



Vlaams
Parlement

stuk **63** (2010-2011) – Nr. 21
ingediend op 23 april 2014 (2013-2014)

Verslag

van de Vlaamse Regering

over het Masterplan 2020

Zesde voortgangsrapportage

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer 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;
mevrouw Ulla Werbrouck;
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 Vlaams Regering – Derde voortgangsrapportage
– Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 12: Verslag
– Nr. 13: Verslag van de Vlaams Regering – Vierde voortgangsrapportage
– Nr. 14: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 15: Verslag
– Nr. 16: Verslag van de Vlaams Regering – Vijfde voortgangsrapportage
– Nr. 17: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 18: Verslag
– Nr. 19: Verslag van de Vlaams Regering – Zesde voortgangsrapportage
– Nr. 20: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I. TOELICHTINGEN	4
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	4
1.1. Masterplanprojecten buiten de Oosterweelverbinding.....	4
1.1.1. Wegenprojecten	4
1.1.2. Openbaarvervoerprojecten	5
1.1.3. Bruggen over het Albertkanaal.....	5
1.1.4. Royerssluis.....	5
1.1.5. Fietsprojecten	5
1.2. Oosterweelverbinding	5
1.2.1. Procedure	5
1.2.2. Tracékeuze.....	6
1.2.3. Toelichting van het tracé.....	6
1.2.4. Reorganisatie BAM-TLH.....	6
1.2.5. Financieel model	7
1.2.6. Planning	7
1.2.7. Kostprijs.....	7
2. Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof	7
2.1. Informatiekwaliteit	7
2.2. Investeringskosten.....	8
2.3. Valentijnsakkoord Oosterweel.....	8
II. BESPREKING.....	9
1. Vragen van de leden.....	9
1.1. Tussenkoms van de heer Björn Rzoska	9
1.2. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	10
1.3. Tussenkoms van de heer Dirk Van Mechelen.....	10
1.4. Tussenkoms van de heer Bart Martens.....	11
1.5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	11
1.6. Tussenkoms van de heer Dirk Peeters	12
2. Antwoorden en discussie	12
Gebruikte afkortingen	19
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 27 maart 2014 een gedachtewisseling over de zesde voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 Antwerpen (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/19). De regering brengt halfjaarlijks in het parlement verslag uit over de voortgang van de realisatie van het masterplan.

Het zesde 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 Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor alle projecten in het kader van het Masterplan 2020.

Het verslag van het Rekenhof over de zesde voortgangsrapportage werd uiteengezet door de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 63/20).

Op de vragen van de leden werd, naast de sprekers, geantwoord door mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van nv BAM, de heer Leo Van der Vliet, manager bestuurlijke zaken nv BAM, de heer Tom Roelants, administrateur-generaal AWV en de heer Chris Danckaerts, algemeen directeur nv De Scheepvaart.

De heer Rudi Thomaes, voorzitter nv BAM, gaf een korte toelichting bij de informatie-campagne van nv BAM.

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.

I. 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. Masterplanprojecten buiten de Oosterweelverbinding

De heer *Bert De Bondt* stelt de wijzigingen sinds de vorige voortgangsrapportage in alle masterplanprojecten, behalve de Oosterweelverbinding, voor. Voor details verwijst hij naar de projectfiches. In het voortgangsrapport zijn ze geordend per initiatiefnemer (MOW en BAM), in deze presentatie per cluster van gelijkaardige projecten.

1.1.1. Wegenprojecten

Wat de wegenprojecten betreft, wordt binnenkort het plan-MER voor de E34/E313 gefinaliseerd. Voor het plan-MER van de A102/R11bis is het kennisgevingsdossier ter inzage gelegd en heeft een vergadering plaatsgevonden over de richtlijnen, waarvan hij de bekendmaking half april verwacht. Uiteraard wordt rekening gehouden met de tracékeuze voor de Oosterweelverbinding. Het brugproject Geel/Oevel is in belangrijke mate afgerond. Het plan-MER parallelwegen Waasland wordt gebaseerd op de mobiliteitsstudies voor het plan-MER Oosterweelverbinding. Voor de vele kruis- en knooppunten die aangepakt worden op de N49 zijn ontwerpstudies, plan-MER's of onteigeningen aan de gang. Voor die op de R4-Oost en de R4-West is een studie van 3 miljoen euro aanbesteed om de pps-contracten voor te bereiden. De bouw van het complex Langerbruggestraat start in de eerste helft van dit jaar. Voor de Spaghettiknoop zijn de technische (voor)studies aanbesteed, waarna de MER-studie start. Het project Boniverlei-Antwerpsesteenweg wordt samen met de A102/R11bis bekeken. De doortrekking van de N171 is in uitvoering.

1.1.2. Openbaarvervoerprojecten

Brabo 1 is door BAM afgerond. Brabo 2 zit in de aanbestedingsfase. Doel is daar een BAFO tegen september en een voorstel van voorkeurbieder in november. Het project-MER is goedgekeurd en de stedenbouwkundige vergunning wordt elk moment aangevraagd. De publicatie van het bestek voor de prioritaire tramprojecten Mortsel-Kontich en Wilrijk-E19 wordt eind maart, begin april verwacht. Het project Beveren wordt afgestemd met de lopende AWW-studie over de herinrichting van de N70.

1.1.3. Bruggen over het Albertkanaal

Twee bruggen over het Albertkanaal zijn afgerond, een aantal is in uitvoering. De brug Houtlaan is gegund voor 4,7 miljoen euro – veel minder dan de raming van 16,1 miljoen euro, merkt hij op. Net als voor de brug Olen-Hoogbuul start het project dit jaar. Voor de pps-bruggen is een overeenkomst met Via-Invest en De Scheepvaart over de technische en administratief-juridische uitwerking in voorbereiding. De pps-contracten worden vanaf 2015 in de markt geplaatst met het oog op uitvoering in 2016-2020.

1.1.4. Royerssluis

De MKBA over de Royerssluis is bijna klaar, het bureau rondt de beantwoording van bijkomende vragen af. Goede afstemming met de Oosterweelverbinding is belangrijk, maar zorgt niet voor bijkomende kosten.

1.1.5. Fietsprojecten

De fietspaden die BAM in uitvoering heeft betreffen de Havenroute, de route Hoboken-Hemiksem en de route Linkeroever-Beatrijslaan-Burcht. Daarnaast is ook een deel van de Districtenroute in uitvoering, een ander deel is aangepast na overleg met brandweer en stadsbestuur. Voor de fietspaden van MOW/AWV zijn startnota's opgemaakt met tracé, gewenste inrichting en flankerende maatregelen. De spreker wijst nog op de interactie met andere projecten zoals de herinrichting van dorpskernen en riolering, het initiatief dat bij de wegbeheerder (vrijwel steeds de gemeente) ligt, en de mogelijkheid om een beroep te doen op reguliere subsidies. Het fietspad langs het Albertkanaal wordt door De Scheepvaart meegenomen. Het Ringfietspad moet afgestemd worden op de Oosterweelverbinding, de Spaghettiknoop en de IJzerlaanbrug.

