



Vlaams
Parlement

stuk **52** (2012-2013) – Nr. 3
ingediend op 19 april 2013 (2012-2013)

Verslag

van de Vlaamse Regering

Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen

9 november 2012

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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
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;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

- 52 (2012-2013) – Nr. 1: Verslag alternatieve financiering
– Nr. 2: Verslag van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

INHOUD

I. Toelichting door minister Hilde Crevits.....	4
1. Via-Invest Vlaanderen missing links	4
1.1. Algemeen.....	4
1.2. Stand van zaken van de lopende projecten	5
1.2.1. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	5
1.2.2. Kempense noord-zuidverbinding.....	5
1.2.3. R4-Zuid te Gent	6
1.2.4. A-11 Brugge	6
1.2.5. Noord-zuidverbinding Limburg	6
1.2.6. N-60 in Ronse.....	6
1.2.7. Globaal	7
1.3. Toekomstige pps-waardige missing links.....	7
2. De Lijn	8
2.1. Stelplaatsen.....	8
2.2. Tramverlengingsprojecten	9
3. Besluit	9
II. Vragen en opmerkingen van de leden	10
Gebruikte afkortingen	14
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 14 maart 2013 het verslag van de Vlaamse Regering – Alternatieve financiering van de Vlaamse overheidsinvesteringen (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 52/1) en meer in het bijzonder de fiches 6. Pps Missing links (Via-Invest), 7a. Alternatieve financiering en pps Mobiliteit De Lijn – Stelplaatsen en 7b. Alternatieve financiering en pps Mobiliteit De Lijn – Tramlijnverlengingen.

Er werd door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken gebruikgemaakt van een PowerPointpresentatie, die op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen is. Ook de mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering (VR 2013 0102 MED.0045) betreffende de ‘Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – Voorstel van projecten Via-Invest’ is hier terug te vinden.

I. TOELICHTING DOOR MINISTER HILDE CREVITS

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, verduidelijkt vooreerst dat tijdens de bespreking van het verslag van de Vlaamse Regering in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting van 19 februari 2013 er gevraagd werd ook een stand van zaken te geven over de missing links¹. Bijkomend werd ook om een specifieke rapportage verzocht voor wat betreft de stelplaatsen van De Lijn en de tramlijnverlengingen van De Lijn. Over de financiering van de Oosterweelverbinding is er een aparte rapportage. Evenmin zullen de Callemansputte (fiche 10), de Vlaamse havens en sluizen (fiche 11), het Antwerps Coördinatie Centrum (fiche 12), de kilometerheffing (fiche 13) het kustverdedigingsplan (fiche 14) en Amoras (fiche 15) worden behandeld.

1. Via-Invest Vlaanderen Missing links

1.1. Algemeen

De huidige lijst van Via-Investprojecten werd opgenomen in de nota van 25 november 2005 en aangepast na de beslissingen van 23 maart 2007. Het betreft in eerste instantie de volgende zes missing links:

- de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem;
- de Kempense noord-zuidverbinding;
- de vervollediging van de R4 rond Gent;
- de noord-zuidverbinding in Limburg;
- de omvorming van de All Havenrandweg Zuid naar Zeebrugge;
- de N60 in Ronse.

Het regeerakkoord stelt daarover: “We zetten het uitvoeringstraject van missing links absoluut verder zoals eerder beslist, zodat aan het einde van deze legislatuur het wegwerken van nagenoeg alle geselecteerde missing links in uitvoering is.”.

Een pps-programma om een aantal investeringsnoden in missing links weg te werken, werd in samenwerking met PMV opgezet. Op 12 oktober 2006 werd de nv Via-Invest opgericht. Via-Invest is een structureel samenwerkingsverband tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken enerzijds en PMV anderzijds. PMV is voor 51% aandeelhouder van Via-Invest, het Vlaamse Gewest houdt de overige 49% aan.

¹ Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 52/2.

In functie van het wegwerken van missing links zijn voor de verschillende projecten aparte DBFM-projectvennootschappen opgericht waar Via-Invest, samen met private investeerders, in participeert. Met die vennootschappen wordt telkens een op internationale modellen geïnspireerd DBFM-contract gesloten. Er werd ook een standaardcontract ontwikkeld. Daarover wordt regelmatig met de bouwsector overlegd om er verbeteringen in aan te brengen.

