



Vlaams
Parlement

stuk **52** (2013-2014) – Nr. 3
ingediend op 5 maart 2014 (2013-2014)

Verslag

van de Vlaamse Regering

Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen

22 november 2013

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;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

*Stukken in het dossier:***52** (2013-2014) – Nr. 1: Verslag alternatieve financiering

– Nr. 2: Verslag van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

INHOUD

1. Uiteenzetting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
1.1. Fiche 6 – Via-Invest Vlaanderen – Missing links.....	4
1.1.1. Stand van zaken	4
1.1.2. Indicatieve planning.....	5
1.2. Fiche 7a – Stelplaatsen	5
1.3. Fiche 7b – Tramlijnverlengingen.....	6
1.4. Fiche 10 – Baggerspeciedepot Callemansputte te Zelzate.....	6
1.5. Fiche 11 – NV Vlaamse Havens.....	6
1.6. Fiche 12 – Antwerp Coordination Center.....	6
1.7. Fiche 14 – Masterplan Kustveiligheid (MKV).....	7
1.8. Fiche 15 – Amoras.....	7
1.9. Fiche 16 – Verhoging bruggen Albertkanaal.....	7
1.10. Fiche 17a – Vernieuwing Dampoortsluis kanaal Gent-Brugge in Brugge ..	7
1.11. Fiche 17b – Vernieuwing Steenbruggebrug kanaal Gent-Brugge Brugge-Oostkamp	7
1.12. Conclusies	7
2. Bespreking	8
Gebruikte afkortingen	13
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 23 januari 2014 een gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verslag van de Vlaamse Regering over de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen (*Parl. St. Vl. Parl. 2013-14, nr. 52/1*). Meer bepaald ging de commissie in op de projectfiches die te maken hebben met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Eerder vond een algemene bespreking van het verslag van de Vlaamse Regering plaats in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting (*Parl. St. Vl. Parl. 2013-14, nr. 52/2*).

Er werd door de minister gebruikgemaakt van een PowerPointpresentatie, die op de [dossierpagina](#) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be te raadplegen is.

1. Uiteenzetting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* becommentarieert de alternatief gefinancierde projecten aan de hand van de projectfiches uit het verslag van de Vlaamse Regering. Zij verwijst daarbij naar de bespreking in de commissievergadering van 14 maart 2013 van het vorige rapport¹. De minister focust op de vorderingen sinds de vorige rapportage.

1.1. Fiche 6 – Via-Invest Vlaanderen – Missing links

Een eerste project behelst Via-Invest Vlaanderen – Missing links. De fiche heeft betrekking op de projecten die beslist zijn op 23 maart 2007 en op 18 oktober 2013. Het pps-kenniscentrum moest eerst nog onderzoeken of ze een meerwaarde krijgen of een versnelling kennen als ze met pps zouden worden gerealiseerd. Uiteindelijk is op 18 oktober 2013 op voorstel van de minister beslist om Via-Invest opdracht te geven met de voorbereiding van zes grote infrastructuurprojecten van start te gaan: de optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem, de ombouw van de R4-Oost en de R4-West tot primaire wegen, de omvorming van de N8 Veurne-Ieper, de verhoging van bruggen op het Albertkanaal, de vernieuwing van de Dampoortsluis in de doortocht Brugge, en de vernieuwing van de Steenbruggebrug in diezelfde doortocht. Ze zijn belangrijk om Vlaanderen met de diverse transportmodi bereikbaar te houden. Voor het eerst zijn ook waterbouwprojecten geselecteerd. De totale waarde van de zes projecten bedraagt maximaal 750 miljoen euro. Via-Invest moest ze concreet uitwerken. Dat is gebeurd.

1.1.1. Stand van zaken

De noordelijke wegontsluiting Zaventem is gerealiseerd. De infrastructuur is operationeel sinds 25 februari 2012. Er loopt een onderhoudsfase voor 30 jaar. De beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 5,62 miljoen euro per jaar.