1.2. Oosterweelverbinding

1.2.1. Procedure

De heer *Jaak Polen* licht de voortgang van de Oosterweelverbinding toe. Hij herinnert aan de beslissing van de Vlaamse Regering van 14 februari 2014 over het tracé, waarin ook de keuze voor een tunnel onder het Albertkanaal is vastgelegd, evenals die voor het cut-and-coverconcept en een meer gespreid, 'Hollands' complex aan Schijnpoot. Zij geeft tevens aan BAM de opdracht gedifferentieerde tol te onderzoeken. De standstillovereenkomst met Noriant is verlengd tot 30 juni.

Nadat het ontwerp-MER werd ingediend op 8 november 2013 en plenair besproken en in een informatiesessie aan de burgers voorgesteld op 12 december, werd het plan-MER goedgekeurd op 10 februari 2014. Het ontwerp-GRUP werd naar de adviesinstanties gestuurd op 19 februari en plenair besproken op 12 maart. De voorlopige vaststelling wordt verwacht op 4 april. Van de belangrijke werken op het vlak van de nutsleidingen vermeldt hij die voor de waterhuishouding, de tunnels voor die leidingen en de verplaatsingsbevelen. Zij worden thans voorbereid.

1.2.2. *Tracékeuze*

De spreker merkt op dat het publiek niet altijd goed weet waarover het gaat. Hij toont daarom een kaart met het geheel van alle projecten van het masterplan en onderstreept dat de Vlaamse Regering zich bij haar tracékeuze niet alleen op het plan-MER baseerde maar ook op de MKBA, het ruimtelijke veiligheidsrapport en de tunnel- en wegenveiligheidsrapporten. De volgende dia toont de tracékeuze, die zorgt voor een goede bereikbaarheid van stad en haven. Het is het enige alternatief met een apart aansluitingscomplex op de zuidelijke haven en noordelijke stad, dat Schijnpoort noordelijk vervolledigt. Het vermindert de druk op het onderliggende wegennet en biedt alternatieven bij zware ongevallen.

Het Oosterweeltracé garandeert het best de verkeersveiligheid en minder sluipverkeer. Het zorgt voor minder risicozones, biedt de hoogste graad van tunnelveiligheid, heeft geen linkse invoegers aan de Kennedytunnel, scheidt doorgaand en lokaal verkeer op Linkeroever, en heeft geen impact op Seveso-inrichtingen.

Wat leefbaarheid betreft, zijn er nauwelijks verschillen tussen de tracés voor geluid en fijn stof, al zijn er zeer beperkte voor NO_2 en EC. De verschillen tussen de deelgebieden zijn iets groter maar nog steeds kleiner dan 5%. De Oosterweelverbinding heeft de grootste positieve impact op de zwaarst belaste zone aan de zuidelijke ring en tempert de negatieve impact in het noorden met de afbraak van het viaduct van Merksem en een deels ondergrondse aanleg. Daarop toont hij twee tabellen, waarin de DALY en de MKBA vergeleken worden voor de verschillende alternatieven.

1.2.3. *Toelichting van het tracé*

Vervolgens overloopt hij het hele tracé vanaf Linkeroever met kaartjes uit de bouw aanvraag van 2009 en visualisaties. Hij merkt op dat de toegang naar de Kennedytunnel compact is om niet te veel ruimte in beslag te nemen en wijst op de kluifrotonde op de E34. Nieuw op Linkeroever is de park-and-ride naast de Blancefloerlaan. De grote natuurgebieden worden met elkaar verbonden: Blokkersdijk, Sint-Annabos, Middenvijver en Burchtse Weel. De Scheldetunnel telt twee keer drie rijstroken met een vluchtkoker links en rechts, waarvan er een ook een fietsverbinding vormt. De Oosterweelknoop ontsluit tegelijk het zuidelijke deel van de haven en het noordelijke deel van de stad.

In de plaats van twee afgezonken tunnels onder het Albertkanaal komt er een cut-and-covertunnel met twee verdiepingen. Daarop volgen nog meer visualisaties, met onder andere het alternatief met bruggen over het Albertkanaal. De kaaien van het Lobroekdok kunnen uitgebouwd worden tot een aangenaam stedelijk ontwikkelingsproject.

Wat dat Lobroekdok betreft, is BAM eigenaar geworden, heeft het politionele bevoegdheid gekregen, en moeten wrakken en boten zo snel mogelijk weg, met het oog op de sanering, die op 10 miljoen euro geraamd wordt. Voor het afwateringskanaal, wordt de vervanging van de IJzerlaanbrug door een fietsbrug twee jaar vervroegd, zorgt het IJzerlaankanaal ook voor stadsontwikkeling, is de bouw aanvraag in opmaak en starten de werken begin 2015. De technische uitwerking van het bouwdok in Zeebrugge wordt voortgezet en er wordt gebruikgemaakt van de geplande verbreding van het Boudewijnkanaal. De start zou moeten plaatsvinden voor mei 2016.

1.2.4. *Reorganisatie BAM-TLH*

Voorwaarde voor de reorganisatie van BAM-Tunnel Liefkenshoek (TLH) is het akkoord van INR/Eurostat over de ESR-behandeling van de concessie en de kapitalisatie. Bespreking van het dossier en nader uitsluitsel worden binnenkort verwacht. Na de aanpassing

van de raden van bestuur, kan onderhandeld worden over de concessieovereenkomst, die nu al wordt voorbereid. Voor het afsluiten is een akkoord nodig over de kapitalisatie van TLH en de gewestwaarborg, een akkoord tussen de Vlaamse Regering en de Europese Commissie over de toltarieven, en een finale uitspraak over de lopende onderhandelingsprocedure met Noriant.

1.2.5. Financieel model

Het financieel model is eind 2013 geactualiseerd, en de base case houdt stand: de schulden worden ruim binnen de looptijd terugbetaald, het rendement op eigen vermogen is marktconform en het risico op het afroepen van de gewestwaarborg is zeer beperkt. Wel moet TLH voldoende gekapitaliseerd worden, zodat BAM kan starten met de concessieonderhandelingen. De aangepaste INR-rapportage werd op 17 maart ingediend. De spreker vermeldt ook de ondersteuning door een obligatielening van de EIB met een first-lossgarantie van 20% op een bedrag van maximum 1 miljard euro.

1.2.6. Planning

Om eind 2016 met de werken te beginnen, moeten de studies voor Linkeroever en Scheldetunnel zo snel mogelijk aangevat worden. Op het kritieke pad liggen het GRUP, de voorbereidende werken (zoals de genoemde nutsleidingen) en het bouwrijp maken van de terreinen. Vervolgens toont hij een dia met een grafische voorstelling van de indicatieve planning van de verschillende procedures.

1.2.7. Kostprijs

Tot slot bespreekt hij de kostprijs, beginnend met een overzichtstabel. In de eerste kolom staan de cijfers uit de haalbaarheidsstudie van 2010 (3,650 miljard euro in totaal), in de tweede zijn ze geïndexeerd tot prijspeil oktober 2012. De derde kolom bevat de ramingen uit het conceptontwerp, die in de vierde afgetrokken worden van de tweede, wat een besparing van 313 miljoen euro laat zien. Zij is te danken aan de cut-and-covertunnel en allerlei technische optimalisaties. De tunnel onder het Albertkanaal kost weliswaar 185 miljoen euro meer dan de brug en de extra milderende maatregelen kosten 17 miljoen euro, maar daarmee zit men nog altijd 111 miljoen euro lager dan de haalbaarheidsstudie.