Afhankelijk van het investeringsbedrag zal via de vennootschap worden gewerkt met een DBFM-contract of voor projecten rond de 100 miljoen euro met een DBM-contract met een apart financieringscontract, een DBM+F. Bij de DBFM-werkwijze wordt één procedure gevoerd die leidt tot het afsluiten van een DBFM-contract tussen het Vlaamse Gewest en de SPV. De DBM+F-werkwijze leidt enerzijds tot de procedure voor de nodige financiering voor de uitvoering van een DBFM-contract dat wordt afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de SPV, en anderzijds tot de procedure voor het DBM-luik die resulteert in een DBM-contract dat wordt afgesloten tussen SPV en de private aannemer.

1.2. *Stand van zaken van de lopende projecten*

1.2.1. *Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem*

Het eerste Via-Investproject, de realisatie van de noordelijke wegontsluiting van Zaventem, werd al gegund. De projectvennootschap Via-Zaventem werd op 11 oktober 2007 opgericht, de constructiefase werd eind februari 2012 beëindigd.

Het betreft het bouwen en onderhouden over een periode van dertig jaar van de aanpassingen en de vervollediging van het op- en afrittencomplex nr. 12 op de E19 te Machelen, het bouwen van een viaduct op de Luchthavenlaan en het herinrichten van de wegenis, het bouwen van een fietserstunnel onder de Luchthavenlaan en een fietsersbrug over de E19 en het herstellen van de bestaande brug op de Luchthavenlaan over de E19.

Dit project is, wat de bouwkost betreft, het kleinste Via-Investproject. Het beschikbaarheidscertificaat werd op 25 februari 2012 door het Vlaamse Gewest uitgereikt. De uiteindelijke globale ontwerp-, bouw- en financieringskost, inclusief projectmarge, bedroeg 58,4 miljoen euro, inclusief btw. Dit is 0,1% minder dan het bij gunning voorziene budget. De eventuele winst die hieruit voortvloeit, zal na de einddatum van het contract teruggegeven worden aan het Vlaamse Gewest via een contractueel mechanisme van winstdeling in de DBFM-overeenkomst. De brutobeschikbaarheidsvergoeding op jaarbasis bedraagt 5,62 miljoen euro op kruissnelheid. De beschikbaarheidsvergoeding dient gedurende dertig jaar betaald te worden.

1.2.2. *Kempense noord-zuidverbinding*

Het project Kempense noord-zuidverbinding is het eerste project dat op basis van de door Via-Invest ontwikkelde standaarden in de markt werd geplaatst. De gekozen werkwijze is het DBM+F-principe.

Het project omvat twee deelprojecten, enerzijds de aanleg van een nieuwe weg tussen Geel en Kasterlee en anderzijds de heraanleg van het complex 23 Geel-West, inclusief een nieuwe brug over het Albertkanaal. De uitvoering kan men volgen op de website www.noordzuidkempen.be en via nieuwsbrieven.

Het project is sinds 5 december 2011 in uitvoering. Alle minderhinderkruispunten zijn afgewerkt sinds 13 juli 2012. In de loop van augustus 2012 gingen de grotere werken aan het op- en afrittencomplex van Geel-West van start. De werken lopen binnen de vooropgestelde timing en zullen medio 2014 gefinaliseerd zijn.

Het totaal investeringsbedrag bedraagt 205,9 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid is 18,6 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoeding dient gedurende dertig jaar betaald te worden. Momenteel zijn er nog geen deelprojecten afgewerkt. Bijgevolg worden er nog geen beschikbaarheidsvergoedingen betaald.

1.2.3. R4-Zuid te Gent

Het project R4-Zuid te Gent is, samen met Via-Zaventem, één van de kleinste Via-Invest-projecten. Omwille van de beperkte investeringskost werd ook hier gewerkt via het DBM+F-principe. Het project betreft de realisatie van de voltooiing en de omvorming tot primaire weg II van het zuidelijke deel van de R4 in Gent en Merelbeke. Daarnaast wordt in een aantal ingrepen voorzien op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-Zuid, met inbegrip van fietspaden.

De gunning werd verleend op 20 januari 2012. De SPV 'VIA R4-Gent NV' is opgericht op 6 februari 2012. Het contract werd gesloten op 7 februari 2012 en de startdatum van de werken was 1 maart 2012.

Het deelproject afrit E40 Merelbeke is afgerond en opengesteld op 2 juli 2012. De infrastructuur zal eind 2014 beschikbaar zijn. De uitvoering van de werken wordt onder meer gecommuniceerd via een specifieke website www.r4verbindt.be en nieuwsbrieven.

