



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 18
ingediend op 14 januari 2014 (2013-2014)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020
Vijfde voortgangsrapportage

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
mevrouw Lydia Peeters, de heer Sas van Rouveroi;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de dames Annick De Ridder, Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

- 63** (2010-2011) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering – Basisrapportage
– Nr. 2: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 3: Verslag
– Nr. 4: Verslag van de Vlaamse Regering – Eerste voortgangsrapportage
– Nr. 5: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 6: Verslag
– Nr. 7: Verslag van de Vlaamse Regering – Tweede voortgangsrapportage
– Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 9: Verslag
– Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering – Derde voortgangsrapportage
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering – Vierde voortgangsrapportage
– Nr. 14: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 15: Verslag
– Nr. 16: Verslag van de Vlaamse Regering – Vijfde voortgangsrapportage
– Nr. 17: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Communicatie bij de indiening van het ontwerp van plan-MER	5
II.	Toelichtingen.....	6
1.	Toelichting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Jaak Polen, projectleider voor het Masterplan 2020	6
1.1.	Projecten MOW	6
1.1.1.	Wegenprojecten.....	6
1.1.2.	Openbaarvervoerprojecten.....	7
1.1.3.	Bruggen Albertkanaal	7
1.1.4.	Royerssluis.....	7
1.1.5.	Fietsprojecten	7
1.2.	Projecten BAM	7
1.3.	De Oosterweelverbinding.....	8
1.3.1.	Organisatorische implicaties	8
1.3.2.	Projectteam Oosterweelverbinding.....	8
1.3.3.	Projectteam financiering/structurering.....	9
1.3.4.	Planning	10
1.3.5.	Kostprijs.....	10
1.3.6.	Risicobeheersing.....	10
2.	Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof	11
2.1.	Informatiekwaliteit van het vijfde voortgangsrapport	11
2.2.	Stand van zaken Oosterweelverbinding.....	11
2.3.	Groeiend aantal projecten alternatieve financiering en pps	11
2.4.	Investeringskost van het masterplan.....	12
2.5.	Meerjarenraming 2014-2020 en Masterplan 2020.....	12
III.	Bespreking	14
1.	Vragen van de leden.....	14
1.1.	Tussenkoms van de heer Dirk Van Mechelen	14
1.2.	Tussenkoms van de heer Bart Martens.....	16
1.3.	Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder.....	17
1.4.	Tussenkoms van de heer Ivan Sabbe	17
1.5.	Tussenkoms van de heer Dirk Peeters	18
1.6.	Tussenkoms van mevrouw Griet Smaers.....	18
1.7.	Tussenkoms van mevrouw Marleen Van den Eynde.....	19
1.8.	Tussenkoms van de heer Steve D'Hulster.....	19
1.9.	Tussenkoms van de heer Jan Penris.....	20

1.10. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	20
1.11. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	21
2. Antwoorden van de sprekers.....	21
2.1. Antwoorden van de heer Jan Debucquoy	23
2.2. Antwoorden van de heer Jan Van Rensbergen.....	24
2.3. Antwoorden van de heer Jaak Polen	24
2.4. Antwoorden van de heer Roger Kesteloot.....	24
2.5. Antwoorden van mevrouw Hilde Crevits	24
Gebruikte afkortingen	29

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 5 december 2013 een gedachtewisseling over de vijfde voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl. St.* Vl.Parl. 2010-11, nr. 63/16). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan.

Het vijfde voortgangsrapport van de Vlaamse Regering werd toegelicht door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Jaak Polen, projectleider voor het Masterplan 2020, en de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor alle projecten in het kader van het Masterplan 2020.

Het verslag van het Rekenhof over de vijfde voortgangsrapportage werd uiteengezet door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof.

Op de vragen van de leden werd geantwoord door minister Hilde Crevits, de heer Jaak Polen ambtelijk coördinator Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de heer Bert De Bondt, projectleider voor het Masterplan 2020, de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van nv BAM en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.

De PowerPointpresentaties van de heren Bert De Bondt en Jaak Polen en van de heer Jan Debucquoy zijn op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen. Ook de lijst met de 33 maatregelen ter verbetering van de Antwerpse mobiliteit, de quick wins, kunnen hier geraadpleegd worden.

I. COMMUNICATIE BIJ DE INDIENING VAN HET ONTWERP VAN PLAN-MER

Voor de aanvang van de presentatie van de voortgangsrapportage wenst de heer *Björn Rzoska* met verwijzing naar de toelichting die ochtend van de cel-MER en het studiebureau Antea met betrekking tot het ontwerp van plan-MER de minister twee vragen te stellen. De communicatie van het studiebureau Antea van 8 november 2013 zou gevoerd zijn in opdracht van de opdrachtgever. Wie is hierbij de opdrachtgever? Een ontwerp van plan-MER is immers geen publiek document, leerde het lid. Vormt de vraag om communicatie dan ook geen risico in de procedure? Verder stelt het lid vast dat de cel-MER zelf reeds driehonderd opmerkingen heeft geformuleerd op het voorliggende ontwerp van plan-MER. Daarbij zullen nog de adviezen van andere instanties komen. Op 12 december 2013 is een vergadering gepland om een en ander samen te brengen en wordt nog een informatievergadering voor het publiek opgezet. Wie organiseert dat en wat wordt er gezegd, gezien de vele tekortkomingen van het ontwerp-MER? Is het niet aangewezen die vergadering niet te laten doorgaan?

Minister *Hilde Crevits* stelt dat het MER wordt opgemaakt in opdracht van BAM. Zelf heeft de minister het document niet, evenmin als haar kabinet, omdat ze er geen impact op wil en kan hebben. Het wordt door een studiebureau opgesteld. Op het ogenblik dat het ingediend wordt bij de cel-MER, moet het ontwerp-MER ook aan een twintigtal adviesinstanties worden doorgestuurd. Het gaat onder meer om gemeenten. In samenspraak met de gouverneur is daarom beslist op hetzelfde ogenblik van de indiening ook informatie te verstrekken over wat er precies is ingediend. Op dat persmoment was ook de milieucel aanwezig om de procedure toe te lichten. Het studiebureau heeft dan uitgelegd waar het om ging. Al is het een zeldzame gang van zaken, toch acht de minister dat zinvol en zelfs essentieel gezien de vele instanties die vervolgens advies kunnen verlenen. De opmerkingen lopen intussen binnen en worden door de cel-MER verzameld en verwerkt. De minister vindt niet dat de communicatie een risico inhoudt, maar heeft er bewust voor geopteerd niet zelf te communiceren, inhoudelijk geen opmerkingen te geven en ook niet

aanwezig te zijn bij de toelichting. Ze wil de onafhankelijkheid van het studiebureau en zeker de cel-MER vrijwaren. De informatiesessie van 12 december 2013 van de gouverneur is in dat opzicht gelijkaardig en dezelfde informatie als degene die deze ochtend is verstrekt zal daarbij aan bod komen. Nadeel van een dergelijk hoge mate van transparantie is dat opmerkingen gedeeld worden en erover gecommuniceerd wordt alom. De cel-MER moet uiteindelijk een objectief oordeel vellen over het plan-MER en dan is het aan de Vlaamse Regering om de juiste keuzes te maken.

Deels kan de heer *Björn Rzoska* zich vinden in die verklaring, deels niet. Hij vindt het jammer dat met de communicatie van 8 november al een en ander gekaderd is. Het lijkt hem echter het concept communicatie te overstijgen eenmaal men ook een beeld schept van wat het beste traject is.

De *minister* was niet aanwezig bij het persmoment. Ze weet alleen dat de gouverneur van de gelegenheid gebruik heeft gemaakt om de hele procedure te duiden. Zij was wel aanwezig bij de communicatie, stelt de minister, en het lijkt haar dan ook zinvol dat zij ter zake een repliek geeft.

Gouverneur *Cathy Berx* legt uit dat het op 8 november de bedoeling was de pers enkel toelichting te geven bij de procedure. Aangezien op dat ogenblik net het rapport uit was, is ervoor geopteerd om Antea de mogelijkheid te bieden een toelichting te geven bij de resultaten van het MER-onderzoek. Er is duidelijk gesteld dat het ging om een ontwerp van plan-MER dat dezelfde dag nog aan diverse adviesinstanties zou worden overgemaakt. Er is duidelijk gesteld dat de communicatie is opgezet omdat er in de volgende tijd heel wat communicatie over zou circuleren en men de pers de kans wilde bieden om uit eerste hand de globale informatie te verkrijgen van wie het onderzoek objectief heeft gevoerd.

II. TOELICHTINGEN

1. Toelichting door de heer Bert De Bondt, ambtelijk coördinator Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Jaak Polen, projectleider voor het Masterplan 2020

1.1. Projecten MOW

De heer *Bert De Bondt* stelt dat het voortgangsrapport meldt wat sinds de vorige voortgangsrapportage is gewijzigd. Dat is toegelicht in de tekst, maar er is ook een overzichtstabel met alle verschillen inzake kostenraming tegenover de vorige rapportage en tegenover de basisrapportage. Als de financieringswijze van projecten is gewijzigd, staat dat aangegeven. Projectfiches die geactualiseerd zijn, werden erbij gevoegd. Indien niets gewijzigd is, werd er geen projectfiche toegevoegd.

Bij wijze van overzicht geeft de spreker een globaal overzicht. Er zijn intussen masterplanprojecten uitgevoerd ten belope van ruim 260 miljoen euro. Projecten voor ruim 196 miljoen euro zijn in uitvoering en voor 570 miljoen euro pps-projecten is het startschot gegeven.

1.1.1. Wegenprojecten

De wegenprojecten omvatten onder meer het dynamisch verkeersmanagement, dat dagelijks merkbaar aanwezig is. Voor het project NZ-Kempen is de fly-over geopend. Voor het project Waasland kan het plan-MER opgestart worden nu de mobiliteitsstudie van het plan-MER Oosterweel beschikbaar is. Wat betreft de N49 verwijst de spreker naar het rapport. Belangrijk om te vermelden inzake de R4 is dat de Vlaamse Regering op 18 oktober 2013 besliste om de piste met Via-Invest/PMV op te starten. Bij de Spaghettiknoop

wordt medio 2014 de MER-procedure opgestart. Het project Boniverlei-Antwerpsesteenweg is voorlopig on hold gezet omdat een afstemming nodig is met de alternatieven die voor de R11/A102 onderzocht worden. Voor de doortrekking van de N171 is de voortgang in het rapport opgenomen.

1.1.2. Openbaarvervoerprojecten

Wat De Lijn betreft, stelt de heer De Bondt dat in heel wat eerdere voortgangsrapportages de MKBA's werden aangekondigd. Die zijn nu afgerond en er is beslist twee tramverbindingen te activeren. De studiebestekken komen op de volgende raad van bestuur voor goedkeuring. Het project LIVAN is in uitvoering en zou klaar moeten zijn tegen 2015. Voor het project Nieuw Zuid is verdere afstemming nodig met andere ontwikkelingen in dit gebied.

