



Vlaams
Parlement

vergadering **C71 – OPE7**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 december 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Dirk Van Mechelen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de financiering van de tunnels voor de Oosterweelverbinding in Antwerpen
- 322 (2010-2011)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Dirk Van Mechelen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de financiering van de tunnels voor de Oosterweelverbinding in Antwerpen - 322 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen: Voorzitter, minister-president, collega's, op 30 september hebben we hier een interessante gedachteswisseling gehad over de beslissingen van de Vlaamse Regering met betrekking tot de Oosterweelverbinding en het Masterplan 2020. Onder meer de secretaris-generaal van het Departement Financiën en Begroting, Hedwig Van der Borgh, heeft toen meer uitleg gegeven over het kostenplaatje van de genomen beslissingen in het Oosterweeldossier.

Het zal u niet verwonderen dat ik met enige verbazing geluisterd heb naar de uiteenzetting van mijn vroegere secretaris-generaal en naar de conclusies die hij trok. Werd de maximale financieringscapaciteit anderhalf jaar geleden nog berekend op een investering van 2,2 à 2,5 miljard euro, dan is er nu opeens sprake van 3 tot zelf 3,7 miljard euro, zonder dat dit voor problemen zou zorgen. Het is mij onduidelijk hoe dat alles nu gefinancierd moet worden. De financiering van dergelijke projecten moet immers betaald worden met tolinkomsten – met marktconforme inkomsten, dus – en niet met belastinggeld.

Dat betekent een financiering via een zogenaamd cashflowmodel, waarbij alle uitgaven over de volledige looptijd worden afgezet tegenover de inkomsten, rekening houdend met een minimaal vereist liquiditeits- en solvabiliteitsrisico. Bij de berekeningen in het verleden gebeurde dat steeds via de zogenaamde ADSC-ratio (average debt service coverage), die moet toelaten na te gaan of een project financierbaar is. Concreet moet worden nagegaan of die dekkingsratio gelijk of groter is dan 1,2 en voor geen enkel individueel jaar tijdens de loop van de financiering kleiner is dan 1.

Ik heb zelf eens een aantal berekeningen gedaan, minister-president. We nemen als uitgangspunt het cijfer dat door de regering naar voren is geschoven, namelijk 2.897.000 euro, die het Vlaamse Gewest voorziet als zijn aandeel in de werken. We laten het aandeel van de stad Antwerpen en de eventuele meerkosten die ook ten laste van de Vlaamse overheid zouden kunnen komen, dus volledig buiten beschouwing. Die 2,897 miljard euro is een investeringsbedrag gebaseerd op prijzen van 2010. Vooraleer alles zal worden gerealiseerd, zullen er echter nog heel wat jaren overheen gaan. We moeten dus rekening houden met de gevolgen van de inflatie en zullen dus een andere prijs moeten betalen.

We hebben in deze commissie in het verleden leuke discussies gevoerd over de impact van onder meer de ABEX-index, de speciale index van de bouwsector, op de prijsvorming. Die index steeg de voorbije tien jaar met maar liefst 47 procent. Ik ben hier zelf ooit komen uiteenzetten dat de staalprijs in enkele jaren tijd gestegen was met maar liefst 80 procent, wat uiteraard ook een enorme impact heeft.

Als we uitgaan van een conservatieve inschatting van een stijging van de prijzen van 3 procent op jaarbasis en uitgaan van het meest optimistische scenario dat de administratieve voorbereiding van MER, RUP en bouwaanvraag 4 of 5 jaar in beslag zal nemen en dat ook de uitvoeringstermijn nog eens op 5 jaar kan worden geraamd, en we laten daar de berekening van de impact van de inflatie op de initiële kostprijs op los, dan moeten we dat bedrag vermeerderen met 763,6 miljoen euro. Dat is 461 miljoen euro vanaf nu tot aan het begin van de werken en dan nog eens 302,2 miljoen euro aan inflatie voor de periode tijdens de werken. Het te financieren bedrag dat op die manier tot stand komt, is dus niet 2,8 miljard euro maar 3,66 miljard euro.

En daar houdt het niet bij op. Er zijn ook nog de intercalaire intresten of de intresten die je moet betalen op de financiering tijdens de constructiefase en die meestal nadien mee gekapitaliseerd worden in de af te betalen hoofdsom zodra er inkomsten zijn – zodra er tolinkomsten kunnen worden gegenereerd, dus. Bij de berekening moeten we rekening houden met het deel te financieren via de kapitaalmarkt (80 procent) en het deel te financieren via de DBFM-company, zijnde de investeringsgroep (20 procent). Ook dat moet worden vermeerderd met inflatie en eventuele intresten. Gezien de bekende randvoorwaarden mag voor het 80 procentgedeelte worden uitgegaan van een fundingkost van 4 procent en voor het deel van 20 procent van een rendement van ongeveer 8 procent. Als we die cijfers daarop toepassen, komen we uiteindelijk tot een som van 689 miljoen euro extra.