Het totale investeringsbedrag bedraagt 88,04 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid bedraagt 8,22 miljoen euro en dient gedurende dertig jaar betaald te worden. De eerste betaling is voorzien in 2014.

1.2.4. A-11 Brugge

Het project A11 te Brugge gaat over de aanleg van een verbinding tussen de gewestwegen N49 te Knokke (Westkapelle) en de expresweg N31 rond Brugge via een nieuw aan te leggen hoofdweg, uit te bouwen volgens de Europese normen voor autosnelwegen.

De tweede offertefase werd afgerond op 14 december 2012. De financial close is voorzien voor het najaar van 2013. Het totale investeringsbedrag is geraamd op iets meer dan 500 miljoen euro. Deze raming houdt al rekening met de bijkomende eisen voorvloeiend uit milieumilderende maatregelen uit plan- en project-MER. De beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid is geraamd op 59,4 miljoen euro en dient gedurende 30 jaar betaald te worden. Men verwacht de eerste beschikbaarheidsvergoeding in 2017 te betalen.

1.2.5. Noord-zuidverbinding Limburg

De noord-zuidverbinding Limburg betreft de aanleg van het omleidingstracé ten westen van de dorpskernen van de gemeente Houthalen-Helchteren. De Raad van State sprak op 29 november 2011 een schorsingsarrest uit. De procedure ten gronde is lopende.

1.2.6. N-60 in Ronse

In Ronse is het de bedoeling een nieuw stuk van de N60 als primaire weg I te realiseren. Dankzij de aanleg van de rondweg ten westen van het stadscentrum wordt een oplossing geboden aan een zware belasting van de verkeersleefbaarheid van het stadscentrum. Het ontwerp-MER-plan is ingediend op 13 januari 2013. Na goedkeuring van dit plan kan een tracékeuze worden gemaakt. Het totale investeringsbedrag is geraamd op 120 miljoen euro, de beschikbaarheidsvergoeding op 10,55 miljoen euro. Dit project is het minst gevorderd.

1.2.7. Globaal

Voor de zes projecten bedraagt het totale geraamde investeringsbedrag ruim 1,5 miljard euro. Wanneer alle huidige Via-Investprojecten in gebruik zullen zijn, wordt voorzien in een beschikbaarheidsvergoeding van 66 miljoen euro. Het regeerakkoord stelt hierover: “De kredieten voor beschikbaarheidsvergoedingen zullen verhoogd worden om de uitvoering van bovengenoemde missing links te garanderen.”. De minister stelt dat er nu nog voldoende kredieten zijn maar met alle projecten op kruissnelheid dit niet langer het geval is en de kredieten dus zullen moeten worden aangepast.

1.3. Toekomstige pps-waardige missing links

De septemberverklaring van de Vlaamse Regering van 2012² stelt dat men via een nieuwe reeks projecten de ontbrekende wegen- en waterwegeninfrastructuur zal aanpakken. Het gaat over een pakket van 750 miljoen euro aan investeringen. Deze projecten worden toevertrouwd aan Via-Invest. Na mededeling aan de Vlaamse Regering op 1 februari 2013³ van een reeks mogelijke projecten moet een bijkomende selectie worden gemaakt. Het Kenniscentrum PPS zal onderzoeken of de projecten een meerwaarde hebben of een versnelling bijbrengen als men ze via pps realiseert. Het betreft concreet de volgende projecten:

- het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. Dit kadert binnen het Masterplan 2020 Antwerpen. Er zijn een aantal bruggen die moeten worden verhoogd. De Scheepvaart heeft onderzocht of een aantal bruggen via pps kunnen worden gerealiseerd omdat ze een gering risico kennen. Als men dat via pps kan realiseren, kan men dit aanzienlijk versnellen;
- de afwerking R4-Oost en R4-West rond Gent. De projecten kaderen binnen het Masterplan 2020 Antwerpen. De R4 is een belangrijke toevoerweg naar de E34. Er komt zo een as van Antwerpen naar Knokke, waar de A11 een verbinding zal maken naar de expresweg rond Brugge en de haven van Brugge. De E34 komt ook ten noorden van Gent waar er via de R4-Oost en West een betere en verkeersveiligere toevoer naar die E34 komt;
- de ring rond Brussel – zone Zaventem wordt ook onderzocht op pps-waardigheid. Er is een MER-rapport dat nog moet worden goedgekeurd. Er moet nog worden getrancheerd hoe de renovatie er zal uitzien;
- de A12 is een bijzonder wegenproject. Het is een lange weg met veel aankomend en kruisend verkeer. Het is een aaneenschakeling van een aantal prioritair weg te werken gevaarlijke punten. Het moet in zijn geheel worden aangepakt. Het wordt onderzocht op pps-waardigheid. Het is een moeilijk project om via pps te realiseren omwille van de complexiteit en het werken op een al bestaande weg;
- de vervanging van Dampoortsluis te Brugge is nodig omdat deze sluis honderd jaar is en totaal verouderd. Al de schepen die voorbij de ringvaart rond Brugge moeten, gebruiken deze sluis. Er is belangstelling vanuit de waterbouwsector om ook aan een pps-project mee te werken. De pps-waardigheid wordt daarom onderzocht. De geraamde kostprijs is 65 miljoen euro;
- de tunnel in Lissewege is het laatste project om de expresweg in Brugge veilig te maken. Dan is voor het zwaar verkeer de volledige as van Brugge-Antwerpen probleemloos bruikbaar;
- over de omvorming A19 Ieper-Veurne moet nog een beslissing genomen worden. Het RUP moet nog worden goedgekeurd. Men gaat nog onderzoeken of er een meerwaarde is via een pps-constructie. Er zitten twee nieuwe stukken in, maar het is, zoals de A12, een bestaande weg;

² Verklaring van de Vlaamse Regering betreffende de algemeen maatschappelijke situatie en betreffende de krachtlijnen van de begroting 2013 (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 31/1, p. 3).

³ Mededeling VR 2013 0102 MED.0045, opgenomen op de dossierpagina van dit stuk.

Het totale investeringsbedrag van deze projecten is hoger dan de afgesproken 750 miljoen euro. Aan het Kenniscentrum PPS werd dus de opdracht gegeven de pps-waardigheid te onderzoeken om daarna de projecten met de grootste pps-waardigheid te kunnen selecteren. Via-Invest heeft de opdracht gekregen om projectfiches in samenwerking met infrastructuurbeheerders uit te diepen, een toetsing en eindadvies te vragen bij het Vlaams Kenniscentrum PPS en een nota voor te bereiden met concrete projecten.

2. De Lijn

In verband met De Lijn besliste de Vlaamse Regering op 16 februari 2007 om een aantal projecten via pps te gaan realiseren.

2.1. Stelplaatsen

De investeringen in nieuwe stelplaatsen maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat wordt goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn. Een aantal ESR-matige en fiscale aspecten zijn daarbij onderzocht en men is uiteindelijk gekomen tot een vorm van onroerende operationele leasing.

De leasingcontracten zullen, op basis van een DBFM-opdracht aan de leasinggever, worden afgesloten voor hetzij een specifieke stelplaats, hetzij voor een cluster van stelplaatsen. De Lijn is eigenaar van de grond. De leasinggever, de private partner, stelt de door hem hierop gebouwde infrastructuur ter beschikking van De Lijn in ruil voor een beschikbaarheidsvergoeding. De leasinggever doet ook het onderhoud van de infrastructuur.

De stelplaatsen Tongeren (8,9 miljoen euro), Brugge (25,3 miljoen euro), Overijse (7,7 miljoen euro) en Zomergem (4,3 miljoen euro) zijn in het najaar van 2011 in gebruik genomen. Het totale investeringsbedrag hiervoor bedraagt 46,2 miljoen euro. De beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid bedraagt 4,3 miljoen euro.

Voor de stelplaatsen Sint-Niklaas (raming 11,5 miljoen euro), Aalst (raming 10,8 miljoen euro), Leuven (raming 22 miljoen euro) en Hasselt (raming 36,6 miljoen euro) loopt de gunning. Momenteel wordt ervan uitgegaan tot contractsluiting te kunnen overgaan in het najaar van 2013 of het voorjaar van 2014.

De stelplaats Gent-Wissenhage (raming 105,4 miljoen euro) is in voorbereiding. De bestekken zijn aanbestedingsklaar en de stedenbouwkundige vergunning is verleend. De timing van de marktbevraging is voor deze stelplaats afhankelijk van de oplossing van de milieusaneringsproblematiek.

Voor de stelplaats Boom (raming 3,2 miljoen euro) werd het grondverwervingsproces afgebroken wegens geen afdoend resultaat. Er wordt getracht op afzienbare tijd afspraken te kunnen maken in functie van de aankoop van een geschikt terrein. Deze staat het minst ver.