1.1.3. Bruggen Albertkanaal

Voor het Albertkanaal is door de Vlaamse Regering beslist om voor in totaal vijftien bruggen de alternatieve financiering via Via-Invest te onderzoeken. Er zitten zeven masterplanbruggen in het pakket. Dat zou in de markt geplaatst moeten worden in 2015 om dan uitgevoerd te worden in de periode 2016-2020. Een gedetailleerde timing hangt af van verder onderzoek en de aanbestedingsprocedure.

In de fiches en in het voortgangsrapport kan de stand van zaken voor de overige bruggen gevonden worden. Voor de bouw van zes bruggen over het Albertkanaal kan men maximaal 10 percent EU-subsidie ontvangen. Voor één brug is de nieuwe raming beduidend lager dan eerder voorzien, als resultaat van het feit dat voor de aanbesteding van de bruggen eerst een algemene formule was toegepast. Na studiewerk en aanbesteding valt de plaatsing in de markt heel erg mee.

1.1.4. Royerssluis

Het project Royerssluis paalt aan het Oosterweeltracé. Afstemming is nodig. De actualisatie van de MKBA zou op zeer korte termijn afgerond moeten zijn. De ontwerpstudies zouden rond zijn tegen eind 2014.

1.1.5. Fietsprojecten

Voor de fietspaden zijn startnota's opgemaakt. Deze werden bij het aantreden van de nieuwe besturen met de betrokken gemeenten besproken. Na ontvangst van de beperkte opmerkingen van de gemeenten, is het de bedoeling de plannen te finaliseren in de volgende weken.

1.2. *Projecten BAM*

Als gerealiseerde BAM-projecten worden Brabo 1, de Noorderlaanbrug, de Van Cauwe-laertsluis, de Kattendijksluis en een reeks fietsprojecten vermeld. De nog niet gerealiseerde onderdelen of projecten in uitvoering omvatten onder meer de overige fietsprojecten en delen van fietsprojecten en de spoorbruggen.

Brabo 2 is een van de projecten waarvoor BAM instaat voor de projectcoördinatie in de ontwerpfasen. Het is erkend als een pps-project door de Vlaamse Regering, die op 11 oktober 2013 de biedingsleidraad goedkeurde. De tramuitbreiding wordt beperkt tot de Havanasite, in combinatie met een park & ride. De studies zijn goedgekeurd door de stuurgroep en ze zijn naar vijf geselecteerde combinaties gestuurd. In het voorjaar 2015 moeten de

werken starten. Op het kritieke pad ligt de afwerking van het project-MER en de gunningsprocedures.

1.3. De Oosterweelverbinding

1.3.1. Organisatorische implicaties

Contract met Noriant

De heer *Jaak Polen* refereert aan de persmededeling vanwege de Europese Commissie voor het dossier Noriant. Het is wachten op het definitieve plan-MER vooraleer Europa advies kan uitbrengen. De standstillovereenkomst is verlengd tot eind 2013, en kan allicht in afwachting van dat plan-MER nog verlengd worden.

1.3.2. Projectteam Oosterweelverbinding

Verfijning conceptontwerp

Er is nagedacht over het verfijnen en optimaliseren van het conceptontwerp van de Oosterweel zelf. Dat slaat op de kanaaltunnels en de aansluiting aan het Sportpaleis, waarover al is beslist. Het politiek stuurcomité heeft die aanvaard. Een derde facet dat nog in onderzoek is, betreft de kruising R1/Albertkanaal met een brug dan wel een tunnel. Alle opties zijn meegenomen in het plan-MER als uitvoeringsvarianten. Het is wachten op uitsluitsel.

Verkeersmodel

Voor wat betreft het verkeersmodel zijn alle simulaties door het verkeerscentrum geleverd, en dat voor wat betreft de noodzaak van de scenario's in het plan-MER. Ook de nodige berekeningen voor het voeden van de MKBA zijn geleverd. Op het verkeerscentrum wordt nog een beroep gedaan voor het optimaliseren van quick wins, al valt dat buiten de scope van het Masterplan 2020.

Plan-MER-procedure

Er is een lijst bijgevoegd met alle bijzondere aanvullende richtlijnen met betrekking tot de plan-MER-procedure. De gecoördineerde richtlijn van 28 oktober 2013 omvat onder meer de update van bepaalde wetenschappelijke methodes. Als dat niet was opgenomen, zouden een aantal richtlijnen verouderd zijn en kon dat conflicten opleveren.

Op 8 november 2013 is het plan-MER ingediend bij de adviesinstanties die op 12 december bijeenkomen. Een afgewerkt ontwerp van plan-MER zou tegen 6 januari 2014 rond moeten zijn. De dienst MER kan dan tegen ongeveer 21 januari met zijn beoordeling klaar zijn.

Nutsleidingen

Het studiebureau is ondertussen bezig met voorbereidende studies voor nutsleidingen, de afvoer van Groot Schijn, pompstation Klein Schijn en de Aquafincollectoren. Daarbij komen het onderzoek van nutsleidingtunnels en de afvalcollector Albertkanaal of de smeerpijp aan bod. De ondergrondse kruisingen van de nutsleidingtunnels moeten herbekeken worden in het licht van het nieuwe conceptontwerp. De verplaatsingsbevelen worden vanzelfsprekend pas gegeven na definitieve tracékeuze.

Lobroekdok

BAM is eigenaar geworden van het Lobroekdok sinds 11 oktober 2013. Er zijn nog vragen bij de politionele bevoegdheid van BAM voor het verwijderen van wrakken en schepen die er nog liggen. Recent is daarover het advies van de Raad van State binnengekomen. Na onderzoek zal de Vlaamse Regering een beslissing nemen op korte termijn.

Voor het afwateringskanaal Lobroekdok is intussen duidelijk dat de Kempische Vaart, die herdoopt werd tot IJzerlaankanaal, aanvaard is. Betrokken partijen – BAM, stad Antwerpen, AWV en nv De Scheepvaart – stelden een overeenkomst op die ter ondertekening rondgaat, met afspraken over wie wat doet en wie voor betaling waarvan instaat. Het project omvat ook de IJzerlaanbrug. Als de overeengekomen timing gevolgd wordt, dan moet de afbraak ervan rond 1 januari 2016 starten.

Bouwdok

Ook over het bouwdok is er duidelijkheid. Het stuurcomité van 6 november besliste dat het technisch onderzoek voor het bouwdok binnen het Boudewijnkanaal in Zeebrugge bij MBZ verder wordt onderzocht nadat bleek dat de twee oplossingen op Linkeroever in Antwerpen qua timing en eventuele economische schade niet langer haalbaar zijn.

Bijkomende opdrachten BAM

BAM vroeg recent de toestemming om AWV te helpen met projecten in een periode dat er minder aan de gang was bij BAM. Het betrof het zoeken naar de meest geschikte quick wins, hetgeen is afgerond. Het heeft ook betrekking op de stuurgroep Impact Management bij het bepalen van de minder hinder van alle mogelijke werken in het kader van Masterplan 2020 en binnen het grondgebied dat ook bestreken wordt door het plan-MER.

Protocollen

De voortgangsrapportage houdt tevens een overzicht in van de protocols, die geactualiseerd dienen te worden in het licht van gewijzigde situaties en optimalisaties. De lijst wordt louter ter informatie opgenomen.

1.3.3. Projectteam financiering/structurering

De reorganisatie van BAM naar Tunnel Liefkenshoek

Over de reorganisatie van BAM naar Tunnel Liefkenshoek is er overleg gepleegd met de Europese Commissie. De concessie naar TLH blijkt niet in tegenspraak met het Europese recht.

Het politiek stuurcomité en de Vlaamse Regering hebben in de marge tevens beslist tot opwaardering van de R2, de grote ring rond Antwerpen tussen Vrasene en de aansluiting op rechteroever op de A12, tot onderdeel van TEN-T. De tekeningen van de Europese Commissie zijn gepubliceerd halfweg 2013. Daarop is die invulling al te zien.

De heer Polen stelt dat als voorwaarden die vervuld moeten zijn bij die concessietoekenning onder meer een voldoende robuust financieel model en een akkoord van INR voor het ESR-aspect opgenomen zijn. De resterende voorwaarden zijn opgesomd in het rapport.

Financieel model

Het financieel model is op punt gesteld en geactualiseerd in het licht van de gewijzigde omstandigheden, met voornamelijk de beperking van de gewestwaarborg die van 100 naar 50 percent is teruggebracht. Ook de gewijzigde financiële marktsituatie speelt mee. Het resultaat is intussen ook meegedeeld aan de raad van bestuur van BAM: de standalone-rentabiliteit blijft goed verzekerd.

Europese Investeringsbank

Er is ook evolutie in de gesprekken met de EIB. Er worden twee mogelijkheden geboden: een banklening of een bondoplossing, waarbij zij bij de obligatielening een risico opnemen van 20 percent van maximum 1 miljard euro. Dat alles wordt ingecalculeerd in de actualisering van het financieel model.

1.3.4. Planning

Wat betreft de planning van de Oosterweelverbinding is al gewezen op de studie van Linkeroever en Scheldetunnel. De studie ter zake zou op het kritieke pad gaan liggen als er begin 2014 geen uitspraak is over het Noriantdossier. Zelfs met een oplossing daarvoor, is de aanduiding van een studiebureau nodig voor de begeleiding van de uitvoering en de doorgedreven studie van de bouwheer.

Het plan-MER en de GRUP zitten op het kritieke pad, maar ook de voorbereidende werken en de nutsleidingen, het bouwrijp maken van terreinen en het verwerven van gronden, dat nu enkel bij opportuniteit gebeurt of wanneer minnelijke verwervingen mogelijk zijn. Formeel onteigenen kan vooralsnog niet. De heer Polen stelt dat nog belangrijke constructies in de weg zitten die de nodige tijd voor afbraak en sanering van gronden zullen vergen.

De keuze van bouwdok is gemaakt. Naast het definitieve plan-MER is een studie in opmaak van MKBA en RVR die verwacht worden eind 2013. Ook een wegen- en een tunnelveiligheidsrapport zijn in opmaak. Op basis van die rapporten zal de Vlaamse Regering een gemotiveerde keuze kunnen maken.

1.3.5. Kostprijs

De raming van de kostprijs zoals opgesteld door RoTS en nagekeken door Arcadis Nederland blijft overeind zonder verschillen met de raming van 2010. De optimalisaties hebben hoofdzakelijk tot doel de onzekerheid die nog op de raming van 2010 woog, weg te nemen. Dat is in belangrijke mate dus al gebeurd, maar nog niet helemaal.

1.3.6. Risicobeheersing

Er zijn nog onzekerheden, vooral wat betreft de inventarisatie van de bestaande toestand. Er loopt nog een grondmechanisch onderzoek. Er is een proefput aanbesteed evenals heiproeven. Men gaat vrij diep in de ondergrond met de werken, met name ongeveer 25 meter. De nodige ervaring met constructies in de onmiddellijke omgeving ontbreekt. Met de proeven wordt onderzoek gevoerd naar de ondergrond, glauconiethoudend zand en de Boomse klei. De onderzoeken zijn ook nuttig voor de renovatie van de Royersluis en andere grote werken in de buurt.

