), de onderhoudskosten en bijstellingen aan de contractvoorwaarden⁽¹⁷⁾. De BAM accepteerde het aanvraagdossier voor de stedenbouwkundige vergunning dat de voorkeurbieder had voorbereid. De BAM diende op 4 mei 2009 de bouw aanvraag in. Op 23 oktober 2009 volgde een negatief advies van de stad Antwerpen. De voorcontracten die het detailontwerp, de voorbereidende werken en het bouwdok moesten regelen, werden daardoor ook niet ondertekend. De geplande start van de werken in 2010 wordt opnieuw onzeker.

Het bouwdok voor de constructie van de Oosterweeltunnelelementen zou worden ingericht in de toegangsgemaal van de te realiseren tweede zeesluis in de Waaslandhaven. Een aantal onteigeningen en de verplaatsing van sommige nutsleidingen voor de Oosterweelverbinding zijn al uitgevoerd. Dringende afbraakwerken op de onteigende percelen zijn afzonderlijk aanbesteed. De goedkeuring van resterende onteigeningen en van enkele noodzakelijke verplaatsingen van nutsleidingen laat echter op zich wachten wegens de onduidelijkheden in verband met de Oosterweelverbinding, wat de hoofdwerken nog verder kan vertragen.

Op 4 augustus 2009 werd de speciale projectvennootschap Brabo I opgericht, met aansluitend de contractsluiting voor de realisatie van de tramlijnprojecten Mortsel-Boechout fase 2, Deurne-Wijnegem fase 1 en de stelplaats. De hoofdwerken zijn gestart in oktober 2009.

De Lijn wil onder meer de 21 trams bestellen die nodig zijn voor de openbaarvervoerprojecten van Brabo I en II uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen in het kader van een op te starten globale promotieopdracht voor de huur van trams⁽¹⁸⁾. De aanbestedingsprocedure voor

¹⁶ Het betreft de eerste fase van de heraanleg van de Leien, de eerste fase van de tramlijn naar Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg) en de eerste fase van de tramlijn Mortsel-Boechout.

¹⁷ De raad van bestuur van de BAM bekrachtigde dit voorakkoord op 17 april 2009.

¹⁸ Voor de realisatie van de openbaarvervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen zou de BAM oorspronkelijk 48 extra trams financieren. Daarvan financierde de BAM al 10 stuks als minder-hindermaatregel bij de renovatie van de R1. De Vlaamse Regering besliste op 16 februari 2007 een eerste reeks openbaarvervoerprojecten via de reguliere begroting te financieren, samen met 21 trams uit het oorspronkelijk pakket van 48.

de huur van die trams loopt vertraging op, waardoor de eerste trams ten vroegste eind 2012 kunnen worden geleverd. De Vlaamse Regering is in november 2009 akkoord gegaan met een voorstel van De Lijn om intussen 13 extra trams aan te kopen op basis van een oude onderhandelingsprocedure en die te financieren vanuit de algemene uitgavenbegroting van het Vlaams Gewest¹⁹). Het is niet duidelijk of de aankoop van die 13 trams bestemd is voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voortgang van de projecten ten opzichte van de vooropgestelde planning van februari 2007 en de indicatieve planning van juni 2009. Het Rekenhof stelt opnieuw vast dat er meer vertraging optreedt bij de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen van het Masterplan Antwerpen²⁰).

Project	Uitvoeringsplanning februari 2007	Uitvoeringsplanning juni 2009	Stand van voorbereiding / uitvoering
Oosterweelverbinding	Fase 1: 1kw 2008 – 4kw 2011 Fase 2: 2kw2012 – 1kw2014	Fase 1: 3kw 2010 – 1kw 2015 Fase 2: 1kw 2015 – 1kw 2016	Negatief advies bouwaanvraag; contractsluiting afhankelijk van politieke besluitvorming
+ investeringen Burchtse Weel en Middenvijver	3kw 2007 – 3kw 2009	Tot 1kw 2010	Middenvijver: voorlopig opgeleverd Burchtse Weel: werken in uitvoering
+ Kattendijksluis		Tot 1kw 2011	Werken in uitvoering o.l.v. W&Z
+ De Schijn		Tot 2kw 2009	Bijkomende zandvang aan te besteden en uit te voeren voor start Oosterweelverbinding
+ verplaatsing nutsleidingen		1kw 2010 – 3kw 2011	Conflict met planning voorkeurbieder Oosterweelverbinding
Singel	3kw2009 – 4kw2010 (deelA Sted.Ring Noord)		Inbegrepen in aanbesteding Oosterweelverbinding
	3kw2012 – 2kw2016 (deelB Sted.Ring Noord, Sted.Ring Zuid en Groene Singel)	3kw 2012 – 4kw 2014 1kw 2014 – 1kw 2019	Samenhangend met werken Oosterweelverbinding Open oproep voortraject
Royerssluis	1kw 2013 – 4kw 2015	1kw 2015 – 1kw 2018	
Van Cauwelaertsluis	3kw 2007 – 2kw 2009	2kw 2008 – 2kw 2011	Renovatiewerken in uitvoering

¹⁹ Beslissing Vlaamse Regering VR 2009/49 punt 0111 en nota VR/2009/11.12/DOC.1514.

²⁰ De problematiek van vertragingen bij grote infrastructuurwerken komt ook aan bod in de Commissie voor Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten van het Vlaams Parlement.

Project	Uitvoeringsplanning februari 2007	Uitvoeringsplanning juni 2009	Stand van voorbereiding / uitvoering
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Fase 1: 3kw 2007 – 4kw 2011 Fase 2: 3kw 2012 – 4kw 2015	Noorderlaanbrug 1kw 2008 – 2kw 2010 IJzerlaanbrug 1kw 2010 – 1kw 2011 Spoorbruggen 2kw 2010 – 2kw 2013 Deurnebrug 3kw 2012 – 3kw 2014 Fase 2: 1kw2015 – 1kw 2018	Werken Noorderlaanbrug in uitvoering; IJzerlaan-fietsbrug in ontwerp, samen met gebiedsontwikkeling; spoorbruggen in ontwerp
Leien fase I	-		Uitgevoerd door Vlaams Gewest (2002-2005)
Leien fase II + Operaplein	3kw 2008 – 3kw 2012 -	(Brabo II) 2kw 2012 – 2015	Te combineren met tramlijn Ekeren Projectdefinitie bepaald
Tramlijn Ekeren	2kw 2008 – 2kw 2012	Fase 1 (Brabo II): 2kw 2012 – 2015 Fase 2: 1kw 2015 – 1kw 2017	Project-MER in voorbereiding
Tramlijn Mortsel Boechout	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005 Fase 2: 4kw 2007 – 1kw 2010	Fase 2 (Brabo I) 3kw 2009 – 1kw 2013	Uitgevoerd door Vlaams Gewest Werken in uitvoering
Tramlijn Deurne - Wijnegem + stelplaats	4kw 2007 – 2kw 2011 4kw 2007 – 1kw 2009	Fase 1 + stelplaats (Brabo I) 3kw 2009 – 1kw 2013 Fase 2: 1kw 2013 – 3kw 2014	Werken in uitvoering
Tramlijn Mortsel Kontich	1kw 2013 – 4kw 2015	1kw 2015 – 1kw 2018	
Tramlijn Hemiksem (St.-Bernardsesteenweg)	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 3kw 2012 – 2kw 2016	Fase 2&3: 1kw 2015 – 1kw 2019	Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Linkeroever-Noord	1kw 2014 – 4kw 2015	1kw 2015 – 1kw 2017	
Tramlijn Borsbeek – Wommelgem	1kw2013 – 4kw 2015	1kw 2015 – 1kw 2016	
Tramlijn Nieuw-Zuid, (Linkeroever) en Eilandje	1kw 2015 – 4kw 2015	(Brabo II) 2kw 2012 – 2015	Tramlijnen Eilandje en Brusselstraat samen met tramlijn Ekeren
Aankoop 48 trams	2008 – 2015		10 trams aangekocht voor Minder Hinder bij renovatie R1 in 2004 21 trams te huren door De Lijn voor Brabo-projecten
Maatregelen zwakke weggebruiker	2007 – 2014	Tot 2kw 2011	Fasering volgens uitgangspuntennota fietsprojecten ; enkele fietsroutes in voorbereiding ; enkele fietspaden in samenhang met andere Masterplanprojecten

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

De BAM heeft in haar dertiende voortgangsrapportage een overzicht opgenomen van de geraamde en de gerealiseerde investeringskosten van de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen. De ramingen en de bijkomende budgetten voor onvoorziene werken en indexatie, zoals vermeld bij de beslissingen van de Vlaamse Regering van juli 2005 en februari 2007, vormen de vergelijkingsbasis in het overzicht van de investeringskosten. De BAM heeft het prijspeil van de ramingen vermeld. De totale investeringskosten van het Masterplan Antwerpen worden thans op ongeveer 4,2 miljard euro geraamd. Het Rekenhof merkt op dat door de vertraging van diverse projecten en de algemene prijservolutie een gedeelte van het door de BAM voorziene budget voor indexatie als gebruikt kan worden beschouwd. Bij de actuele raming (toestand 31 december 2009) zijn niet alle deelkosten geactualiseerd naar eenzelfde prijspeil.