De Noord-Zuidverbinding Kempen is het eerste project dat in de markt is geplaatst op basis van standaarden. Er is gekozen voor DBM+F, een principe dat gehanteerd wordt voor bouwprojecten met een bouwkost lager dan 100 miljoen euro, de kleine en middelgrote dus. Het luik design, build en maintenance en het luik financiering worden afzonderlijk maar wel parallel aanbesteed. Er wordt een SPV opgericht door Via-Invest, die doorgaans over de minderheid van de aandelen beschikt naast de financier. Er wordt een DBM-contract afgesloten tussen de SPV en een aannemer. Daarnaast wordt een DBFM-contract afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de private SPV. Op 5 december 2011 zijn de werken aan de Kempense Noord-Zuidverbinding aangevat. De infrastructuur tussen Kasterlee en Geel zou beschikbaar zijn op zeer korte termijn, met name eind februari 2014.

¹ *Parl. St. Vl. Parl. 2012-13, nr. 52/1-3.*

Het tweede deel van het project, de totale herinrichting van het op- en afrittencomplex Geel-West loopt volop. Het merendeel van de nieuwe bruggen, wegen en rotondes is al in gebruik. De resterende werken duren nog tot de zomer 2014. De beschikbaarheidsvergoeding zal op kruissnelheid 18,6 miljoen euro per jaar bedragen.

Het project R4-Zuid behelst het sluiten van de ring rond Gent. Dat wordt afgerond met een opening op 30 april 2014, zes maanden eerder dan voorzien. De beschikbaarheidsvergoeding bedraagt op kruissnelheid 8,29 miljoen euro per jaar.

Het vierde project is dat van de A11, de havenrandweg-zuid naar Zeebrugge. Het omvat een nieuwe verbinding tussen de N49 of de oude weg tussen Knokke en Antwerpen met de ring rond Brugge, de N31, ter hoogte van Westkapelle. De financial close is in een cruciale fase en de start van de werken is gepland voor maart-april 2014. De infrastructuur moet beschikbaar zijn in 2017. De beschikbaarheidsvergoeding wordt geraamd op 63,9 miljoen euro per jaar.

Voor de Noord-Zuidverbinding Limburg (omleidingstracé dorpskernen Houthalen-Helchteren) is het plan-MER en het GRUP door de Raad van State vernietigd op 29 maart 2013. Het nieuwe plan-MER is gestart en afgewerkt, maar het moet nog goedgekeurd worden door de MER-cel. Afhankelijk van het verdere verloop, kunnen de werken ten vroegste starten in 2015.

Voor de N60, de rondweg in Ronse, is het plan-MER goedgekeurd op 11 juni 2013. Het project-MER is opgemaakt; het GRUP is op 8 november 2013 voorlopig goedgekeurd en het openbaar onderzoek loopt tussen 11 februari en 11 april 2014. De gunning volgt dan nog en daarna de financiële close. De beschikbaarheidsvergoeding ligt nog niet vast, maar wordt geraamd op 16,6 miljoen euro per jaar.

1.1.2. *Indicatieve planning*

Van de zes missing links is de optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem al uitgebreid besproken in de commissie².

De ombouw van de R4-Oost en -West tot primaire wegen is al lang gevraagd en noodzakelijk om de bereikbaarheid met de R34 te verbeteren. Een eerste overleg tussen AWV en Via-Invest vond plaats eind 2013. De beschikbaarheidsvergoeding wordt geraamd op 20,12 miljoen euro per jaar.

Voor de omvorming van de N8 Veurne-Ieper is een RUP vastgesteld en een project-MER goedgekeurd. Het RUP is evenwel geschorst.

1.2. Fiche 7a – Stelplaatsen

Wat de stelplaatsen betreft, kan de minister meegeven dat voor de stelplaatsen Boom-Rumst de grond intussen is aangekocht door De Lijn en de studie is gestart. Clustering was voor het project niet haalbaar en pps werd derhalve niet aangewezen geacht. Er wordt dus geopteerd voor reguliere kredieten.