De totaalkost van het project zou dus uiteindelijk oplopen tot 4.350.000 euro. Vanzelfsprekend zal een stuk van die 4,35 miljard euro gefinancierd kunnen worden met het eigen vermogen dat we hebben opgebouwd binnen de nv BAM of haar rechtsopvolger. Wij ramen de vrije cash op ongeveer 400 miljoen euro. Ondertussen hadden wij ook een afspraak met de Europese Investeringsbank dat zij ons voor dit project 700 miljoen euro zou lenen.

Ik houd dan voor alle duidelijkheid nog geen rekening met een doemscenario waarbij schadeclaims van Noriant volgen, er terugvordering gebeurt van de gerecupereerde btw door de fiscus, er nieuwe studiekosten komen enzovoort.

Als ik de 4,35 miljard euro verminder met de 400 miljoen euro inzet van het eigen vermogen en ik ga ervan uit dat we nog steeds een beroep kunnen doen op de 700 miljoen euro van de Europese Investeringsbank, kom ik uit op een te financieren bedrag van 3,25 miljard euro. Dat is dus 1 miljard euro meer dan het bedrag van 2,229 miljard euro dat hier door de secretaris-generaal naar voren werd geschoven

Dat gigantische bedrag zal moeten worden gefinancierd met tolgeld. Ik heb uit de uiteenzetting van 30 september begrepen dat er niets zou wijzigen aan de voorziene toltarieven en dat we blijven uitgaan van de trafiekstromen zoals die werden ingeschat in de studie van Faber Maunsell, de studie die uiteindelijk de basis voor de financiering was. Dat betekent dat dit op kruissnelheid een inkomst genereert tussen 232 en 262 miljoen euro op jaarbasis, waarmee alle kosten moeten worden terugbetaald. De vraag is natuurlijk of dat financieel haalbaar is.

Op het eerste gezicht zou ik denken dat de duur van de financiering daardoor zal worden verlengd, van de initiële 30 à 35 jaar naar 50 jaar of meer. Dan is de vraag ook of de rentekosten van een dergelijke langetermijnfinanciering nog verantwoord zijn op het vlak van de maatschappelijke kosten en baten.

In de optelsom die ik zelf gemaakt heb, kom ik dus tot een bedrag van 4,35 miljard euro, waarvan 400 miljoen euro eigen vermogen en 700 miljoen euro lening bij de Europese investeringsbank. Uiteindelijk zullen we, afgerond, 3,25 miljard euro moeten financieren. Ik stel me daar een aantal vragen bij.

Minister-president, met mijn conservatieve berekening kom ik uit op een bedrag dat 1 miljard euro hoger ligt dan het bedrag dat op 30 september 2010 naar voren is geschoven. Ik heb uiteraard geen studiedienst meer tot mijn beschikking. Ik neem aan dat u daarover duidelijkheid kunt verschaffen.

Kan dit cashflowmodel cijfermatig aantonen dat het veel duurdere project wel degelijk financierbaar is? Zal dit alles met behulp van de vooropgestelde tolinkomsten kunnen worden terugbetaald? Is dit investeringsproject überhaupt financierbaar?

Kunt u de potentiële bijkomende kosten, die voorlopig niet in rekening zijn gebracht, op een of andere manier inschatten? Het gaat dan onder meer om de recuperatie van de btw en om nieuwe kosten, zoals studiekosten. Hoewel we ondertussen een paar maanden verder zijn, weten we trouwens nog niet hoe het met de schadeclaim van Noriant zit.

Blijft u ervan overtuigd dat alle door u aangekondigde investeringen door middel van de toelinkomsten zullen kunnen worden betaald? Zullen hier eventueel nieuwe lasten uit voortvloeien?

Klopt het bericht dat de financieringstermijn misschien tot 50 jaar zal worden verlengd? Gezien de volatiliteit van de financiële markten vraag ik me af of dit wel verantwoord zou zijn.

Mijn laatste vraag is op 30 september 2010 ook al aan bod gekomen. Toen is daar echter vlot overheen gegaan. Uit de uiteenzetting van de secretaris-generaal is gebleken dat in de voorliggende factuur van 4,35 miljard euro niet in een budget voor de aangekondigde werken aan de A102 en de R11 is voorzien. Hoe wilt u deze investeringen financieren? In de begroting is een beleidskrediet voor de ondertunneling van de Krijgsbaan ter hoogte van de luchthaven opgenomen. Ten opzichte van het volledig project is dit natuurlijk slechts een peulschil. We gaan er immers van uit dat de ondertunneling van de R12 aan de rotonde in Wommelgem zal vertrekken en uiteindelijk zal uitmonden ter hoogte van de bestaande spoorlijn Antwerpen-Lier.