Voor de stelplaats Sint-Pieters-Leeuw is er nog geen grondverwerving.

Het totale investeringsbedrag voor de stelplaatsen is ruim 241 miljoen euro, waarvan 46 miljoen euro al is vastgelegd voor de al in gebruik genomen stelplaatsen. De beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid wordt geraamd op 24,4 miljoen euro, waarvan al 4,3 miljoen euro is vastgelegd. Het totaal geraamd bedrag van de beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid is hoger dan voorzien.

2.2. Tramverlengingsprojecten

De investeringen in nieuwe tramverlengingsprojecten maken deel uit van het globale investeringsprogramma. Het gaat om Pegasus Antwerpen; dat is de ingebruikname van de premetro en de verbinding P+R Wommelgem (LIVAN 1). De werken zijn in de week van 4-8 maart 2013 gestart. Daarnaast is er het Spartacusplan. Dit is de eerste as Hasselt-Maastricht.

Oorspronkelijk was ook in de tramverlenging naar Zwijnaarde-Dorp in het kader van het Pegasusplan Gent voorzien. De raad van bestuur van De Lijn besloot dit project uit de lijst van pps-projecten te schrappen wegens de zeer geringe omvang en de onmogelijkheid om het te clusteren met andere projecten. Het project zal via de kapitaalsubsidie van De Lijn worden gerealiseerd. De start van de werken is volgens planning voorzien in de loop van 2013.

Voor de realisatie van deze projecten werd gekozen voor een vorm van DBFM-formule. Per project of cluster van projecten zal door De Lijn via een DBFM-contract één private partner worden gezocht. Na de gunning zal Lijninvest, een publiek investeringsvehikel bestaande uit De Lijn en het Vlaamse Gewest, met dit consortium een nieuwe projectvennootschap oprichten. Dit lijkt op de werking van Via-Invest. In de voorgestelde structuur levert de private partner in regel 74% van het eigen vermogen en Lijninvest alleen of samen met een andere publieke partner 26%.

De projectvennootschap verbindt zich ertoe om de infrastructuurwerken op te leveren tegen een bepaalde datum. Vanaf deze datum wordt er een beschikbaarheidsvergoeding betaald.

Volgens de bijgewerkte planning is een eerste betaling voor LIVAN 1 voorzien het vanaf het voorjaar van 2015. De contractsluiting vond plaats op 18 december 2012. De werken werden op 4 maart 2013 aangevat. De ingebruikname is voorzien voor maart 2015. Het geraamde investeringsbedrag is 81 miljoen euro. Lijninvest staat in voor 26% van het geïnvesteerde bedrag.

Voor Spartacus werden op 20 juni 2012 voor de infrastructuur van sneltramlijn 1 en de sneltrams de kandidaten geselecteerd. De Vlaamse Regering heeft een aantal voorwaarden gesteld. De Lijn werkt in overleg met de Nederlandse diensten aan een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst. Met de gemeenten werden samenwerkingsovereenkomsten onderhandeld. In Bilzen werd de samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd op de gemeenteraad van 4 april 2012, in Hasselt op de gemeenteraad van 26 juni 2012 en in Lanaken op de gemeenteraad van 28 juni 2012. In Diepenbeek dient de samenwerkingsovereenkomst nog te worden goedgekeurd. Het geraamde investeringsbedrag is 145,53 miljoen euro, waarvan 122,4 miljoen euro voor de spoorinfrastructuur en 22,13 miljoen euro voor de stelplaats.

3. Besluit

De minister concludeert dat de pps-projecten in volle uitvoering zijn; enkele zijn zelfs al afgewerkt. Er is duidelijk een versnelling vast te stellen die men niet had kunnen realiseren met middelen uit de begroting.

De wegenbouwers vragen dat er een goed evenwicht gehouden wordt tussen investeringen met gewone middelen en pps'en. Men vraagt ook naar een zo groot mogelijke conformiteit tussen de soorten pps'en. Men tracht dit bij De Lijn, en zeker voor de wegen, te doen. Deze sector is in volle beweging en ook vanuit Europa komt er interesse voor de wijze van financiering. Men probeert deze nieuwe trends te volgen.

II. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw *Karin Brouwers* drukt haar tevredenheid uit over het feit dat de ring rond Brussel mee opgenomen is in de bijkomende selectie van projecten. In verband met de stelplaatsen van De Lijn is ze bezorgd over de geringe vooruitgang. Vooral cluster 2 Sint-Niklaas-Leuven-Hasselt baart haar zorgen, waar het rapport stelt: “Voordat het terechtwijzend bericht op basis waarvan de kandidaten zullen gevraagd worden een BAFO op te maken, kan afgewerkt worden dient een bodemsaneringsproject opgemaakt te worden voor stelplaats Hasselt. Opdat OVAM de voorafgaande bodemonderzoeken conform kan verklaren, dient in eerste instantie het onteigeningsbesluit voor een deel van het terrein voor stelplaats Hasselt rond te zijn.”. Nieuw in het rapport is de passage: “Bovendien dient De Lijn om de aanbestedingsprocedure te kunnen afsluiten en de opdracht te kunnen toewijzen, een recht van opstal te verlenen aan de geselecteerde kandidaat bij Contract & Financial Close. De Lijn kan dit recht van opstal niet verlenen indien zij zelf niet over de zakelijke rechten van de betrokken gronden beschikt.”⁴. Als ze al de nog uit te voeren rechtshandelingen ziet, vreest ze voor vertraging. Is het nodig met de vier delen gelijktijdig door te gaan als de problemen zich hoofdzakelijk op één plaats stellen? Er is geen vooruitgang ten opzichte van vorig jaar waar te nemen.

Het investeringsbedrag voor tramverlengingen was twee jaar geleden nog 179 miljoen euro en is nu opgelopen tot 274 miljoen euro. Ze vindt dit een aanzienlijke stijging.

Volgens mevrouw *Marleen Van den Eynde* gaat de pps-waardigheid over het financiële luik. Voor bijvoorbeeld de A12 zal er toch ook een streefbeeldstudie bestaan, die achteraf waarschijnlijk moet worden uitgewerkt. Is het ook op basis van een streefbeeldstudie dat de pps-waardigheid wordt onderzocht?

Wat de A12 betreft wenst het lid te weten in hoeverre het insleuven wordt onderzocht? De A12 is de tweede belangrijke verbinding tussen Antwerpen en Brussel die de E19 aanvult. Het is tussen Antwerpen en Boom dat de A12 geen volwaardig statuut heeft van een auto-weg. De verkeersintensiteit op dit stuk zorgt voor heel wat problemen.

Het lid veronderstelt dat niet alle projecten van stelplaatsen moeten worden ontwikkeld zoals beslist door de raad van bestuur van De Lijn. Kunnen er projecten geschrapt worden? Mevrouw Van den Eynde stelde recent een schriftelijke vraag over de stelplaats Boom⁵. Ze leest nu in het rapport dat het grondverwervingsproces is afgebroken. Waarover gaat dit? In het antwoord op de schriftelijke vraag staat vermeld dat de grond verworven is in Rumst en dat het wachten is op de wegeis. Dit lijkt haar contradictorisch.

Er zijn grote verschillen in de bedragen voor de stelplaatsen. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de omvang van de gebouwen. Kan dit worden verduidelijkt?

Volgens de heer *Björn Rzoska* is de doelstelling van pps-constructie goedkopere en snellere projecten te hebben. In verband met de snelheid stelt hij vast dat de eerste projecten in 2013 in gebruik zijn genomen, terwijl de beslissing van 2007 is. Is de procedure dan sneller?

Via-Invest participeert in allerlei projectvennootschappen. Hoe kan men die projecten monitoren en het risicomanagement op een behoorlijke manier doen? Het wordt steeds complexer. Hij heeft het gevoel dat de transparantie vermindert. Brengen die pps-projecten wat er van verwacht werd, met name snelheid, besparingen, neutraliteit en risicomanagement?

⁴ Zie: *Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 52/1, pag. 147.

⁵ Schriftelijke vraag nr. 523 van 28 januari 2013.

Mevrouw *Lies Jans* stelt dat bij de keuze tussen klassieke en alternatieve financiering de vermelding van het Antwerps Coördinatie Centrum (fiche 12) opvalt. Dit is een platform voor scheepvaartbegeleiding. Het gaat over een bedrag van slechts 16,7 miljoen euro. Waarom kiest men hier voor alternatieve financiering? Het moet met klassieke financiering toch mogelijk zijn om dit snel te realiseren? Is dit een dossier dat uit de pps-financiering wordt gelicht?