Investering Oosterweelverbinding

De BAM had in april 2009 met de voorkeurbieder een voorakkoord over de totale realisatiekosten (exclusief financieringskosten), de onderhoudskosten, de precieze omschrijving en de algemene contractvoorwaarden voor de geplande Oosterweelverbinding. De raad van bestuur van de BAM heeft op 17 april 2009 die zogenaamde Design Sign-Off bekrachtigd. Daarbij is de realisatieprijs vastgelegd op 2,2 miljard euro, exclusief btw (prijspeil 1 januari 2009). De bedongen prijs is geldig tot eind maart 2010. De kostprijs moet nog worden verhoogd met de financieringskosten van de voorkeurbieder en een prijssherziening tot de voorlopige oplevering. Het rapport van de evaluatiestudie van Arup-Sum over het Oosterweeltracé gaat uit van een totale investeringskost van ongeveer 2,7 miljard euro (prijspeil 2009, exclusief prijssherziening tot oplevering), evenwel met inbegrip van onteigeningskosten, studiekosten en direct verbonden werken.

Openbaarvervoerprojecten

Bij de contractsluiting in augustus 2009 werden de lease- en onderhoudsvergoedingen voor het tramgedeelte en het niet-tramgedeelte van de Brabo I-projecten voor respectievelijk 25 en 35 jaar bepaald. Het geheel van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen (vóór prijssherziening) bedraagt bijna 18,1 miljoen euro per jaar. Daarin is een totale investeringskost van 124,6 miljoen euro verrekend.

De projectfiche bij de publieke samenwerkingsovereenkomst voor Brabo II heeft het projectbudget geraamd op 200,6 miljoen euro (prijspeil februari 2009). Dat bedrag zal worden omgezet in jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen voor de te selecteren private partner. Bijkomend zijn de kosten voor de afbraak van het Hardenvoortviaduct afzonderlijk geraamd op 7,9 miljoen euro en de door de BAM geprefinancierde kosten voor de Noorderlaanbrug op 5,2 miljoen euro.

Voor de exploitatie van de eerste reeks tramlijnprojecten wil De Lijn 21 trams verwerven, waarvoor een budget van 46,2 miljoen euro is voorzien.

Het totaal van de investeringskosten voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen belooft volgens het kostprijsoverzicht van de BAM ruim 413 miljoen euro (prijspeil 2009). In februari 2007 had de Vlaamse Regering daarvoor een beperkt budget van 301 miljoen euro (prijspeil 2005) afgesproken, waarbij nog geen rekening was gehouden met een hoger aantal trams, een gedeelte niet-recupereerbare btw, de aansluiting met het project Leien fase I en de kostprijs van een DBFM-financieringsformule. Het Rekenhof heeft niet nagegaan in hoeverre de vermelde elementen het kostprijverschil volledig kunnen verklaren.

2.4.2 Kosten uitgevoerde werken

De kostprijs van de uitgevoerde werken is opgenomen in het globale kostenoverzicht dat de BAM bij haar voortgangsrapportage heeft gevoegd. Het overzicht omvat de kosten tot en met december 2009. Ook de al aangegane verbintenissen, de werkelijke uitgaven en het aandeel van andere publieke partners zijn vermeld.

Binnen het beperkte commentaar van de voortgangsrapportages heeft het Rekenhof geen gedetailleerde analyse gemaakt van de voorbereidings- en werkingskosten, noch van de kosten van de al uitgevoerde werken. In geval de Oosterweelverbinding niet volgens het voorbereide concept kan worden gerealiseerd, zullen sommige uitgaven die de voorbije jaren zijn gedaan voor een aantal onteigeningen, randinvesteringen en studiekosten als verloren kosten moeten worden beschouwd.

Vorbereidings- en werkingskosten

De BAM heeft in 2009 deelcontracten nr. 28 tot 32 met de externe studiegroep gesloten voor onder meer mobiliteitsprognoses, studies Brabo II, studies Groene Singel en Stedelijke Ringweg, communicatie en begeleiding bij onteigeningen en aanbestedingen. Het deelproject communicatie is beperkt tot het beheer van de website.

Het Rekenhof wijst erop dat de studiekosten van het Vlaams Gewest en de andere agentschappen ontbreken in het kostprijsoverzicht bij de dertiende voortgangsrapportage. De kosten van het recente tracé-onderzoek, een gedeelte van de studiekosten voor de openbaarvervoerprojecten en de eventuele kosten van de DAM-werkgroepen zijn niet in kaart gebracht. De kosten voor de alternatievenstudie van 2009 ten bedrage van 2,06 miljoen euro werden aangerekend op de algemene uitgavenbegroting.

Het Rekenhof is bezig met de controle van de rekeningen van de BAM over het jaar 2008. Het betreft een financiële controle van de jaarrekening. De regelmatigheid van de betrokken transacties en de doelmatigheid van de werking worden daarbij niet specifiek onderzocht.

2.4.3 Financiering

Het Rekenhof herinnert eraan dat het Vlaams Gewest de projecten die het liet uitvoeren voor de oprichting van de BAM heeft gefinancierd vanuit de algemene uitgavenbegroting. De beschikbaarheidsvergoedingen van de eerste reeks openbaarvervoerprojecten vallen ook ten laste van de algemene uitgavenbegroting. Bovendien moeten het departement Mobiliteit en Openbare Werken en andere betrokken agentschappen een aantal uitbreidingen en meerkosten van sommige projecten zelf financieren. Het grootste deel van de investeringkosten van het Masterplan Antwerpen en de werkingskosten van de BAM zal de BAM in eerste instantie financieren met kapitaalbreng van het Vlaams Gewest in de BAM en met vreemd vermogen, dat de BAM moet aflossen met de toekomstige toelinkkomsten van de Oosterweelverbinding en opbrengsten van de Liefkenshoek tunnel. Het Vlaams Gewest zou tegen eind 2010 het maatschappelijk kapitaal van de BAM van 822,2 miljoen euro volledig volstorten. De financieringsafspraken zijn vastgelegd in de kaderovereenkomst van 27 juli 2007 tussen de Vlaamse Regering en de BAM.

De BAM had de procedure om (op basis van de toekomstige toelinkkomsten van de Oosterweelverbinding) financiering aan te trekken voor het Masterplan Antwerpen in het najaar 2008 tijdelijk stilgelegd wegens de moeilijke marktomstandigheden. In afwachting van een herstel van de financiële markten en een grotere zekerheid omtrent het Oosterweelproject, onderzocht het management van de BAM aanpassingen aan de financieringsstructuur. Door die aanhoudende moeilijkheden heeft de raad van bestuur van de BAM in november 2009 beslist de aanbestedingsprocedure voor de financiering definitief stop te zetten. De dertiende voortgangsrapportage van de BAM vermeldt enkele aangepaste financieringsformules die ter tafel liggen.

Om de contractsluiting voor de openbaarvervoerprojecten met een DBFM-formule te faciliteren, heeft het Vlaams Gewest in juli 2009 een doorbetalingsverbintenis en een herfinancieringsgarantie verleend, waardoor de private partners voor de investeringen voorlopig een financiering met een korte looptijd kunnen aangaan. In december 2009 heeft het Vlaams Gewest ook een garantie voor 70% van het vreemde vermogen van Brabo I bevestigd. Alle verleende gewestwaarborgen zijn decretaal onderbouwd.

Impact op de begroting van het Vlaams Gewest

De onderstaande tabel vat de al aangerekende en toekomstige uitgaven en ontvangsten op de begroting van het Vlaams Gewest samen, op basis van de actuele inzichten. Bij de principiële goedkeuring van het Masterplan Antwerpen had de Vlaamse Regering de bedoeling het plan volledig op een ESR-neutrale wijze te financieren.

In miljoenen euro	Reeds betaald	Te betalen	Toekomstige ontvangsten
ESR-neutraal (geen invloed)			

<i>op vorderingensaldo)</i>			
Kapitaalinzending BAM in geld	494	41,1	Dividenden
Inbreng in natura in BAM ⁽²¹⁾	(287,1)		Dividenden
Begrotingsuitgaven Vlaamse overheid (met invloed op vorderingensaldo)			
Niet-ingebrachte voorbereidende studies	29,0		
Investeringsuitgaven van projecten, gestart vóór oprichting BAM	149,5		
Beheersvergoedingen BAM		35 jaar x 24,5, te indexeren	
Eerste reeks tramprojecten (via beschikbaarheidsvergoedingen)		413,3 investeringskost, excl. financiering en onderhoud	
Subsidies voor rioleringen en openbare verlichting		16,9	
Investeringskosten boven geplafonneerd aandeel BAM (sluizen)		6,6	
Bijkomende studiekosten	2,1		
Totaal	674,6	> 1335,4	
Uitbreidingen Masterplanprojecten		22,8	

De Vlaamse Regering had in februari 2007 beslist voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten maximaal 30 miljoen euro per jaar te budgetteren en het investeringsvolume daaraan aan te passen. Voor de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen van Brabo I is al 13,3 miljoen euro nodig. Gelet op de omvang van de openbaarvervoerprojecten in Brabo II zal het maximumbudget van de Vlaamse Regering wellicht worden overschreden.

2.5 Risicobeheersing

2.5.1 ESR-neutraliteit

Voor de openbaarvervoerprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen werd de ESR-neutraliteit al eerder erkend door het INR. Eurostat is van oordeel dat op basis van de in 2008 voorgestelde structuur de overige niet-Oosterweelprojecten niet ESR-neutraal zijn. De BAM zelf behoort volgens Eurostat tot de overheidssector en is dus in de huidige configuratie, met inbegrip van het Oosterweelproject, niet ESR-neutraal⁽²²⁾. De BAM bereidt een nieuwe financieringsstructuur voor om het Oosterweelproject alsnog op een ESR-neutrale wijze te realiseren.

²¹ De inbreng in natura bestaat uit een aantal voorbereidende studies en de rechten van het Vlaams Gewest inzake nv Tunnel Liefkenshoek.

²² Brief van 12 maart 2009 van Eurostat.