In de marge van dit laatste punt heb ik nog een bijkomende vraag. Zijn de onderhandelingen met Infrabel over een bundeling van de krachten betreffende de tweede goederenspoorontsluiting en een oplossing voor de R11 ondertussen van start gegaan?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, de heer Van Mechelen heeft een aantal terechte vragen gesteld. Hij maakt het de minister-president niet gemakkelijk. We hebben het hier dan ook over een investeringsproject met een aanzienlijk prijskaartje. De heer Van Mechelen heeft concreet aangetoond dat de kosten nog wel eens de pan zouden kunnen uitswingen.

Ik herinner me een minister van Financiën die tijdens een vorige legislatuur heeft verklaard dat in verband met bepaalde projecten een vaste prijs kon worden gehanteerd. Als ik me niet vergis, werd het viaduct op 1,87 miljard euro geraamd. Ondanks de index van de Associatie van Belgische Experten (ABEX-index), de veranderende staalprijzen en de inflatie veranderde dit bedrag niet. Het bleef ne varietur in de boeken van het project ingeschreven. Ik vraag me dan ook af of voor viaductprojecten en tunnelvarianten een verschillende berekeningswijze bestaat.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, de vraag van de heer Van Mechelen is zeer interessant. Aangezien deze vraagstelling in mijn ogen niet onverwacht komt, wil ik er even op voortborduren. Tijdens een voortgangsrapportage heeft iemand van het Rekenhof eens verklaard dat dit project wel eens boven 4 miljard euro zou kunnen uitstijgen. Dit is toen niet exact berekend. In elk geval vertegenwoordigt het totaalpakket van de investeringen, zelfs volgens een gunstige raming van ongeveer 4 miljard euro, een vijfde of een zesde van de beschikbare Vlaamse overheidsmiddelen. Ik weet dat we deze uitgaven niet in de begroting terugvinden. De impact en de omvang van het budget kunnen echter wel tellen.

Er zijn tijdens het hele besluitvormingsproces al veel opmerkingen gemaakt. Zo hebben professor Goossens van de Katholieke Universiteit Leuven en Transport & Mobility Leuven (TML) ernstige vraagtekens bij dergelijke investeringen in dit project geplaatst.

Een aantal andere oplossingen, zoals de oplossing langs de Liefkenshoektunnel, zouden vrij snel resultaat kunnen opleveren. Daarnaast blijft de vraag in welke mate de werken aan de A102, de tweede spoorontsluiting en de volledige ondertunneling van de R11 een impact op het budget zullen hebben.

We vrezen dan ook dat deze binnen de Vlaamse context gigantische investering de verwachte oplossing inzake de mobiliteit niet zal bieden. Dit zal veeleer een goed politiek compromis blijken dan een oplossing voor de knoop die Antwerpen is. We blijven die fundamentele

vraag stellen. We verwachten van de minister-president dat hij in zijn antwoord verklaart waarom aan deze opmerkingen geen gevolg wordt gegeven en waarom alternatieven, zoals de slimme kilometerheffing en het openbaar vervoer, niet in de financiële berekeningen worden opgenomen. Dit laatste zou ons nochtans in staat stellen een goede vergelijking in functie van het totale kostenplaatje te maken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik vind het positief dat de heer Van Mechelen zijn vragen eerst heeft geduid. Ze zijn vooral het gevolg van de toelichting die de secretaris-generaal hier in alle openheid heeft gegeven. Na alle toelichtingen in het verleden door de BAM waren we die mate van openheid eigenlijk niet gewoon. De secretaris-generaal heeft rekening gehouden met een aantal hypothesen die van minder goede scenario's vertrekken. Na zijn toelichting hebben de meeste commissieleden zich allicht afgevraagd hoe we dit in de toekomst zouden financieren.

Oorspronkelijk waren we ervan overtuigd dat de werken aan de Oosterweelverbinding door middel van tolinkomsten zouden worden gefinancierd. Op dit vlak blijven we nu met een vraag zitten. Het geheel van het concept is ernstig gewijzigd. Een gedeelte van het doorgaand verkeer zal niet langer rechtstreeks de kleine ring gebruiken en de Linkeroever en de Recheroever doorkruisen. Een belangrijk gedeelte van het verkeer zal nu langs de Recheroever rijden. We hopen dat het vooral langs de bijkomende omleiding en langs de R11 en de later nog te realiseren A102, door sommigen het grote ringtracé genoemd, zal rijden. Indien het verkeer niet langer de verbinding tussen de Linkeroever en de Recheroever zal gebruiken, vragen sommigen zich af hoe het met de toekomstige financiering van het geheel zit.