Er loopt verder nog een milieuhygiënisch onderzoek, een historisch onderzoek naar explosieven en oude infrastructuur. Ook de ligging van leidingen moet in detail opgespoord en

er is ook archeologisch vooronderzoek. Er kunnen nog andere technische details ontbreken bij de definitieve studie. Men is er volop mee bezig. De optimalisatie van de tunnels naar de strandingsberm Amerikadok loopt ook. Het gaat om de zwaaihoek tussen het Amerikadok en het Albertdok. De tunnel moet daar in de ondergrond kunnen passeren. Het model om in dat verband de nodige nautische berekeningen te maken, is in werking. Men wacht op de resultaten van de oefening.

2. Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof

De heer *Jan Debucquoy* stelt vast dat het de twintigste keer is dat het Rekenhof commentaar geeft over de voortgangsrapportages in dit dossier. Vijftien keer bij het vroegere plan en nu vijf keer bij het Masterplan 2020.

2.1. Informatiekwaliteit van het vijfde voortgangsrapport

De informatiekwaliteit krijgt deze keer geen opmerkingen. Het vijfde voortgangsrapport geeft volgens het Rekenhof een volledig, correct, relevant en genuanceerd beeld van de stand van zaken van uitvoering van het masterplan. De commissie moet hiermee in staat zijn die uitvoering in zijn geheel op een coherente manier te kunnen volgen.

2.2. Stand van zaken Oosterweelverbinding

Bij de Oosterweelverbinding geeft het Rekenhof geen commentaar in de fase van besluitvorming maar pas na beslist beleid. Cruciaal punt is begin 2014 met de tracékeuze van de Vlaamse Regering. In afwachting zijn er heel wat voorbereidende stappen gezet, zonder de keuze te hypothekeren. Vooruitgang is er geboekt met de keuze van het bouwdok en van het nieuw afwateringskanaal.

Ook qua financiële voorbereiding zijn er stappen vooruit gezet. De spreker refereert aan de adviezen bij het tweede BAM-decreet waarin werd aangeraden de concessietoewijzing ook af te toetsen bij de Europese Commissie. Dat is gebeurd en de Commissie heeft ermee ingestemd. Europa is wel strenger geworden, en de gewestwaarborg is naar aanleiding daarvan teruggebracht tot 50 percent. Ook dat is in volle voorbereiding. Het financiële plaatje kan pas vervolledigd worden na de definitieve tracékeuze en de technische voorbereiding.

Voor de Oosterweelverbinding zijn er voorts nog zes randvoorwaarden die vervuld moeten worden vooraleer de eerste spadesteek kan worden gegeven. Ze zijn transparant opgesomd op pagina 20 van het voortgangsrapport: een financieel robuust model, een akkoord met het INR over de kapitalisatie van de vennootschap voor de bouw, het kapitaal moet volstort zijn en dus moeten middelen worden vrijgemaakt, een gewestwaarborg moet worden toegekend voor de af te sluiten leningen, advies van de EU over de toltarieven en tot slot de uitspraak afwachten van de Europese Commissie over de discussie met Noriant.

Alle reeds genomen stappen kan het Rekenhof toeschrijven aan het voorzichtigheidsprincipe en behoorlijk bestuur. Over de Oosterweelverbinding zijn er in het vijfde rapport verder geen opmerkingen.

2.3. Groeiend aantal projecten alternatieve financiering en pps

Steeds meer projecten buiten de Oosterweel worden via alternatieve financiering gerealiseerd. De A102 is er zo een. Nieuw is het project voor de R4-oost, dat ook onder het masterplan ressorteert, in tegenstelling tot R4-west, dat evenwel ook via alternatieve financiering wordt volbracht. Voor zeven bruggen over het Albertkanaal wordt gebruik-

gemaakt van een mix van alternatieve financiering en gewone financiering. Nieuw aangekondigd zijn de tramprojecten Mortsels-Kontich en Wilrijk.

Het Rekenhof geeft als aanbeveling in het kader van pps-projecten mee dat de afweging tussen voor- en nadelen zorgvuldig moet gebeuren. Met referentie naar de opsomming die is gegeven in een toelichting voor de commissie Financiën en Begroting op 14 februari 2012 (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 52/2), noemt de heer Debucquoy er een aantal op, gekoppeld aan concrete voorbeelden uit het masterplan.

Nadelen zijn de hogere studiekosten, zoals duidelijk blijkt in het dossier van de Oosterweelverbinding, en de langere voorbereidingstijd, wat blijkt uit de vertragingen die de keuze voor alternatieve financiering heeft gebracht. Het project voor de schoolgebouwen, een politieke beslissing van 2004, levert pas een eerste school op in 2014. De hogere financieringskosten volgen uit het feit dat het gaat om de inzet van privémiddelen, waarvoor een risicopremie wordt gevraagd.

Er zijn onmiskenbaar ook voordelen volgens de spreker. Zo kunnen de projecten veel sneller uitgevoerd worden, zoals bleek bij het Brabo 1-tramlijnproject dat tijdig is afgeleverd. De investeringen kunnen over een veel langere periode gespreid worden. De beschikbaarheidsvergoedingen bij Brabo 1 zijn gespreid over 35 jaar. Tijdens de uitvoering staat men met pps-projecten veel minder voor verrassingen door onder meer de degelijke voorbereiding. Dat brengt dan weer minder kosten mee en is veel minder kostenoverschrijdend dan klassieke aanbestedingen.

De afweging tussen voor- en nadelen gebeurt wel voor de tramlijnprojecten, maar niet voor alle andere projecten, stelt de spreker, of in elk geval niet in diezelfde mate.

2.4. *Investeringskost van het masterplan*

De totale investeringskost van het masterplan is licht toegenomen en komt uit op 7,3 miljard euro. Er is nog altijd onzekerheid door het vroege stadium van bepaalde projecten, vooral waar het om veel geld gaat: A102, voorlopig geraamd op 800 miljoen euro, R11 en R11bis, met 500 miljoen euro. Die bedragen moeten allicht herzien worden. Positief is dat de raming van de Oosterweelverbinding stand houdt en waarschijnlijk niet stijgt. De eerste facturen van de aanleg van de bruggen over het Albertkanaal komen binnen en daaruit blijkt de kost lager te liggen dan geraamd.

Niet in de kostprijs tabel opgenomen zijn de financieringskosten, de uitgaven voor dynamisch verkeersmanagement en de 33 kortetermijnmaatregelen of quick wins. Voor 13 van die quick wins kon men de kostprijs berekenen, wat op 13,5 miljoen euro kwam. Er resten nog 20 maatregelen waarvan de kostprijs onbekend is en waarbij het Rekenhof zich afvraagt of er dan nog van quick wins gewag kan worden gemaakt.

2.5. *Meerjarenraming 2014-2020 en Masterplan 2020*

Hoofdaanbeveling bij het vijfde voortgangsrapport gaat terug op het feit dat het parlement zou moeten kunnen inschatten of er in de meerjarenraming effectief ruimte is voor de uitvoering van het Masterplan 2020.

Er is recent een nieuw document ingediend (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 21/1) en toegelicht door de minister van Financiën en Begroting in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting. Wat voordien een positieve beleidsruimte was, is omgezet in een negatieve beleidsruimte. Twee belangrijke verklaringen worden daarvoor aangehaald. Er wordt gewerkt met een negatieve prognose voor de economische groei. De beschik-

bare beleidsruimte daalt dan uiteraard. Men is hier voorzichtig geweest, stelt de spreker. Tweede reden is dat Europa vraagt dat elke lidstaat op middellange termijn streeft naar een begrotingsevenwicht. Als na de financiële crisis het globaal overheidstekort 5 percent van het bbp bedraagt en dat moet naar nul teruggebracht worden, dan moeten er inspanningen geleverd worden door ze over de diverse overheden te verdelen. Dat is gebeurd via de nieuwe Financieringswet in het kader van de zesde staatshervorming. Deze betoning in de Financieringswet zal minder discussie in de volgende jaren tot gevolg hebben. De heer Debucquoy is het ook eens met de minister van Financiën en Begroting die stelde dat de inspanningen niet gedramatiseerd hoeven te worden en moeten worden afgezet tegen het totale budget van 38 miljard euro. Het Rekenhof maakt zich met deze negatieve beleidsruimte toch enigszins zorgen over de vraag of de haalbaarheid van het masterplan daardoor niet in het gedrang komt.

Vervolgens heeft het Rekenhof geprobeerd een oefening te maken rond de budgettaire weerslag in de veronderstelling dat alles wordt uitgevoerd zoals gepland voor de periode 2014-2019.

Het grootste aandeel gaat naar het Oosterweelproject, met name 3 miljard euro. De budgettaire weerslag daarvan is evenwel niet zo groot omdat alleen de kapitaalbreng een weerslag heeft op de begroting en de rest gefinancierd wordt met leningen en opbrengsten uit tolheffing. Er zit reeds 400 miljoen euro kapitaal in de nieuwe vennootschap. Bijkomend moet nog 300 miljoen euro toegekend worden. Omwille van de hogervermelde strengere regels inzake de mogelijkheid tot waarborgstelling zal dat echter niet volstaan. De verminderde waarborg moet dan deels gecompenseerd worden met een verhoogde kapitaalbreng. Dat geld moet binnen de begroting vrijgemaakt worden. Dat heeft geen invloed op het vorderingssaldo, maar wel op de schuldontwikkeling van de Vlaamse Gemeenschap. Het geld moet hoe dan ook ergens vandaan komen.

Van Brabo 1 en 2 zijn ook bedragen gekend voor de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen: 38,7 miljoen euro per jaar over een periode van 35 jaar, wat neerkomt op ruim 1,3 miljard euro. De 38,7 miljoen euro moet voor de periode 2014-2019 vermenigvuldigd worden met vijf en afgewogen tegen de middelen in de meerjarenbegroting om te zien of dat erin past.

De projecten buiten Oosterweel worden niet via alternatieve maar via klassieke financiering gerealiseerd. De impact op de betalingskredieten is moeilijk in te schatten omdat er nog geen betalingskalender is opgenomen in de fiches. Veel projecten moeten ook nog opgestart worden. Het Rekenhof heeft een optelsom gemaakt van alle projecten die in die zittingsperiode zouden worden opgestart en komt op een verbintenskrediet van 1,4 miljard euro. De vastleggingskredieten daarvoor moeten worden voorzien en vastgelegd in een betalingskalender. Die zal lopen tot na 2019.

Niet inbegrepen maar wel beslist is de toename van andere pps-projecten zoals A102, R4-oost en de zeven bruggen over het Albertkanaal. Er is nog geen zicht op de beschikbaarheidsvergoedingen ter zake. Het Rekenhof moest vaststellen dat er geen enkel spoor terug te vinden is in de meerjarenraming voor 2014-2019, betreffende het Masterplan 2020, dat het grootste project van de eeuw is en cruciaal voor de Vlaamse economie. Vele beslissingen zijn al genomen, maar men weet dus niet hoe het gefinancierd zal worden. Valt het al dan niet binnen het bestaand budget voor constant beleid? Als dat zo is dan moet men weten dat andere projecten uitgesteld moeten worden of on hold gezet, behalve als er extra middelen voor zijn. Een voorzichtig begrotingsbeleid probeert die zaken te voorzien en dat is dus niet gebeurd, oppert de heer Debucquoy. Het enige spoor in de meerjarenplanning is de vermelding dat de in het verleden toegekende kredieten – de beschikbaarheidsvergoedingen voor de projecten van Lijninvest en Via-Invest – zijn door-

getrokken naar de volgende jaren. Het bedrag van die beschikbaarheidsvergoedingen zal in die periode juist sterk stijgen. Het reeds beslist beleid had in de meerjarenraming opgenomen moeten worden, stelt de heer Debucquoy.

