

Derde voortgangsrapportage over het Masterplan 2020



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Situering	3
1.2	Voortgangsrapportages	3
1.3	Onderzoek door het Rekenhof	4
2	Toelichting en beoordeling van de informatiekwaliteit van de rapportage	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Doelstellingen en reikwijdte	6
2.3	Planning en voortgang	7
2.3.1	Planning van de werken	7
2.3.2	Stand van uitvoering	8
2.4	Kostprijs en financiering	8
2.4.1	Geraamde investeringskosten	8
2.4.2	Kosten uitgevoerde werken	9
2.4.3	Financiering	10
2.4.4	Impact op de meerjarenbegroting	10
2.5	Risicobeheersing	10
2.6	Projectorganisatie	11
3	Conclusies	12

1 Inleiding

1.1 Situering

De Vlaamse Regering heeft op 15 december 2000 het Masterplan Mobiliteit Antwerpen goedgekeurd, waarin een aantal verkeersinfrastructuurprojecten waren gepland voor de structurele verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) werd als naamloze vennootschap van publiek recht opgericht¹ en zou instaan voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio.

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 voortgangsrapportages². Tot 2010 heeft de BAM vijftien voortgangsrapportages aan de commissie voorgelegd, die werden becommentarieerd door het Rekenhof en besproken in de commissie³.

Na de volksraadpleging van oktober 2009 over een bouwvergunning voor de Oosterweelverbinding heeft de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 en op 29 september 2010 het bestaande Masterplan Antwerpen aangepast en uitgebreid tot het Masterplan 2020⁴. De Vlaamse Regering opteerde voor een volledige tunnelvariant voor de Oosterweelverbinding in plaats van de vroegere tunnel-brug-combinatie⁵. Toffinanciering en ESR-neutraliteit bleven behouden als essentiële randvoorwaarden voor de Oosterweelverbinding. Verder heeft de Vlaamse Regering enkele andere projecten van het oorspronkelijke Masterplan Antwerpen aangepast en in het Masterplan 2020 een aantal bijkomende projecten opgenomen. De verantwoordelijkheid voor de meeste projecten komt bij andere entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse overheid te liggen. Voor de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding wordt gedacht aan een concessie. Uitgaande van de interesse die de nv Tunnel Liefkenshoek betoont in een uitbreiding van haar opdracht, zou de BAM een concessie voor de bouw en exploitatie van de Oosterweelverbinding voorbereiden en daarover onderhandelen met de nv Tunnel Liefkenshoek.

1.2 Voortgangsrapportages

Gelet op het grote financiële en maatschappelijke belang van het Masterplan 2020 wil de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement een voortzet-

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.

³ De commissieverslagen over de bespreking van de vijftien voortgangsrapportages van de BAM en de verslagen van het Rekenhof over de voortgangsrapportages zijn opgenomen in Stuk 268 (2004-2005) en in Stuk 54 (2009-2010). Bij de dertiende voortgangsrapportage heeft het Rekenhof een samenvattend overzicht van zijn vroegere bevindingen en aanbevelingen over de periode 2005-2009 aan zijn verslag toegevoegd.

⁴ Beslissing Vlaamse Regering PV 2010/37 punt 1 van 29 september 2010 met nota van 28 september 2010 *Masterplan 2020, Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* (VR 2010 2009 DOC.0891). De nota over het Masterplan 2020 is op 30 september 2010 toegelicht in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en toegevoegd aan het commissieverslag, Stuk 54 (2009-2010) – Nr.11.

⁵ Beslissing Vlaamse Regering PV 2010/36 punt 35 van 24 september 2010 over het tunnelconcept voor de Oosterweelverbinding, bijbehorende organisatorische implicaties en enkele wijzigingen aan het Masterplan 2020.

ting van de periodieke bijzondere informatievoorziening⁶. De bevoegde Vlaamse minister zal in principe twee keer per jaar een schriftelijke voortgangsrapportage aan de commissie voorleggen.