Dit is onze eigenlijke bekommernis. Op basis van welk model betreffende de financiering van de werken aan de Oosterweelverbinding maakt de Vlaamse Regering haar berekeningen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, ik wil de heer Van Mechelen bedanken omdat hij me vorige week de kans heeft geboden zijn vragen vandaag te beantwoorden. Daarnaast wil ik opmerken dat hij zijn vraag om uitleg heeft ingediend naar aanleiding van de uiteenzetting door de secretaris-generaal.

De heer Peeters grijpt elke gelegenheid aan om het debat open te trekken. Ik heb daar begrip voor. Ik ben echter naar hier gekomen om de concrete vragen over het financiële aspect te beantwoorden en niet om heel het debat te heropenen. Indien hij de voorzitter en de overige commissieleden kan overtuigen, kan dit een andere keer gebeuren. Het zou dan wel gaan om de heruitgave van een debat dat we hier al eerder hebben gevoerd. De heer Van Mechelen heeft een aantal zaken verduidelijkt en pertinente vragen gesteld. Anderen, zoals de heer Penris, kijken met veel verwachting uit naar het antwoord.

Ik zal misschien een paar open deuren intrappen. We moeten steeds voor ogen houden dat er een duidelijk verschil is tussen de bouwprijs in het jaar 2010 en de te financieren waarde. De heer Van Mechelen heeft correct aangestipt dat dit verschil te wijten is aan twee belangrijke componenten, namelijk de inflatie en de intercalaire intresten. Volgens de berekeningen van de heer Van Mechelen bedraagt het verschil 1452,68 miljoen euro. Op basis van de door hem gemaakte tabel is dit een terechte berekening. Ik wil hier echter een paar kanttekeningen bij maken.

De heer Van Mechelen gaat uit van een inflatie van 3 procent. Indien de inflatie 2 procent zou bedragen, zou de kostprijs al tot 968,45 miljoen euro terugvallen. De berekening van de heer Van Mechelen is immers op een aantal uitgangspunten gebaseerd. De index kan ook iets tussen 2 en 3 procent zijn.

We kunnen natuurlijk van een worstcasescenario uitgaan. In dit geval moeten we 3 procent of misschien zelfs 4 procent nemen. Dat is zeker veiliger dan 2 procent. Dat zou een redenering kunnen zijn.

Ik wil er trouwens op wijzen dat een hogere inflatie niet per se ongunstiger is. De toltarieven worden natuurlijk mee geïndexeerd. In principe wordt de 'average debt service coverage ratio' hierdoor dan ook niet beïnvloed. Bovendien is een langdurig ietwat hogere inflatie vooral een synoniem voor een betere conjunctuur. Dit betekent dat de tarieven en de trafiekprognoses meteen ook naar boven moeten worden bijgesteld.

De bezorgdheid om de inflatie is terecht. Dit is een element in de berekening van de kostprijs of van het te financieren bedrag. Mijn antwoord is echter dat de toltarieven ook worden geïndexeerd, dat een betere conjunctuur meer trafiek oplevert en dat al deze elementen in de berekening moeten worden opgenomen.

Wat de financiering betreft, ga ik ervan uit dat de heer Van Mechelen zich op het ondertussen al enigszins achterhaald model van BAM heeft gebaseerd. Het standpunt van Eurostat over de concessie door een overheidsbedrijf, in dit geval de nv Liefkenshoektunnel, biedt nieuwe perspectieven die de financiering mogelijk moeten maken. We zijn vertrokken van het financieringsmodel van BAM. Eurostat is echter constant in beweging. We beschikken over nieuwe mogelijkheden.

Het spreekt voor zich dat de nv Liefkenshoektunnel, met de continuïteitswaarborgen van het Vlaamse Gewest, zal nagaan op welke manier er een beperking kan komen op de tussentijdse intercalaire intresten die de aannemers aanrekenen. Dit kan, bijvoorbeeld, gebeuren door opleveringen in schijven toe te laten. Op deze manier kan de financiering van de intercalaire intresten meer in de eigen boeken staan. Dit is gunstiger.

Er zijn met betrekking tot de inflatie en de intresten in elk geval mogelijkheden om de te financieren massa positief te beïnvloeden. Dit zijn twee belangrijke elementen die het verschil tussen de bouwkost en het te financieren bedrag aantonen.

We werken met een concessionaris. Het komt die concessionaris toe de financiering op te zetten en te structureren. De heer Van Mechelen is goed geplaatst om te weten dat we de concessionaris deze bevoegdheid moeten verlenen om de ESR-neutraliteit (Europees Stelsel van Rekeningen) te bewaken. Dit is aan Eurostat gemeld en daar ook aanvaard. De concessionaris zal zijn eigen cashflowmodel moeten opstellen. Dat model zal robuust moeten zijn en alle gebeurlijke, normale tegenvallers moeten kunnen opvangen. De bankability is een aspect dat hierbij zeker een belangrijk aandachtspunt vormt.