Vervolgens toont hij een tabel die de andere kosten aan de infrastructuur toevoegt. Het betreft deze voor de onteigening, de sanering van het Lobroekdok, de nutsleidingen en de knoop E313. Zij brachten het geheel van de kosten op 3,2 miljard euro in 2010, wat vandaag 3,5 miljard euro betekent. De recentste ramingen zijn iets lager voor de onteigeningen en de nutsleidingen, voor de sanering blijven ze dezelfde en voor de knoop vallen de kosten weg gezien deze niet langer nodig is dankzij het Hollands complex. Resultaat is een nieuw totaal van 3,35 miljard euro, dus nog steeds onder het taakstellende budget van 2010.

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

De heer *Jan Debucquoy* deelt bij het begin van zijn uiteenzetting mee dat het Rekenhof voor de 25e keer duiding geeft bij het masterplan.

2.1. Informatiekwaliteit

De informatie in het voortgangsrapport noemt hij over het algemeen onderbouwd, volledig, correct en relevant. Minpunt is wel dat de beloofde actualisering van de tramlijn Mortsel-Kontich ontbreekt en dat ook de planning van de andere prioritaire tramprojecten weinig concreet is. Tegelijk erkent de spreker dat de tramlijnen uit Brabo 1 erg succesvol zijn. Het Rekenhof beveelt wel aan om het prijspeil altijd op hetzelfde jaar te houden.

Dat is in principe het jaar 2010, maar er zijn ondertussen al drie uitzonderingen, stelt het vast (de Albertkanaalbruggen, de tramprojecten en de reeds aanbestede projecten), wat de opvolging bemoeilijkt.

2.2. Investeringskosten

Daarop toont hij een grafiek met de evolutie van de investeringskosten, die min of meer onder controle bleven sinds de eerste voortgangsrapportage in 2010. Ze schommelen tussen 7,2 en 7,3 miljard euro. Het verschil met de vorige rapportage bedraagt slechts 6 miljoen euro. Wel beklemtoont het Rekenhof dat er nog steeds onzekerheid is over de kostprijs van de A102 en de R11/R11bis, al erkent het dat de definitieve vastlegging pas mogelijk is na de opmaak van het plan-MER, ten vroegste eind 2015, begin 2016. Verder is nog geen variant gekozen voor de Royerssluis: in de kostprijstabel wordt de 27 metersluis geraamd, terwijl tegelijk een ontwerpstudie aan de gang is over de duurdere 36 metervariant, die bovendien impact heeft op de kostprijs en de beveiliging van de Oosterweeltunnel omdat de bocht naar de sluis dan door bredere schepen wordt genomen.

Er is ook nog altijd onzekerheid over de financierbaarheid van de niet-Oosterweelprojecten in het masterplan, die niet met tolheffing worden betaald. Er zijn nog steeds geen sporen in de meerjarenraming, terwijl de Vlaamse Gemeenschap tegen 2016 sowieso al een saneringsinspanning van 930 miljoen euro moet doen en er een sterke groei komt van de beschikbaarheidsvergoedingen voor reeds besliste investeringen met alternatieve financiering, oplopend tot 600 miljoen euro tegen 2019. Daar komen nog de nieuwe projecten R4-Oost, A102 en de zeven Albertkanaalbruggen bij. Dit verdringingseffect op de toekomstige beleidsruimte komt concreet tot uiting in de projectfiche N49, waar bij de realisatie van de A11 Brugge-Westkapelle als pps-project duidelijk staat dat de middelen van het reguliere budget heel beperkt zijn. Het is ook nog wachten op de bevestiging door INR/Eurostat van de ESR-neutraliteit van Brabo 2 en de projecten van Via-Invest.

2.3. Valentijnsakkoord Oosterweel

Het Rekenhof oordeelt niet over de keuze van het tracé door de Vlaamse Regering, want dat is een beleidsbeslissing, maar geeft wel duiding over voortgang, budgettaire impact, financierbaarheid, projectorganisatie en risicobeheersing. De vertraging van het plan-MER veroorzaakt geen uitstel voor de start van de bouw van de Oosterweelverbinding, al blijft het tijdspad kritisch.

Vervolgens toont hij een dynamisch diagram met kostprijscijfers. De eerste kolom toont het taakstellend budget uit 2010 in het blauw en de door de heer Polen genoemde, toegevoegde investeringen in het rood. Daar bovenop komen nog de 17 miljoen euro aan extra milderende maatregelen. De cijfers van de MKBA zijn slechts min of meer gelijk omdat ze geactualiseerd zijn naar prijspeil 2013 en voor alle alternatieven opnieuw geraamd door Arcadis. Hij bevestigt het getal van 413 miljoen euro voor optimalisaties, waarvan na de reservering van 100 miljoen euro voor onvoorziene uitgaven 313 miljoen overblijft. Het Rekenhof is tamelijk gerust in de raming van de investeringskosten van de Oosterweelverbinding, omdat zij overgedaan werd door een tweede studie bureau en de kwaliteit daarvan gecontroleerd wordt door een derde (Arcadis). Op detailniveau werd bovendien uitgegaan van een onzekerheidsmarge van 15%. Ook met de bijkomende kosten voor de tunnel onder het Albertkanaal blijft men onder het taakstellend budget, bevestigt hij.

Omdat de tol pas kan geheven worden vanaf 2022, komt men met de actualisering ten opzichte van dat prijspeil, de bouwrente en de prefinancieringskosten boven 4 miljard euro, maar het blijft gaan over dezelfde bedragen. Het bedrag van 655 miljoen euro dat nog nodig is voor de verhoogde kapitaalbreng, heeft geen invloed op het vorderingen-

saldo van de Vlaamse begroting maar wel op de schuldontwikkeling van de Vlaamse Gemeenschap. De komende 5 jaar zal de afbouw van de schuld met de KBC-terugbetaling daardoor vertragen.

Het Rekenhof was verrast door de keuze voor gedifferentieerde tol voor vrachtwagens, gezien hij niet evident is in het licht van de Europese richtlijn. Vraag is immers of men van de reeds afgeschreven Kennedytunnel de duurste kan maken, gezien de richtlijn het terugverdienen van bouw, onderhoud, exploitatie of ontwikkelingskosten van de infrastructuur als doel stelt. Wel mogelijk lijkt een hogere heffing voor externe kosten (luchtverontreiniging, geluidshinder) op die plek. Regulerende heffingen, die uitsluitend gericht zijn op het verminderen van congestie of milieueffecten in stadsgebieden, zoals degene die thans bestaan in Londen en Stockholm, vallen niet onder de Tolrichtlijn. Het Rekenhof is wel relatief gerust dat de tolinkomsten voldoende zullen zijn om de kosten van beheer, onderhoud, financiering en aflossingen te dekken (300 miljoen euro gedurende 43 tot 44 jaar), omdat men het tunnelverkeer perfect kan tellen en dus de inkomsten ramen. Als ze hoger liggen, kan men ze via een dividend aan BAM laten terugvloeien naar de schatkist.