De stelplaatsen Tongeren, Brugge, Overijse en Zomergem zijn eind 2011 in gebruik genomen. De geplande contractsluiting wordt voor de tweede cluster (Leuven Noord, Sint-Niklaas en Hasselt) gepland op het eind van de zomer van 2014. Voor de stelplaats in Gent-Wissenhage, loopt de grondverwerving via het comité van aankoop. De contractsluiting wordt verwacht eind 2015.

² Zie *Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2287/1.

1.3. Fiche 7b – Tramlijnverlengingen

Fiche 7b betreft de tramverlengingen. Voor LIVAN 1 (in het kader van het Pegasusplan Antwerpen) gebeurde de contractsluiting op 18 december 2012. De bouw startte op 4 maart 2013 en zou 24 maanden in beslag nemen. De beschikbaarheidsvergoeding wordt geraamd op iets meer dan 8 miljoen euro per jaar.

Op 18 oktober 2013 keurde de Vlaamse Regering ook de biedingsleidraad en de erkenning van Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht goed zodat de offertefase kon worden opgestart. De gunningsprocedure wordt doorlopen opdat men gelijktijdig tot gunning en contractsluiting zou kunnen overgaan. De contractdatum wordt verwacht eind 2014. De beschikbaarheidsvergoeding wordt geraamd op 21,7 miljoen euro per jaar op kruissnelheid.

1.4. Fiche 10 – Baggerspeciedepot Callemansputte te Zelzate

De pps voor Callemansputte is stopgezet. Het dossier vertoonde te veel risico's. De minister wijst erop dat ook dat steeds mogelijk blijft als er in de loop der tijd andere keuzes worden gemaakt. Het pps-kenniscentrum bleek niet langer zeker over de ESR-neutraliteit van het project naar aanleiding van een nota van Eurostat. Ook de eigen juristen twijfelden, stelt de minister. Bovendien rezen voor de kandidaat-uitbaters vragen bij de commercialisering van de aangeboden restcapaciteit op Callemansputte. Er zijn in Vlaanderen een aantal verwerkingssites geopend in de voorbije jaren. Bovendien werd er rekening gehouden met de reservecapaciteit van Amoras voor de verwerking van baggerspecie uit het Antwerpse havengebied. De specie uit het kanaal Gent-Terneuzen zou er ook terecht kunnen. Voor de verdere aanpak van het dossier Callemansputte zijn intussen wel diverse scenario's uitgewerkt.

1.5. Fiche 11 – NV Vlaamse Havens

Uit de fiche Vlaamse havens vermeldt de minister eerst dat de bouw van de Deurganckdoksluis in volle aanbouw is. De werken zouden in 2016 volledig worden afgerond. De bouw van de dienstgebouwen is begin 2014 aangevat. Eind december 2013 is de opdracht voor aanleg van wegen en inrichting van het sluisplateau gegund. Op volle werkingscapaciteit zou de beschikbaarheidsvergoeding 18 miljoen euro bedragen.

Voor SHIP, Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge is een ontwerp-MER voorgelegd aan de diensten, maar er moet nog een nota van de Vlaamse Regering worden opgesteld om de definitieve keuzes te kunnen maken.

De ruimtelijke procedures worden doorlopen voor de zeeluis van Terneuzen. De aanbesteding wordt voorbereid. Een ingenieursbureau is aangesteld om in de volgende twee jaar een ontwerp te tekenen. In januari 2014 is de inspraakprocedure opgestart, zowel in Nederland als in Vlaanderen. Er moet nog wel een verdrag met de noorderburen worden uitgewerkt, om zaken zoals de contractkeuze vast te klikken, volledige DBFM of gesplitst contract.

1.6. Fiche 12 – Antwerp Coordination Center

Fiche 12 gaat over het ACC, het Antwerpse coördinatiecentrum, waarvoor aan PMV opdracht is gegeven om de mogelijkheid van financiering met meerwaarde voor de bouw verder te onderzoeken. Er is onderhandeld over een samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. PMV treedt er op voor het Vlaamse Gewest. Er moet behalve een kaderovereenkomst ook een onderliggende ontwerpconcessieovereenkomst uitgewerkt worden.