De aanbeveling van het Rekenhof luidt dan ook dat het nuttig zou zijn voor de volgende Vlaamse Regering dat de impact van het Masterplan 2020 wordt geïnventariseerd zodat men zicht heeft op het effect van de uitvoering op de beleidsruimte van de volgende legislatuur.

III. BESPREKING

1. Vragen van de leden

1.1. *Tussenkomst van de heer Dirk Van Mechelen*

De heer *Dirk Van Mechelen* stelt dat het hem blijft intrigeren wat precies het statuut is van de hangende bouwvergunning voor de Oosterweelverbinding zoals die door BAM is ingediend. Zijn de redelijke termijnen hier niet overschreden en wat zijn daar desgevallend de gevolgen van?

Met betrekking tot de gunning aan Noriant en in het licht van het overleg met Europa blijft de heer Van Mechelen erbij dat niet Europa maar wel de Vlaamse Regering beslist of er aan Noriant gegund wordt. Of zijn er elementen die een andere invalshoek op die visie bieden? Zijn er factoren die beletten stappen te zetten? De standstillovereenkomst is verlengd tot eind december 2013. Vlaanderen beslist eind januari, hoopt het lid. Wat is de verhouding tussen BAM, Noriant, de Vlaamse overheid en Europa, wil hij weten. Dat wordt steeds onduidelijker voor het lid.

Het financieringsmodel heeft al heel wat stof doen opwaaien, en vooral de budgettaire effecten in de meerjarenbegroting. Het gaat om de haalbaarheid van de 1,4 miljard euro voorziene investeringen in de periode 2014-2019. Wanneer zal het vastleggingskrediet daarvoor in de begroting worden voorzien? Wat is de betaalkalender en wat zijn de betaalkredieten die naar voren worden geschoven voor die periode? Er zijn al politieke beslissingen genomen die echter geen afspiegeling vinden in de meerjarenbegroting. De potentiële financieringsruimte, de negatieve beleidsruimte 2015-2018, is al extreem negatief met een tekort van net geen miljard euro in 2016. Duidelijkheid is geboden over dat thema.

Voor het bouwen van nieuwe infrastructuur om al dan niet de ring te sluiten wordt een financieringsmodel naar voren geschoven waarbij Europa uiteindelijk het licht op groen heeft gezet wat de overdracht van de concessie van BAM naar nv Liefkenshoektunnel betreft. Wijzigt dan ook de juridische structuur tussen beide vennootschappen? Nv Liefkenshoektunnel is in 2004 ingeschoven als dochtermaatschappij van de nv BAM, die als een soort van holding moest fungeren voor een aantal andere nv's en pps-projecten. Wat zal de verhouding tussen beide zijn? Wat betekent de verandering voor de kapitaalstructuur van de vennootschappen. Het lid wil ook graag weten hoeveel kapitaal er nog in elk van de vennootschappen beschikbaar is. Wordt in overdrachten voorzien? De verhoogde kapitaalinbreng die de Vlaamse Regering vooropstelt bij nv Liefkenshoektunnel kan ook gebeuren door kapitaal te onttrekken aan BAM en te storten aan nv Liefkenshoektunnel. Dat is een vestzak-broekzakoperatie, stelt het lid, die evenwel ESR-neutraal blijft.

De heer Van Mechelen waarschuwt ervoor niet dezelfde fouten te maken als in het verleden toen de overbetutteling van het beheer van het project geleid heeft tot de ESR-consolidatie van BAM. Men moet ervoor zorgen dat hetzelfde niet gebeurt en dat de

nv Liefkenshoek tunnel niet voor consolidatie met de Vlaamse begroting in aanmerking komt, gezien de robuuste kost. Het lid suggereert om ter zake een protocol op te stellen.

Voor het bouwdok is een oplossing gevonden in Zeebrugge. De heer Van Mechelen vernam echter dat zich nog een alternatief aandient in Antwerpen, buiten Linkeroever. Dat zou naar kostprijs, functionaliteit en risicobeheersing een serieuze sprong voorwaarts betekenen. Klopt dat?

Er is ook sprake van de rol van de Europese investeringsbank in het kader van de financiering. Er was groen licht voor 400 miljoen euro richting BAM. Is het dat bedrag dat naar de nv Liefkenshoek tunnel gaat?

In Europese steden als Lyon worden nieuwe concepten getest die men trambussen noemt. Ze zijn een innovatie van een belangrijk Vlaams bedrijf. Kunnen die geen goedkopere en snellere alternatieven zijn om de nieuwe tramlijnen waarvan sprake te realiseren?

Het archeologisch vooronderzoek naar de bouw van de kanaaltunnels is opgestart. Kan het lid daarover wat meer informatie verkrijgen? Hoe wil men dat doen gelet op de enorme diepte waarop gewerkt moet worden? Wie kan dat doen en welke consequenties zou men daaraan mogelijk voorbehouden?

De heer Van Mechelen besluit zijn vragen met een bedenking: men is nog lang niet geland. De stand van zaken van het ontwerp van plan-MER is gegeven, dat moet een definitieve plan-MER worden, waarna een nieuw GRUP uitgewerkt dient te worden. Op basis daarvan moet de bouwaanvraag gebeuren en dan pas zou de eerste spadesteek een feit kunnen worden. Bereidt de Vlaamse Regering een overgang voor tussen de diverse fasen en vooral naar 2024, wat als realistische datum naar voren wordt geschoven? Is er, gelet op de 33 quick wins die de regering vooropstelde, geen crisisplan nodig om de economische schade die men intussen oploopt, te dempen? Fysiek doet die schade zich voorlopig vooral voor door verhuizing van bedrijven, maar ze neemt alsmaar toe. Het lid meent dat er een aanpak nodig is op twee sporen: op middellange termijn werken aan de definitieve oplossing en op korte termijn, met name tien jaar. Er zijn directe oplossingen nodig voor de standstill, oppert het lid, en voor het fileleed in de Antwerpse regio met een onmiddellijke impact op de Vlaamse economie. Er zijn fenomenale minder hinder-maatregelen genomen bij de aanleg van de Antwerpse ring. Er is een andere aanpak mogelijk, omdat er twee rijrichtingen beschikbaar zijn. Er zijn ook geen versmalde rijstroken nodig en dus ook geen absoluut verbod op vrachtwagens. Ongeacht het feit dat het lid respect kan opbrengen voor de 33 vermelde maatregelen, meent hij dat een mix van maatregelen onontbeerlijk is. Het lid denkt daarbij aan de stedelijke op- en afritten op de ring van Antwerpen waarbij men destijds enkel de schakelpunten overhield op het hoofdwegennet – E313, E19, A12 en E17. Ook mogelijk zijn een tijdelijke opwaardering van de singel als stedelijke ringweg om het stedelijk verkeer maximaal te concentreren, het vrachtwagenluw maken van de Antwerpse ring tijdens ochtend- en avondspits met een mogelijke vrijstelling in die periode van tolheffing in de Liefkenshoek tunnel voor vrachtwagens. Het lid meent dat dit kan worden aangemeld en gevraagd aan de Europese Commissie zonder de ESR-neutraliteit in gevaar te brengen. Verder moet men bekijken wat er kan gebeuren met het openbaar vervoer, en kan nagedacht worden over een tijdelijke capaciteitsverhoging, stelt het lid. Inzake de binnenvaart is het ENA-netwerk succesvol ontwikkeld. Een van de laatste projecten, Beverdonk, is ook gerealiseerd. De vraag blijft of de capaciteit ervan verhoogd kan worden en hoe bijkomende projecten ontwikkeld kunnen worden, zoals het niet-besliste project Ranst-Wommelgem.

De heer Van Mechelen vraagt de minister om zeker oog te hebben voor de dagdagelijkse funeste realiteit naast de aandacht die zonder meer ook naar het grote project moet gaan. Men verwacht oplossingen.

1.2. *Tussenkomst van de heer Bart Martens*

De heer *Bart Martens* is blij te horen dat de standalonereentabiliteit verzekerd blijft, zelfs na actualisatie en toepassing van een gewestwaarborg van slechts 50 percent. Is het financieel model niet achterhaald, met wat bekend is uit het ontwerp van plan-MER, wil hij weten. De randvoorwaarden van de Vlaamse Regering zoals het vrachtverbod in de Kennedytunnel en de tol op de Oosterweelverbinding blijken niet vol te houden, al garanderen ze de standalonereentabiliteit. Ze zorgen net zo goed voor een letterlijke standstill op de zuidelijke ringweg rond Antwerpen. De situatie wordt er erger dan in het referentiescenario. Als de resultaten van het plan-MER bevestigd worden, dan lijkt het vanzelfsprekend dat de randvoorwaarden losgelaten moeten worden, om naar een ander financieel model over te stappen. Zijn er al alternatieven onderzocht voor de tolheffing? Het lid verwijst naar de exploitatiealternatieven die onderzocht zijn in het kader van het plan-MER en voegt er enkele denkbare aan toe: een mark up op de kilometerheffing vrachtverkeer. Dat wordt de facto verwacht tegen 2016 en kan het mogelijk maken het noord-zuidverkeer te laten meebetalen voor de investeringen in en rond Antwerpen. Dat model kan volgens het lid ervoor zorgen dat de eigen haven niet in een negatieve concurrentiële positie wordt gebracht. Alleen het Scheldekrusend verkeer tol laten betalen, belast onevenredig het havenintern en havenbestemmingsverkeer. Het internationaal doorgaand verkeer van mainport Rotterdam naar het zuiden ontspringt de dans en kan gebruikmaken van de verminderde files op de ring zonder de last mee te dragen. Zijn er dus andere financiële scenario's bestudeerd die de Antwerpse haven minder benadelen, een robuuste opbrengst leveren voor de financiering van de infrastructuurwerken en tegelijk positief sturend werken voor de mobiliteit? Wat betekent dat dan voor de formule van concessieverlening van BAM aan nv Liefkenshoektunnel zoals de Europese Commissie heeft aanvaard? Is er al een juridische analyse gemaakt?

Van noodbruggen op de singel als quick win ziet het lid naast luttele voordelen ook grote nadelen voor wie er woont en werkt. Het lid wijst erop dat de uitbreidingsplannen voor het atheneum in Berchem stuiten op negatief advies van Volksgezondheid omdat de luchtkwaliteitsnormen niet gegarandeerd konden worden. De noodbruggen als minderhindermaatregel lijken derhalve niet aangewezen. Een maatregel die mogelijk wel succesvol kan worden toegepast, zijn de reglementaire routes. Er wordt vooruitgang geboekt met het ANPR-systeem, de nummerplaatherkenning. Het lijkt de heer Martens dan ook perfect mogelijk om het doorgaand internationaal vrachtverkeer van Nederland naar de regio van Nord-Pas-de-Calais verplicht via de Liefkenshoektunnel te sturen. Er is dan geen dure schaduwtol te betalen, en de tunnel wordt beter benut, wat een ontlasting van de R1 meebrengt. Niets belet meteen al dergelijke ingrepen te doen, stelt het lid. Wordt die mogelijkheid onderzocht? Kan het ANPR-systeem gebruikt worden om reglementaire routes op te leggen?