Tweede bezorgdheid wordt gevormd door de strengere regels van ESR 2010 voor ESR-neutrale concessies. Eurostat legt nu op dat de kapitaalinbreng van de overheid en de gewestwaarborg samen minder moeten bedragen dan 50% van de totale financiering van de concessie, waardoor in dit geval 2 miljard andere financiering moet gevonden worden, wat niet evident is in deze tijden, vooral niet in de periode tot 2022, waarin financiers geconfronteerd worden met de bouwrisico's. Gelukkig kan de EIB een deel dekken, maar dan blijft nog 1 miljard euro over. De realiteit is dat ook in het buitenland meerdere grote pps-projecten (boven 1 miljard euro) niet gefinancierd raken en dat de financiële markt volatiel en onvoorspelbaar is.

Wat de projectorganisatie betreft, is de vraag of TLH voldoende geëquipeerd is voor een zelfstandige exploitatie van een dergelijke complexiteit en omvang. Daarom pleit het Rekenhof voor voldoende expertise. In de risicobeheersing moet gewaakt worden over de gelijke behandeling van alle kandidaat-bouwgroepen. Bij marktraadpleging voor het hele traject moet Noriant zijn informatie dan ook delen met andere. Verder in dit verband vermeldt hij voldoende beheersing van de risico's zowel bij concessiegever als bij concessienemer, het behoud van de ESR-neutraliteit (onafhankelijk bedrijfsbeheer door de concessienemer), de beperking van procedurerisico's door juridische nauwkeurigheid en de beheersing van de herfinancieringsrisico's per project.

II. BESPREKING

1. Vragen van de leden

1.1. *Tussenkomst van de heer Björn Rzoska*

De heer *Björn Rzoska* peilt naar de stand van zaken in het Europese oordeel over Noriant. Het lid vraagt ook details over de ESR-rapportering aan het INR van 17 maart 2014. Hoe wordt er in de pre-electorale periode voor gezorgd dat de taken en verantwoordelijkheden in verband met de concessieverlening, de risicobeheersing en de budgettaire impact in het Vlaams Parlement worden toegelicht, zoals het Rekenhof aanbeveelt? Hoe wordt de eveneens aanbevolen autonomie van concessienemer TLH gegarandeerd na de inkanteling van huidig concessiegever BAM? Heeft het Rekenhof in zijn controle de schrapping door de Vlaamse Regering van de tolheffing voor personenwagens in de Kennedytunnel uit het plan-MER doorgerekend? Is dat geen bijkomend onzeker element in de kritieke fase zonder inkomsten?

Het lid maakt zich zorgen over de parlementaire controle in dit dossier. Zelf probeert hij al een hele tijd om de Arcadisstudie, waarnaar bijvoorbeeld op pagina 85 van de MKBA expliciet wordt verwezen, in handen te krijgen in het kader van de openbaarheid van bestuur. Hij werd weggestuurd met het argument dat de studie eigendom is van BAM, alsof die geen belastinggeld ontvangt. Gisteren kreeg hij van BAM alsnog het bericht dat hij de enkele honderden pagina's – op aandringen van de parlementsvoorzitter – mag inkijken, evenwel met een vertrouwelijkheidsclausule die hem verbiedt kopieën of notities te nemen, wat wordt gemotiveerd als bedrijfsgeheim. Hoe kan het parlement controleren dat de alternatieven inderdaad duurder zijn, wat als argument tegen hen naar voren wordt geschoven? Moet het dit zonder controle aannemen? De heer Rzoska dringt erop aan dat de commissie kan inkijken en controleren waarvoor de burger betaald heeft.

Daarnaast wil hij graag een lijst van de schriftelijke vragen van het Rekenhof en de antwoorden van de actoren krijgen. Men wekt de indruk dat er iets instaat wat niet mag geweten worden. Ook de RoTS-studie komt maar niet boven water ondanks herhaaldelijk aandringen. Transparantie is wenselijk.

1.2. *Tussenkoms van de heer Dirk de Kort*

De heer *Dirk de Kort* waardeert juist de glasheldere rapportage door BAM en Rekenhof. Recent ging hij met uitleg over het masterplan de boer op en die ervaring leerde hem dat er lokaal veel nood is aan informatie over zowel de infrastructuurwerken als over begrippen als MER zelf. Hij dringt er bij de Vlaams Regering op aan, mede met het oog op maatschappelijke steun voor het project, voldoende aandacht te besteden aan communicatie op maat van belanghebbenden en het gebied waarin ze wonen. Daarnaast is het goed om alle studies, documenten, procedures en voorbereidingswerken op één centraal informatiepunt voor iedereen toegankelijk te maken. Verder pleit hij om tussentijds bijkomende minderhindermaatregelen te onderzoeken. Het lid kondigt een voorstel van resolutie van de meerderheid over de aanpak van en de communicatie over mobiliteitsoplossingen in en rond Antwerpen aan.

1.3. *Tussenkoms van de heer Dirk Van Mechelen*

De heer *Dirk Van Mechelen* vraagt of het GRUP dat op 4 april wordt vastgesteld, het volledige tracé betreft dan wel alleen de rechteroever. Komt er een nieuw GRUP vanaf de Oosterweelknoop? In dat verband peilt hij ook naar het aansluitende, nieuwe project-MER.

Wat zijn de resultaten van de proefboringen onder het Albertkanaal? Moet de grond gesaneerd worden, wat gaat men ermee doen en hoeveel kost dat? Wie is de historische verontreiniger van het Lobroekdok, aan wie de saneringskosten zullen worden toegewezen? Zijn daartoe schikkingen getroffen? Zijn de risico's die het bouwen van een tunnel meebrengt, onder controle?

Het lid acht het aangewezen dat de Vlaamse Regering eindelijk haar inzichten bekendmaakt over het aanwijzen van de bouwheer. Impliceert de aanbeveling van het Rekenhof over de bekendmaking door Noriant van zijn informatie, dat het uitgaat van een volledig nieuwe aanbesteding, of niet? Is er ondertussen duidelijkheid vanwege de Europese Commissie?

Is er overlegd met de Antwerpse petrochemische sector? Is hun bezorgdheid weggenomen? Ook op dat vlak zou de versterking van de communicatie niet oninteressant zijn, merkt hij terloops op.

Hoe kan men sleuven graven onder een viaduct als dat van Merksem, waar dagelijks zoveel vrachtverkeer over rijdt?

Wat de A102/R11bis betreft, waar snelle winst zou kunnen geboekt worden door de ontlasting van de ring, vraagt hij naar de verhouding tussen het plan-MER en dat van Infraabel, dat sinds 8 april 2013 slechts twee tracés (de lange boortunnel en de E313) overhoudt, waarin de R11bis niet voorkomt, waardoor de bundeling van spoorvrachtverkeer en een wegentunnel lijkt te zijn opgegeven.

Het Rekenhof waarschuwt dat de financiering niet evident is. Hoe denkt de minister van Financiën de resterende 2 miljard euro op te halen? Hoe wordt de tol gedifferentieerd? Klopt het dat de regulerende heffing een mogelijkheid biedt om tol te heffen in de reeds betaalde Kennedytunnel?