Op basis van een eerste repliek van de Inspectie Financiën heeft men eind 2013 de overeenkomsten herwerkt. De aangepaste versies zijn recent goedgekeurd door het directiecomité van het Antwerpse Havenbedrijf. Er is nieuw advies gevraagd van de inspectie, maar dat is nog niet ontvangen.

1.7. Fiche 14 – Masterplan Kustveiligheid (MKV)

Fiche 14 behelst het MKV. Het blijft nodig in kustveiligheid te investeren, stelt de minister. Alle werken ter zake zijn vooralsnog gefinancierd met reguliere middelen. Er loopt onderzoek naar de mogelijkheid om ook daarvoor pps-constructies toe te passen.

1.8. Fiche 15 – Amoras

De uitbating van de Amoras-installatie loopt.

1.9. Fiche 16 – Verhoging bruggen Albertkanaal

De drie nieuwe waterwegprojecten omvatten onder meer de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. De Vlaamse Regering besliste om vijftien bruggen opnieuw te bouwen met pps-formule, met een geraamde bouwkost van 108 miljoen euro. De overige bruggen, ten belope van 126 miljoen euro moeten met reguliere middelen vernieuwd worden. Eind 2015 en eind 2016 wil men twee clusters van bruggen via pps in de markt zetten. Er wordt volop aan gewerkt en Europa toont zich bereid mee te financieren.

1.10. Fiche 17a – Vernieuwing Dampoortsluis kanaal Gent-Brugge in Brugge

De Dampoortsluis in Brugge kadert in het verbeteren van de globale mobiliteit rond Brugge. Er loopt een geïntegreerde studie. Als addendum bij het stadscontract met Brugge is een overeenkomst gemaakt voor het uitvoeren van een studie naar de ruimtelijke impact ten behoeve van de grootst mogelijke optimalisatie. Zo moet blijken of de sluis alleen al een oplossing kan leveren.

1.11. Fiche 17b – Vernieuwing Steenbruggebrug kanaal Gent-Brugge Brugge-Oostkamp

De Steenbruggebrug is een kleiner project waarvoor de pps-cel nagaat of het zinvol is via pps te financieren. Het project blijkt pps-waardig en wordt verder uitgewerkt. Het geïntegreerd onderzoek gaat eerlang van start.

1.12. Conclusies

Voor Via-Invest komt men op een totaal van 237,82 miljoen euro beschikbaarheidsvergoeding op kruissnelheid. Die beginnen te lopen vanaf de volledige realisatie. Voor De Lijn bedraagt dat 55,1 miljoen euro. Nog een aantal andere projecten staan voor 102 tot 117 miljoen euro.

In 2013 was een kleine 40 miljoen euro nodig als beschikbaarheidsvergoeding; voor 2014 wordt dat geschat 53 miljoen euro. De minister verwijst naar het antwoord van de minister-president op een schriftelijke vraag (vraag nr. 156 van 21 november 2013 van de heer Lode Vereeck over beschikbaarheidsvergoedingen) en de jaarlijkse rapportering over de alternatieve financiering in commissie.

Nog in 2013 zijn een aantal projecten al tot een close gekomen: stelplaats Tongeren, Brugge, Overijse en Zomergem, ook Amoras en de missing links tussen de R4-Zuid, de noordelijke wegontsluiting Zaventem en de Noord-Zuidverbinding in de Kempen. Amoras legde met 29 miljoen euro beslag op de grootste hap budget.

2. Bespreking

De heer *Björn Rzoska* meent al andere cijfers te horen dan in de commissie voor Financiën eerder. Hij refereert aan de tabel op p. 43, 44 en 45 in het verslag van de Vlaamse Regering. De cijfers gaan tot 30 juni 2013, maar de beslissing over Via-Invest is genomen op 18 oktober 2013. De cijfers in dat verband zijn derhalve nog niet in de tabel opgenomen.