2.5.2 *Geschillen en procedures*

Bij de Raad van State loopt onder meer een procedure tot nietigverklaring van het GRUP Oosterweelverbinding dat de Vlaamse Regering in juni 2006 vaststelde. De rechtsgrond voor de bouwaanvraag voor de geplande Oosterweelverbinding is daardoor onzeker. De dertiende voortgangsrapportage vermeldt ook de overige lopende juridische procedures.

2.5.3 *Rente-indekking*

De BAM had zich in het verleden via een portefeuille van renteswaps ingedekt tegen het risico van rentestijgingen op de toekomstige financiering. Zoals het Rekenhof heeft vermeld bij de twaalfde voortgangsrapportage, krijgen die renteswaps bij een sterke daling van de lange-termijnrentevoeten een negatieve waarde, waarbij op de vervaldag aan de tegenpartij een aanzienlijke vergoeding zou zijn verschuldigd. De BAM werd door de moeilijke marktomstandigheden begin 2009 gedwongen een aantal renteswaps af te wikkelen. De BAM realiseerde hierop in januari 2009 een uitzonderlijke positieve meerwaarde van 8,35 miljoen euro.

Wegens de rente-evolutie en de onzekerheid omtrent het Oosterweelproject na het referendum en de oprichting van de DAM vond de raad van bestuur van de BAM het niet aangewezen de resterende renteswaps nog langer aan te houden. Begin december 2009 werden ze afgewikkeld met een minderwaarde van bijna 50 miljoen euro. Als de rente laag blijft tot definitief over het Oosterweelproject is beslist, kan de uitgave per saldo van 41,6 miljoen euro op de renteswaps in de toekomst worden verrekend met lagere financieringskosten. Momenteel heeft de BAM geen indekkingsproducten meer voor de toekomstige financieringen.

2.5.4 *Risicomanagement*

Zoals al vermeld bij vorige voortgangsrapportages, bouwt de BAM een systeem van risicomanagement uit. De focus lag in eerste instantie op de eigen organisatierisico's en op de risico's voor het Oosterweelproject. De jongste maanden heeft de BAM ook een risico-inschatting gemaakt voor de openbaarvervoerprojecten van Brabo I en vergelijkt die met het risicomodel van de betrokken private partner. De BAM neemt zich voor het risicomanagement voor Brabo I verder af te stemmen met De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het Rekenhof had bij de twaalfde voortgangsrapportage vastgesteld dat belangrijke risico's voor het Oosterweelproject niet voldoende werden beheerst. Naast de kostprijsevolutie en de financierbaarheid ging het onder meer over vertraging bij het verkrijgen van een bouwvergunning (onder meer wegens het beperkte draagvlak in Antwerpen en procedu-

res bij de Raad van State), aanvullende eisen van andere betrokken overheden en vertraagde politieke besluitvorming. Die risico's blijven volgens het Rekenhof nog altijd actueel. De beheersing van die risico's valt evenwel in de meeste gevallen buiten de mogelijkheden van de BAM. De dertiende voortgangsrapportage bevat nog geen concrete informatie over de wijze waarop de DAM-werkgroepen met die risico's omgaan.

2.5.5 Maatschappelijk draagvlak

Uit de volksraadpleging is gebleken dat een oplossing voor de Scheldekruising een maatschappelijk draagvlak moet hebben in Antwerpen en de rest van Vlaanderen. De uiteindelijke oplossing en de te realiseren initiatieven, zullen volgens de Vlaamse Regering dan ook het resultaat moeten zijn van verder overleg, waarbij de stad Antwerpen een belangrijke gesprekspartner is⁽²³⁾.

Gelet op de voorgeschiedenis van het Masterplan Antwerpen, de massale aandacht voor het Oosterweelproject en de gevoeligheid ervan in Antwerpen mag de noodzaak van een versterkt maatschappelijk draagvlak voor de verdere realisatie van het Masterplan Antwerpen volgens het Rekenhof niet worden onderschat.

De BAM geeft in de dertiende voortgangsrapportage toelichting bij het doelgroepenoverleg en de communicatie die zij voor de projecten van het Masterplan Antwerpen organiseert.

2.6 Projectorganisatie

Het Rekenhof stelt vast dat er recent nog enkele bijkomende protocols werden gesloten met diverse betrokken overheden.

De bestaande Stuurgroep Masterplan binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en de nieuwe ambtelijke stuurgroep waartoe de Vlaamse Regering in het najaar 2008 had beslist, zijn voorlopig niet meer actief. De ambtelijke stuurgroepen voor Brabo I en II blijven wel actief.

Het Masterplan Antwerpen wordt sinds eind 2009 vanuit diverse invalshoeken besproken in de diverse DAM-werkgroepen. Daarbij komen de reorganisatie van de BAM, de financiering van de projecten van het Masterplan Antwerpen, de DBfM-overeenkomst met het aannemersconsortium, het vergunningsproces, de mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen, de communicatie en de leefbaarheid aan bod. Aangezien de besluitvorming binnen het ministerieel comité nog niet is afgerond, is er daarover nog nauwelijks informatie beschikbaar.

²³ Beslissing Vlaamse Regering VR/2009/21.10/DOC.1286.

3 Conclusies

Over de kwaliteit van de voortgangsrapportage

1. De informatie in de dertiende voortgangsrapportage steunt onder meer op de diverse documenten die aan de raad van bestuur van de BAM en aan de Vlaamse Regering zijn meegedeeld. De informatie is onderbouwd met de beslissingen van de Vlaamse Regering en van de raad van bestuur van de BAM, alsook met de toelichtingen die het Rekenhof van de BAM heeft gekregen. In de schriftelijke voortgangsrapportage heeft de BAM gedeeltelijk informatie opgenomen vanuit de Vlaamse Regering.
2. De dertiende voortgangsrapportage van de BAM is gestructureerd en ingevuld met de informatie-elementen die de parlementaire commissie in 2005 heeft vooropgesteld en beschrijft de ontwikkelingen van de diverse infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen en de aanpak van de BAM.

Over de recente ontwikkelingen in het Masterplan Antwerpen

3. Na de volksraadpleging over het Oosterweelproject heeft de Vlaamse Regering het dossier in handen genomen en zal ze het proces om te komen tot een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen zelf aansturen. Het opgerichte ministerieel comité en een aantal werkgroepen bereiden een oplossing voor. Er loopt weliswaar een bouw-aanvraag voor het voorbereide Oosterweelproject, maar gelet op de lopende besluitvorming is de definitieve invulling van de beoogde Scheldekruising nog onzeker. De BAM en de Vlaamse overheid hebben al kosten gemaakt voor onder meer studies, onteigeningen en randinvesteringen die rechtstreeks samenhangen met het voorbereide Oosterweelproject.
4. Hoewel al een aantal projecten van het Masterplan Antwerpen in uitvoering zijn en ook de eerste openbaarvervoerprojecten zijn gestart, vertoont de algemene uitvoeringsplanning van het Masterplan Antwerpen een aanzienlijke vertraging ten opzichte van eerdere plannings.
5. De totale investeringskosten voor het Masterplan Antwerpen worden thans geraamd op ongeveer 4,2 miljard euro. Het kostprijsoverzicht bij de voortgangsrapportage omvat niet alle recente studiekosten ten laste van het Vlaams Gewest en andere agentschappen van de Vlaamse overheid. Het maximale budget voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten, dat de Vlaamse Regering had vooropgesteld, zal wellicht worden overschreden.
6. De BAM heeft de lopende aanbestedingsprocedure voor de financiering van het Masterplan Antwerpen definitief stopgezet. De index-

kingsproducten tegen rentestijgingen moest ze met een minderwaarde afwikkelen.

7. De BAM werkt verder aan een gestructureerde opvolging en beheersing van de algemene en projectrisico's. Grote risico's blijven volgens het Rekenhof onder meer de kostenbeheersing en financierbaarheid van de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen, de handhaving van de beoogde ESR-neutraliteit, vertragingen bij het verlenen van definitieve vergunningen voor de infrastructuurprojecten en de politieke besluitvorming over de invulling van de projecten en de randvoorwaarden voor het Masterplan Antwerpen.

4 Aanbevelingen

Voor de commissie en de Vlaamse Regering

1. Als de commissie de gestructureerde informatievoorziening met periodieke voortgangsrapportages over het geheel van het Masterplan Antwerpen wil gewaarborgd zien, zou de Vlaamse Regering of de bevoegde minister de voortgangsrapportages van de BAM moeten laten aanvullen met informatie over het Masterplan Antwerpen die buiten de huidige of toekomstige verantwoordelijkheden van de BAM valt. Daarbij gaat het specifiek over de uitgaven voor studies, investeringen en subsidies voor financiering ten laste van de begroting van het Vlaams Gewest of van andere agentschappen van de Vlaamse overheid. Verder zou daarbij moeten worden aangegeven hoe de Vlaamse Regering en de andere betrokken agentschappen van de Vlaamse overheid omgaan met de belangrijkste risico's die een bedreiging vormen voor een vlotte, kostenefficiënte en kwaliteitsvolle realisatie van de onderdelen van het Masterplan Antwerpen die buiten de verantwoordelijkheid van de BAM vallen.

Voor de Vlaamse Regering

2. Bij de uitwerking van een oplossing voor de nieuwe Scheldekruising en een duurzame mobiliteit in en rond Antwerpen moet de Vlaamse Regering uitgaan van een realistische planning en rekening houden met alle essentiële randvoorwaarden. Alle eisen die de diverse instanties daarbij vooropstellen, moeten voor de start van de projectrealisatie in rekening worden gebracht of op hun haalbaarheid worden onderzocht.
3. De Vlaamse Regering moet duidelijk maken op welke wijze de actueel geraamde investeringen voor de eerste reeks openbaarvervoerprojecten zullen worden gefinancierd, rekening houdend met de in 2007 afgesproken beperking van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen.
4. Bij de verdere realisatie van de infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen moet de Vlaamse Regering ervoor zorgen dat de kostprijs, financierbaarheid en essentiële risico's worden bewaakt. De Vlaamse Regering moet bovendien streven naar een kwaliteitsvolle vergunningverlening en een doortastende en transparante besluitvorming om verdere vertraging bij de realisatie van het Masterplan Antwerpen te vermijden.