Tot slot waarschuwt hij nogmaals dat dit soort projecten niet meer uitvoerbaar is zonder maatschappelijke steun. Hoe gaat men daar de komende tijd aan werken om niet te verzanden in juridische procedures? Zou het daarom niet beter zijn een en ander met harde cijfers te bewijzen?

1.4. Tussenkomst van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* vraagt hoe de projecten worden afgestemd. Is bijvoorbeeld de in het plan-MER E34/E313 onderzochte overkapping/ondertunneling van de infrastructuur tussen Antwerpen-Oost en Wommelgem aansluitbaar op de Oosterweelverbinding? Is de in het plan-MER A102/R11bis onderzochte splitsing van de R1 in een stedelijke en doorgaande ringweg, aan te knopen op het gekozen tracé? Wordt er in de voorafgaande studies over de Spaghettiknoop rekening gehouden met aansluiting op een SRW/DRW-scenario?

Ook hij stelde op zijn rondgang veel onwetendheid vast. Kan BAM bevestigen dat het verhaal dat de tracékeuze een overkapping van de ring onmogelijk maakt, een mythe is en dat het plan-MER op dat vlak geen onderscheid maakt tussen de tracés? Is het, in het licht van de technologische ontwikkeling, waarin heffingen elektronisch kunnen afgehandeld worden, wel nodig een zo groot deel van de infrastructuur aan tolpleinen te besteden? Wordt bij de opmaak van het GRUP rekening gehouden met een scenario zonder die pleinen en dus een compactere en lagere verkeerswisselaar, met minder ruimtebeslag en geluidsoverlast?

In het kader van het streven naar een betere benutting van de Liefkenshoek tunnel vraagt hij of er nog sprake is van een verdubbeling van de Tijsmanstunnel tot één voor havenbestemmingsverkeer en één als verbinding tussen Havenweg en N49.

Waarom wordt er voor het GRUP Oosterweelverbinding gewerkt met een wijziging van het bestaande GRUP uit 2006, met alle afstemmingsproblemen vandien volgens het advies van de stad, in de plaats van een nieuw, geïntegreerd plan?

Ook hij ziet niet waarom de Arcadisstudie niet openbaar mag gemaakt worden, als er geen problemen van vertrouwelijkheid zijn voor enige partner. Houdt men bij de berekening van de kostprijs rekening met de verplaatsing van Seveso-inrichtingen in het Meccanoscenario, in het licht van het omgevingsveiligheidsrapport?

1.5. Tussenkomst van mevrouw Annick De Ridder

Het viel mevrouw *Annick De Ridder* op dat de tracékeuze geen impact heeft op Seveso-inrichtingen, terwijl die wel significant zijn in de Meccanovarianten, wat de Vlaamse ad-

ministratie ertoe brengt aan te bevelen hen niet in aanmerking te nemen. Werden in het kader van dat onderzoek ook gesprekken gevoerd met die bedrijven? Kan zij meer uitleg krijgen over het verzekeringsprobleem dat ontstaat als men het veiligheidsrapport naast zich neerlegt? Zelf is ze alvast tevreden dat de Vlaamse Regering naast mobiliteit ook veiligheid in rekening bracht.

Klopt het, wat de financierbaarheid betreft, dat de Vlaamse Regering voor de A11 een bedrag van meer dan 700 miljoen euro wist op te halen zonder gewestwaarborg, en daarmee bewees dat dit wel degelijk kan als het dossier goed uitgewerkt is? In welke mate kan de regering geld vrijmaken voor geluidsschermen, ter aanvulling van wat de stad daarvoor in haar meerjarenplanning opnam?

Zij verzekert collega Van Mechelen dat alle modellen, scenario's en varianten wel degelijk in extenso kwalitatief en kwantitatief onderzocht zijn. Kunnen de sprekers bevestigen dat de effecten van de exploitatievarianten (zoals gedifferentieerde tol) op de naakte tracés verwaarloosbaar zijn? Men kan blijven studeren en discussiëren, de Antwerpenaar wil dat de werken starten, vat zij samen.

1.6. Tussenkoms van de heer Dirk Peeters

De heer *Dirk Peeters* blikt terug en stelt vast dat de volksgezondheid onvoldoende doorweegt in de beslissing van de Vlaamse Regering. Terwijl andere Europese steden tijdens het recente smogalarm het autoverkeer halveerden of openbaar vervoer gratis maakten, legt Vlaanderen een ring aan doorheen de stad. Volgens hem is het draagvlak voor de Oosterweelverbinding onbestaande. Neemt de Vlaamse Regering het nieuwe concept Ringland serieus? Krijgt het een kans of wordt het vergeten met het argument dat het procedureel te laat komt? Daarvoor is het volgens hem alvast te belangrijk.

2. Antwoorden en discussie

Volgens de heer *Rudi Thomaes*, voorzitter nv BAM, hebben veel Antwerpenaars en veel inwoners van de omliggende gemeenten nog geen goed idee van hoe het tracé en de milderende maatregelen er nu uitzien. Hij benadrukt dat informatieverstrekking hierover een belangrijke opdracht is. Deze informatie zal verduidelijken op welke wijze het project een grote metamorfose heeft ondergaan. Op Linkeroever wordt enorm veel groen gecreëerd en de 'snelweg' Charles De Costerlaan wordt afgebroken. De brug is vervangen door een tunnel. In Merksem wordt het viaduct afgebroken, komt er een tunnel onder het Albertkanaal en wordt er een stadsplein aan het Sportpaleis voorzien. Volgende week valt een 8 pagina's tellende bijlage van De Nieuwe Antwerpenaar in de bus van elke Antwerpse burger evenals in enkele andere gemeenten als Zwijndrecht, waarin het volledige project wordt toegelicht met foto's en tekeningen. Verder komt er binnenkort een gloednieuwe website, worden er in samenwerking met de stad wijkinformanten georganiseerd en blijft BAM ter beschikking van de media voor interviews. BAM zal energie blijven investeren in goede rapportering en is steeds bereid om op verzoek bijkomende toelichtingen te geven aan politieke verantwoordelijken. Alle feiten en cijfers werden ordentelijk bij elkaar gebracht in een klein zakboekje. Hij onderstreept tot slot dat hij veel heeft geleerd van de actiegroepen en met hen in dialoog wil blijven.

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager nv BAM, stelt dat hij streeft naar maximale transparantie, maar er over moet waken dat bedrijfseigen informatie (zoals prijzen op grond van marktonderzoek) niet publiek verspreid wordt. In dergelijke gevallen wordt een dossier ter inzage gelegd voor de parlementsleden. De Arcadisstudie is eveneens bekeken door het Rekenhof, die bijkomend uitleg kreeg over de methodiek van de kostenramingen. BAM is bereid die ook aan het Vlaams Parlement te geven of Arcadis daartoe

te vorderen. Ook het studieontwerp van RoTS over gestapelde tunnels op de rechteroever ligt ter inzage en kan aan ieder commissielid uitgelegd worden.