De Vlaamse Regering heeft op basis van de nota van 28 september 2010 *Masterplan 2020 - bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen* een basisrapportage opgemaakt als referentiedocument voor de parlementaire commissie. De halfjaarlijkse voortgangsrapportages moeten gestructureerde, heldere, actuele, vergelijkbare en toetsbare informatie bevatten over

1. de doelstellingen en reikwijdte,
2. de planning van voorbereiding en uitvoering,
3. de kostprijs, financiering en budgettaire weerslag
4. en de risicobeheersing

van het Masterplan 2020 als geheel en van de daarin opgenomen infrastructuurprojecten ter verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio.

1.3 Onderzoek door het Rekenhof

Op vraag van de parlementaire commissie beoordeelt het Rekenhof de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage. Het beoordeelt de relevantie, transparantie en betrouwbaarheid van de verstrekte informatie onder meer aan de hand van de volgende vragen:

- Is alle relevante informatie voor elk van de genoemde thema's in de rapportage opgenomen?
- Is de informatie in de rapportage in overeenstemming met de beschikbare officiële of interne documenten?
- Is de informatie in de rapportage actueel?

Het Rekenhof valideert echter niet het realiteitsgehalte van de ramingen, de geschiktheid van de organisatie of methodiek, noch de kwaliteit of toereikendheid van de risicobeheersing.

Dit verslag bevat het commentaar van het Rekenhof bij de derde voortgangsrapportage over het Masterplan 2020, die op 12 november 2012 aan de commissie is voorgelegd. Die rapportage houdt rekening met de beslissingen die de Vlaamse Regering en de betrokken instanties tot midden oktober 2012 hebben genomen. Het verslag van het Rekenhof moet samen worden gelezen met de rapportage.

Het Rekenhof heeft onder meer de beschikbare documenten bij de BAM en andere entiteiten van het beleidsdomein MOW geanalyseerd. Het heeft van het management van de BAM, alsook van de ambtelijk coördinator bij het departement MOW⁷, de projectleider voor de Oosterweelverbinding en de andere projectleiders de gevraagde mondelinge toelichtingen gekregen.

Een concept van dit verslag is in het kader van de tegensprekelijke procedure op 9 november 2012 besproken met de ambtelijk coördinator, vertegenwoordigers van betrokken over-

⁶ Stuk 54 (2009-2010) – Nr. 9.

⁷ De ambtelijk coördinator is binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken aangesteld om de informatievoorziening over het Masterplan 2020 aan het Vlaams Parlement te coördineren.

heidsorganisaties en kabinetmedewerkers. Het voorliggende verslag houdt rekening met hun reactie en met de wijzigingen die daarna nog aan de voortgangsrapportage zijn aangebracht.

2 Toelichting en beoordeling van de informatiekwiteit van de rapportage

De informatie die de Vlaamse overheid verstrekt, moet betrouwbaar zijn: de informatie moet volledig zijn, de gegevens moeten correct en objectief worden weergegeven en steunen op controleerbare elementen. De informatie moet ook actueel zijn en relevant voor het Vlaams Parlement. De rapportage moet verder transparant zijn: de informatie moet duidelijk en eenduidig zijn geformuleerd en gestructureerd weergegeven. De rapportages moeten consistent worden voorgesteld, zodat een vergelijking in de tijd mogelijk is.

2.1 Algemeen

De rapportage is gestructureerd rond drie projectgroepen:

- de lopende projecten van het vroegere Masterplan Antwerpen die hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de BAM vallen,
- het Oosterweelproject,
- de nieuwe projecten van het Masterplan 2020 en de overige, nog niet opgestarte projecten die niet onder de bevoegdheid van de BAM vallen.

De basisrapportage die op 6 mei 2011 aan de commissie werd voorgelegd, kan een ijkpunt vormen om de voortgang van het Masterplan 2020 te beoordelen. De basisrapportage omvat informatie over de projecten van het Masterplan 2020. De al gerealiseerde projecten van het vroegere Masterplan Antwerpen zijn niet meer opgenomen in het Masterplan 2020⁸ en dus ook niet in de basisrapportage.

