

Het Verdriet van Vlaanderen : de verdoken kosten van Oosterweel

Sinds de beslissing van Vlaanderen van september 2011 om advies te vragen aan de Europese Commissie omtrent de Oosterweelverbinding ziet - na zeven maanden stilte - opnieuw een initiatief van de BAM - waarvan de ontmanteling al in september 2010 werd aangekondigd - het daglicht. Een nieuwe studie over de verbinding op de rechteroever werd toegekend aan Grontmij, aldus een persbericht op datum van heden van deze laatste. De vraag stelt zich in hoeverre het publiek een volledig zicht mag hebben op de gemaakte afspraken in dit dossier. Eens te meer stelt zich eens te meer de vraag naar de draagwijdte van de beslissing van 23 september 2011 om het advies in te roepen met de vraag of de bouwgroep Noriant de opdracht alvast gedeeltelijk mag uitvoeren? Het loont de moeite nader in te gaan op dit laatste punt. Tot nog toe zag slechts één overeenkomst tussen BAM/Vlaamse Regering en Noriant uit die periode het daglicht in het kader van de openbaarheid van bestuur. Deze houdt in dat Vlaanderen zich ertoe verbindt te trachten de opdracht nog gedeeltelijk te kunnen gunnen aan Noriant. Noriant verplicht zich er enkel toe om tot nader bericht geen schadevergoeding te eisen. Opmerkelijk is dat deze overeenkomst met Noriant niet alleen door de BAM maar ook door vijf Vlaamse Ministers in persoon ondertekend werd. Er valt ook te noteren dat de partijen, zodra een positief antwoord van de Commissie voorligt, "te goeder trouw" zullen onderhandelen over "de te wijzigen financiële en contractuele voorwaarden".

De vraag aan de Europese Commissie is onrealistisch omdat alle werkzaamheden voorzien in het oorspronkelijke lastenboek op de rechteroever geschrapt werden. Bij dergelijke ingrijpende wijziging van het lastenboek zullen de geweerde concurrenten van Noriant onvermijdelijk schadeclaims indienen. Zij zullen de vraag stellen of er nog sprake is van een open, transparante en non-discriminatoire selectieprocedure. Want zelfs al groepeerde Noriant thans acht van de belangrijkste aannemers in het land, zij had ook concurrenten in de aanbestedingsprocedure, zowel Belgische aannemers als grotere buitenlandse groepen, die de schending van de regels van vrije concurrentie en behoorlijke aanbesteding niet door de vingers zullen zien. De vraag van de Vlaamse Regering aan de Europese Commissie verwijst naar een dossier over een uitbreiding van de London Underground, waarbij de EU toegestaan heeft om na de gunning van de opdracht een bepaalde aannemer belangrijke wijzigingen aan het lastenboek te laten doen. Dit kan echter niet als precedent gelden: de Commissie bevestigde dat de wijzigingen in de zaak van de Londense metro enkel toegestaan konden worden onder Europees recht omdat er geen substantiële wijzigingen werden doorgevoerd waardoor andere partijen wel aan de openbare aanbesteding zouden hebben deelgenomen en tevens de prijs ook niet nadelig beïnvloed werd.

Eenieder met kennis van zaken stelt zich bij de lezing van dit publiek gemaakt document van de Vlaamse regering onmiddellijk de vraag : waar is het addendum of de achterliggende overeenkomst? Vragen aan de EU mag je natuurlijk altijd stellen maar wat als de uitkomst meer dan onzeker is en het antwoord van de Europese Unie voor alle partijen in de overeenkomst lang, en liefst zeer lang mag uitblijven? Wat is de tegenprestatie voor dit 'tijd-kopen' ? Wat zouden de aannemers redelijkerwijze gevraagd kunnen hebben ? Volgens de contractuele bepaling gekend door het Rekenhof is dit maar 1,2 miljoen euro, maar men mag natuurlijk grotere schade (trachten te) bewijzen. Zou de Vlaamse Regering of de BAM zich door het consortium hebben laten strikken in de logica van een schadevergoeding voor gedeelde winst? De wetgever noch de rechtspraak kennen een precies gevalideerde formule voor de berekening van schadevergoeding bij het schrappen van een 'gegeven opdracht' in zoverre dit het gevolg is van een eenzijdige beslissing van de opdrachtgever. Wel mag je