De concessionaris moet een combinatie van financieringsmogelijkheden kiezen. Ik denk daarbij onder meer aan pensioenfondsen, obligatieleningen en uitgiften aan de particuliere markt. Indien de Vlaamse overheid zou bepalen of aangeven op welke manier de concessionaris voor zijn financiering moet zorgen, dreigt inzake de ESR-neutraliteit een ernstig risico.

Langs de andere kant wordt hier terecht benadrukt dat we volledig conform met de regels van Eurostat moeten zijn. Er mag geen discussie over de ESR-neutraliteit of -herkwalificatie ontstaan. Die zorg is terecht. Ik krijg hier echter de vraag hoe dit alles zal worden gefinancierd. Indien ik daarop een antwoord geef, creëer ik eigenlijk een probleem.

Het lijkt me, in alle bescheidenheid, strategisch ook niet zo verstandig de resultaten van financiële modellen hier bekend te maken. Dat zou immers de onderhandelingspositie van de Vlaamse overheid tijdens de onderhandelingen met een concessienemer verzwakken.

De heer Van Mechelen is heel goed geplaatst om te weten in welke positie we ons hier bevinden. Hij wil natuurlijk meer duidelijkheid over de financierbaarheid en over de manier waarop alles verloopt. We moeten de concessionaris echter de nodige ruimte en vrijheid

bieden om dit zelf in te vullen. Indien we dit niet doen, komt de ESR-neutraliteit in de problemen.

Wat de eventuele schadeclaim van Noriant betreft, is al eerder gesteld dat in de artikelen 6.6 en 6.7 van de zogenaamde Design Sign-off (DSO-overeenkomst) een vaststaande kost is bepaald. Het gaat om 1,3 miljoen euro, meer bepaald om 500.000 euro omdat Noriant een best and final offer (BAFO) heeft ingediend en om 800.000 euro voor de volledige en tijdige bouwaanvraag.

De studiekosten zijn deels in de berekende kostprijs inbegrepen. Er zullen nog bijkomende studiekosten worden aangerekend om een ontwerp te verkrijgen dat in de bouwaanvraag wordt opgenomen. Hoeveel die studiekosten zullen bedragen, is op dit moment nog niet bekend. Dit is immers afhankelijk van de mate waarin het ontwerp dat in de bouwaanvraag wordt begrepen, dicht zal aansluiten bij het referentieontwerp waarop de vergelijking met het derde tracé van Duurzame Antwerpse Mobiliteit (DAM-III) is gebaseerd.

Mijnheer Van Mechelen, de studiekosten zullen geen 100 miljoen euro bedragen, zoals u stelde. Die 100 miljoen euro heeft niet enkel betrekking op de Oosterweelverbinding, maar ook op de projecten van openbaar vervoer en het Albertkanaal. Ook voor de Oosterweelverbinding met tunnels betreft het geen volledig nieuwe studiekosten, aangezien op Linkeroever een groot deel van de infrastructuur dezelfde blijft zoals die is uitgetekend.

U wekte ten onrechte de indruk dat er geen studiekosten meer zouden zijn indien er niet voor de tunnels zou zijn gekozen. Dat lijkt niet echt realistisch, aangezien er in het alternatieve scenario belangrijke wijzigingen zijn in de omgeving van het Sportpaleis en Lobroekdok ten opzichte van de plannen in de bouwvergunningaanvraag. Onverkort uitvoeren wat voorlag, was dus geen optie. Ook in de versie van een viaduct waren er dus nog studiekosten.

U verwees ook naar de gerecupereerde btw. In het voorbereidingstraject voor de realisatie van de brugvariant heeft BAM in het verleden uitgaven verricht en geactiveerd, zoals uitgaven voor studies en voor bepaalde voorbereidende werken. De beslissing om de tunnelvariant te realiseren brengt met zich mee dat sommige van die geactiveerde kosten afgeschreven moeten worden. De tunnelvariant volgt evenwel hetzelfde tracé en grote onderdelen van het voorbereidende werk blijven integraal bruikbaar. De analyse van welke kosten uitsluitend met de brugcomponent te maken hebben, is volop bezig. Die kosten zullen in boekjaar 2010 afgeschreven worden. Het valt daarbij niet uit te sluiten dat een gedeelte van de gerecupereerde btw zal moeten worden teruggestort.

Wat betreft uw vraag of de aangekondigde investeringen door toelinkomsten zullen kunnen worden betaald, weet u dat wij in het verleden belangrijke overheidsmiddelen ter beschikking hebben gesteld, in de vorm van een jaarlijkse werkingssubsidie en een kapitaalsinjectie, waarvan de vergoeding, met een maatschap, finaal terugkeerde naar de nv BAM, als afbetaling en vergoeding voor de nv BAM. Het blijft de overtuiging dat de Oosterweelverbinding enkel met toelagen zal worden gefinancierd.