De gestructureerde projectfiches die voor de diverse projecten zijn opgemaakt en toegevoegd aan de basisrapportage, bevatten informatie over de projectomschrijving, de kostprijs, het projectmanagement, de timing en het risicomanagement. De projectfiches⁹ met essentiële wijzigingen zijn opnieuw bijgevoegd bij de voortgangsrapportage. De relevante informatie uit de geactualiseerde projectfiches is in de tekst van de voortgangsrapportage verwerkt.

Het Rekenhof vestigt de aandacht op de volgende beslissingen die sinds de tweede voortgangsrapportage van april 2012 zijn genomen.

- De Vlaamse Regering heeft op 13 juli 2012 het decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel bekrachtigd. Daardoor wordt de BAM gemachtigd de concessie voor de realisatie en de exploitatie van de Oosterweelverbinding toe te vertrouwen aan de nv Tunnel Liefkenshoek en

⁸ Die vroegere projecten zijn: Leien - fase 1, tramlijn Mortsel-Boechout - fase 1, tramlijn Hemiksem - fase 1, de natuurinrichting in de Middenvijver en de Burchtse Weel, de tijdelijke stelplaats voor De Lijn en de pompstations aan de Schijn. Het concept van de stedelijke ringweg en de groene singel uit het vroegere Masterplan Antwerpen is verlaten en niet meer opgenomen in het Masterplan 2020.

⁹ De ontsluiting van de Rupelzone N171 naar de A12 is afgezonderd uit de projectfiche over de R11.

wordt in een algemene gewestwaarborg voorzien om de nodige financiering aan te trekken tegen de beste financieringsvoorwaarden¹⁰.

- Eveneens op 13 juli 2012 heeft de Vlaamse Regering de aankoop van 48 lagevloertrams voor De Lijn goedgekeurd¹¹. Een groot aantal van die lagevloertrams zal worden ingezet voor de exploitatie van de eerste reeks tramlijnprojecten van het Masterplan 2020.

De Vlaamse Regering heeft geen formele beslissingen meer genomen over de in 2009 ingediende bouwvergunningaanvraag voor de vroegere tunnel-brug-combinatie voor de Oosterweelverbinding.

2.2 Doelstellingen en reikwijdte

Het aantal en de inhoud van de te realiseren infrastructuurprojecten waren vastgelegd in de nota over het Masterplan 2020 die de Vlaamse Regering heeft goedgekeurd. De omschrijving van de projecten in de basisrapportage en de bijlagen gaf een globaal inzicht in de doelstelling betreffende het waarborgen van de bereikbaarheid en bevatte ook enkele indicaties van de concretisering van de doelstellingen betreffende verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De voortgangsrapportage en de geactualiseerde projectfiches geven toelichting bij de wijzigingen en concretisering van een aantal projecten in vergelijking met de basisrapportage. De betrokken overheidsdiensten hebben recent geen formele beslissingen genomen die de doelstellingen of reikwijdte van de projecten wijzigen. Een aantal projecten zijn in beperkte mate aangepast of uitgebreid, o.a. om tegemoet te komen aan milderende maatregelen uit de milieueffectrapporten (MER). Heel wat projecten moeten nog plannings- en ontwerpprocessen doorlopen.

De aanvullende bijzondere richtlijnen voor de plan-MER voor de Oosterweelverbinding zijn beschikbaar sinds 26 juli 2012, zodat vaststaat welke redelijke alternatieven verder zullen worden onderzocht. Op basis van het onderzoek in de trechteringsfase heeft de dienst Mer besloten dat de volgende alternatieven (naast het nulalternatief) verder in het onderzoek moeten worden meegenomen:

- Oosterweel,
- Meccano,
- Oosterweel-noord,
- Ring van A (tunnel ter hoogte van Kennedytunnel),
- centrale tunnel met enkel aansluiting op E313.

Voor de A102-verbinding in samenhang met de tweede spoorontsluiting is nog geen definitieve keuze gemaakt voor gecombineerde weg- en spoortunnel (boortunnel of cut&cover) of voor gescheiden aanleg. Voor het project E34/E313 zou op basis van de lopende plan-MER een fasering in 5 onderdelen worden doorgevoerd.