Voor de BAM

5. Om de beoogde ESR-neutraliteit te handhaven, moeten de projecten de facto en de jure worden gerealiseerd overeenkomstig de geldende Europese regels en mededelingen. Het nastreven van de ESR-neutraliteit moet sporen met de kostenbeheersing.

6. Het Rekenhof vraagt dat bij de volgende rapportages in de bijlage 'overzicht van investeringskosten Masterplan Antwerpen' bij de actuele raming van de kosten alle deelkosten worden geactualiseerd naar éénzelfde prijspeil. In het geval dat de Oosterweelverbinding niet volgens de voorbereide procedure of op het geplande tracé kan worden gerealiseerd, moet de BAM een overzicht maken van de studies, onteigeningen, verbonden investeringen of geschillen, alsook van alle daaraan verbonden uitgaven en verwachte kosten, voor zover die als verloren moeten worden beschouwd of niet kunnen worden gerecupereerd.

Bijlage 1

Overzicht controlebevindingen 2005-2009 over de verkeersinfrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen en de voortgangsrapportages van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Dit overzicht geeft de stand van zaken weer tot maart 2009 bij de twaalfde voortgangsrapportage. De recentere ontwikkelingen heeft het Rekenhof becommentarieerd in zijn verslag bij de dertiende voortgangsrapportage van de BAM over het Masterplan Antwerpen.

1 Masterplan Antwerpen

Om de leefbaarheid en de mobiliteit in en rond Antwerpen te verbeteren, ontwikkelde de Vlaamse overheid in 2000 het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. De Oosterweelverbinding of sluiting van de kleine ring (R1) rond Antwerpen is één van de belangrijkste elementen van het Masterplan Antwerpen.

Na een haalbaarheidsstudie over de verschillende mogelijkheden voor het sluiten van de kleine ring en een debat in de Staten-Generaal voor de mobiliteit onder leiding van de provinciegouverneur heeft de Vlaamse Regering op 15 december 2000 de uitgangspunten, principes en projecten voor het Masterplan Antwerpen vastgelegd, waarbij samen met de Oosterweelverbinding ook een aantal tramprojecten, waterinfrastructuurprojecten en maatregelen voor zwakke weggebruikers werden gebundeld.

Samen met een presentatie over het Masterplan Antwerpen heeft de Vlaamse Regering in 2002 bij het Vlaams Parlement het ontwerpdecreet tot oprichting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel ingediend. De BAM werd in augustus 2003 opgericht als een nv van publiek recht, krachtens het decreet van 13 december 2002⁽²⁴⁾.

2 Rol van het Rekenhof

Na een hoorzitting heeft de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement op 22 maart 2005 beslist om de realisatie van het Masterplan Antwerpen op te volgen aan de hand van voortgangsrapportages van de BAM en de Vlaamse Regering, naar

²⁴ Stuk 1316 (2001-2002)

de geest van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten. De commissie wilde daarbij een grote betrokkenheid van het Rekenhof⁽²⁵⁾.

Naar aanleiding van de eerste voortgangsrapportage heeft de commissie op voorstel van het Rekenhof een vaste structuur voor de voortgangsrapportages vastgelegd, waarbij telkens de basiskennmerken van het Masterplan, de reikwijdte, de planning, de kostprijs en financiering, de risicobeheersing en de projectorganisatie aan bod zou komen.

De BAM heeft vervolgens overeenkomstig de afgesproken structuur drie keer per jaar een voortgangsrapportage aan de commissie voorgelegd. De BAM heeft ook in juni 2006 de gevraagde basisrapportage voorgelegd. In de aanloop van elke voortgangsrapportage heeft het Rekenhof bij de BAM en bij de andere betrokken Vlaamse overheidsdiensten de nodige informatie gevraagd om de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportages te kunnen beoordelen. Het Rekenhof had wel aan de commissie meegedeeld dat zijn externe toets niet kon slaan op een validering van de gehanteerde calculatiemethodes, het realiteitsgehalte van de ramingen of de kwaliteit van de risicobeheersing. Binnen de beperkte voorbereidingsperiode zijn dergelijke analyses niet mogelijk. Het Rekenhof heeft bij elke voortgangsrapportage zijn schriftelijke commentaar vooraf aan de commissie bezorgd. Tijdens de commissiebesprekingen hebben de BAM, de Vlaamse Regering en het Rekenhof de voortgang van de verdere voorbereiding en realisatie van het Masterplan Antwerpen ook mondeling toegelicht.

De commissie heeft tijdens de legislatuur 2004-2009 het Rekenhof ook gevraagd commentaar te geven bij de bijkomende hoorzittingen over het aspect communicatie en het financiële aspect van het Masterplan Antwerpen. Ze heeft het Rekenhof ook gevraagd de communicatieopdracht van de BAM en de eerste fase van de onderhandelingsprocedure voor de aanbesteding van de Oosterweelverbinding op het vlak van rechtmatigheid te onderzoeken. Het Rekenhof heeft daarover afzonderlijke auditverslagen aan de commissie voorgelegd.

3 Bevindingen van het Rekenhof

De controlebevindingen en commentaren van het Rekenhof zijn aan het Vlaams Parlement voorgelegd en gepubliceerd:

3.1 *Verslag van het Rekenhof over de besluitvorming Oosterweelverbinding – Stuk 40 (2007-2008) – nr. 1 van 30 oktober 2007*

Bij de bespreking van de zesde voortgangsrapportage aan het Vlaams Parlement in maart 2007 bleek dat nog slechts één kandidaatbouwgroep in aanmerking kwam bij de verdere prijsonderhandelingen voor de

²⁵ Stuk 268 (2004-2005) – nr.1

aanbesteding van de Oosterweelverbinding. Op vraag van het Vlaams Parlement heeft het Rekenhof de rechtmatigheid van de besluitvorming in de eerste fase van de aanbestedingsprocedure onderzocht. Hierna wordt de bestuurlijke boodschap uit het auditverslag weergegeven.

In opdracht van het Vlaams Parlement heeft het Rekenhof een procesaudit uitgevoerd van de besluitvorming tijdens de eerste fase van de onderhandelingsprocedure van de BAM voor de Oosterweelverbinding.

Het Rekenhof concludeert dat de eerste fase van de onderhandelingsprocedure volgens de bepalingen van het bestek en de wetgeving is verlopen en dat de BAM daarbij de motiveringsplicht en de gelijke behandeling van de bidders heeft gerespecteerd. De mogelijkheid om offertes die niet voldoende overeenstemden met de gewenste eisen te weren, was in het bestek voorzien.

De randvoorwaarden van het tracé voor de Oosterweelverbinding dat de Vlaamse Regering heeft vastgelegd, impliceerden dat de rijweg op de rechteroever moest worden gestapeld tot een dubbeldeksviaduct. De ontwerprijvrijheid van de bidders in het kader van de DBfM-formule situeerde zich op het vlak van kwaliteit, vormgeving en optimaal onderhoud.

De gekozen onderhandelingsprocedure houdt voor de opdrachtgever een beoordelingsvrijheid in. De opgezette onderhandelingsprocedure en het bestek, dat de BAM meermaals heeft verduidelijkt, zijn overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten en de principes van behoorlijk bestuur tot stand gekomen.

Een kwaliteitskamer van deskundigen heeft de BAM bijgestaan. Zij heeft de ontwerpen van de bidders op het belangrijke aspect architectuur streng beoordeeld, steunend op de eisen van het bestek. De subjectiviteit die eigen is aan het vakgebied, werd door een gestructureerde voorbereiding en ruime samenstelling van de kwaliteitskamer zo veel mogelijk geobjectiveerd.

Bijlage 1 bij het auditverslag bevat een feitenchronologie van het project Oosterweelverbinding van 2000 tot 2007

3.2 Verslag van het Rekenhof over de communicatieopdracht bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel – Stuk 40-A (2004-2005) – nr. 1 van 2 juni 2005

Het Rekenhof heeft eveneens op vraag van het Vlaams Parlement de rechtmatigheid van de communicatieopdracht van de BAM onderzocht. Hierna wordt de conclusie uit het auditverslag weergegeven.

Het communicatiebureau treedt op als onderaannemer voor de studiegroep die de projecten van het Masterplan Antwerpen voorbereidt. De inzet van het communicatiebureau was al voorgesteld in de offerte die tot de kaderovereenkomst met de stu-

diegroep heeft geleid. Het Vlaams Gewest heeft de studiegroep met het communicatiebureau als onderaannemer rechtmatig aangesteld na een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking. Het heeft de kaderovereenkomst met de studiegroep intussen overgedragen aan de BAM.

Hoewel de vergoedingsregeling voor sommige communicatieprestaties tijdens de uitvoering wijzigde van uurtarieven naar een forfaitstelsel, verliep de facturatie van de geleverde 3,7 miljoen EUR communicatiediensten (inclusief prijsherzieningen en BTW) correct. Het communicatiebureau staat ook in voor een deel van de communicatieondersteuning voor de renovatiewerken aan de Antwerpse ring in opdracht van de BAM en voor rekening van het Vlaams Gewest. De BAM en het Vlaams Gewest hadden bij het afsluiten van het onderzoek 2,1 miljoen EUR (exclusief BTW) besteed van de 2,44 miljoen EUR die het bestek voor communicatie heeft gereserveerd. De facturatie van die communicatiediensten is rechtmatig verlopen.