De bevoegdheid van minister Crevits neemt volgens de tabel de grootste hap uit het budget: op kruissnelheid iets meer dan 672 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen. Het lid noemt dat een ernstige onderraming. Voor heel wat van de vermelde projecten is de beschikbaarheidsvergoeding nog niet definitief becijferd: missing links 2, bruggen Albertkanaal, Steenbruggebrug enzovoort. De investeringsbedragen zijn wel opgenomen, maar het lid zou het correcter vinden als er ook voor de beschikbaarheidsvergoedingen al een raming was gemaakt. Dat moet volgens hem kunnen door te rekenen met een procentuele vork van wat al aan contracten afgesloten is, van projecten die wel al begroot zijn, maar waarvoor nog geen beschikbaarheidsvergoeding is berekend.

Ook het Masterplan Antwerpen ontbreekt in de tabel. Daarvoor zijn evenmin de beschikbaarheidsvergoedingen gekend. Een totaalkost voor de beschikbaarheidsvergoedingen inschatten, is volgens de heer Rzoska onmogelijk. Hij verwacht dat het om een aanzienlijk bedrag zal gaan. Dat er schulden gemaakt worden die buiten de begroting worden gehouden en er pas weer in terechtkomen als de beschikbaarheidsvergoedingen beginnen te lopen, noemt het lid problematisch. Een heel deel van de toekomstige uitgaven wordt op die manier doorgeschoven naar volgende regeringen. Het beperkt hun beleidsruimte.

Kan aantoonbaar gemaakt worden dat via de weg van alternatieve financiering de vooropgestelde projecten worden gerealiseerd op goedkopere wijze of minstens op eenzelfde kostenniveau als met klassieke financiering? Meent de minister dat de gekozen werkwijze een snellere realisatie garandeert?

Uit het Rekeningenboek van het Rekenhof (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 36/1) blijkt dat De Lijn in 2012 12,5 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen heeft betaald. Die bedragen vindt hij in de tabel niet terug. Daarin is als prognose voor de volgende jaren een bedrag opgenomen ten belope van ongeveer 4,5 miljoen euro.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil weten waarom er geen volledig overzicht is van projecten rond bijvoorbeeld de stelplaatsen. Zo vond ze de stelplaats Boom-Rumst niet terug in het verslag van de regering.

Voor de A12 zou worden onderzocht of een pps-formule tot de mogelijkheden behoorde. Ook daarover is niets terug te vinden. Wat zijn de plannen?

De heer *Marino Keulen* wijst erop dat de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal altijd als een topprioriteit aangeschreven stond, ook in het Masterplan 2020 van nv De Scheepvaart. Er was volgens het lid altijd sprake van 23 bruggen, terwijl er nu gewag wordt gemaakt van 15. Men wil de prognose voor 2020 duidelijk aanhouden, maar die was ook al opgenomen in het oorspronkelijke masterplan. Waar zit dan de versnelling?

Wat de indexering van de prijzen betreft, wordt in 1,5 percent voorzien. De prijzen dateren van 2010 en het lid onderstreept dat juist bouwmaterialen gevoelig duurder worden naarmate de tijd vordert, vanwege de schaarste op de wereldmarkt en de booming van de nieuwe groeilanden die veel van die materialen nodig hebben. Is die marge van 1,5 percent dan wel voldoende veilig gerekend, wil de heer Keulen weten?

Het advies van de Vlaamse Regering rond de Noord-Zuidverbinding Limburg was al eerder verwacht en zou eerstdaags voorliggen op de Vlaamse Regering. Kan de minister duidelijkheid verschaffen? Voorzitter *Jan Peumans* stelt dat was afgesproken dat het advies op 13 december 2013 beschikbaar zou zijn.

De heer *Marino Keulen* wil ook nog weten of de Steenbruggebrug, die al heel vaak open staat en files veroorzaakt, inderdaad nog meer open zal staan met wat wordt vooropgesteld qua nieuwe techniek. Zijn er ideeën om een verergering van oponthoud te voorkomen?