¹⁰ Beslissing Vlaamse Regering PV 2012/26 – punt 0055 en nota VR 2012 1307 DEC.0086.

¹¹ Beslissing Vlaamse Regering PV 2012/26 – punt 0022 en nota 'sVR 2012 1307 DOC.0712/1BIS en DOC.0712/2.

2.3 Planning en voortgang

2.3.1 Planning van de werken

De voortgangsrapportage bevat voor het geheel van de projecten geen overzicht van de uitvoeringsplanning. De budgettaire onzekerheden en onderlinge afhankelijkheden van sommige projecten maken het moeilijk een globale planning op te maken. De voortgangsrapportage geeft beknopt de stand van zaken weer van de projecten die al in uitvoering zijn. De uitvoeringsplanning van de lopende projecten blijkt uit de projectfiches. De verschuivingen in de uitvoeringsplanning van individuele projecten, in vergelijking met de planningsinformatie uit de basisrapportage, zijn in de voortgangsrapportage vermeld.

In de algemene planning voor de Oosterweelverbinding werd rekening gehouden met de timing van een aantal deelprocessen, die cruciaal zijn voor de geplande beschikbaarheidsdatum. Het gaat o.m. over de plan-MER en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), het conceptontwerp rechteroever, de financierbaarheid, de locatie van het bouwdok, de onteigeningen en het verplaatsen van leidingen. Voor het bouwdok is nog geen definitieve locatie gekozen. De aanvullende richtlijnen voor de plan-MER en de vereiste doorrekeningen op basis van het geactualiseerde verkeersmodel 3.6.1 vertragen de plan-MER Oosterweelverbinding zodat die tegen midden 2013 zou kunnen worden afgerond in plaats van in het najaar 2012. Vermoedelijk zal dat ook een invloed hebben op de algemene planning en zullen de data voor de start van de werken, september 2015, en voor de openstelling van de Oosterweelverbinding, februari 2021, niet kunnen worden gehaald.

De plan-MERs voor de projecten E313/E34 en de tweede spoorontsluiting zijn lopende. De plan-MER voor de projecten A 102 en R11/R11bis zal samen worden uitgevoerd. De aanbesteding is voorzien voor het voorjaar 2013. De studietijd wordt op 18 maanden geschat. De plan-MERs voor de Oosterweelverbinding, de E313/E34, de tweede spoorontsluiting en de A102/R11-bis worden qua eindresultaten op elkaar afgestemd. De projectfiches geven aan dat de startdatums voor de diverse werken in de regio Poort Oost optimistisch zijn ingeschat.

Het onderdeel parallelwegen E17 uit het project Waasland is afhankelijk van de realisatie van de Oosterweelverbinding. De plan-MER voor dat onderdeel zal worden afgestemd op de mobiliteitseffecten voor de Oosterweelverbinding.

De opdracht voor de heraanleg en ondertunneling van de R11 ter hoogte van de luchthaven Antwerpen zal binnenkort worden gegund. De werken zullen begin 2013 starten¹².

De geplande realisatie van diverse knooppunten van zowel de R4 Oost als van de N49 zijn naar een volgend begrotingsjaar verdaagd.

Ook de voorbereiding van de Royerssluis en de Spaghettiknoop is uitgesteld.

Voor wat betreft de aanpassingen en herbouw van vier bruggen over het Albertkanaal zijn er enkele vertragingen¹³.

¹² Voor de aanleg van de veiligheidstrook aan de luchthaven gaf de federale staatssecretaris voor Mobiliteit een bijkomend uitstel tot 23 februari 2013.

¹³ Olen Hoogbuul (nr 39), Herentals Lier (nr 43 en nr 44) en Oelegem II.

De planning voor Brabo 2 met aanvang van de werken begin 2014 lijkt nog haalbaar, maar is afhankelijk van de tijdige terbeschikkingstelling van de gegevens van het Vlaams Verkeerscentrum in het kader van de project-MER. De maatschappelijke kosten-batenanalyses voor de bijkomende tramlijnprojecten werden extern gevalideerd. Op basis van die MKBA's zal de Vlaamse Regering de prioriteit van de projecten bepalen, rekening houdend met de realisatie van de projecten Livan 1 en Brabo 2. Daarna zullen de projectfiches worden aangepast.