Het masterplan omvatte meer tramprojecten dan die waarvan over de voortgang werd gerapporteerd. Zo was er het doortrekken van de tram op Linkeroever richting Beveren, van de tram langs de Turnhoutsebaan richting Oostmalle, het verlengen van de tram van het rondpunt van Wommelgem, het LIVAN-project richting Ranst. Waar zitten die, gezien hun belang voor het ontwarren van de mobiliteitsknoop in en rond Antwerpen?

Hoe verhoudt het dossier van het doortrekken van de tram richting Ranst zich tot de plannen voor de E313 met bijkomende rijstroken, en het plan-MER in uitvoering inzake het tweede goederenspoor waar ten minste in één variant ook het E313-scenario zou wor-

den onderzocht? Dat laatste behelst de aanleg van een treinverbinding tussen Wommelgem en de lijn 16, Lier-Herentals, parallel met de E313.

1.3. Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* wil graag duidelijkheid over de timing voor het ontwerp van plan-MER. Het zou niet zeker zijn dat 21 januari 2014 gehaald wordt, omdat dat afhangt van allerlei adviezen. De adviezen van haven en stad Antwerpen zien er goed uit, weet het lid. Niet dat de stad Antwerpen zich heeft uitgesproken voor of tegen een zeker alternatief, maar wel over de kwaliteit van het werk van de cel-MER en het studiebureau. Er ging vooral aandacht naar hiaten en bepaalde noodzakelijke milderende maatregelen. Het lid citeert kort uit het advies: “Een belangrijkste vaststelling in het plan-MER, zo niet een van de belangrijkste, is dat de ontwikkelingsscenario’s en exploitatievarianten alle alternatieven in dezelfde zin in grosso modo ook in vergelijkbare mate beïnvloeden op het vlak van verkeerskundig functioneren en impact op leefbaarheid. Derhalve hebben zij geen wezenlijke invloed op de rangschikking van de alternatieven voor deze clusters. Dit laat toe het onderzoek en de beoordeling toe te spitsen op de naakte infrastructuur.”

Volgens het Rekenhof zou er toch een actualisering nodig zijn van het financieel model, gelet op de Europese regelgeving. De gewestwaarborgvermindering tot 50 percent heeft tot gevolg dat er een verhoogde kapitaalbreng moet gebeuren door de Vlaamse overheid. Er wordt gewag gemaakt van een bedrag, hoger dan 300 miljoen euro. Is er een zekere berekening gemaakt of kent men het juiste bedrag?

1.4. Tussenkost van de heer Ivan Sabbe

De heer *Ivan Sabbe* wil van het Rekenhof enige opheldering. Met een kost die kan ontstaan, moet rekening gehouden worden in boekhoudkundige omgevingen. Die moet geprovisioneerd worden. Inkomsten kan men pas boeken als ze zeker zijn. Wordt er voldoende rekening gehouden met het scenario dat het project niet zou doorgaan en welke boete daartegenover zou staan? Ook als men er niet in slaagt de aanbesteding in twee stukken te doen, waarbij met name Noriant de eerste tunnel kan realiseren, is die boete mogelijk. Op basis van artikel 1794 van het Burgerlijk Wetboek gaat het lid ervan uit dat een aannemer kan rekenen op 10 tot 15 percent van de aannemingssom als de werken niet worden uitgevoerd.

Nog in het licht van het voorzichtigheidsprincipe, stelt de heer Sabbe dat waarborgen van de Vlaamse Regering voor het geval de tolinkomsten voor de privé-investeerdere niet of onvoldoende tot het project zouden bijdragen, ook in kaart moeten worden gebracht.

Met referentie aan het dubbelbesluit van 2010, waarin de Vlaamse Regering besliste geen brug en een tunnel maar twee tunnels aan te leggen, en tegelijk om de BAM op korte termijn af te bouwen, moet de heer Sabbe vaststellen dat de BAM meer alive and kicking is dan ooit. Hoe zit het met die afbouw?

Deels volgt het lid ook de heer Van Mechelen in de vraag om kortetermijnmaatregelen. Met de goedkeuring van de concessieverschuiving door Europa, merkt hij dat men het hele verhaal ESR-neutraal kan houden. Maar, stelt de heer Sabbe, de ESR-neutraliteit betekent dat de Liefkenshoektunnel tolvrij maken niet opgaat, omdat zodra dat consistent gebeurt, de ESR-neutraliteit vervalt. Gezien er de eerstvolgende tien jaar nog geen nieuw traject zal zijn, komt het hem dan ook bizar over dat men blij is met de Europese beslissing.

Met de werken aan de R4 en de omvorming van de N49 in autosnelweg zal het verkeer al vlotter toestromen. Toch kan men zich afvragen wanneer de Liefkenshoektunnel eindelijk

eens echt gebruikt zal worden. De studie van het Vlaams Verkeerscentrum waarnaar men verwijst gaat uit van de situatie zoals ze is en dan is het duidelijk dat, met een richting-aanwijzer voor Rotterdam helemaal aan het einde van de voorsorteerstrook op de E17 en het bordje Linkeroever een kilometer ervoor, niemand die kant op gaat. Het lid is ervan overtuigd dat een studie van het verkeerscentrum die zou rekening houden met bijkomende rijvakken tussen Sint-Niklaas en de Kennedytunnel, een professionele signalisatie en de voltooiing van de N49 als autosnelweg en de volledige afwerking van de R4, een heel andere oplossing zou genereren.

Ten slotte stelt de heer Sabbe vast dat de stad Antwerpen heeft beslist af te zien van de randvoorwaarden. Daarover wordt niets gemeld. Het hele tolverhaal staat daarmee op de helling. N-VA heeft daar beslist de A112 en de R11bis volledig te koppelen aan de uitvoering van de Oosterweelverbinding. Dat verandert het speelveld compleet, oppert het lid. Heeft men dan wel een volledig juist beeld van de situatie? Ook verwacht de heer Sabbe naast de 33 kleinere punten meer kortetermijnmaatregelen.

1.5. *Tussenkoms van de heer Dirk Peeters*

De heer *Dirk Peeters* wil vooral duidelijkheid over de stand van zaken van de bouwvergunning van 2009. Waarom komt er geen opheldering over de bewuste aanvraag? Zowel in de voortgangsrapportage als in het rapport van het Rekenhof is er geen ophef over de brief van EU-commissaris Barnier, waarin hij zegt dat de wetgeving op de overheidsopdrachten niet zou spelen. De Vlaamse Regering zou op die wetgeving een uitzondering vragen. Als wat de commissaris zegt, klopt, betekent dat dan dat men terugvalt op de inhouseconstructie en derhalve de volledige financiering binnen de Vlaamse begroting terechtkomt?

Er is door het Rekenhof gesproken over de impact van het Oosterweeldossier op de langetermijnfinanciering van de overheid. De Vlaamse overheid heeft de randvoorwaarden steeds als financieringsbasis voor het project voorgesteld. Uit het plan-MER blijkt evenwel dat het vooropgestelde scenario mogelijks niet goed zou werken op het vlak van mobiliteit. Als men dan nog vaststelt dat de langetermijnfinanciering van de Vlaamse overheid in moeilijke papieren komt, dan vraagt het lid zich af in hoeverre de Vlaamse Regering aan de randvoorwaarden vasthoudt dan wel ze loslaat louter op financiële gronden. Het project komt op financiële basis in erg nauwe schoenen te zitten.

Het lid roept de minister ertoe op om naast de quick wins in elk geval werk te maken van structurele maatregelen om in de volgende tien jaar iets te doen. Hij pleit ervoor de Liefkenshoehtunnel bij wijze van proef tolvrij te maken. Volgens de nieuwe studie van het Vlaams Verkeerscentrum zijn er positieve effecten op de ring en de filedruk. Het percentage vrachtwagens zou met tientallen procenten dalen op de ring.

1.6. *Tussenkoms van mevrouw Griet Smaers*

Mevrouw *Griet Smaers* benadrukt dat CD&V inzake het plan-MER pas een definitief standpunt wil innemen als de procedure is afgelopen en niet in de ontwerpfase.

Er groeit volgens het lid een meer positieve attitude ten aanzien van de financiering. Dat zou ook blijken uit de facturen van de bruggen over het Albertkanaal, die aan een lager dan voorzien tarief binnenkwamen. Er zijn opportuniteiten voor ondersteuning vanuit Europa. In welke mate zijn er al contacten met de EIB? Zijn er al concrete plannen voor intekening of inschrijving op hun financieringsinstrumenten? Wat kan men nog verwachten? In het kader van de Europese financiering, zou men de R2 willen opnemen in het

TEN-T-netwerk. Staat dat vast en loopt de procedure dan al? Wat is dan de stand van zaken?

Het lid is blij met de positieve evolutie van het dossier van de bruggen over het Albertkanaal.

Het plan-MER E34-E313 zou tegen eind 2013 klaar zijn. Hoever staat het ermee?

De burgemeesters van het Waasland willen graag duidelijkheid over de verbinding tussen N70 en E34. Er zouden problemen zijn met het vergunningentraject en er zou een herziening komen van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen. Zullen BAM en de diensten van de Vlaamse overheid ter zake iets ondernemen? Kan men dat bespoedigen?

1.7. *Tussenkomst van mevrouw Marleen Van den Eynde*

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* ziet vooral nog veel onzekerheden. Op een infomoment over Poort Oost bleken alle projecten in detail uitgewerkt met timing, MER-procedure en infomomenten voor de buurtbewoners. Er wordt intussen wel een nieuw tracé overwogen voor de R11 en het probleem Mortsel wordt alweer verschoven naar de andere gemeenten in de zuidrand. Waar komt de idee vandaan om dan toch een tweede zuiderring aan te leggen? Hoe worden de betrokken gemeenten en hun besturen en inwoners daarover verder geïnformeerd? Zij ondervinden al jaren hinder van een slechte mobiliteitsplanning van het Vlaamse Gewest voor de stad Mortsel.

De verbinding tussen de N171 en de Boniverlei was al jaren eerder voorgehouden. De minister heeft in een antwoord op een schriftelijke vraag beloofd dat de verbinding er zou zijn tegen 2015. Het lid moet tot haar spijt vaststellen dat het project on hold is gezet. Wat met de tramlijn, die de doorstroming van het verkeer zal hinderen? Is die ook opgeschort?

In het partijblad van N-VA leest het lid dat minister Muylers ervoor zou zorgen dat het alternatieve tracé diep in de zuidrand van Antwerpen er niet komt. Is er dan geen eensgezindheid in de Vlaamse Regering? Heeft minister Muylers zich dan ook tegen het alternatieve traject in Kontich-Hove en Edegem verzet? Staat hij inzake dat dossier alleen in de Vlaamse Regering? De burgemeesters van de zuidooststrand hebben een jaar eerder al geklaagd over de sluipverkeerproblematiek. De minister heeft het dossier doorgeschoven naar de gouverneur wegens te lokaal. Mevrouw Van den Eynde krijgt het gevoel dat er een grote ring komt in een zeer dichtbevolkt gebied dat al jaren de hete adem van de stad Antwerpen voelt. Het nieuwe alternatief biedt volgens het lid weinig hoop voor de leefbaarheid van de zuidrand.