Mevrouw *Els Kindt* sluit zich bij die vraag aan en vraagt aandacht voor de aangrenzende gemeenten.

Mevrouw *Lies Jans* weet dat de Vlaamse Regering eind 2013 de aanbestedingsprocedure voor Spartacuslijn 1 zou opstarten omdat aan de voorwaarden van de beslissing van de Vlaamse Regering was voldaan: een overeenkomst met de gemeente en een kaderovereenkomst tussen de stad Maastricht, de provincie Nederlands-Limburg en het Vlaamse Gewest. Uit de media kon het lid vernemen dat er in Maastricht heel wat ophef is gemaakt over het al dan niet goedkeuren van het project in de gemeenteraad van Maastricht. Die beslissing wordt verwacht op 18 februari 2014. Het lid is benieuwd naar de mogelijke gevolgen van een afkeuring. Het project zou daarmee tot stilstand komen. Kan de minister daarover iets kwijt?

De heer *Jan Peumans* vindt de voortgangsrapportage bijzonder nuttig en zeer gedetailleerd gebracht. Onder voormalig minister-president Yves Leterme was een plafond vastgelegd op de 500 miljoen euro die de zes pps-projecten die toen voorlagen, zouden kosten. Van dat oorspronkelijke cijfer zit men intussen voor de zes projecten op ongeveer 1,2 miljard euro. Wordt de tweede reeks geplafonneerd? Zijn de bedragen die de administratie vooropstelt realiteitsgetrouw?

Hoe evalueert de Vlaamse Regering het systeem dat stilaan 10 miljard lijkt te gaan kosten? Blijft dat verhaal betaalbaar, vooral met het oog op de tweede reeks projecten in het vooruitzicht? Als men dermate veel beschikbaarheidsvergoedingen moet betalen dat er niets overblijft om nog normale investeringen te doen, dan schort er iets, stelt de heer Peumans. Hij herinnert aan de opmerking van het Rekenhof dat men steeds de klassieke financiering dient af te wegen tegen alternatieven. Gaat het met de gehanteerde werkwijze sneller en beter? Hij vindt het een bijzonder duur verhaal.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat de bedragen pas in de tabel opgenomen worden als de beslissing tot uitvoering van een project effectief is genomen. Ze begrijpt de opmerkingen van de heer Rzoska wel en legt uit hoe een pps-keuze verloopt. In een eerste fase wordt aan de pps-kenniscel opdracht gegeven om een aantal projecten te onderzoeken op hun pps-waardigheid. De A12 zat erbij in de laatste opdracht. De kenniscel levert uiteindelijk een lijst af met hun oordeel per project, gestoeld op een aftoetsing aan de hand van bepaalde criteria, zoals de mogelijke marktinteresse. Voor de A12 zou het probleem erin bestaan dat het gaat om een complexe renovatie van een bestaande weg. Er is weinig nieuwe infrastructuur, net als voor de Ieper-Veurne-verbinding. Daar is er echter in twee omleidingen voorzien die het project alsnog pps-waardig maken. De A12 is dermate dicht bebouwd, dat het veel moeilijker is om daar op die manier te werken. De weg is overwogen en derhalve uit de lijst gehaald.

Voor de projecten die pps-waardig geacht worden, krijgt de pps-cel dan de opdracht ze grondig uit te werken. De Vlaamse Regering gaf voor de nieuwe projecten dat startschot

in oktober 2013. Die worden nog niet in de lijst opgenomen omdat niet zeker is dat ook tot de pps-werkwijze wordt beslist. De minister refereert aan de brug in Temse en een tramverlenging Gent-Zwijnaarde, die beide plots van de pps-lijst werden verwijderd. Soms komt men tot de conclusie dat er beter kan worden gewerkt met reguliere middelen. In de rapportage komen alleen de definitief besliste projecten. Als er toegevoegd worden, komen ze erbij, maar dat vergt eerst nog beslissingen van de Vlaamse Regering. Ze neemt de opmerkingen wel mee, maar stelt dat de keuze is gemaakt om zo te werken.