3.3 Verslagen van het Rekenhof bij twaalf voortgangsrapportages van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel inzake het Masterplan Antwerpen – Stuk 268 (2004-2005) – nrs. 3, 4, 6, 8, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 24, 27

De verslagen van het Rekenhof moeten samen worden gelezen met de respectievelijke voortgangsrapportages die de BAM bij de parlementaire commissie heeft ingediend. De ontwikkelingen sinds het voorjaar 2009 zijn toegelicht in de dertiende voortgangsrapportage en het verslag van het Rekenhof daarbij.

3.3.1 Algemeen

De belangrijkste beslissingen van de Vlaamse Regering betreffende het Masterplan Antwerpen zijn die van:

- 15 december 2000 met de algemene vaststelling van de projecten en de randvoorwaarden van het Masterplan Antwerpen
- 22 juli 2005 met een concretisering van de reikwijdte, de planning en de financiering van het Masterplan Antwerpen
- 16 februari en 2 maart 2007 met een bijsturing van de reikwijdte en planning van sommige projecten, de principiële goedkeuring van de kaderovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de BAM en een alternatieve financiering voor een eerste reeks tramprojecten
- 30 juni 2008 met het initiatief tot het laten uitvoeren van een onafhankelijke evaluatiestudie voor een vergelijking van drie tracés voor de Oosterweelverbinding
- 28 maart 2009 met een standpunt rond de verdere besluitvorming voor de Oosterweelverbinding

Gelet op de gevolgen van de financiële crisis van 2008 en van de evaluatiestudie, vroeg het Rekenhof zich in februari 2009 af of het referentiekader voor het Masterplan Antwerpen nog kan worden gehandhaafd.

3.3.2 Reikwijdte

De evoluties in de reikwijdte van de diverse projecten van het Masterplan Antwerpen zijn samengevat in de tabel in het verslag bij de tiende voortgangsrapportage

Project	Omschrijving (15-12-2000)	Concrete invulling	Realisatie en financiering
Oosterweelverbinding	Tunnel-brug-combinatie	+ Tuivariant + aansluiting Zwijndrecht + lokale ontsluiting Linkeroever + mitigerende maatregelen (Burchtse Weel & Middenvijver) + verknoping stedelijke ringweg Noord + terechtwijzende berichten + te onderhandelen bouwprogramma met optimalisaties + inrichting Kattendijksluis + afsluiten Kennedytunnel + tijdelijke stelplaats + aanpassing Schijn	BAM ⁽²⁶⁾ BAM ⁽²⁷⁾ VMM+Aquafin
Singel	Stedelijke ringweg met ongelijkvloerse kruispunten	Vervangen door Groene Singel met Groene Boulevard en stedelijke ringweg naast R1 Verlenging tot Groenendaallaan	BAM
Royerssluis	Renovatie zonder verbreding	Verbreding tot 27 meter	BAM
Van Cauwelaertsluis	Vernieuwing deuren en elektromechanica	+ dienstgebouw + aansluitingen	BAM
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Verbreding en verhoging van bruggen	+ verbreding onder bruggen + wachtplaten De openbaar vervoerbrug wordt geïntegreerd in de nieuwe Noorderlaanbrug	BAM ⁽²⁸⁾

²⁶ De mitigerende maatregelen in het gebied Middenvijver en Burchtse Weel worden respectievelijk opgevolgd door de Vlaamse Landmaatschappij en het agentschap Waterwegen en Zeekanaal voor rekening van de BAM.

²⁷ De BAM betaalt een maximale vergoeding van 15 miljoen EUR aan het agentschap Waterwegen en Zeekanaal voor de realisatie van de herinrichting van de Kattendijksluis.

²⁸ De vervanging van de bestaande spoorbruggen over het Albertkanaal vak Wijnegem-Antwerpen zal de BAM realiseren. De bouw van de HSL-brug en de brug voor de tweede spoorontsluiting vallen niet onder het Masterplan Antwerpen en zal Infrabel financieren.

Leien fase I	Bolivarplaats – Maria-Theresialei		Vlaams Gewest
Leien fase II	Maria-Theresialei – Noorderlaan	Incl. projectdefinitie Operaplein	SPV Brabo II ⁽²⁹⁾
Tramlijn Noorderlaan- Ekeren	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 SPV Brabo II ⁽³⁰⁾ Fase 2 BAM?
Tramlijn Mortsel Boechout	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 SPV Brabo I
Tramlijn Deurne - Wijnegem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1: SPV Brabo I Fase 2: BAM?
+ stelplaats	Nieuwe tramstelplaats		SPV Brabo I
Tramlijn Mortsel Kontich	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Hemiksem (St-Bernardssesteenweg)	Tramlijn met heraanleg gewestweg		Fase 1 Vlaams Gewest Fase 2 BAM
Tramlijn Linkeroever- Noord	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Wommelgem	Tramlijn met heraanleg gewestweg		BAM
Tramlijn Nieuw-Zuid en Eilandje	Uitbreiding bestaande lijnen	Cadixwijk + Orteliuskaai-Rijnkaai + Noor- derplaats-Rijnkaai + Brusselstraat ⁽³¹⁾	SPV Brabo II
Aankoop 48 trams			BAM + De Lijn
Maatregelen zwakke weggebruiker	Aanleg fietspaden en telematica	Selectie fietsprojecten	BAM

²⁹ De speciale projectvennootschappen (SPV's) zijn een samenwerkingsvorm tussen de BAM en Lijninvest (dochtervennootschap van De Lijn) en de te selecteren private partners.

³⁰ De openbaarvervoerbrug (Noorderlaan) over het Albertkanaal maakt geen onderdeel uit van de SPV Brabo II.

³¹ Principebeslissing Vlaamse Regering 9 mei 2008.

3.3.3 Planning

De Vlaamse Regering heeft in 2005 en 2007 een overkoepelende planning voor het geheel van het Masterplan Antwerpen vastgesteld. De raad van bestuur van de BAM kan die planning bijsturen in functie van de financieringsmogelijkheden. De BAM volgt de planning intern op, maar heeft de overkoepelende planning nog niet formeel geactualiseerd. Diverse projecten waarvan de start in 2007, 2008 of 2009 was voorzien, hebben al aanzienlijke vertraging opgelopen.

De uitvoeringsplanning is samengevat in de onderstaande tabel op basis van de verslagen bij de negende en de twaalfde voortgangsrapportage

Project	Uitvoeringsplanning 22 juli 2005	Uitvoeringsplanning februari 2007	Wijzigingen tot februari 2009	Stand van voorbereiding / uitvoering
Oosterweelverbinding	1kw 2007 – 1kw 2011	Fase 1: 1kw 2008 – 4kw 2011 Fase 2: 2kw2012 – 1kw2014	Start werken vier jaar vanaf 3kw 2010 Zuidelijke knoop Linkeroever: van tweede tot vijfde jaar	Finale onderhandelingen met voorkeur- bieder opgestart; onteigeningen in uitvoering; bouwvergunningsaanvraag voorbereid door de voorkeurbieder; contractsluiting afhankelijk van politieke besluitvorming
+ investeringen Burchtse Weel en Middenvijver + Kattendijksluis	(2kw 2006 – 4kw 2006)	3kw 2007 – 3kw 2009	Werken uit te voeren voor bouw Ooster- weelviadukt	Middenvijver: voorlopig opgeleverd Burchtse Weel: werken in uitvoering Werken uit te voeren o.l.v. W&Z; wer- ken gestart in eerste kwartaal 2009
+ Tijdelijke stelplaats + De Schijn			Werken uit te voeren voor de start van de werken aan het Oos- terweelproject	Tijdelijke stelplaats in gebruik genomen Uitvoering werken gestart in augustus 2008
Singel	1kw 2010 – 4kw 2013	3kw2009 – 4kw2010 (deel Sted.Ring Noord) 3kw2012 – 2kw2016		Toegevoegd aan werken Oosterweel- verbinding Visie verder uitwerken
Royerssluis	1kw 2013 – 4kw 2015	1kw 2013 – 4kw 2015		
Van Cauwelaertsluis	1kw 2006 – 4kw 2007	3kw 2007 – 2kw 2009		Renovatiwerken gestart in tweede kwartaal 2008; werken tot 2011
Albertkanaal vak Antwerpen-Wijnegem	Fase 1: 2kw 2006 – 4kw 2008 Fase 2: 1kw 2011 – 4kw 2014	Fase 1: 3kw 2007 – 4kw 2011 Fase 2: 3kw 2012 – 4kw 2015	Fase 1: Noorderlaan- brug, IJzerlaanbrug, Deurne-Bal-brug, samen met spoor- bruggen	Werken Noorderlaanbrug gestart in februari 2008; IJzerlaan-fietsbrug in ontwerp, samen met gebiedsontwikke- ling; spoorbruggen in ontwerp
Leien fase I		-		Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Leien fase II (Brabo II) + Operaplein	3kw 2007 – 3kw 2011 (2kw 2006 – 3kw 2006)	3kw 2008 – 3kw 2012 -		Te combineren met tramlijn Ekeren Projectdefinitie bepaald
Tramlijn Ekeren (Bra- bo II)	3kw 2007 – 2kw 2012	2kw 2008 – 2kw 2012	Laatste gedeelte uitgesteld	Project-MER in voorbereiding
Tramlijn Mortsel Boechout	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005	Fase 1: 4kw 2003 – 3kw 2005		Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Mortsel Boechout (Brabo I)	Fase 2: 3kw 2006 – 2kw 2008	Fase 2: 4kw 2007 – 1kw 2010	Start werken vanaf 3kw 2009	Onteigeningen in uitvoering, bouwver- gunning verkregen in augustus 2007; aanbestedingsprocedure Brabo I loopt.