2.3.2 Stand van uitvoering

Het tramlijnproject Mortsel-Boechout is beschikbaar gesteld voor het tramgedeelte in augustus 2012 en voor het niet tramgedeelte in september 2012. Voor wat betreft de overdracht van de afgewerkte Noorderlaanbrug en de Van Cauwelaertsluis zijn de authentieke aktes verleden. De eerste reeks fietsprojecten onder verantwoordelijkheid van de BAM zijn gedeeltelijk in uitvoering.

De verhoging van de Albertkanaalbrug in Grobbendonk is op enkele details na uitgevoerd en wordt binnenkort opgeleverd. Voor de brug in Oevel¹⁴ en de brug Oelegem 1 zijn de werken recent gestart. De herbouw van de brug Meerhout-Veedijk werd in augustus 2012 aanbesteed, de brug Olen-Hoogbuul wordt eind 2012 aanbesteed.

2.4 Kostprijs en financiering

2.4.1 Geraamde investeringskosten

Bij de basisrapportage was een overkoepelende kostprijstabel gevoegd, die het samenvattend overzicht bij de nota van 28 september 2010 over het Masterplan 2020 actualiseerde. De vermelde ramingen zijn indicatief en afhankelijk van het voorbereidingstraject dat de diverse projecten nog moeten doorlopen¹⁵. De overkoepelende kostprijstabel is in de voortgangsrapportage geactualiseerd. Het totaal van de geraamde investeringskosten voor het volledige Masterplan 2020, met uitzondering van het dynamisch verkeersmanagement, bedraagt volgens de kostprijstabel nu 7.246,9 miljoen euro¹⁶. Daarin zijn de financieringskosten voor de Oosterweelverbinding en sommige bijkomende kosten niet begrepen.

Voor een aantal kleinere projecten of noodzakelijke bijkomende werken of milderende maatregelen zijn geen ramingen opgenomen. Zo is er voor het project verbindingsweg N171-N1 nog geen aangepaste raming. De milderende maatregelen uit de plan-MER voor de Oostelijke tangent van het project Waasland zijn nog niet begroot. De milderende maatregelen uit de plan-MER voor 2 deelprojecten van de omvorming van de N49 expresweg zijn globaal vermeld in de geactualiseerde fiche en de kostprijstabel.

¹⁴ De Albertkanaalbrug van Oevel is een onderdeel van het project Noord-Zuid Kempen van Via-Invest.

¹⁵ Voor het Oosterweelproject is de kostprijs onder meer ook afhankelijk van de afwikkeling van de nog hangende onderhandelingsprocedure met de voorkeurbieder.

¹⁶ Bij de eerste voortgangsrapportage bedroeg het totaal geraamde investeringsbedrag 7.203,15 miljoen euro. Het verschil is hoofdzakelijk te verklaren door het aanbestedingsbedrag voor de spoorbruggen, waarvan de geraamde voorbereidingskosten niet meer in rekening zijn gebracht.

De geactualiseerde projectfiche van de N49 bevat een bijkomend deelproject met een kostenraming van 5 miljoen euro¹⁷. De raming voor het project E34/E313 is met 23 miljoen euro gestegen tot 120 miljoen euro. Op basis van een gedetailleerde raming voor aanbesteding zou de kost van de Albertkanaalbrug over de E34 te Oelegem beperkt blijven tot 17,3 miljoen euro. De beperkte aanpassingen in het overkoepelend kostprijsoverzicht voor knooppunt 8 van de R4 Oost en de spoorbruggen onder verantwoordelijkheid van de BAM zijn in de projectfiches onvoldoende toegelicht.

De ramingen voor de R11 blijven onzeker zolang de plan-MER en het streefbeeld niet meer duidelijkheid geven over het meest wenselijke alternatief. De raming van 530 miljoen euro blijft dan ook voorlopig gehandhaafd. Volgens het Agentschap Wegen en Verkeer is de kostprijs van de ondertunneling ter hoogte van de luchthaven, waarvoor in de begroting 2013 een krediet van 45 miljoen euro is ingeschreven, niet inbegrepen in de raming voor de R11. Het bedrag van 45 miljoen euro is tot nog toe niet verwerkt in de overkoepelende kostprijs tabel van de voortgangsrapportages.