1.8. *Tussenkomst van de heer Steve D'Hulster*

De heer *Steve D'Hulster* heeft nog vragen bij de tramprojecten die een gunstig MKBA verkregen, Kontich en Wilrijk. Die projecten worden geactiveerd. Wat bedoelt men daar precies mee? Recent is inzake Ekeren een project beslist. Het lid vindt dat een goede zaak, maar stelt zich wel vragen bij het feit dat de laatste honderden meters ingekort zijn omdat er geen draagvlak was bij het districtsbestuur. Hij trekt in twijfel of men op die manier nog wel tramlijnverlengingen gerealiseerd krijgt. Zelf is hij van mening dat er in eerste instantie nooit een draagvlak is voor een tramlijn, maar dat zoiets groeit, mits het bestuur daar bijzonder hard aan werkt. Hoe denkt men dat te doen?

In hoeverre is er iets opgenomen in de voortgangsrapportage over de 'verfpothmaatregelen'? Die zouden een aantal ergernissen moeten wegnemen op relatief korte termijn. Hoe

quick zijn die zogenaamde quick wins? Wat met de timing ervan? Die blijkt toch nog ietwat onduidelijk.

In het kader van de quick wins meent het lid dat men inzake openbaar vervoer een tandje moet bijsteken de volgende jaren. Er zijn een aantal mooie tramprojecten gerealiseerd in Antwerpen en de rand eromheen. Tegelijk moet het lid vaststellen dat het aanbod, mede door een beperkte doorstroming op een aantal kruispunten, beperkt blijft. Dat lijkt de heer D'Hulster een opportuniteit voor een quick win met een verbetering van de doorstroming en het terugschroeven van de besparingen.

De snelheidsverlaging op de ring noemt het lid een echte quick win, met minder uitstoot, meer verkeersveiligheid en tijdwinst voor iedereen. Het belast niemand en kost niet veel. De heer Steve D'Hulster vindt dat een punt om voor te gaan.

1.9. Tussenkoms van de heer Jan Penris

De heer Jan Penris drukt zijn waardering uit voor het werk van het Rekenhof. Hij stelt dat het parlement veel heeft geleerd doordat ook het Rekenhof aan de bel is blijven trekken en wees op wat er mis ging in bepaalde overheidsinstellingen.

Eén voorstel heeft het lid nog. Per 1 januari 2014 worden een aantal beslissingen in voorliggend dossier genomen. Zal de standstill rond het Noriantdossier volgehouden worden? Zal er begin januari een MER-rapport zijn dat beslissende stappen initieert? Het parlement moet dan nog de moed hebben om kort nadien bijeen te komen om de balans op te maken, meent het lid, ook ten behoeve van de kiezer die om duidelijkheid vraagt.

1.10. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort

De heer Dirk de Kort stipt algemeen aan dat men vroeger om een dossier in te kijken heel wat stappen diende te ondernemen. Voor antwoorden op vragen gesteld tijdens een toelichting diende men vaak tot een volgende toelichting te wachten. Hij juicht de evolutie in de huidige graad van transparantie enorm toe.

Een andere evolutie is die van de gedachte dat het Antwerpse mobiliteitsprobleem zou worden opgelost met een derde Scheldekrusing naar een zeer uitgebreid dossier met vele deelprojecten, waarrond enorm veel gepland en gebeurd is. Het dossier evolueert positief, leidt het lid daaruit af. De vragen spitsen zich nu vooral toe op een aanpak voor bestaande files in de tussentijd. De Vlaamse Regering heeft in dat verband wel een aantal quick wins-doorstromingsmaatregelen genomen en zijn ermee van start gegaan zonder te wachten op de grote infrastructuurwerken. Het lid wil met betrekking tot de 33 quick wins van de BAM graag vernemen wat ze effectief betekenen voor de betere doorstroming.

De heer de Kort begrijpt na het werkbezoek aan Zweden niet waarom het zo moeilijk blijkt om in Vlaanderen te kiezen voor de inzet van trambussen of dubbelgelede bussen met dezelfde capaciteit van een tram, die flexibeler inzetbaar zijn en qua kostprijs veel lager zitten. Waarom kan men daarop niet inzetten in tijden van budgettaire krapte en vooral met het oog gericht op de randgemeenten? Kan men daar niet onderzoeken of het een beter alternatief is?

Volgens het lid is er tevens een inzet nodig in het beter ontwikkelen van rand- en carpoolparkings. Via file-idee.be worden burgers ertoe opgeroepen ideeën door te geven om de files op te lossen. De randparkings worden goed gebruikt en kunnen een goede overstap-plek zijn naar openbaar vervoer.

1.11. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* vraagt of in de voortgangsrapportage opnieuw een lijst van de erelonen kan worden opgenomen, die aan juridische en financiële ondersteuning, aan studie-bureaus en qua communicatie zijn besteed.

Hij vraagt zich ook af in hoeverre en hoelang er rek blijft zitten in de beschikbaarheidsvergoedingen. Het lid verwijst naar de bespreking van de begroting 2014 en het net binnengekomen rapport over de alternatieve financiering van overheidsinvesteringen (*Parl. St. VI.Parl. 2013-14, nr. 52/1*). Daar blijft de teller staan op bijna 700 miljoen euro, alleen al voor beschikbaarheidsvergoedingen van projecten in uitvoering. Daar komen er nog heel wat bij.

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Antwoorden van de heer Jan Debucquoy

De heer *Jan Debucquoy* duidt het concept van de extra kapitaalbreng, waar die vandaan komt en of een bijkomende kapitaalbreng nodig is. In het vorige masterplan was BAM belast met de Oosterweelverbinding en kreeg het verscheidene keren kapitaalbreng vanuit de Vlaamse Gemeenschap. In 2004 is beslist de nv Tunnel Liefkenshoek dochter van BAM te maken opdat de stroom aan tolopbrengsten via dividenden zou kunnen doorstromen naar BAM ter versterking van het eigen kapitaal. De lening voor de Liefkenshoektunnel is intussen afbetaald en nv Tunnel Liefkenshoek genereert veel tolinkomsten waarvan er slechts een klein deel nodig is voor tolbeambten, het onderhoud en de verlichting van de tunnel. Het grootste deel is pure winst. BAM beschikt intussen zo over 400 miljoen euro eigen kapitaal. Zodra er groen licht is voor de start van de Oosterweelverbinding, wordt dat kapitaal ingebracht als kapitaal van nv Tunnel Liefkenshoek. Dat zal evenwel niet volstaan. Er is nog bijkomend 300 miljoen euro nodig. De Europese regels zijn intussen strenger geworden en er kan bij een externe financiering slechts voor de helft worden gewaarborgd door de overheid. Het financieel model moet derhalve herbekeken worden en een bijkomende inspanning bovenop de 400 en de 300 miljoen euro is nog nodig, zij het dat het bedrag nog onzeker is. Het is de bedoeling dat de lening voor de derde Scheldekrusing op 30 tot 35 jaar terugbetaald raakt. Het financieel model moet robuust zijn omwille van de ESR-neutraliteit. Dit betekent dat op het einde van de rit het beginkapitaal opnieuw in de vennootschap moet zitten. De levenscyclus moet ‘zelfbehoudend’ zijn. Deze robuustheid moet ex ante bewezen worden aan het INR en Europa.

Wat de vraag van de heer Sabbe betreft, over de mogelijke boetes en de kost ervan in de boekhouding, het risico als de ESR-neutraliteit in het gevaar komt, stelt de spreker dat men drie zaken duidelijk moet onderscheiden, die nu vaak door elkaar gehaald worden.

a) Schadevergoeding wegens niet-correcte toewijzing van een overheidsopdracht

De wetgeving op de overheidsopdrachten zegt inderdaad dat als de wetgeving miskend wordt en dus iemand anders de opdracht had moeten binnenhalen, en als hij dat bovendien kan bewijzen, dan kan er schadevergoeding geëist worden ten belope van 10 tot 15 percent van de opdrachtwaarde. Daarvoor zijn heel wat precedents te vinden. Niet zelden probeert wie de opdracht dan wel kreeg, de eiser als onderaannemer aan te stellen om de schadevergoeding te vermijden. Dat heeft niets te maken met een mogelijke schadevergoeding aan Noriant. De opdracht is rechtmatig aan Noriant toegewezen. Het voorwerp van de opdracht is in de jaren evenwel veranderd: van een tunnel en een brug naar twee tunnels. Bij verandering van de opdracht, van een brug naar een tunnel, moet de opdracht opnieuw gelanceerd worden, en moet de markt geraadpleegd worden.

De discussie gaat over het eerste onderdeel van de opdracht, met name de derde Scheldekruising, die ongewijzigd is. Kan Noriant een deel van het werk doen, luidt de vraag. Er zijn argumenten tegen. Zo kan men ervan uitgaan dat meer aannemers op de opdracht hadden geboden als er meteen enkel sprake was geweest van een tunnel onder de Schelde. Het principe van gelijkheid is dan geschonden. Een risicovoller gegeven is dat bij de tunnel plus brug-combinatie inschrijvers geweigerd zijn omdat ze een andere oplossing voorstelden, met twee tunnels.

b) Schadevergoeding wegens stopzetting van een overheidsopdracht

Als de opdracht voor de Scheldekruising niet aan Noriant wordt toegewezen, was er sprake dat het schadevergoeding zou eisen. Zoals in het verleden gesteld kan de overheid steeds beslissen een opdracht niet toe te wijzen en dient er geen schadevergoeding te worden betaald. In het bestek is in voorliggend geval evenwel duidelijk opgenomen dat bij niet-toewijzing een schadevergoeding van 500.000 euro verschuldigd is, na bouwvergunning te verhogen met 800.000 euro. Noriant kan derhalve geen hogere schadevergoeding eisen dan bepaald in het bestek. Het kan alleen schadevergoeding eisen als het kan aantonen dat er een fout is gemaakt (in de zin van artikel 1382 e.v. van het Burgerlijk Wetboek). De te beantwoorden vraag is of de overheid of BAM inderdaad een fout hebben gemaakt. Het Rekenhof oordeelt van niet en is van mening dat er dus geen schadevergoeding verschuldigd is. In de rechtspraak is nergens een gelijkaardig precedent te vinden. Noriant moet al overzees een precedent zoeken voor haar stelling in een uitspraak van de Europese Commissie over de London Underground. De heer Debucquoy vindt het precedent vergezocht. De Europese Commissie oordeelde daarbij over staatssteun en niet over toekenning van overheidsopdrachten. Men heeft geprobeerd via die omweg de nodige argumenten te vinden. De Vlaamse Regering heeft terecht de vraag van Noriant, voor de bouw van het eerste traject van de Oosterweelverbinding, voor voorafgaandelijk advies voorgelegd aan de Europese Commissie. Het Rekenhof zal zich neerleggen bij de uitspraak van de Europese Commissie ter zake.