Project	Uitvoeringsplanning 22 juli 2005	Uitvoeringsplanning februari 2007	Wijzigingen tot februari 2009	Stand van voorbereiding / uitvoering
Tramlijn Deurne - Wijnegem (Fase 1 in Brabo I) + stelplaats	3kw 2006 – 2kw 2010	4kw 2007 – 2kw 2011 4kw 2007 – 1kw 2009	Start werken vanaf 3kw 2009	Onteigeningen in uitvoering; aanbestedingsprocedure Brabo I loopt; start
Tramlijn Mortsel Kontich	1kw 2013 – 4kw 2015	1kw 2013 – 4kw 2015		
Tramlijn Hemiksem (St.-Bernardse- steenweg)	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 1kw 2012 – 4kw 2015	Fase 1: 4kw 2003 – 4kw 2005 Fase 2&3: 3kw 2012 – 2kw 2016		Uitgevoerd door Vlaams Gewest
Tramlijn Linkeroever- Noord	1kw 2014 – 4kw 2015	1kw 2014 – 4kw 2015		
Tramlijn Borsbeek – Wommelgem	1kw2013 – 4kw 2015	1kw2013 – 4kw 2015		
Tramlijn Nieuw-Zuid, Linkeroever en Eilandje	1kw 2015 – 4kw 2015	1kw 2015 – 4kw 2015	Vanaf 2010	Tramlijnen Eilandje en Brusselstraat samen met tramlijn Ekeren
Aankoop 48 trams	2008 – 2015	2008 – 2015		10 trams aangekocht voor Minder Hinder bij renovatie R1 in 2004 21 trams te huren door De Lijn voor Brabo-projecten
Maatregelen zwakke weggebruiker	2007 – 2014	2007 – 2014	Vanaf 2008	Fasering volgens uitgangspuntennota fietsprojecten ; enkele fietsroutes in voorbereiding ; enkele fietspaden in samenhang met andere Masterplanpro- jecten

3.3.4 *Kostprijs en financiering*

De totale investeringskosten van de projecten van het Masterplan Antwerpen werd in 2000 bij de eerste vaststelling door de Vlaamse Regering geschat op ongeveer 1.450 miljoen euro, waarvan ongeveer 595 miljoen euro voor de Oosterweelverbinding. Het Rekenhof heeft in zijn verslagen bij de voortgangsrapportages de evolutie van de geraamde investeringskosten en van de uitgaven in kaart gebracht. Vanaf de negende voortgangsrapportage heeft de BAM de tabel met geraamde en gerealiseerde investeringskosten geactualiseerd.

Eind 2008 is de totale geraamde investeringskost voor het gehele Masterplan Antwerpen opgelopen tot ongeveer 3.745 miljoen euro, waarvan de BAM ongeveer 2.830 miljoen euro zou financieren. Het verschil wordt door de andere publieke partners (vaak met subsidies van het Vlaams Gewest) gefinancierd. De geraamde investeringskosten voor de Oosterweelverbinding zouden 1.935 miljoen euro bedragen. De BAM en de voorkeurbieder voor de Oosterweelverbinding zouden een principieel akkoord hebben over de realisatieprijs. Het Rekenhof heeft echter nog geen inzage gehad in die documenten.

Om het geheel van het Masterplan Antwerpen te financieren heeft de Vlaamse Regering beslist aan de BAM een maatschappelijk kapitaal van ruim 800 miljoen euro ter beschikking te stellen. Ook heeft de Vlaamse Regering de NV Tunnel Liefkenshoek met inbegrip van de daaraan ver-

bonden tolheffing in de BAM ingebracht. Het Vlaams Gewest heeft voor de oprichting van de BAM al drie projecten met begrotingsmiddelen gefinancierd en zal ook via zijn agentschappen de Brabo-projecten voor de realisatie van de tramlijnprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen financieren.

De BAM zal het overige gedeelte van Masterplan Antwerpen financieren via leningen, die ze zal terugbetalen met onder meer de tolinkomsten van de Oosterweelverbinding. Volgens verkeersprognoses zouden de tolinkomsten van de BAM volstaan om de Oosterweelverbinding en een aantal andere projecten van het Masterplan Antwerpen te financieren. De procedure voor het aangaan van een lening die de BAM had opgestart, is wegens de financiële crisis in 2008 stil gelegd. De BAM zou een aangepaste procedure voor de financiering starten.

Voor de Brabo-projecten en voor de Oosterweelverbinding worden PPS-constructies opgezet op basis van een 'Design, Build, Finance and Maintain'-contract, waarbij de private bouwgroepen de investeringskosten geheel of gedeeltelijk prefinancieren.

3.3.5 Risicobeheersing

Het Rekenhof heeft in zijn verslagen gewezen op de standpuntbepalingen inzake btw en ESR-neutraliteit. Voor een beperkt gedeelte van de wegeninfrastructuur zou de btw op de investeringskosten niet recupererbaar zijn. Er is een gunstig advies voer de ESR-neutraliteit van de Brabo-projecten voor de tramlijnen; daarmee bevestigt het INR dat de investeringsverbintenis niet als schuld in de rekeningen van de overheid moet worden opgenomen, maar enkel de jaarlijkse afbetalingen. De beoogde ESR-neutraliteit van een aantal andere projecten en van de BAM als overheidsbedrijf werd door Eurostat opnieuw in vraag gesteld en vervolgens verworpen.

Het Rekenhof heeft in zijn commentaren ook enige toelichting gegeven bij andere specifieke risico's:

- De BAM heeft zich tijdelijk ingedekt tegen rentestijgingen voor de financiering die ze wil aangaan. Daarvoor had ze renteswaps aangegaan.
- De verkeersprognoses, die een essentieel uitgangspunt zijn voor de tolfinanciering en de aflossing van de leningen, werden door een extern bureau gevalideerd.
- De DBFM-contracten die met de private bouwgroepen worden aangegaan vergen een evenwichtige risicoverdeling en specifieke beheersing.
- De overheidscommunicatie voor het ontwikkelen van een maatschappelijk draagvlak voor de infrastructuurwerken was weinig effectief.

Het Rekenhof heeft zich niet uitgesproken over de toereikendheid van de risicobeheersing. Het heeft wel vastgesteld dat de BAM gestart is met de ontwikkeling van een eigen risicomanagement. Over het risicomana-

gement van de andere partners binnen de Vlaamse overheid heeft het Rekenhof nagenoeg geen informatie.

3.3.6 Projectorganisatie

De BAM is opgericht om de projecten van het Masterplan Antwerpen te realiseren, te financieren en de coördineren. De BAM heeft al diverse protocols gesloten met andere publieke partners met een gedetailleerde taak- en kostenverdeling voor diverse projecten.

Binnen de Vlaamse overheid zijn er ook een aantal ambtelijke stuurgroepen. Er bestaat evenwel geen duidelijkheid over de verhouding tussen de stuurgroep die bij de start van het Masterplan Antwerpen is opgericht en de nieuwe stuurgroep van 2008.

3.3.7 Conclusies en aanbevelingen

In zijn verslagen bij de diverse voortgangsrapportages heeft het Rekenhof onder meer geconcludeerd dat:

- De informatie in de voortgangsrapportages van de BAM onderbouwd is, maar dat die rapportages geen informatie vanwege de Vlaamse Regering of andere partners bevatten.
- De voortgangsrapportages op hoofdlijnen gestructureerd zijn volgens de afspraken met de parlementaire commissie.
- Diverse projecten aanzienlijke vertraging hebben en de overkoepelende planning grotendeels achterhaald is.
- Er nog onvoldoende duidelijkheid is over het geheel van de actueel geraamde kostprijs en niet alle kosten van de andere publieke partners in kaart zijn gebracht.
- Kostprijs, financiering, ESR-neutraliteit vergunningen en politieke besluitvorming belangrijke risico's blijven.
- De risicobeheersing en projectopvolging binnen de Vlaamse overheid onduidelijk blijft.

Bij de elfde voortgangsrapportage heeft het Rekenhof een samenvattend overzicht gegeven van aanbevelingen die het bij vorige voortgangsrapportages had geformuleerd, met daarbij ook de reactie van de BAM. Het Rekenhof heeft ook aangedrongen op een aanvulling van de informatievoorziening vanuit de Vlaamse Regering. De aanbevelingen zijn zoveel mogelijk volgens de vaste structuur van de voortgangsrapportages gerangschikt.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 01.01 	<ul style="list-style-type: none"> • De verdere informatievoorziening kan worden gestructureerd zoals vastgesteld tijdens de commissievergadering van 1 juni 2005. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinds de tweede voortgangsrapportage volgt de BAM de voorgestelde structuur. De BAM streeft permanent om de voortgangsrapportages zo duidelijk en transparant mogelijk op te stellen.
<ul style="list-style-type: none"> • 03.01 	<ul style="list-style-type: none"> • De basisrapportage dient spoedig te worden voorgelegd aan de commissie. 	<ul style="list-style-type: none"> • De basisrapportage werd samen met de vierde voortgangsrapportage aan de commissie voorgelegd.
<ul style="list-style-type: none"> • 01.02 	<ul style="list-style-type: none"> • Het is belangrijk aan te geven welke informatie steunt op voorstellen of hypothesen en welke beslissingen definitief zijn genomen. 	<ul style="list-style-type: none"> • De belangrijkste hypothesen en uitgangspunten voor het Masterplan Antwerpen zijn opgenomen in de kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest. In de voortgangsrapportage gaat de BAM uit van genomen beslissingen van het Vlaams Gewest, de raad van bestuur, stuurgroepen of managementcomité. Als rekening wordt gehouden met hypothesen of nog te nemen beleidsbeslissingen, zal dit expliciet worden vermeld.