2.4.2 Kosten uitgevoerde werken

Het Rekenhof herinnert eraan dat de voortgangsrapportage voor de infrastructuurprojecten die al zijn beëindigd, geen duidelijk overzicht bevat van de gemaakte en nog te verwachten kosten. Een vergelijking tussen de werkelijke kostprijs en de raming is niet mogelijk. De samenvattende overzichtstabel geeft wel een overzicht van de evolutie van de kostprijssramingen ten opzichte van de basisrapportage.

Voor de afgewerkte projecten van het oude Masterplan Antwerpen zijn er nog bijkomende kosten. Voor het natuurcompensatieproject Burchtse Weel uit het vroegere Masterplan Antwerpen is er door historische bodemvervuiling een meerkost. De kostprijs van de aanname is opgelopen van 8,7 miljoen euro tot 11,7 miljoen euro, o.a. door de extra werken vanwege de bodemvervuiling. Er is nog geen beslissing genomen over de vereiste techniek voor een eventuele sanering.

Over de financiële consequenties van het stilleggen van de werken ten gevolge van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning voor de werken voor tramlijn Deurne-Wijnegem (Brabo 1) wordt nog verder onderhandeld tussen de opdrachtgevers en de opdrachtnemer.

De kostprijs van de bestelling van 38 trams voor Antwerpen is met 95,1 mio euro hoger dan de in de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 voorziene 87,4 miljoen euro. Het geraamde budget voor Brabo 2 loopt aldus op tot 408,7 miljoen euro.

Voor de Van Cauwelaertsluis is een definitieve eindafrekening beschikbaar. De overkoepelende kostprijs tabel vermeldt voor de Kattendijksluis de voorlopige afrekening ten bedrage van 22 miljoen euro¹⁸.

¹⁷ Bochtverbetering N49 in Maldegem.

¹⁸ Tijdens de waarborgperiode was er al een schadegeval aan de Kattendijksluis ten bedrage van 1,8 miljoen euro.

2.4.3 *Financiering*

De financieringswijze van de diverse projecten is vermeld in de samenvattende overzichtstabel.

Financiering Oosterweelverbinding

Alleen voor de Oosterweelverbinding wordt uitgegaan van een tolfinanciering. Binnen de beoogde concessieformule kan de concessienemer beslissen de bouw (mogelijk in onderdelen), de financiering en het onderhoud afzonderlijk aan te besteden.

De voortgangsrapportage maakt melding van de validatie van het geactualiseerde verkeersmodel 3.6.1. door het Vlaamse Verkeerscentrum. De geactualiseerde impact op het financieel model dient nog te worden berekend.

Financiering eerste reeks tramlijnprojecten

Door de hogere kostprijs van de bestelling van 38 trams voor Antwerpen is de financiering via niet gebruikte middelen van de beschikbaarheidsvergoeding gedurende de periode 2009-2015 uitgebreid met een gedeelte van de reguliere investeringssubsidies aan De Lijn¹⁹.

Financiering bruggen Albertkanaal

Voor de financiering van de herbouw van 16 bruggen over het Albertkanaal wordt door de nv De Scheepvaart een PPS constructie voorbereid en uitgewerkt²⁰. Met de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) wordt een mogelijke samenwerking met nv Via-Invest onderzocht.

2.4.4 *Impact op de meerjarenbegroting*

De Vlaamse Regering zal op de toekomstige begrotingen investeringskredieten of middelen voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen en investeringssubsidies moeten inschrijven. Daarover zijn, ook in het kader van de meerjarenbegroting, evenwel nog geen afspraken gemaakt.