De keuze van de financieringstermijn komt toe aan de concessionaris, niet aan de Vlaamse overheid. Het is een mogelijkheid om een langere periode te hanteren wat de financiering betreft. Het is echter een terechte opmerking dat een periode van 50 jaar behoorlijk lang is om een project te financieren. Een typisch infrastructuurproject wordt beoordeeld op een periode van 30 jaar. Daar staat natuurlijk tegenover dat de Oosterweelverbinding het grootste infrastructuurproject ooit is in Vlaanderen – ervan uitgaande dat het ook wordt gerealiseerd, mijnheer Penris – en dat deze situatie dus ook wat uitzonderlijk is.

Ik ga ervan uit dat de Oosterweelverbinding er ook langer zal liggen dan 50 jaar. Bovendien moet er rekening worden gehouden met de financiële en maatschappelijke verliezen die bestaan elk jaar extra dat er congestie is. In de kosten-batenanalyse van de Oosterweelverbinding uit 2004 bedroegen de jaarlijkse tijdsbaten alleen al voor het vrachtverkeer 37 miljoen euro. In de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA), die

door Transport & Mobility Leuven werden uitgevoerd met betrekking tot het Meccanotraccé, werd dat bepaald op 10 miljoen euro.

Bovendien heeft het Vlaams Verkeerscentrum aangegeven dat een kleine groei van de verkeersvolumes een exponentiële stijging van de congestiekosten tot gevolg heeft. Wachten op een moment dat de perspectieven financieel interessanter worden, is dus geen verstandige keuze, aangezien het al lang genoeg heeft geduurd en het toch pakken geld kost zolang we het niet hebben opgelost.

Als er gesproken wordt over een maatschappelijke kosten-batenanalyse, is het belangrijk om alle effecten, en niet enkel de financiële effecten, op te nemen, waarbij we de financiële inkomsten vergelijken met de uitgaven. Op die manier kunnen kosten van ongevallen, vermeden geluidshinder en milieuhinder mee in beschouwing worden genomen. Die effecten worden dikwijls niet mee opgenomen in de financiële analyse. Wat wel een directe financiële impact heeft, is, zoals al aangehaald, de vermindering van de congestiekosten, maar wellicht ook de betere aantrekkelijkheid om nieuwe bedrijven naar Antwerpen te halen, of bestaande bedrijven hier te houden. Dat wordt in het debat soms te weinig in rekening gebracht.

Het is welbekend dat tunnels een zeer lange levens- en gebruiksduur hebben. Internationaal is het dan ook niet ongebruikelijk dat bij projecten van dergelijke aard, die zeer hoge initiële investeringen vergen, wordt gewerkt met langere concessieperiodes en een langere afschrijvingstermijn. Zowel maatschappelijk als economisch is zoiets a priori niet onverantwoord. De termijn van 50 jaar waarnaar u verwijst, is de maximumperiode waarvoor volgens het Belgische overheidsopdrachtenrecht een concessie van openbare werken kan worden toegestaan. Zoals aangegeven, is het aan de concessionaris om zich binnen de hem toegestane concessieperiode te verzekeren van de benodigde financiering, die zo optimaal mogelijk te structureren en de gemaakte kosten voor de investeringen af te lossen aan de hand van de inkomsten.

Uw laatste vraag betrof de problematiek van de A102 en de R11. Er zijn vandaag geen middelen vastgelegd in de begroting voor de beide volledige projecten. Dat is ook logisch, want voor de realisatie van de A102 en R11 – ik maak een uitzondering voor de ondertunneling van de Krijgsbaan aan de luchthaven – dienen alle studies nog te gebeuren. De A102 en R11 maken geen deel uit van de Oosterweelverbinding zelf en worden dus niet met deze tolgelden gefinancierd. Voor de R11 werden de noodzakelijke vastleggingskredieten voor de ondertunneling aan de luchthaven wel reeds ingeschreven. Dat gaat over 45 miljoen euro. Het blijft ook belangrijk te vermelden dat in het meest recente Masterplan 2020 geen sprake meer is van de stedelijke ringweg en de downsizing van de huidige Singel. Op die manier hebben we dat masterplan ook laten kloppen.

Mijnheer Van Mechelen, we gaan dit met heel veel zorg verder opvolgen. Ik hoop ook dat u zeer goed weet dat we een goed evenwicht moeten hebben tussen ESR-neutraliteit, de financiële controle van dit parlement en de financiële draagkracht en alles erop en eraan, om te voorkomen dat we in onze eigen voet schieten en heel de constructie moeten consolideren en op de begroting nemen, met alle gevolgen van dien. Dat veronderstelt dat we aan de concessionaris de nodige ruimte moeten geven om dat zelf in te vullen. Als die stappen zijn gezet, moeten we hier ook tekst en uitleg geven, gezien het grote belang en de grote omvang van dit werk en het bedrag dat ermee gemoeid is.