Het Rekenhof pleit ervoor dat de discussie met Noriant in onderling overleg wordt uitgeklaard, omdat uitspraken van rechtbanken onvoorspelbaar zijn, stelt de spreker.

c) Weerslag verlies ESR-neutraliteit voor het vorderingensaldo van de overheid

Wat met het risico dat de ESR-neutraliteit wegvalt? In een klassieke aanbesteding en normale financiering van een project komt de investering ten laste van het budget naarmate de facturen worden betaald. Dat in tegenstelling tot de boekhouding van de privésector. Daar wordt de kost eerst geactiveerd op de balans. Naarmate de afschrijvingsperiode vordert, komt hij ten laste van de resultaatrekening. Een groot verschil tussen overheidsboekhouding en privéboekhouding is dat men in de overheidsboekhouding het systeem van afschrijving niet kent. Alle Europese lidstaten zijn ook verplicht volgens een bepaalde methodologie te werken. Margaret Thatcher heeft destijds van Europa verkregen dat er voor pps een uitzondering werd gemaakt, met Groot-Brittannië als bakermat van het systeem. Dergelijke investeringen vallen derhalve niet ten laste van de begroting. Eurostat heeft een specifieke handleiding uitgebracht om aan te geven in welke mate pps al dan niet ten laste valt van het begrotingssaldo. Als het niet ten laste valt, dan wordt de kost gespreid over de levensduur van het project door middel van beschikbaarheidsvergoedingen. Ondertussen is BAM geherklasseerd tot de sector overheid door het INR. De nv Tunnel Liefkenshoek wordt vooralsnog geklasseerd buiten de sector overheid. Men zoekt een oplossing om door middel van een concessiestructuur via de nv Tunnel Liefkenshoek het Oosterweelproject te lanceren. Ook via een concessiestructuur kan de weerslag van de investeringskost van de Oosterweelverbinding voor het vorderingensaldo van de Vlaamse Gemeenschap verspreid worden over tientallen jaren. Er is geen discussie over deze moge-

lijkheid omdat de Oosterweelverbinding, bekeken vanuit de volledige levenscyclus van het project, volledig zelfstandig kan worden gefinancierd met tolinkomsten en dus perfect via een concessiestructuur kan gerealiseerd worden. Er is bijgevolg ook een constructiewissel gebeurd van pps (via BAM) naar concessie (via nv Tunnel Liefkenshoek). Alle voorwaarden zijn in de handleiding van Eurostat vastgelegd. Zoals bij de vijftiende voortgangsrapportage gesteld (*Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 54/10) moet bij een concessie degene die beslist over de concessie – de raad van bestuur van nv Tunnel Liefkenshoek – volledig autonoom kunnen beslissen en volledig de vrije keuze hebben over de aanbestedingsvorm, de financieringsmethode en de toltarieven. Het Rekenhof heeft toen ook gewaarschuwd voor een te grote betrokkenheid van de Vlaamse overheid. Daarover wordt evenwel voldoende gewaakt, verzekert de heer Debucquoy. Een andere voorwaarde is dat de rendabiliteit van het betrokken project moet worden aangetoond bij voorbaat, en dat voor de hele levensduur van het project. Dat moet bewijzen dat er geen overheidsmiddelen nodig zijn en alles betaald wordt door de gebruikers. Dat is wat bedoeld wordt met de robuustheid van het model en het stand alone-principe. Pps-constructies zijn gebonden aan bijzonder strenge voorwaarden qua financiering en financiële risico's. Dat is bij concessie niet zo. Tot de recente wijziging mocht een overheidswaarborg voor 100 percent voor de financiering. Het is derhalve essentieel dat men nauwgezet opvolgt dat aan de voorwaarden is voldaan. De herklassering tot de sector overheid is een risico dat blijft bestaan zolang het project loopt.

Hoe zit het met de afbouw van BAM? De spreker stelt dat het allicht de bedoeling is in afwachting van de beslissing over het tracé, dat de taken van BAM door nv Tunnel Liefkenshoek worden overgenomen. BAM zou dan als een soort van holding kunnen blijven bestaan.

2.2. *Antwoorden van de heer Jan Van Rensbergen*

De heer *Jan Van Rensbergen* vond het zeer nuttig een dermate complexe structuur zo helder uitgelegd te krijgen vanwege het Rekenhof. Men heeft het financieel model aangepast aan de nieuwe vereiste van verminderde gewestwaarborg. Men heeft dat gedaan op de meest conservatieve manier. Kapitaal en kapitaalbreng wordt beschouwd onder het gewaarborgde gedeelte van de 50 percent, en dat over elk jaar, zowel tijdens de bouwfase, als nadien. Men probeert zo nauw mogelijk te voldoen aan de richtlijnen van Eurostat.

Wat de extra kapitaalbreng bij TLH betreft, stelt hij dat dit samenhangt met het financieel model. Er is een aanname van hoeveel percent eigen kapitaal er moet zijn ten opzichte van het vreemd vermogen. Dat is gestegen naar aanleiding van een marktanalyse en het feit dat de gewestwaarborg is verminderd tot minder dan 50 percent. Met een volledige gewestwaarborg kunnen degenen die vreemd vermogen verstrekken genoeg nemen met een lager eigen vermogen. Het percentage eigen vermogen is na herinschatting gebracht in de marge van 20-25 percent van de totale investeringskost. Men gaat uit van 25 percent. In plaats van op 700 miljoen euro, komt men dan uit op ongeveer een miljard euro dat als kapitaal mee moet in de totale realisatie van de Oosterweelverbinding. De finetuning van het bedrag kan pas als de concessie wordt afgesloten en definitieve bedragen worden vastgeklikt, en als alle kosten duidelijk zijn.

Inzake de bedenkingen over de financiële haalbaarheid van het project indien bepaalde voorwaarden zouden wegvallen, stelt de heer Van Rensbergen dat men in het financieel model de vraag heeft onderzocht of een investering voor een project van ongeveer 3 miljard euro te dragen is op basis van inkomsten en in de voorliggende structuur van een concessie, met een gewestwaarborg, en dat in de bestaande marktomstandigheden. Men bekijkt over welke financieringsinstrumenten het dan kan gaan. De inkomsten vertegenwoordigen daarbij één lijn in de totaliteit van het financieel model. Dat model blijft

echter relevant als doorlichting van de bestaande marktcondities en -omstandigheden om een bedrag van 3 miljard euro terug te betalen uit inkomsten. Die worden vandaag gegenereerd uit tol van twee toltunnels. Als er andere schema's voorliggen voor inkomsten, kunnen die overwogen worden. Dat hoeft dan getoetst aan de Europese Tolrichtlijn omdat ze op het hoofdwegennet zitten, maar als men aan die toets voldoet, en men komt aan hetzelfde totaal aan inkomsten, dan blijft het model even relevant.

2.3. *Antwoorden van de heer Jaak Polen*

De heer *Jaak Polen* licht toe dat als vierde potentiële locatie voor een bouwdok Barendrecht werd aangevoerd. Daar kon men eventueel een bouwdok van Rijkswaterstaat huren. Dat zou aanzienlijk goedkoper zijn. De bouw van de Blankenburgtunnel valt echter ongeveer in dezelfde periode als die waarin onze tunnelementen moeten worden gebouwd. Die Blankenburgtunnel krijgt ook contestatie, maar de bevoegde minister wil naar verluidt doorzetten. De kans dat van Barendrecht gebruik kan worden gemaakt, wordt dan ook alsmear kleiner.

In de diepte archeologisch onderzoek doen vooraf, lijkt de heer Polen sterk gelet op de diepte van 15 tot 20 meter. Dat kan alleen tijdens de werken zelf. Het archeologisch onderzoek beperkt zich niet tot de diepte. Wat men vindt, valt af te wachten, stelt de spreker.

2.4. *Antwoorden van de heer Roger Kesteloot*

De heer *Roger Kesteloot* gaat in op de vraag of er andere opportuniteiten dan trambediening zijn onderzocht voor de nieuwe tramlijnen van het stedelijk en voorstedelijk net in Antwerpen. De nieuwe ontwikkelingen worden nauwgezet opgevolgd en zijn bijzonder interessant als het gaat om nieuwe netvorming. Bij een bestaand tramnetwerk zijn de opportuniteiten en de randvoorwaarden uiteraard verschillend. De spreker herinnert eraan dat in steden als Metz en Nantes, waar dergelijke concepten zijn ontwikkeld, er aanzienlijke investeringen nodig waren in infrastructuur. De nieuwe vormen van bediening zijn alleen volkomen rendabel met doorstroommaatregelen en volledig vrije beddingen. Dat is vergelijkbaar met wat nodig is voor trams. Men onderzoekt het concept wel.

De spreker is blij te horen dat men het openbaar vervoer in elk geval een mooie rol wil toebedelen in het kader van de minder hinder bij de werken in Antwerpen.

Voor de tramprojecten Kontich en Wilrijk is de stand van zaken dat de studiebestekken op de eerstvolgende raad van bestuur van De Lijn ter goedkeuring voorliggen. Toewijzing zou in april 2014 moeten mogelijk zijn. Daarna volgt nog ongeveer een jaar studie om dan in het vierde kwartaal van 2015 naar de Vlaamse Regering te stappen met een definitief voorstel. De keuze voor die twee lijnen kwamen bij de MKBA naar voren als de best scorende projecten. Die twee krijgen prioriteit.

2.5. *Antwoorden van mevrouw Hilde Crevits*

Minister *Hilde Crevits* laat weten dat de hangende bouwvergunning nog altijd 'hangt'. De vraag of daarbij de redelijke termijn overschreden is, kan ze niet beantwoorden.

Wat het ongewijzigde deel van het project betreft en het overleg met Europa hierover, stelt de minister dat het niet Europa is die zal beslissen of er al dan niet gegund zal worden en de manier waarop. Dat komt de Vlaamse Regering toe. Er is wel een afspraak gemaakt tussen de minister-president en commissaris Barnier dat men het definitieve plan-MER afwacht. Als het tracé niet gelijk blijft, dan kan de vraag om gunning op Linkeroever irre-

levant worden. Als het plan-MER definitief verankerd wordt en het tracé op Linkeroever blijft wat het is, dan kan er uitspraak over gebeuren.

Er wordt geen tijd verloren, omdat een definitief plan-MER sowieso een vereiste is. Het lijkt de minister zeer logisch dat na goedkeuring van een definitief plan-MER nog eens teruggekoppeld wordt naar het parlement.

De timing voor het plan-MER luidt niet dat die niet gehaald wordt, maar wel dat het van belang is dat iedereen met de nodige deskundigheid opmerkingen kan formuleren. De stad Antwerpen heeft dat al gedaan en er volgen er nog. De minister hoopt dat de vooropgestelde timing gehaald wordt. Goedkeuring gebeurt evenwel door de onafhankelijke MER-cel. Ook zij wil het dossier met de grootste zorg afhandelen.

Wat de vragen betreffende de mogelijke schadevergoedingen betreft, volgt de minister de uiteenzetting van het Rekenhof. Een aantal jaren geleden is er een DSO – design sign off – geweest, maar dat behelst geen gunning, verklaart de minister. Het enige wat telt in het Noriantdossier is derhalve de 0,5 en 0,8 miljoen euro.