Wat Noriant betreft, ontstaat pas een beter zicht op de juridische situatie wanneer eerst-daags een beslissing genomen wordt over de vertaling van het plan-MER in een GRUP. Met het oog daarop is de standstilovereenkomst tot 30 juni verlengd. Als de juridische basis er blijkt te zijn, gaat BAM verder met Noriant. Indien niet, moeten de aanbestedingsprocedures voor Linkeroever en de Scheldetunnel hernomen worden.

De rapportage aan het INR ging over de ESR-neutraliteit van de concessiestructuur en de bijkomende kapitaalverstrekking aan TLH. De rapportage belicht de resultaten van het financiële model en hoe het ontwerp van concessieovereenkomst volledig voldoet aan de verstrengde richtlijnen van Eurostat wat betreft risicoallocatie en de autonomie van de concessienemer. De inbreng van mensen en middelen van BAM in TLH kan pas plaatsvinden zodra Eurostat groen licht geeft. Daarop kan het versterkte TLH de onderhandelingen starten over de overeenkomst met BAM/Vlaamse overheid. Hij verwacht dat deze minstens een half jaar duren.

Het klopt dat de beslissing over de gedifferentieerde tol anders is dan onderzocht in het plan-MER. Dat komt omdat dat laatste vooral keek naar het verkeerssturend effect van exploitatievoorwaarden en de gevolgen voor de tracékeuze maar niet naar de toetsing van de juridische redelijkheid of de conformiteit aan de Tolrichtlijn en het vrij verkeer van goederen en diensten. Die laatste moest vervolgens wel uitgevoerd worden voor de bepaling van de exploitatievoorwaarden. Welnu, het Rekenhof heeft gelijk dat een nultarief niet mogelijk is op een deel van het verbonden infrastructuurnetwerk, aangezien elk deel gelijk belast moet worden met een infrastructuurheffing. Differentiatie kan wel via een externe kosten- en een regulerende heffing. Dat laatste kan niet in de Liefkenshoektunnel, die zich niet in stedelijk gebied bevindt, maar wel in de Kennedy- en Oosterweeltunnel.

De verdere uitwerking van de gedifferentieerde tol is vrij complex. Hij bevestigt dat hoe dan ook wordt voldaan aan de financiële haalbaarheid, want deze vormt een randvoorwaarde. Zolang de totale inkomsten uit de gedifferentieerde tol en de verkeersstromen gelijk blijven aan die in het huidige model, blijft het resultaat van dat laatste overeind, met name dat financiering van de Oosterweelverbinding met tolinkomsten mogelijk is.

Het grondverzet en de sanering zijn opgenomen in de ramingen. Er werden tal van metingen uitgevoerd, niet alleen om de stabiliteit van de bodem te testen maar ook de grondkwaliteit. Blijkt dat sanering slechts lokaal en beperkt nodig is. Er is voldoende afzetgebied voor de miljoenen kubieke meter grond, verzekert hij, en vermeldt in dat verband de gesprekken met de firma Wienerberger in Rumst, die met het zuivere zand kleiputten opvult.

Tot slot antwoordt hij dat de Oosterweelverbinding wel degelijk schakelbaar is met gelijk welke toekomstige evolutie van de zuidelijke ring. Hij wijst erop dat ze wordt ingesleufd tot bijna aan het Rivierenhof, waar een nieuw op- en afrittencomplex onder het waterzuiveringsstation rechtstreeks aansluit op de Singel. Tot daar bevindt zij zich dus al in een sleuf. Als men later beslist de sleuf verder door te trekken, kan daar perfect op aangesloten worden.

De heer *Jaak Polen* vult aan dat in het voorontwerp waartoe RoTS de opdracht kreeg, expliciet staat dat de sleuf stabiel genoeg moet zijn voor overkapping. Hij bevestigt dat het complex Antwerpen-Oost niet meer hoeft gewijzigd te worden met het oog op compatibiliteit met mogelijke overkappingen.

BAM is een studiebureau aan het zoeken om de project-MER op te starten. Om de bouwrisico's beter te controleren en hopelijk ook de kostprijs naar beneden te halen, wordt thans een proefput gegraven. De heikbaarheid van de bouwkuip (damplanken en combi-wanden) is inmiddels bewezen tot op de gewenste diepte. Er zijn boringen aan de gang voor de monitoring van de ondergrond.

Hij bevestigt het overleg met de petrochemie en noemt dat met TPE/TPA, waar de Oosterweelverbinding langsloopt. Hij heeft geen informatie over het Meccanotracé dieper in de haven, maar het is mogelijk dat de dienst die verantwoordelijk is voor de veiligheidsrapportage ook overleg heeft gehad met de daar gelegen petrochemische bedrijven.

De heer *Jan Van Rensbergen* legt uit dat SGS het ruimtelijk veiligheidsrapport opstelde, waarin de impact op Seveso-inrichtingen wordt onderzocht. Daartoe had het inderdaad contacten met die bedrijven, die het vrij goed kent, net zoals de administratie in kwestie.

BAM had gesprekken met TPE/TPA in verband met de aanleg van de Oosterweelknoop, voldoende ver verwijderd van hun installaties, maar waarin het aspect verzekeringen heel duidelijk aan bod is gekomen. Hij heeft de link doorgetrokken. Naarmate de risico's groter worden, gaat het niet alleen over technische aanpassingen en voorzorgsmaatregelen bij de aanleg van tunnels in Seveso-gebied, maar moeten ook andere partijen de gevolgschade in kaart brengen en hun verantwoordelijkheid nemen. Ook dat aspect is niet bekeken voor Meccano, maar is wel een aandachtsgebied indien gewerkt wordt in de nabijheid van Seveso-inrichtingen.

Wat de A102 betreft, deelt de heer *Jaak Polen* mee dat op dit moment alle inspraakreacties binnen zijn, meer dan 600, en dat de richtlijnen in de eerste helft van april worden gepubliceerd. Daarop volgt het plan-MER, waarvoor men op 18 maanden rekent, gevolgd door de tracékeuze, de stabiliteitsstudie en de aanbesteding (al of niet met pps). Omdat het tegen dan 2022 is, is het niet realistisch om van een quick win te spreken.

Binnen de zone houdt het plan-MER alle mogelijkheden voor de tweede spoortoegang tot de haven open, afzonderlijk en gecombineerd. De heer Polen bevestigt de opmerking van de heer Van Mechelen dat de Infrabel in haar trechterstudie blijkbaar de R11bis laat vallen, zodat alleen de mogelijke impact op de A102 overblijft.

De heer *Dirk Van Mechelen* repliceert dat men een gigantische opportuniteit laat vallen als men de trechterstudie doortrekt zonder de MKBA van een gecombineerde tunnel mee op tafel te leggen. Is het niet verstandiger de plan-MER voor de tweede spoorontsluiting stil te leggen tot daarover duidelijkheid is?

Minister *Hilde Crevits* vindt dat een zeer terechte opmerking. Zij verzekert dat dit wordt opgenomen, gezien de definitieve opties nog gekozen moeten worden. Bundeling is beter en goedkoper.

De heer *Jaak Polen* deelt nog mee dat een MKBA tot de opdracht behoort van de plan-MER A102/R11bis, zodat met alle redelijkheid de beste keuze gemaakt kan worden. De verdubbeling van de Tijsmanstunnel is 'on hold' gezet en in afwachting vervangen door de aanpassing van de kruispunten, die is opgenomen in de lijst van de quick wins.