De voorzitter: De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen: Minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Er kan zeker geen misverstand over bestaan dat de kosten dagelijks oplopen. Het debat over het feit dat we niet gestart zijn met de werken, is gevoerd. Ik stel voor dat we daar een punt achter zetten.

We moeten snel naar een oplossing gaan, want de congestie is op dit ogenblik ondraaglijk. Elke dag van de week, op ieder uur staat de ring rond Antwerpen stil. De kostprijs en het maatschappelijke verlies daardoor zijn mijns inziens gigantisch.

We kunnen met inflatieparameters gaan schuiven van 3 naar 2 of van 3 naar 4. Je kunt immers ook het omgekeerde model toepassen. Ik kijk bijvoorbeeld naar de ABEX-index, die op 10 jaar tijd met 47 procent is gestegen. Je zou dus ook 4,7 kunnen nemen als aanname. Ik heb 3 procent genomen, omdat ik denk dat dat redelijk conservatief is. Maar als we denken aan de groeitijgers, zoals de BRIC-landen, en in het bijzonder China, staat het in de sterren geschreven dat de grondstoffen onder druk zullen komen te staan en de prijzen alleen maar zullen stijgen.

Als we praten over 4,35 miljard euro, waarvan je grosso modo 400 miljoen euro eigen vermogen hebt en 700 miljoen euro lening bij de Europese Investeringsbank, dan moet je eindelijk geen 2,2 miljard euro maar 3,25 miljard euro financieren. De vraag is of dat überhaupt financierbaar is, wetende dat we met onze tolmodellen hadden berekend dat we maximaal 2,5 miljard euro zouden kunnen financieren. De jaarlijkse inkomsten variëren tussen de 2,32 en de 2,62. Dat heeft te maken met heel die discussie over de waarschijnlijkheidsgraad en het P50- of het P90-model. Daar moet je nog de financiering op vijftig jaar in plaats van op dertig jaar bij in rekening brengen, en de impact van de afleidingswerken die we willen uitvoeren met de A102 en de R11. U hebt gezegd dat die werken niet met tolinkomsten zullen worden gefinancierd. Dat betekent dat we een aanpassing zullen moeten doen van de trafiekstromen, want die zullen ab initio verminderen, wat ook de bedoeling is, om uiteindelijk de druk op de ring te verlichten.

Ik kan mij wel vinden in uw opmerking dat een ezel zich geen tweemaal aan dezelfde steen stoot. Ik heb er altijd voor gewaarschuwd dat, hoe meer het BAM-karretje werd volgeladen van overheidswege, hoe groter de kans was op consolidatie met de Vlaamse begroting. Men kan mij er niet van verdenken dat ik daar geen oog voor had. Ik heb in een speech in januari 2009 zelfs officieel meegedeeld dat we ons daar op glad ijs begaven. We kiezen voor de piste van de nv Liefkenshoektunnel. Ik deel uw visie dat daar een waarborgsysteem à la Aquafin kan worden gehanteerd.

Desalniettemin zal het mijns inziens een huzarenstukje zijn om die gigantische bedragen in de loop van de volgende decennia te gaan financieren. Dat was mijn bezorgdheid en de reden voor mijn vraag om uitleg. Ik dank u voor uw antwoord. Het debat zal hiermee ongetwijfeld niet gesloten zijn.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister-president, ik ben geen econoom, maar ik vond u nogal kort door de tunnelbocht gaan toen u zei dat het gewicht van de inflatie zal worden gecompenseerd door de inflatie die u gaat doorrekenen op de tolinkomsten. Zo'n kunstwerk wordt gebouwd in een bepaalde periode met een bepaald inflatieregime. Maar de economie evolueert, en ook de inflatie fluctueert. Het is dus niet gezegd dat op het moment dat de tolinkomsten binnenstromen, we hetzelfde hoge inflatieniveau zullen hebben als op het moment dat de constructie wordt gebouwd.

Wat mij wel verheugt, is het voortschrijdende inzicht bij veel van onze collega's over het feit dat, als je aan zo'n kunstwerk begint, je er rekening mee zult moeten houden dat de kosten die je ab initio berekent, kunnen stijgen. Dat is in het verleden wel anders geweest. Men hield halsstarrig vast aan exact beraamde bedragen die niet meer zouden variëren. Vandaag houdt men rekening met de mogelijkheid tot variatie. Dat geeft ons, als parlementsleden, weer een bijkomende verantwoordelijkheid. We zullen er nu immers voor moeten zorgen dat ook in de nieuwe constructie van de nv Liefkenshoektunnel de kosten bewaakt worden. Ik neem aan, voorzitter, dat we in de toekomst dan niet meer de nv BAM, maar de mensen van de nv Liefkenshoektunnel hier zullen mogen ontvangen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop net als u dat we het niet zullen moeten consolideren in onze Vlaamse begroting. Want dan zullen we echt met problemen zitten.