Mevrouw *Griet Smaers* is tevreden met de evolutie in het dossier Noord-Zuid Kempen. Deze is spectaculair. Ze is tevens positief gestemd over de opname van de bruggen over het Albertkanaal als mogelijke nieuwe missing links. Wanneer wordt er over de nieuwe projecten definitief beslist?

In verband met de capaciteitsuitbreiding van de E313 wil ze weten of dat eventueel pps-waardig zou kunnen zijn. Ook over de A12 wil ze weten hoe de pps-waardigheid zal worden onderzocht?

De heer *Ward Kennes* wijst erop dat het project Noord-Zuid Kempen goed verloopt. Hij waardeert de minderhindermaatregelen van de administratie, die zeer succesvol zijn. De communicatie verloopt voorbeeldig. Een aantal kunstwerken zijn klaar en in gebruik genomen. Er is een vorm van werftoerisme ontstaan. Het is interessant de voortgang van dergelijke werken te kunnen zien.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, verwijst naar de goedgekeurde resolutie van 2007 waarop de rapportering gesteund is⁶. Hij is tevreden met de door de Vlaamse Regering ingediende rapporten. Hij vindt dat het stellen van schriftelijke vragen over deze onderwerpen aan toont dat volksvertegenwoordigers de bestaande instrumenten niet goed kennen.

Uit het verslag over de alternatieve financiering in de commissie Financiën blijkt dat op kruissnelheid een beschikbaarheidsvergoeding van 250 miljoen euro nodig is. Deze middelen kan men dus niet meer inzetten voor andere projecten. Wat is de kostprijs van al deze werken op een termijn van dertig jaar? Het geraamde budget voor de missing links bedroeg in 2007 ongeveer 750 miljoen euro. Dit is inmiddels 1,7 miljard euro geworden. De nieuwe projecten worden geraamd op ongeveer 750 miljoen euro. Al die werken kunnen niet met dat bedrag worden gerealiseerd. De raming van de kostprijs van de werken gebeurde niet nauwkeurig. Hij zou op termijn de oefening willen zien van de kostprijs op kruissnelheid als de andere projecten erbij komen.

Tot slot wil de heer Peumans weten of de Vlaamse Regering het pps-advies altijd volgt. Voor het rekeningrijden is er een advies gevraagd en het Kenniscentrum PPS adviseerde dit met klassieke middelen te financieren.

De *minister* deelt mee dat het antwoord op de schriftelijke vraag van mevrouw Van den Eynde correct was. Het rapport is eveneens correct maar er is een nieuw feit. De oorspronkelijke grond in Boom die men op het oog had is niet gekocht, maar vervangen door een nieuw terrein in Rumst. Die aankoop is goedgekeurd door de raad van bestuur en de aankoop wordt nu afgerond.

In antwoord op de vraag van mevrouw Brouwers stelt de minister dat wat de stelplaatsen betreft het inderdaad clusters van stelplaatsen betreft die zijn goedgekeurd. Er is een uitstel van een paar maanden, maar men zal het rond krijgen. Een onderdeel eruit lichten, is moeilijk omdat het pps-constructies rond clusters zijn.

⁶ Voorstel van resolutie van 30 mei 2007 van mevrouw Hilde Eeckhout en de heren Koen Van den Heuvel, Ludo Sannen, Jan Peumans, Sven Gatz en Bart Caron betreffende de informatieverstrekking over en de controle op de alternatieve financieringen (*Parl. St.* VI.Parl. 2006-07, nr. 1143/3).

De kosten van de tramverlengingen en de wegeniswerken komen hoger uit dan aanvankelijk geraamd. Men vertrekt van een raming. Dan volgt er een MER die een aantal bijkomende maatregelen oplegt. Het dossier wordt daardoor complexer dan initieel berekend. De minister verwijst naar het project van Zaventem, waar de uiteindelijke prijs niet hoger was.

Wat de vraag van de heer Rzoska betreft stelt de minister dat pps'en niet goedkoper zijn. Wat wel goed loopt, is het risicomanagement omdat men voor het sluiten van de pps al de risico's moet afdekken. Bij de A12 zit men met een bestaand project in een bewoonde omgeving. Gaat men daar al de risico's kunnen afdekken? Men krijgt voor een pps ook heel wat terug; het project wordt gedurende een periode ook onderhouden en er is zekerheid over de uitgaven.