³² De eerste twee cijfers van de referentie verwijzen naar het volgnummer van de voortgangsrapportage en de twee volgende cijfers verwijzen naar het nummer van de aanbeveling in het verslag van het Rekenhof bij de betrokken voortgangsrapportage.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 02.01 • 03.02 	<ul style="list-style-type: none"> • Voortgangsrapportages moeten een volledig beeld geven van het Masterplan Antwerpen; ook rapporteren over onderdelen van Vlaams Gewest en andere Vlaamse openbare instellingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • In recentere voortgangsrapportages geeft de BAM ook enige informatie over de deelprojecten van het Masterplan Antwerpen die onder verantwoordelijkheid van andere overheden worden uitgevoerd. De projecten opgestart door het Vlaams Gewest, vóór de oprichting van BAM zijn ondertussen ook allemaal afgerond. In de overzichtstabel zijn de geïnvesteerde bedragen in die projecten weergegeven. De BAM geeft toelichting over die projecten waar zij betrokken partij is, al dan niet in partnership met partners van het Vlaams Gewest. • <i>Repliek Rekenhof: de informatie in de voortgangsrapportages bevat soms nog enkele onvolkomenheden op het vlak van transparantie, volledigheid en actualiteit.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • 06.02 	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de keuze voor alternatieve financiering of PPS-constructies, zoals voor de eerste reeks tramprojecten, moet de Vlaamse Regering de meerwaarde van die keuze aantonen en de haalbaarheid onderzoeken. 	<ul style="list-style-type: none"> • De keuze voor een alternatieve financiering is een beleidskeuze van de Vlaamse Regering. Het feit dat maatschappelijk belangrijke projecten nu al kunnen worden uitgevoerd, is een argument voor de meerwaarde van de PPS-formule. Die aanpak zet ook aan tot het denken in termen van lifecycle-kosten, wat bij klassieke financiering veel minder het geval is. Bouw en onderhoud vormen ook op elkaar afgestemde onderdelen van hetzelfde investeringspakket.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 08.02 • 09.01 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM moet analyseren of het initiële bestek voor de Oosterweelverbinding voldoende rekening hield met alle noodzakelijke randvoorwaarden, alsook met de realiteitszin van de eisen. Dat kan dienen voor een optimalisering van de voorbereiding van andere projecten. De BAM moet erover waken dat alle bouw-, milieu- en verkeers-technische studies tijdig worden uitgevoerd en alle noodzakelijke eisen in de initiële bestekken van de projecten worden opgenomen en aanpassingen tijdens de onderhandelingen of de bouwfase worden vermeden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het uitvoeren van de nodige voorbereidende studies voor het opstellen van bestekken gebeurt steeds in een op dat ogenblik geldend referentiekader van reglementering, normen en standaarden. Zowel het vermelde referentiekader als het beleidskader is in evolutie. Vooral in projecten waarbij de periode tussen de aanvang van de studies en de contractsluiting aanzienlijk is, moeten die evoluties maximaal worden meegenomen. • Het bestek Oosterweelverbinding heeft inderdaad wijzigingen ondergaan. Wat de eisen en risicoallocatie betreffen, hebben die wijzigingen vaak te maken met verduidelijkingen en het 'redelijk' maken ervan. Goedbedoelde eisen die achteraf wegens onvoldoende duidelijke formuleringen of al te verre gaande risicoallocatie aanleiding geven tot onredelijke prijsverhogingen moeten worden vermeden. Het oorspronkelijke bestek legde in elk geval veel te veel risico's bij de bieder. Het vele werk dat de BAM al deed en de grote ervaring die daarbij ontstond, dienen in elk geval aanleiding te geven tot het ter beschikking stellen van die ervaring voor nieuwe projecten.
<ul style="list-style-type: none"> • 09.02 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM moet nagaan of de planning voor de voorbereiding en uitvoering van de diverse projecten nog realistisch is, rekening houdend met de samenhang van projecten, de voorbereidingstijd, het vergunningentraject, de mobiliteitseffecten en de financiële haalbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • De Vlaamse Regering heeft in 2005 en 2007 de globale planning van het Masterplan Antwerpen op voorstel van de BAM bijgestuurd. De BAM zet sinds kort een nieuw planningsinstrument in om met alle gegevens rekening te kunnen houden. Bedoeling is tweewekelijks intern de planning te evalueren en maandelijks een overzicht te geven aan de raad van bestuur.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 05.02 	<ul style="list-style-type: none"> • Het Rekenhof beveelt aan een grondige verschillenanalyse te maken van de raming voor de Oosterweelverbinding en de eerste biedingen. De leereffecten kunnen dienstig zijn bij de verdere onderhandelingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM heeft de ramingen van de First Offer en de BAFO vergeleken en daarbij mogelijke anomalieën vastgesteld. Daarbij kwam ook tot uiting dat de voorkeurbieder onvoldoende gebruik heeft gemaakt van de BAFO en de onderhandelingen om verder te optimaliseren naar prijszetting. Uit de vrij lang aanslepende onderhandelingen kan worden geleerd dat de onderhandelingsperiode toelaat veel onduidelijkheden uit het bestek weg te werken, onredelijke eisen weg te werken en aldus grondig te optimaliseren.
<ul style="list-style-type: none"> • 06.04 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM moet zich voldoende wapenen om de kostprijs van de Oosterweelverbinding in de verdere gunningsprocedure maximaal te beheersen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf januari 2008 heeft de BAM zeer intensief besprekingen gevoerd met de voorkeurbieder over: <ul style="list-style-type: none"> • het actualiseren van informatie; • het wegwerken van onduidelijkheden in het bestek, zodat de aangeboden prijs overeenkomt met duidelijke doelstellingen en er dus geen reserves nodig zijn voor mogelijke discussies; • prijsherzieningen; • zaken die volgens de BAM veel te duur zijn geprijsd; • optimalisaties binnen de vraagspecificatie; • aanpassingen aan de algemene contractvoorwaarden met het oog op <i>market practice</i> en redelijke risicoverdeling.
<ul style="list-style-type: none"> • 10.02 	<ul style="list-style-type: none"> • Tijdens het verdere verloop van de finale onderhandelingen voor het Oosterweelproject moet de BAM doortastend en alert handelen. De verbonden deelprojecten moeten tijdig worden voltooid en de andere randvoorwaarden worden gehandhaafd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gezien de onafhankelijke studie naar de alternatieven, kan niet op alle fronten tegelijk worden voortgewerkt. Het is echter wel de taak en de bedoeling van BAM om alle deelprojecten tijdig uit te voeren en de nodige overeenkomsten met de stakeholders af te sluiten.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 08.04 • 09.03 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM moet de kostprijramingen voor de projecten die met DBFM-constructies worden gerealiseerd actualiseren. Om de financiële haalbaarheid van de projecten en de marktconformiteit van de offertes zo goed mogelijk te kunnen beoordelen, zouden alle betrokken publieke partners ook een realistische inschatting moeten maken van de kosten van de financiering en de risicobeheersing. Het gebruiken van de public sector comparator en het voeren van degelijke prijs-onderhandelingen zijn daarbij cruciale elementen. 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM heeft als onderdeel van de beoordeling van de BAFO een public sector comparator uitgewerkt, en zal die oefening ten gepaste tijde hernemen, onder andere bij contractsluiting. De BAM heeft al ramingen gemaakt om na te gaan of de prijzen van de voorkeurbieder acceptabel zijn. De BAM heeft bij de aanstelling tot voorkeurbieder in januari 2008 op die gronden duidelijk aangegeven dat de prijs te hoog lag. Verder heeft de BAM ook specifieke ramingen gemaakt van de impact van de wijzigingen die na BAFO zijn onderhandeld. • De financieringskosten zijn niet terug te brengen tot één enkel reëel of nominaal bedrag. De financieringskosten worden opgevolgd en gemodelleerd via het financieel model, waarmee wordt gewaakt over de financiële haalbaarheid van het Masterplan Antwerpen. De BAM heeft de financieringskost al in belangrijke mate vastgelegd door de renteswaps ter dekking van het renterisico. Daarnaast hanteert de BAM in haar financieel model, zoals al gesteld, conservatieve inschattingen voor wat betreft de overige componenten van de financieringskost (kredietmarges, commitment fees, arrangement fees, ...).