Aan de andere kant ben ik realistisch genoeg om ervan uit te gaan dat we de kosten, zoals ze vandaag begroot en geraamd zijn, voortdurend zullen moeten bijstellen. Op het moment dat de werken zullen aanvangen, zullen we weer over andere cijfers beschikken.

Ik wil nog even terugkomen op mijn vraag over de werken van de tweede spoorontsluiting via het R11-tracé. Er zijn vrij recente studies, met name die van TUC RAIL, die daar concepten over ontwikkelen, die over een dubbelgelaagde tunnel spreken, die kruispunten en tunnelmonden regelen. Ook al staat het niet in de begroting, toch denk ik dat we al een idee moeten kunnen hebben van de totale omvang en van het geraamde bedrag van de ondertunneling van de R11. U zegt nu dat dit niet aan de orde is en buiten de financiering van de Oosterweelverbinding valt, maar ik had toch graag eens een tipje van de sluier gelicht gezien.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, het is vanzelfsprekend dat dit dossier van hieruit zeer goed wordt opgevolgd, zoals dat ook in het verleden is gebeurd. De werkzaamheden van de commissie zullen door de voorzitter zo worden georganiseerd dat dat ook kan, met een andere nv, maar zeker ook met de blijvende actor het Rekenhof.

Mijnheer Van Mechelen, toen wij de beslissing hebben genomen over de tunnel, hebben wij natuurlijk alle expertise bevraagd om te weten of dat überhaupt financieerbaar was. Je kunt geen beslissing nemen waarvan blijkt dat ze niet te financieren is. De secretaris-generaal heeft hier tijdens de hoorzitting toegelicht dat wij ons, met alle kennis en met de nodige voorzorg en deskundigheid die van een Vlaamse Regering wordt verwacht, hebben verzekerd van het feit dat dit te financieren is. De vraag is nu hoe het wordt gefinancierd. Ik hoop dat ik daarover toch wat duidelijkheid heb gegeven, vanzelfsprekend met de nodige vrijheid voor de concessionaris. Ik ben blij dat u en andere collega's bijtreden dat de ESR-neutraliteit en het niet-consolideren op de Vlaamse begroting belangrijke elementen zijn.

Er zijn heel wat scenario's bekeken, met hun trafieken en impact. Minister Crevits is nu, samen met onder andere het Verkeerscentrum, nog eens alle scenario's aan het ophijsten, om een heel goed en actueel zicht te hebben op de trafieken die ontstaan als we dit realiseren. Ik heb u meermaals de verschillende P's horen toelichten, die ook heel belangrijk zijn met betrekking tot de financiering. Ook die zorg nemen we mee. Minister Crevits is daar, samen met de experts, heel intensief mee bezig.

Minister Crevits heeft ook overleg gepleegd over de R11 met alle betrokken burgemeesters. Daar zijn afspraken gemaakt om tot een streefbeeld te komen. Als ik mij niet vergis, moet dat in 2011 gefinaliseerd worden. Wat de A102 betreft, moeten de NMBS en de andere instanties nog een hele weg afleggen inzake studies, MER en zo meer. We zullen een aanpak op poten zetten om in die dynamiek mee te gaan. Wat ons betreft, wordt het weggedeelte van de A102 gerealiseerd. Het spoorgedeelte zal dan natuurlijk ook worden uitgevoerd. Die werken moeten in die samenhang en die dynamiek worden uitgevoerd.

Het is heel belangrijk dat we hierover de nodige tekst en uitleg verstrekken. Heel wat commissieleden beseffen dat het hier een belangrijk en complex dossier betreft. Dit neemt niet weg dat we, zoals de commissie terecht vraagt, altijd zullen trachten alle vragen maximaal te beantwoorden en transparantie aan de dag te leggen.

De voorzitter: De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen: De essentie van mijn vraagstelling is eigenlijk dat volgens secretaris-generaal Van der Borgh een bedrag tussen 2,2 en 2,5 miljard euro zal moeten

worden gefinancierd. Volgens mij zal het om 3,25 miljard euro gaan. We zullen zien of de markten dit aankunnen. Voor mij is dit alvast een groot vraagteken.

De voorzitter: In opdracht van deze commissie heb ik met betrekking tot de Oosterweelverbinding een onderhoud met het Rekenhof gehad. Dit punt zal tijdens de regeling der werkzaamheden overigens nog aan bod komen. Ik heb dit met minister Crevits besproken. De Vlaamse Regering verwacht een van de komende dagen een antwoord. Zodra dat antwoord er is, kunnen we nagaan in welke vorm de voortgangsrapportage over de Oosterweelverbinding en aanverwante zaken in de toekomst kan plaatsvinden.

Het incident is gesloten.

■