Wat de snelheid betreft is het beeld gemengd. Het aantal projecten dat nu wordt gerealiseerd zou met klassieke financiering niet gelijktijdig kunnen worden gerealiseerd. Daar is er dus een versnelling. Voor andere projecten zoals de stelplaatsen is het beeld minder eenduidig. Een pps is maar goed als men de risico's kan vastklikken.

Het gaat inderdaad over een waaier aan projecten. Voor wegenissen volgt men dezelfde systematiek, maar men heeft altijd andere projecten. Het is het Kenniscentrum PPS dat adviseert; samen met Via-Invest is er dus heel wat expertise om die projecten te begeleiden. Het waterbouwdossier zou men ook binnen een vehikel van nv Waterwegen en Zeekanaal kunnen laten lopen. De minister vindt het nochtans belangrijk dat het Kenniscentrum PPS daarover adviseert.

Wat de vraag van de voorzitter betreft naar de mate waarin de adviezen van het Kenniscentrum PPS worden opgevolgd, stelt de minister dat ze niet alle adviezen van het Kenniscentrum PPS uit het hoofd kent. Ze kan dan ook geen uitspraak doen over de opvolging. Wel vraagt men nu het advies in een vroeger stadium om het te kunnen volgen en om de plus- en minpunten te kennen.

Wat de vragen inzake de financiële pps-waardigheid betreft stelt de minister vooreerst dat men voor het Antwerps Coördinantie Centrum samenwerkt met de Haven van Antwerpen, die een deel van de bedrijfsvloer zal gebruiken. Daarom wordt het een pps. Men kan dit evenwel niet vergelijken met een wegenproject. De eigenheid van het project maakt het wel rendabel.

Wat de A12 betreft is er een streefbeeld gemaakt over de herinrichting ervan. Dat streefbeeld kan als basis dienen. De minister heeft wel vragen bij de leefbaarheid als men zou overgaan tot een grote insleuving. Het ontwerp moet nog worden gemaakt. De pps is vooral financieel georiënteerd en moet de risico's inschatten. Het advies over de pps wordt al ingewonnen om de haalbaarheid ervan te kunnen nagaan.

Wat de vraag van mevrouw Van den Eynde over de verschillen in de grootte van de stelplaatsen betreft stelt de minister dat men moet kijken naar het aantal te stallen voertuigen. De plannen liggen ter inzage. Het verschil in kostprijs is een gevolg van verschil in functionaliteit en niet als gevolg van een verschil van wijze van afwerking.

Wat de budgettaire vraag van de voorzitter betreft stelt de minister dat men voor de missing links inzake de wegenis reeds aan 1,6 miljard euro zit. Op jaarbasis bedraagt de beschikbaarheidsvergoeding 157,5 miljoen euro. Daarvoor zijn er onvoldoende budgetten voorzien. Het regeerakkoord stelt dan ook dat de kredieten moeten worden verhoogd om de uitvoering van de missing links te garanderen. De bouwsector heeft ervoor gewaarschuwd dat men bij constante kredieten voor wegenbouw de gewone kredieten gaat opsouperen voor het financieren van de pps'en eens alle projecten op kruissnelheid zijn. Ook bij de projecten van De Lijn is er bij volledige uitvoering een tekort aan middelen. Per goedgekeurd project moeten ook de beschikbaarheidsvergoedingen correct worden ingecalculiseerd.

De kosten van de geplande projecten bedragen nu al meer dan de voorziene 750 miljoen euro. Wellicht zijn niet alle projecten pps-waardig. Men zal dus niet meer dan voor dit bedrag mogen goedkeuren. Na het maken van de MER's zal men waarschijnlijk nog een stijging van de kostprijs hebben.

Op de vraag van mevrouw Smaers wanneer er over de missing links een definitieve beslissing wordt genomen, antwoordt de minister dat ze hiervoor het advies van het Kenniscentrum PPS moet afwachten. Er zijn nog andere factoren die de beslissing kunnen bepalen zoals de ring rond Brussel, waarvoor de MER nog wordt afgewacht. Dit zal in de loop van de komende maanden onderzocht worden.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

Amoras	Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
BAFO	best and final offer
btw	belasting over de toegevoegde waarde
DB	Design Build
DBF	Design Build Finance
DBFM	Design Build Finance Maintain
DBFMO	Design Build Finance Maintain Operate
DBM+F	Design Build Maintain & Finance
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
MER	milieueffectrapport
nv	naamloze vennootschap
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
pps	publiek-private samenwerking
P+R	park and ride
SPV	special purpose vehicle (projectvennootschap)