De heer *Tom Roelants*, administrateur-generaal AWW, vult ter bevestiging aan dat in de financiële rapportering de kostenraming voor de aanpassing voor de op- en afritten van de Tijsmanstunnel is teruggebracht van 230 naar 8 miljoen euro.

Voor zover de heer *Jaak Polen* weet, heeft Arcadis de kosten van de verplaatsing van Sevesobedrijven in het Meccanoalternatief niet berekend, maar het zou de prijs uiteraard nog opdrijven.

Het klopt dat voor de A11 zonder waarborg een bedrag van 740 tot 750 miljoen euro is opgehaald, wat hij een succesvolle proef ten aanzien van de EIB noemt. Hij vernam dat de bank haar firstlossgarantie zelfs nog zou willen optrekken, maar dat ligt nog niet vast.

De heer *Jan Debucquoy* bevestigt dat de beslissing over een gedeeltelijk of volledig nieuwe aanbesteding nog moet vallen. De procedure bij de Europese Commissie loopt. Het Rekenhof wees alleen op de juridische risico's van beide mogelijkheden. Hij herhaalt nog eens dat men moet zorgen voor gelijke behandeling en dus bij heraanbesteding moet Noriant zijn voorkennis delen met andere kandidaten. Regels en rechtspraak zijn zeer strikt op dat punt.

Ook het Rekenhof mocht de Arcadisstudie inkijken met toelichting en zonder kopieën te nemen. Hij merkt op dat het in een heel korte periode zijn rapport moest opstellen: de beslissing van het Uitgebreid Bureau dateert van 14 februari. De methodologie is in samenspraak met de Commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit bepaald en tot op heden kon zijn aanpak altijd op haar erkenning rekenen. Welke vragen het stelt en welke niet behoort tot de autonomie van het auditoraat van het Rekenhof. De heer Debucquoy merkt op dat het nooit eerder zo geïntimideerd werd als tijdens de voorbereiding van de zesde rapportage door één actiegroep, die achteraf zelfs mails stuurde (met meerdere parlementsleden, onder meer de heer Rzoska, in cc, over niet-gestelde vragen, wat impliceert dat die actiegroep gebriefd was door de gecontroleerden welke vragen het Rekenhof stelde in het kader van haar onderzoek). Vervolgens hier in de commissie verzoeken om inzage in de onderzoeksvragen, is geen manier van werken. Niemand heeft zich te bemoeien met de onderzoeksvragen van het auditoraat, noch parlementsleden, noch ministers, noch raadsheren zelf. Hij onderstreept dat het Rekenhof volledig transparant werkt en dat de commissie achteraf alle dossiers mag inkijken.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, treedt hem bij dat het fundamenteel is dat het Rekenhof autonoom zijn onderzoekswerk kan uitvoeren.

De heer *Björn Rzoska* stelt dat hij zich niet heeft gebaseerd op de genoemde uitwisseling van berichten voor zijn verzoek om de vragen en antwoorden die over en weer zijn gegaan. Zijn enige doel is duidelijkheid in het kader van het parlementaire controlerecht. Hij merkt terloops op dat de genoemde actiegroep de halve wereld in cc zet, en onderstreept dat hij tot nu toe altijd zijn waardering heeft uitgesproken voor het werk van het Rekenhof. De heer Debucquoy dicht hem een intentie toe die hij nooit had.

De heer *Philippe Muyters*, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, antwoordt dat het GRUP een van de komende weken wordt bekeken door de Vlaamse Regering. Het plan betreft het hele tracé, maar op Linkeroever wijzigt het op zich niet. Uiteraard wordt maximaal gebruikgemaakt van het reeds gedane werk maar men houdt wel rekening met de opmerkingen. Elk advies wordt grondig bekeken, maar hij kan nu nog niet zeggen wat wel en wat niet wordt meegenomen.

De voorwaarden in de opdracht over de gedifferentieerde tol, die de regering aan BAM gaf, zijn dat de uiteindelijke inkomsten dezelfde moeten blijven, dat rekening wordt gehouden met de Tolrichtlijn en dat de Kennedytunnel gratis blijft voor personenwagens.

Wat het nog te financieren deel betreft, wijst hij erop dat het model van de Oosterweelverbinding met een gevalideerde kostenraming en een gegarandeerde inkomstenstroom een autonoom en marktconform rendement realiseert, wat vertrouwen wekt bij investeerders. De ‘financial close’ is wellicht rond 2016 te doen, en op dat moment komt het de concessienemer toe de haalbaarheid te beoordelen. Vandaag is het echter niet mogelijk om al afspraken te doen over de draagkracht van de financiële markten op dat moment. Volgens de minister is het model robuust genoeg om een schok op te vangen zonder meteen in de problemen te komen.

Gesprekken met de leidende financiële instellingen leren dat een dergelijk beroep op de markt in de huidige omstandigheden een redelijke kans op slagen heeft. De minister denkt aan institutionele beleggers als pensioenfondsen, verzekeraars, grote fondsen en de banksector. De structuur is zodanig dat maximaal een beroep gedaan kan worden op verschillende markten, onderstreept hij, waarbij het onderzoek aan de concessienemer is. Hij heeft vier ongeveer even grote componenten. Ten eerste is er het eigen vermogen door kapitaalbreng van BAM en het Vlaamse Gewest, waarbij hij uitlegt dat het bedrag van 600 miljoen euro inderdaad niet in de meerjarenraming staat vanwege de ESR8-neutraliteit en pas later opduikt, wellicht als schuld. Ten tweede is er de financiering met gewestwaarborg. Ten derde is er de ‘credit enhancement’ financiering met ‘first loss standby letter of credit’ door de EIB. Ten vierde is er de onderhandse bondplaatsing via bankfinanciering zonder overheidswaarborg.

Mevrouw *Joke Schauvliege*, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, bevestigt dat de kosten voor de bodemsanering voorzien zijn op grond van bodemstalen. Voor geluidsschermen en -bermen is op dit moment al 20 miljoen euro vastgelegd door de Vlaamse overheid.

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, bevestigt dat het GRUP eerst vastgelegd moet worden voor men weet welk deel in ongewijzigde vorm behandeld kan worden. Hopelijk gebeurt dat zo vlug mogelijk. Voor Ringland verwijst zij naar de eerdere verkeersstudies, die allen bevestigen dat een bijkomende Scheldekruising noodzakelijk is om het mobiliteitsprobleem op te lossen, wat niet wegneemt dat een (gedeeltelijke) overkapping van de ring een toekomstoptie is. Ringland lost het knelpunt niet op, er blijven vreselijk veel files staan op snelwegen en ring.

De heer *Björn Rzoska* wil het rapport aan het INR van 17 maart inkijken, met inbegrip van het ontwerp van concessieovereenkomst, die onder de parlementaire controlebevoegdheid valt. Hij stelt voor Arcadis inderdaad uit te nodigen en de studie nog een tijdje ter beschikking te houden in het parlement. Hij herhaalt ook zijn verzoek om de documenten tussen het Rekenhof en de actoren door het parlement te laten controleren, en dat het hem niet te doen is om na te kijken of wel de juiste vragen zijn gesteld.