verwachten dat aannemers in zulk geval een eis zouden kunnen stellen ten belope van de gebruikelijke winstmarges (meestal geraamd op 10 à 20% van de contractwaarde). Zou de BAM of de Vlaamse Regering zich - in schrift of in feiten - geëngageerd hebben tot meer dan wat officieel bekend werd gemaakt? Dit zou de Vlaamse belastingbetaler met een extra rekening van meer dan 400 miljoen ter compensatie van gedeerde winsten kunnen opzadelen, ook al zijn de reële kosten gemaakt door de aannemers slechts een fractie van dit bedrag.

Zou dit de reden kunnen zijn waarom de Vlaamse Regering de hete aardappel wil doorschuiven naar een hogere instantie, met name de Europese Unie? Waarom ook een inplanting van een federale gevangenis te Beveren zo voorzien dat het alternatieve Meccano-tracé onmogelijk gemaakt wordt? Een tracé dat de Vlaamse Milieuadministratie - verplicht - als alternatief moet onderzoeken in het kader van de MER-studie voor het Oosterweeldossier. Met het systematisch blokkeren van het Meccano-tracé als (goedkoper) alternatief, jaagt de Vlaamse Regering niet alleen de EU op stang maar brengt ze tevens de beloofde 700 miljoen financiering door de Europese Investeringsbank (EIB) in het gedrang.

Daarom zou het goed zijn dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt in de echte agenda van de Vlaamse Regering. Geloof je nog in haar Masterplan 2020 met een overhaast aangekondigde R11 (verbinding Wommelgem-Ekeren) en een 19-baans 'paperclip' aansluiting ter hoogte van het Sportpaleis? Of wenst ze gewoon het uur van de waarheid in dit dossier niet alleen over de gemeenteraads- maar ook over de Vlaamse verkiezingen van 2014 te tillen om de financiële katharsis van de ontmanteling van de BAM en het afboeken van honderden miljoenen studiekosten - al dan niet aangevuld met een krachtige slok schadevergoedingen - op te biechten? Laten we hopen dat zulks niet het geval is.

Echo's uit de aannemerswereld verwijzen stevast naar een duidelijke deal met de overheid omtrent de Oosterweelverbinding. Als aannemersbedrijven hun winstmarge mogen opstrijken zonder te werken, stelt zich de vraag of - met een vage wetgeving over schadevergoeding - de rechtsleer en rechtspraak in België niet al te gul zijn voor de bouwsector. Een wetgevend initiatief lijkt wellicht aangewezen. Noch de schrik voor politiek gezichtsverlies, noch de onvermijdelijke opname van de verloren studiekosten ('sunk costs') in de reguliere begroting zijn een reden voor twee jaar extra immobilisme. We maken in alle hypotheses best zo snel mogelijk werk van de twee 'bretellen' om de mobiliteit in en rond Antwerpen te herstellen: de verbinding Ekeren-Wommelgem (A102) om de haven direct met zijn Duitse hinterland te verbinden en een verbinding tussen de E34 en de E17 (betere toegang tot de Liefkenshoek-tunnel) om het verkeer van Nederland naar Frankrijk buiten het stedelijk gebied te houden. Deze 'missing links' worden niet betwist en zijn prioritair. Stop de 'Oosterweel'-kwelgeest terug in zijn fles en schrijf een einde aan dit 'Verdriet van Vlaanderen'.

Christian Leysen (ondernemer) - Jo Van Dierdonck (financieel consultant)
Beiden zijn lid van het Forum Mobiliteit Regio Antwerpen 2020

25 april 2012