Heeft pps een meerwaarde? De aannemerswereld vraagt om een goede balans met de gewone projecten. De belangstelling van die kant om aan pps-projecten mee te werken is zeker niet afgenomen, stelt de minister. Er is ook heel wat ervaring opgedaan met dergelijke projecten. Als voorbeeld haalt minister Crevits het project R4-Zuid in Gent aan, dat perfect loopt, vroeger klaar raakt en binnen het budget blijft. Alles draait om perfecte afspraken, maar alvast dat project wordt als uitstekend geëvalueerd.

Brengt pps versnelling? Voor de bruggen van het Albertkanaal was men in eerste instantie van plan alles via reguliere middelen te financieren. Er werd een heel onderzoek gevoerd, om tot de conclusie te komen dat er te veel bruggen waren om dat te doen. Dan is nagegaan of een aantal bruggen stereotiep waren zodat ze in een pps-project konden worden ondergebracht. Europa bleek vervolgens ook geïnteresseerd. Het project is derhalve zeker pps-waardig, waarvoor veel belangstelling uit de markt komt. De middelen kunnen via pps dan ook over een veel langere periode gespreid worden. De tabel moet nauwgezet opgevolgd worden, omdat het op kruissnelheid veel middelen vergt.

De pps-kenniscel evalueert de projecten en werkwijze telkens op mogelijke meerwaarde. De regering gaat af op de adviezen die vanuit de kenniscel worden afgeleverd.

Ook de minister heeft zich al meermaals geërgerd aan het feit dat ramingen uiteindelijk ver van de realiteit blijken te liggen. Vroeger werd evenwel de nettobouwkost geraamd voor een project, stelt de minister. In de projecten zoals ze intussen beschouwd worden, is het flankerend beleid van overwegend belang geworden. Er gebeurt een raming voordat het MER is opgemaakt. Eenmaal dat er is, komt er een rist flankerende maatregelen bij kijken, die elk een kostprijs hebben. Dat zorgt voor evolutie in de prijszetting voor een project. De dossiers komen telkens weer bij de Vlaamse Regering, die daarop moet beslissen of ze ermee doorgaat of niet. Daarin zit wel de veiligheid ingebouwd dat voor elke stap een nieuwe regeringsbeslissing vereist is.

De stelplaats Boom-Rumst is van de lijst geschrapt, omdat beslist is die via reguliere middelen te realiseren.

De Steenbruggebrug ligt niet in het centrum van Brugge, en is een zeer moeilijk geval. Ze vormt een flessenhals voor de doorstroming van het verkeer naar Brugge en staat vaak open. Er zijn opties, verklaart de minister. Men kan er een hoge brug van maken zodat ze nooit nog open hoeft. Dat is een zeer drastische ingreep, die twijfelachtig is door de omliggende bewoning. Men kan er ook een halfhoge brug van maken, die sporadischer open moet, enkel voor hoog vaarverkeer. Ze op dezelfde hoogte houden, maar het systeem van openen versnellen, geeft iets verschil, maar lost het fundamentele probleem niet op. Men denkt er tevens aan het fietsverkeer er weg te halen, met een aparte fietsbrug verderop. Het dossier is nog lang niet rond, maar hangt wel samen met alle andere dossiers in en om Brugge.

Bij het stadscontract met Brugge is een addendum gevoegd waarbij de stad samen met het Vlaamse niveau de mobiliteitsaanpak wil opvolgen. Het is de bedoeling dat er niet alleen twee punctuele ingrepen op een sluis en een brug gebeuren, maar dat de mobiliteit geïntegreerd wordt bekeken. Dat is wat de stad moet doen.

Voor Spartacus loopt ook in Nederland het MER. Er is expliciet naar gevraagd, en de procedure loopt er enigszins anders. Vlaanderen handelt eerst alle praktische zaken af, ook het MER. Het dossier wordt rustig voort bekeken en de minister gaat ervan uit dat alles goed gaat. De contacten zijn evenwel intensief en de opvolging nauwgezet.