De melding uit de voortgangsrapportage dat 120 miljoen euro per jaar voor de jaren 2014 t.e.m. 2016 is opgenomen in de meerjarenbegroting van het Vlaams Gewest voor de verhoging van het eigen vermogen van de nv Tunnel Liefkenshoek, kan nog niet worden afgetoetst omdat nog geen nieuwe meerjarenbegroting aan het Vlaams Parlement werd voorgelegd.

2.5 **Risicobeheersing**

De bij de voortgangsrapportage gevoegde projectfiches bevatten voor elk project beknopte informatie over het risicomanagement. Er zijn geen evoluties ten aanzien van de vorige rapportage. Het vormen van een maatschappelijk draagvlak voor de infrastructuurprojecten blijft een belangrijk aandachtspunt.

¹⁹ Zoals bepaald in de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011 over Brabo II

²⁰ De beoogde PPS-financiering omvat ook bruggen over het Albertkanaal die buiten de reikwijdte van het Masterplan 2020 vallen.

De voortgangsrapportage geeft enkel voor de concessieverlening van het Oosterweelproject aan dat een alternatieve argumentatie beschikbaar is om de beoogde gunning te verantwoorden.

Het Rekenhof wijst ook op het belang van het voorbereiden van alternatieve oplossingen of argumentaties voor het geval dat de diverse gevraagde EU-adviezen voor het Oosterweelproject niet het verhoopde resultaat opleveren.

2.6 Projectorganisatie

De samenvattende overzichtstabel maakt duidelijk welke entiteit van de Vlaamse overheid verantwoordelijk is voor de realisatie van de diverse projecten.

Het Vlaams Parlement heeft de wijziging aan het BAM-decreet goedgekeurd²¹. Voor de reorganisatie van de BAM waarbij de nv Tunnel Liefkenshoek concessienemer wordt, moet voldaan zijn aan een aantal voorwaarden. Zo moet er o.a. een gunstig advies worden verkregen van de Europese Commissie over de onderhandse concessieverlening, moet er duidelijkheid zijn over de ESR-neutraliteit van de voorgenomen constructie en moet het financieel model voldoende robuust zijn. Ook moet er duidelijkheid zijn over de nog hangende onderhandelingsprocedure voor de Oosterweelverbinding.

²¹ Stuk 1599 (2011-2012) – Nr. 5 van 4 juli 2012.

3 Conclusies

De informatie in de voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 is onderbouwd of steunt op toelichtingen die het Rekenhof van de projectverantwoordelijken heeft ontvangen. Volgens het Rekenhof is de informatie in de voortgangsrapportage over het algemeen voldoende actueel en relevant.

Voor de projecten in uitvoering bevat de voortgangsrapportage weinig vergelijkende informatie tussen de werkelijke en de geraamde kosten. Voor een aantal lopende projecten is de kostprijsinformatie niet helemaal volledig. Ook een aantal voorbereidings- of bijkomende kosten zijn niet altijd voldoende duidelijk weergegeven.

De uitvoeringsplanningen van de toekomstige projecten zijn weinig toetsbaar vanwege de grote afhankelijkheid van de budgettaire mogelijkheden, de onzekerheid van de nog te doorlopen procedurele voorbereiding, het gebrek aan een duidelijke prioriteitenbepaling voor die projecten, alsook de weinig overzichtelijke voorstelling van de planning in de voortgangsrapportage. De voorbereiding van een aantal projecten loopt alleszins verder vertraging op.

Voor een aantal projecten ligt de keuze tussen diverse uitvoeringsalternatieven of de concretisering, in afwachting van verder onderzoek, nog niet vast. Dat kan de vooropgestelde planning en kostprijramingen ook in de toekomst nog aanzienlijk beïnvloeden.

Tegen midden 2013 zal de Vlaamse Regering over de nodige elementen (plan-MER, diverse EU-standpunten en geactualiseerd financieel model) beschikken om een gefundeerde beslissing te nemen over het Oosterweelproject.

Het Rekenhof herinnert aan zijn aanbevelingen die het bij de vorige voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 al heeft geformuleerd.



ADRES
Rekenhof
Regentschapsstraat 2
B-1000 Brussel

TEL.
+32 2 551 81 11

FAX
+32 2 551 86 22

www.rekenhof.be