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 04.01 • 06.01 • 08.01 	<ul style="list-style-type: none"> • De voortgangsrapportages moeten op transparante wijze een getrouw beeld geven van de volledige kostprijs van het Masterplan Antwerpen en de eventuele meerkosten, met zowel het aandeel van de BAM, het aandeel van het Vlaams Gewest en het aandeel van de andere publieke partners. De evolutie van de investeringskosten moet rekening houden met het prijspeil en vergelijkbaar zijn met de ramingen. Andere kosten voor financiering, voorbereiding, werking, risicobeheersing en onderhoud worden ook het best in beeld gebracht. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf de negende voortgangsrapportage heeft de BAM een overzicht van de investeringskosten opgemaakt. De BAM zal de overzichtstabel investeringen telkens actualiseren. De BAM geeft een volledig overzicht van alle tramprojecten (ook de projecten uitgevoerd door het Vlaams Gewest vóór de oprichting van de BAM). Afhankelijk van de status van de aanbestedingsprocedure voor Brabo I zal de BAM de geoffreerde bedragen opnemen.
<ul style="list-style-type: none"> • 03.05 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM moet de financiële haalbaarheid van de huidige planning toetsen aan de trafiekprognoses. 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM zal in het bestek voor de financiering van het gehele Masterplan een evaluatiemoment inbouwen. De middelen voor de eerste uitvoeringsfase van het Masterplan worden integraal ontleend en beschikbaar gesteld voor de uitvoering van de projecten. Voor de financiering van de tweede uitvoeringsfase wordt geëvalueerd welke bijkomende middelen na bewezen tolinkomsten beschikbaar kunnen worden gesteld. Via het financieel model waakt de BAM over de financiële haalbaarheid van het Masterplan. Het financieel model bevat tal van assumpties en scenario's inzake o.a. tolinkomsten, financieringskosten, etc.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 01.03 • 02.02 • 03.04 • 04.03 • 05.04 	<ul style="list-style-type: none"> • Het Rekenhof beveelt aan alle risico's op gestructureerde wijze in kaart te brengen, op te volgen en de nodige beheersmaatregelen uit te werken alvorens belangrijke verbintenissen aan te gaan. De al genomen en geplande preventieve beheersmaatregelen kunnen het best worden aangevuld met alternatieve pistes of curatieve maatregelen om de schade te beperken in geval een risico zich zou manifesteren. 	<ul style="list-style-type: none"> • In de derde voortgangsrapportage heeft de BAM verslag uitgebracht over de uitgevoerde risicoanalyse van de eigen activiteiten. Uit de voortgangsrapportages blijkt dat die risico's een permanent aandachtspunt vormen voor het management van de BAM. De BAM draagt de meeste risico's over aan andere partijen (aan private bouwgroepen, aan het Vlaams Gewest en aan andere publieke partners). Dat blijkt uit de bepalingen van de kaderovereenkomst. • Vanaf de tiende voortgangsrapportage werd op een meer uitgebreide wijze voor alle projecten informatie gegeven over de risico's en de beheersmaatregelen die worden getroffen. • In het najaar 2008 werden de risico's zo uitgebreid mogelijk geïnventariseerd en geanalyseerd. De resultaten van die inventarisatie en analyse hebben de aanzet gegeven om zowel de risico's zelf als de beheersingsmaatregelen op een meer gestructureerde manier in kaart te brengen en te monitoren. De recent aangeworven risicomanager heeft als opdracht het overkoepelende risicomanagementsysteem voor de BAM verder gestalte te geven
<ul style="list-style-type: none"> • 09.04 • 10.01 	<ul style="list-style-type: none"> • De voortgangsrapportages zouden meer gestructureerde informatie moeten geven over de beheersing van risico, wat redelijke zekerheid moet geven over de degelijkheid van de projectorganisatie en -opvolging. De bevoegde ministers moeten initiatief nemen om ook de nodige aanvullende informatie te geven over de projectbeheersing en het risicomanagement van de andere betrokken agent-schappen van de Vlaamse overheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf de tiende voortgangsrapportage werd op een meer uitgebreide wijze voor alle projecten informatie gegeven over de risico's en de beheersmaatregelen. Op basis van een risicostudie (najaar 2008) is een aanzet gegeven om de risico's en de beheersmaatregelen op een meer gestructureerde manier in kaart te brengen en te monitoren.

<ul style="list-style-type: none"> Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> 10.03 	<ul style="list-style-type: none"> De BAM moet haar inspanningen op het vlak van planningsbewaking, contractmanagement en risicobeheer onverminderd voortzetten en samen met de andere betrokken publieke partners optimaliseren. De BAM en de andere publieke partners moeten de kostprijs van de infrastructuurwerken actief beheersen voor de contractsluiting. 	<ul style="list-style-type: none"> Planningsbewaking, contractmanagement en risicobeheer maken deel uit van het risicoanalyseproces. Workshops en overleg om de financiële impact zo goed mogelijk te beheersen vinden plaats, in samenwerking met externe adviseurs. De multidisciplinaire aanwending van de RISMAN-methode moet de BAM toelaten op een pragmatische manier met planningsbewaking en contractmanagement om te gaan.
<ul style="list-style-type: none"> 06.05 07.02 	<ul style="list-style-type: none"> De Vlaamse Regering moet erop toezien dat de risico's die ze met de goedkeuring van de kaderovereenkomst heeft opgenomen, goed worden beheerst. Ze moet toezien op de doelmatigheid van de projectbeheersing. 	<ul style="list-style-type: none"> De project- en risicobeheersing wordt op continue wijze door de daartoe in het leven geroepen overlegstructuren opgevolgd. De afstemming tussen de verschillende diensten binnen het Vlaamse Gewest gebeurt binnen de Stuurgroep Masterplan. Daarnaast zijn er stuurgroepen en taskforces voor de afstemming en opvolging m.b.t. impactmanagement en de coördinatie van de werken, vergunningen, communicatie, ... Elk project wordt opgevolgd door een stuurgroep met daarin de betrokken actoren. Waar nodig worden samenwerkingsafspraken vastgelegd in protocols.
<ul style="list-style-type: none"> 08.05 	<ul style="list-style-type: none"> De BAM moet de risico's verder blijven beheersen in samenwerking met de andere publieke partners. Zij moet daarbij haar afhankelijkheid van externe dienstverleners beperken en streven naar een actieve communicatie. 	<ul style="list-style-type: none"> Bij de oprichting van de BAM werd bewust gekozen voor een kleine performante organisatie, die op flexibele wijze een beroep doet op externe adviseurs. De implementatie van het Masterplan vergt immers een grote input vanuit diverse gespecialiseerde kennisvelden, wat een gecoördineerde inschakeling vergt van diverse adviseurs en instanties. In haar vernieuwde organisatiestructuur werkt de BAM vanuit een integrale benadering op projectniveau, wat een betere afstemming en coördinatie van de werkzaamheden beoogt, wat voor de uitvoering van infrastructuurwerken cruciaal is. Dat maakt dat de dienstverlening door derden beter kan worden afgebakend.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 01.04 	<ul style="list-style-type: none"> • Het Rekenhof beveelt aan zodra de kaderovereenkomst en de meerjarenbegroting vaste vorm hebben aangenomen, die documenten aan de commissie mee te delen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Op vraag van de commissie hebben de BAM en de bevoegde ministers aansluitend bij de vierde voortgangsrapportage de krachtlijnen van het ontwerp van kaderovereenkomst toegelicht.
<ul style="list-style-type: none"> • 03.03 • 04.02 • 05.03 	<ul style="list-style-type: none"> • Om vertraging bij de uitvoering van diverse projecten te vermijden, is het noodzakelijk spoedig de kaderovereenkomst te sluiten, evenals de samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners. 	<ul style="list-style-type: none"> • De kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaams Gewest werd in 2007 goedgekeurd en ondertekend. Naarmate de projecten startklaar zijn, worden de samenwerkingsovereenkomsten met de andere publieke partners en de bijlagen bij de kaderovereenkomst pas definitief goedgekeurd. Een overzicht van de afgesloten protocollen en de protocollen in opmaak wordt aan elke voortgangsrapportage toegevoegd.
<ul style="list-style-type: none"> • 05.01 	<ul style="list-style-type: none"> • De projectfiches bij de kaderovereenkomst zijn noodzakelijk om de reikwijdte van de projecten in detail vast te stellen, zodat duidelijk is wat ieders aandeel is en welke uitbreidingen buiten het Masterplan Antwerpen vallen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Voor aanbesteding van de diverse projecten van het Masterplan worden de projectfiches geactualiseerd om duidelijk het budget en de grenzen der werken af te bakenen. Waar nodig worden per project de nodige samenwerkingsovereenkomsten afgesloten.
<ul style="list-style-type: none"> • 06.03 • 07.01 • 08.03 	<ul style="list-style-type: none"> • De BAM en de andere publieke partners moeten de details van hun samenwerking zo spoedig mogelijk vastleggen. De BAM moet de projectcoördinatie voor de diverse onderling afhankelijke projecten van het Masterplan Antwerpen maximaal beheersen om verdere vertragingen, eventuele stijgende kosten en bijkomende verkeershinder te beperken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Project per project wordt werk gemaakt van het definitief sluiten van samenwerkingsovereenkomsten tussen de diverse betrokken publieke partners. De moedersamenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, De Lijn en de BAM voor de tramprojecten werd in 2007 goedgekeurd. Met de betrokken steden en gemeenten, Aquafin, AWW en Infrabel zijn de samenwerkingsovereenkomsten in een afrondingsfase. De moederovereenkomst beschrijft de krijtlijnen van de projectcoördinatie die aan de BAM is toevertrouwd.

<ul style="list-style-type: none"> • Referentie⁽³²⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> • Samenvatting aanbeveling 	<ul style="list-style-type: none"> • Reactie van de BAM op de aanbevelingen (toestand september 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • 02.03 • 03.06 • 04.04 • 05.05 • 06.06 • 07.03 • 08.06 • 09.05 	<ul style="list-style-type: none"> • Het is alleszins noodzakelijk dat het Vlaams Gewest voor zijn meerjarenverbindingen de nodige decretaire budgettaire machtigingen krijgt van het Vlaams Parlement. De Vlaamse Regering moet ook machtiging vragen voor het toekennen van een eventuele gedeeltelijke gewestwaarborg voor de tramprojecten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de aangepaste begroting 2007 is een decretaire machtiging opgenomen voor de financiële verplichtingen van het Vlaams Gewest die rechtstreeks uit de kaderovereenkomst voortvloeien. Voor het aandeel van het Vlaams Gewest in een eerste reeks tramprojecten van het Masterplan Antwerpen is in de begroting 2008 een machtiging opgenomen. • <i>Repliek Rekenhof: Voor de andere subsidieverplichtingen van het Vlaams Gewest is nog geen machtiging gevraagd. De decretaire bepalingen van het begrotingsfonds zijn ook nog niet aangepast. Een machtiging voor de gewestwaarborg moet beschikbaar zijn bij de formele toekenning ervan.</i>