De minister verontschuldigt zich nog voor het feit dat het dossier over de Noord-Zuidverbinding Limburg nog niet is besproken. Ze was afwezig en liet liever geen van haar dossiers agenderen als ze er zelf niet kon zijn.

De heer *Marino Keulen* herhaalt zijn vraag naar de versnelling die gerealiseerd wordt, aangezien het masterplan van nv De Scheepvaart al sprak van 2020 als doel, zonder pps.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat men dient af te wegen welk volume aan middelen nv De Scheepvaart nodig zou hebben gehad om alles via reguliere middelen te financieren. Met de helft regulier en de helft pps kan men dubbel zo snel de projecten realiseren.

De heer *Marino Keulen* begrijpt dat pps globaal iets duurder uitvalt, maar door het feit dat men niet meteen zelf alle bedragen moet ophoesten, kan er meer gebeuren op beperktere tijd. Maar waar zit de versnelling als 2020 het doel blijft?

Minister *Hilde Crevits* stelt dat al snel duidelijk werd dat de budgettaire impact van die hoeveelheid bruggen enorm zou zijn. In eerste instantie luidde de analyse van pps-formules om de verhoging toch tegen 2020 rond te krijgen negatief. De bruggen bleken te verschillend. Het diepteonderzoek heeft gezocht naar gelijkenissen en types onderscheiden om dat toch waar te maken tegen 2020. Alle middelen voor de waterwegen elk jaar in het verhogen van de bruggen investeren, slaat een gat voor al de rest. Daarom kan men via de pps-keuze meer doen op kortere tijd.

De heer *Jan Peumans* vindt de vraag van de heer Keulen in elk geval terecht omdat ooit de BAM is opgericht met het oog op een veel snellere uitvoering van werken, wat via administratieve weg veel langer zou duren. Op vele vlakken werkt het systeem van pps ook goed. De voorzitter refereert aan de zorgsector en ook het stedenbeleid wordt vermeld. De minister sluit zich bij die analyse aan en erkent dat sommige projecten ook minder goed lopen. Dat heeft doorgaans niets te maken met de keuze voor pps, maar ligt bijvoorbeeld aan een schorsing door de Raad van State. Voor De Scheepvaart herhaalt ze dat men de kostprijs moet optellen om te weten hoeveel middelen nodig zijn voor een verhoging van alle bruggen. Dan moet bekeken worden waar die middelen vandaan moeten komen, met het oog op de investeringsprogramma's.

De heer *Marino Keulen* stelt dat er op zeker ogenblik een kink in de communicatiekabel is gekomen die misverstanden heeft veroorzaakt. Er zat ruis op de vooropgestelde timing en ambities, en dat was gekoppeld aan te beperkte financiële middelen. Het feit dat de lijn Crevits en de lijn Kris Peeters niet parallel liepen, leidde tot de keuzes die zijn gemaakt. Het lid blijft zich zorgen maken over de manier van werken en verwijst naar zijn schriftelijke vragen naar aanleiding van publieke verklaringen van de minister-president en de minister van Openbare Werken. De minister repliceert dat de timing 2020 gehandhaafd blijft.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil toch nog graag de stand van zaken voor de A12 kennen. Kan er een timing worden vooropgesteld? Minister *Hilde Crevits* kent het investeringsprogramma voor de A12 niet uit het hoofd. Ze verwijst naar de indicatieve investeringsprogramma's die elk jaar aan de commissieleden worden bezorgd.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ACC	Antwerp Coordination Center
Amoras	Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
DBFM	Design Build Finance Maintain
DBM	Design Build Maintain
DBM+F	Design Build Maintain + Finance
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
Eurostat	statistical office of the European Union
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
LIVAN	Lijninvest Antwerpen
MER	milieueffectrapport
MKV	Masterplan Kustveiligheid
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
SPV	speciale projectvennootschap