Wat de financiering betreft en de bedelingen van het Rekenhof, stelt de minister dat de 1,4 miljard euro is opgenomen als reguliere financiering en dan moeten die bedragen ingepast worden in de meerjarenraming. Een aantal zaken zijn al opgenomen in de rollende driejarenprogramma's. Per jaar is er een definitieve versie. Ook de 33 quick wins moeten mee ingeschoven worden in de meerjarenramingen.

Hoe quick is quick? De maatregelen waarvan sprake kunnen over een tijdspanne van drie jaar uitgevoerd worden. Sommige zijn zeer snel uitvoerbaar, zoals de spitsstrook E19. Daarvoor is de bouwaanvraag ingediend. De andere spitsstrook, richting Oost-Vlaanderen, is nieuw. Daarvoor moet nog een ontwerp opgemaakt. Het gaat er dus om dat de details van bepaalde zaken nog moeten uitgewerkt worden.

Wat de alternatieve financiering betreft, vergen de pps-projecten Brabo 1 en 2 een verhoogd budget voor de beschikbaarheidsvergoeding. Zo zal de 7 miljoen euro voor Brabo 2 daarbij uit het investeringsbudget van De Lijn bijgepast worden. Inzake de toename van projecten Via-Invest stelt de minister dat de Vlaamse Regering een pakket aan projecten heeft geselecteerd ter waarde van 750 miljoen euro. Daarin zitten onder meer een aantal bruggen over het Albertkanaal vervat. De lijst is vervolgens afgeslankt tot de projecten die het best te realiseren zijn, na advies van de pps-kenniscel. Via-invest kreeg de opdracht die projecten dan verder uit te werken. De dossiers zullen derhalve nog een aantal keer voorliggen bij de Vlaamse Regering. Eenmaal ze groen licht krijgen, moeten de beschikbaarheidsvergoedingen extra voorzien worden.

Minister Crevits vindt de suggestie van de heer Van Mechelen over het protocol en de al dan niet overbetutteling zeer interessant en nuttig. Ook in de toekomst moet het evenwicht bewaard en bewaakt worden. Het is de bedoeling het project op ESR-neutrale wijze door te zetten. Er komen heel wat vragen over de concessiestructuur. De minister stelt dat er nog maar net groen licht is gegeven om verder de concessie voor te bereiden. Dat wordt op korte termijn uitgewerkt. Daarmee zal ook de verdere afslanking of taakvermindering van BAM ingezet worden.

Wat het ontwerp van plan-MER, RUP en de bouwaanvraag betreft, is het voor de Vlaamse Regering in eerste instantie van belang dat er een goedgekeurd plan-MER is. Er zijn keuzes gemaakt en eenmaal na definitieve goedkeuring van dat plan-MER zal er opnieuw geëvalueerd worden hoe de keuzes dan gemaakt dienen. De stad heeft geopperd dat men

bij inplanning van infrastructuur erop moet toezien dat die voldoende wervingskracht heeft zonder dat er iets is. Ze moet voldoende robuust voor mobiliteitsoplossingen kunnen instaan. Vervolgens zijn er nog de exploitatievoorwaarden. Als de volgende Vlaamse Regering ervoor opteert een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, dan schept dat een volkomen nieuwe toestand wat betreft de globale mobiliteit. Dat valt niet in te schatten. Het proefproject ter zake is bedoeld om de effecten in kaart te kunnen brengen. Die keuze zal van groot belang zijn.

De overgangsfase en hoe wordt die voorbereid? Minister Crevits geeft de heer Van Mechelen een pluim voor zijn continu constructieve inbreng in het dossier. Ze stelt dat de info bij de 33 maatregelen beschikbaar is en dat er indien gewenst rond TLH en het tolvrij maken van de tunnel een toelichting gegeven kan worden.

Tegenover de heer Sabbe doet de minister een rechtzetting. Het is niet correct dat het verkeerscentrum zou uitgaan van de situatie op heden. Er is wel degelijk rekening gehouden met de wijzigingen in de toekomst.

Op één suggestie van de heer Van Mechelen gaat de minister in, met name inzake de bruggen en het sluiten van een aantal op- en afritten. Er is bewust voor gekozen om de discussie over tijdelijke bruggen buiten de 33 maatregelen te houden. De stad Antwerpen is zich een visie aan het vormen. Het concept is al gebruikt als minderhindermaatregel tijdens werken. De minister sluit zeker niet uit dat er opnieuw een minderhinderplan komt naar aanleiding van de werken die op til zijn. Er zullen drastische maatregelen nodig zijn en dus is dat scenario niet uitgesloten. Dat flankerend beleid wordt evenwel bepaald eenmaal het plan en het tracé definitief zijn vastgeklikt.

In antwoord op de vraag van de heer Martens stelt de minister dat wat betreft de stand-alone rentabiliteit het cruciaal is dat men kan aantonen dat er inkomsten zijn. Dat op basis van een ontwerp van plan-MER het hele dossier en de rentabiliteit in elkaar zou stuiken, weerlegt ze ten stelligste. Men moet ervoor zorgen dat er voldoende inkomsten zijn. Men moet ook omzichtig zijn in wie beslist over hoe de inkomsten gegenereerd worden, met het oog op de ESR-neutraliteit. De Vlaamse Regering zal zodra het plan-MER definitief is en het tracé vastgeklikt, het geheel zeker nog bekijken.

De combinatie vrachtroutenetwerk-ANPR-camera's vindt de minister een interessante invalshoek. Als de discussie over de vrachtroutenetwerken uitgeklaard raakt en ze er komen in Vlaanderen dan wordt het mogelijk routes op te leggen. Dat is goed tegen sluipverkeer en voor de handhaving. Of dat kan voor bepaalde vrachtwagens, bijvoorbeeld enkel voor noord-zuidverkeer, kan de minister niet meteen zeggen. Er kan ook met andere tarieven gewerkt worden. Dat dient onderzocht en Europa moet het ook toelaten.

Minister Crevits heeft in het advies van de stad Antwerpen niet gelezen dat de stad van de randvoorwaarden zou afstappen. Er staat wel dat men daarmee moet oppassen. De minister vindt het niet verstandig een oordeel uit te spreken over de uiteindelijke keuzes als het plan-MER definitief is goedgekeurd. Zodra dat het geval is, zal een debat mogelijk worden.

Commissaris Barnier heeft duidelijk gemaakt dat naar zijn aanvoelen de wetgeving op de overheidsopdrachten niet speelde. De diensten moeten nu zorgen voor een stabiele constructie waarmee het project ESR-neutraal kan worden uitgevoerd. De concessie moet op een onderhandse manier overgedragen kunnen worden aan nv Tunnel Liefkenshoek. Ook daarover wordt in uitleg voorzien zodra de zaken evolueren.

Men probeert de toevoer naar de Liefkenshoek tunnel intussen te verbeteren. Eenmaal de N49 volledig autosnelweg is, zal de as beter benut kunnen worden. Over het tolvrij maken en het proefproject verschillen de meningen, merkt de minister op aan de heer Peeters.

Minister Crevits stelt dat de R2 al is opgenomen in TEN-T bij beslissing van de Europese Commissie. Er zouden over enkele weken nieuwe kaarten zijn waarop dat duidelijker aangegeven is.

Aan het RUP Oost-Vlaanderen/N70 wordt gewerkt. De technici kunnen dat verder toelichten.

Wat betreft de inkorting van de tramlijn tot Ekeren, heeft de heer D'Hulster gelijk, stelt minister Crevits. In een vorige beslissing liep de lijn tot in Ekeren, nog daarvoor tot in het centrum. Intussen stopt de lijn aan de Havanastraat, met een grote parking. Zowel stad als district hebben gevraagd de tramlijn korter te maken, omdat er ook geen medewerking komt. Het lijkt de minister verstandig met het oog op een snelle en efficiënte uitvoering van Brabo 2, die keuze te maken, omdat er voldoende potentieel is.

De heer Dirk Van Mechelen pikt in en zegt dat er sprake was van een verschuiving in prioriteiten. De middelen voor doortrekking zouden ingezet worden voor bijkomende traminfrastructuur op het Eilandje en ontsluiting van Park Spoor Noord.

Minister Hilde Crevits heeft begrip voor de vraag naar de andere tramprojecten, maar wijst op de enorme investering die in de legislatuur gebeurt in traminfrastructuur voor de regio Antwerpen. Andere steden kijken met enige afgunst naar de realisaties, stelt ze. Er zijn allicht nog extra inspanningen nodig inzake openbaar vervoer, en die zullen bij aanvang van werken misschien nog nodig zijn in het kader van minder hinder, besluit de minister.

De heer Bart Martens weerlegt dat hij zou beweren dat het financieel model in elkaar stuikt. Hij wil er alleen op wijzen dat de exploitatievoorwaarden waarop het steunt – vrachtverbod in de Kennedytunnel en een evenwaardige tol in Oosterweel en Liefkenshoek – als contraproductief worden beschouwd in het ontwerp van plan-MER. Onder die voorwaarden zouden de files op de R1 nog langer worden dan met het referentiescenario. Daaruit leidt het lid af dat men naar andere exploitatievoorwaarden moet evolueren. Hij ziet het als een conflict tussen een regulerend financieel instrumentarium en een financieerend instrumentarium. Volgens het plan-MER zou een ideaal gedifferentieerd tolsценario inhouden dat men bijvoorbeeld 100 percent in de Kennedytunnel, 50 percent in de Oosterweel en nul percent in de Liefkenshoek tunnel moet toepassen om sturend te werken op de mobiliteit. Blijft de robuuste financiering dan nog overeind als het concept verkoopbaar moet blijven, luidde zijn vraag. Het lid roept ertoe op te zoeken naar een financieel model dat optimaal sturend is en een gegarandeerde opbrengst voorziet, zonder een pestbelasting te worden voor de Antwerpse haven.

De heer Steve D'Hulster wil niet vragen om meer traminfrastructuur en is blij met wat er gebeurt. Hij ziet alleen nog te boeken winst qua doorstroming op kruispunten.

Minister Hilde Crevits is het ermee eens dat doorstroming op kruispunten een van de grootste winstpunten is. De rode lichten moeten ook op elkaar afgestemd worden. Er is een computer aangekocht met het oog daarop. Ze ziet daarin zelfs een quick win waarin in de volgende jaren heel wat vooruitgang kan worden geboekt. Er kan op lokaal niveau gewerkt worden, waardoor lokale assen kunnen meegenomen worden, naast de gewestwegen. De minister erkent de bezorgdheid van de heer Martens, maar stelt dat er voor de Kennedytunnel strikte randvoorwaarden zijn vastgelegd, mede omwille van de veiligheid.

Het lijkt haar belangrijk het definitieve plan-MER af te wachten om het dossier definitief vorm te geven.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
bbp	bruto binnenlands product
DSO	design sign off
EIB	Europese Investeringsbank
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
Eurostat	statistical office of the European Union
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemerscombinatie)
nv	naamloze vennootschap
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
pps	publiek private samenwerking
RoTS	Studiebureau Oosterweelverbinding Rechteroever
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
RVR	ruimtelijk veiligheidsrapport
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TLH	nv Tunnel Liefkenshoek