De heer *Jan Debucquoy* legt uit dat er zowel mondeling als schriftelijk vragen zijn gesteld, maar dat alle antwoorden mondeling waren. Daarnaast heeft het Rekenhof enorm veel stukken kunnen inkijken, soms ter plaatse, soms in de vorm van kopieën.

De heer *Björn Rzoska* roept de regering op geen fundamentele beslissingen te nemen tijdens de pre-electorale periode, zoals de onderhandse gunning van opdrachten aan Noriant.

Minister *Hilde Crevits* onderstreept dat de Vlaamse Regering maximale transparantie aan de dag legt. Zij wil niet dat er ruis ontstaat in de verstandhouding met het Rekenhof. Zij heeft er nooit een probleem mee gehad om vertrouwelijke documenten wekenlang ter

inzage te leggen in het parlement, en heeft dat ook nu niet, en evenmin voor het rapport aan het INR, zelfs al is het niet gebruikelijk. Tot nu toe is de controle van vertrouwelijke dossiers altijd in de beste verstandhouding opgelost en de minister wil dat zo houden.

Zij onderstreept haar bereidheid om elke beslissing die nog genomen wordt door de Vlaamse Regering, die binnenkort in 'voorzichtige zaken' gaat, in de commissie te komen toelichten. In geen geval mag de indruk van tersluikse beslissingen gewekt worden. Zij verwacht evenmin dat Arcadis een probleem zal maken zijn studie toe te lichten.

De heer *Dirk Van Mechelen* dringt erop aan het grondverzet nog eens goed te bekijken: miljoenen kubieke meter betekent 50.000 tot 100.000 vrachtwagens.

Op zijn vraag over de sanering van het Lobroekdok verwijst de heer *Jan Van Rensbergen* naar de overeenkomst tussen BAM, de stad Antwerpen en het Vlaamse Gewest, waarin de overdracht van gronden en het dok van de stad naar BAM is geregeld. Daarin staat ook dat BAM instaat voor de sanering en het Vlaamse Gewest haar betaalt.

Op de vraag van de heer *Dirk Van Mechelen* of de plan-MER-procedures voor de tweede spoorontsluiting en de A102/R11bis naast elkaar blijven doorlopen, antwoordt de heer *Paul Arts* van Antea, dat verantwoordelijk is voor de opmaak van het plan-MER voor A102/R11bis en het referentieontwerp voor de A102, dat beide uitgaan van een gemeenschappelijk ontwerp van de cut-and-cover-tunnel voor de A102 en de boortunnel voor de tweede spoorontsluiting. Beide resterende alternatieven voor die laatste liggen immers in de reservatiestrook van de A102. Hij verzekert dat het Ringlandconcept, dat is ingesproken bij de kennisgeving, als volwaardig alternatief wordt onderzocht. De trechteringsfase wordt zeer binnenkort opgestart, voegt hij nog toe.

De heer *Dirk Van Mechelen* vraagt meer uitleg wat betreft de beslissing over een gedeeltelijk of volledig nieuwe aanbesteding waarbij de regering stelt dat dit in feite afhankelijk is van het GRUP. Mag Noriant nog meedoen ingeval van een volledig nieuwe aanbesteding?

De heer *Jan Debucquoy* antwoordt bevestigend: het heeft daar evenveel recht toe als andere bouwgroepen. Als Noriant zou kandideren, moet erover gewaakt worden dat haar voorkennis wordt gedeeld met de andere kandidaat-bouwgroepen.

Vervolgens vraagt de heer *Dirk Van Mechelen* hoe het evenwicht in de communicerende vaten van de gedifferentieerde tol er zal uitzien.

Minister *Philippe Muyters* antwoordt dat prijs- en verkeersmodel elkaar zullen beïnvloeden. Hij heeft aan BAM gevraagd wat daarvan het resultaat zal zijn.

De heer *Dirk Van Mechelen* herinnert aan de kritiek dat de gedifferentieerde tol niet is doorgerekend voor de andere varianten. De gedifferentieerde tol moet sturend werken maar de minister weet nog niet hoe hij gaat sturen, want dat moet de studie uitwijzen, werpt hij op.

Minister *Philippe Muyters* verzekert dat hij stuurt. Het principe luidt: hoe verder van de stad, hoe lager de tol voor vrachtwagens. Verder herhaalt hij dat met het product van verkeerskwantiteit en prijs wordt gewerkt.

De heer *Dirk Van Mechelen* repliceert, wat het bedrag van 600 miljoen euro betreft, dat ESR-neutraliteit niet betekent dat het niet in de meerjarenbegroting hoeft te staan. Het Begrotingsdecreet geeft immers de machtiging om leningen aan te gaan.

De heer *Jaak Polen* antwoordt dat het grondoverschot naar alle waarschijnlijkheid wordt afgevoerd per schip.

De heer *Bart Martens* merkt op dat de waterloopbeheerder aansprakelijk is voor de sanering van een historisch vervuilde onderwaterbodem. In het geval van het Lobroekdok, dat aansluit op het Albertkanaal, is dat vermoedelijk De Scheepvaart. De recente decreetwijziging maakt wel mogelijk om de kosten van een duidelijk toewijsbare verontreiniging naar de vervuiler door te schuiven.

Op zijn herhaalde vraag over de tolpleinen antwoordt minister *Philippe Muyters* dat zij wordt onderzocht in het licht van de definitieve bepaling van het GRUP.

Daarop vraagt de heer *Bart Martens* of de inzet wordt overwogen van de nieuwe mogelijkheden die de omgevingsvergunning of het verwachte decreet Complexe Projecten bieden met het oog op tijdwinst, of maakt de timing van de besluiten dat juridisch onmogelijk?

Minister *Philippe Muyters* wil de autonomie van het parlement niet beknotten. De regering kan niet uitgaan van de procedure van een decreet dat nog niet is aangenomen.

De heer *Leo Van der Vliet*, manager bestuurlijke zaken nv BAM, legt uit dat het oorspronkelijke ontwerp er al van uitgaat dat er niet echt een tolplein is.

De heer *Chris Danckaerts*, algemeen directeur nv De Scheepvaart, preciseert dat het Lobroekdok nooit onder de bevoegdheid van De Scheepvaart viel maar altijd onder die van de stad, vandaar de eerder genoemde overeenkomst.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAFO	best and final offer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
DALY's	Disability-Adjusted Life Years (aantal gezonde levensjaren die een populatie verliest door ziekte of sterfte als gevolg van luchtverontreiniging en geluidsoverlast)
EC	elementair koolstof(-concentraties)
EIB	Europese Investeringsbank
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	statistical office of the European Union
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NO ₂	stikstofdioxide
Noriant	tijdelijke handelsvereniging NOordelijke RIng ANTwerpen (aannemerscombinatie)
pps	publiek-private samenwerking
RoTS	Studiebureau Oosterweelverbinding Rechteroever
SGS	Société Générale de Surveillance
SRW-DRW	stedelijke ringweg-doorgaande ringweg
TLH	nv Tunnel Liefkenshoek
TPE/TPA	Total Petrochemicals Elastomers/Total Petrochemicals Antwerpen