

Knack

## Geld is het grote manco

DOOR PATRICK  
MARTENS

29-06-2011

Pag. 36

**Een kar die veel te zwaar geladen is, bezwijkt vroeg of laat onder het gewicht. Die richting dreigt het uit te gaan met het Masterplan 2020 om de mobiliteitsknoop in en rond Antwerpen te ontwarren. Terwijl de kosten van alle nog uit te voeren projecten volgens ruwe ramingen al tot bijna 7 miljard euro zijn opgelopen, weet niemand waar dat geld vandaan moet komen.**

'De politieke beslissing over het Masterplan 2020 voor Antwerpen heeft moed gevegd. Voor de uitvoering zal, stap na stap, eveneens moed nodig zijn.' Dat zei Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) vorige week tijdens een toespraak voor de staten-generaal van de Antwerpse haven. De bazen van het havenbedrijf en meer dan driehonderd ondernemers die in het havengebied actief zijn, applaudisseerden beleefd. Maar ook zij weten dat er veel meer dan moed en volharding nodig zal zijn om te voorkomen dat Antwerpen nog voor de tijdshorizon van 2020 tegen een compleet verkeersinfarct aankijkt.

Vooraf een aanzienlijke toename van het vrachtvervoer - er zijn de goederen die met een toegevoegde waarde de haven snel zouden moeten verlaten en er is het doorgaand (internationaal) vrachtwagenverkeer op de Ring rond Antwerpen - maakt dat er vaart achter gezet mag worden. Nieuwe cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum tonen dat aan. Tien maanden na de beslissing van de Vlaamse regering over het Masterplan 2020 blijkt echter dat de voortgang 'beperkt' is, zo leert de bespreking van een eerste voortgangsrapport over dat plan vorige maand in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Een voortgangsrapport met daarin de opmerking van het Rekenhof dat het eigenlijk bitter weinig opschiet: de ironie is groot.

In september vorig jaar bereikten de Antwerpse kopstukken van de drie Vlaamse meerderheidspartijen na veel getouwtrek een politiek akkoord over een nieuwe aanpak om de Antwerpse mobiliteitsknoop te ontwarren. Zes maanden eerder was het oude masterplan (dat dateert van 2000) al uitgebreid met onder meer intenties om de Liefkenshoek-tunnel beter te ontsluiten, de verkeersafwikkeling in het Waasland te versnellen en de drukte op de Ring te verminderen met de aanleg van 'een oostelijke tangent' (A102). Bleef nog te regelen: de erfenis van de Antwerpse volksraadpleging in oktober 2009, die een streep had getrokken door het plan van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) voor een derde Scheldeverbinding met een spectaculaire Lange Wapperbrug om de Ring rond de stad te sluiten. In het Masterplan 2020 maakt de brug plaats voor een (open bouwput-) tunnel.

Door het compromis heeft Vlaams minister-president Kris Peeters (CD&V) het BAM-tracé voor die Oosterweelverbinding kunnen behouden. Burgemeester Patrick Janssens (SP.A) mag pronken met een tunnel, plus een aansluiting op de Ring bij het Sportpaleis (Schijnpoort) die gunstig zou moeten zijn voor de stadsontwikkeling. Op de hoed van N-VA-voorzitter Bart De Wever steekt een pluim voor een ondertunnelde Krijgsbaan (R11) tussen Wommelgem en Wilrijk. Dit geven en nemen is voorts bezegeld met de afspraak dat de stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf (GHA) de meerkosten (352 miljoen euro) voor de tunnelversie van de Oosterweelverbinding ophoesten. En ook belangrijk: de BAM zal verdwijnen en het Oosterweeldossier verhuist naar de nv Tunnel Liefkenshoek om te beantwoorden aan de Europese begrotingsregels (investeringen van de BAM vallen binnen de Vlaamse begroting en verhogen de Vlaamse overheidsschuld; voor de privaatrechtelijke nv Tunnel Liefkenshoek geldt dat niet).

Het Masterplan 2020 valt zodoende uiteen in drie luiken. Uitgevoerde en lopende projecten (bijvoorbeeld de zogenaamde Brabo 1-tramprojecten, de Van Cauwe-laert-en de Kattendijksluis, de Burchtse Weel en de Noorderlaanbrug) blijven voorlopig een zaak van de BAM. Voor de Oosterweelverbinding zijn aparte 'projectteams' gevormd (ontwerp, financiering, organisatie). Alle andere plannen en investeringen (nieuwe wegen, sluisen, bruggen over het Albertkanaal, bijkomende tramlijnen, fietspaden enzovoort) zijn voor rekening van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Maar die opdeling en de betrokkenheid van zo veel partijen - de Vlaamse overheid, de BAM, de stad, de haven, de nv Tunnel Liefkenshoek, de nv Scheepvaart, De Lijn, de NMBS enzovoort - resulteren ook in een enorm kluwen van belangen op diverse vlakken: technisch, operationeel, financieel en juridisch.

Een opmerking van minister Crevits bij het eerste voortgangsrapport dat er 'vooralnog geen knopen doorgehakt zijn', verbaast dan ook niet meteen. Volgens insiders draagt 'stuurloosheid' daar eveneens in niet geringe mate toe bij. Omdat het voor de BAM 'einde verhaal' is, wordt daar niet meer echt aan de kar getrokken. En op het departement MOW zou secretaris-generaal Fernand Desmyter uitkijken naar zijn pensioen, sinds hij in juni 2008 als BAM-voorzitter plaats moest ruimen voor Karel Vinck. De hele uitwerking van het Masterplan 2020 rust op die manier op de schouders van - zegge en schrijve - twee ambtenaren: Jaak Polen die projectleider is voor de Oosterweelverbinding en de R11, en Bert De Bondt die optreedt als coördinerend ambtenaar voor de andere dossiers van het Masterplan 2020.

Voor de uitvoering van alle dossiers zijn protocollen tussen de Vlaamse overheid en de betrokken diensten, bedrijven en besturen nodig. In totaal gaat het over 26 protocollen, maar voor de meeste moet de eerste letter nog op papier worden gezet. Dat geldt eveneens voor de protocollen over de inbreng van 352 miljoen euro door de stad Antwerpen en het GHA. Het gaat dan onder meer over werken aan de kaaimuren (85 miljoen), extra kosten voor nutsvoorzieningen aan Schijnpoort (84 miljoen) en een bouwdok om de tunnelementen voor de Oosterweelverbinding te maken (88 miljoen). Maar de onderhandelingen vorderen traag. Daarvoor zorgen ook ingewikkelde constructies over bijvoorbeeld de recuperatie van btw. De afstemming met een investeringsplan van het GHA voor de haven (1,6 miljard tot in 2025) blijkt evenmin van een leien dakje te lopen. Daarom is er ook nog altijd geen locatie voor het bouwdok gekozen. Vier alternatieven liggen op tafel: Zeebrugge, Barendrecht (bij Rotterdam), aan het Verrebroekdok of op de plaats waar het GHA in het kader van de verdere ontwikkeling van Linkeroever op termijn in Doel het Saefthingedok

gerealiseerd wil zien. Binnen het havenbestuur zou de voorkeur voor die laatste optie het grootst zijn.

Voor het beslechten van de bouwdokkwestie is er overigens nog tijd omdat een nieuwe procedureslag over de Oosterweelverbinding (een milieueffectenrapportering en een ruimtelijk uitvoeringsplan) maar aan het begin staat en omdat het nu al duidelijk is dat de ondernemersgroep Forum 2020 en de actiegroepen stRaten-generaal en Ademloos er alles aan zullen doen om daarbij hun Meccano Plusplan (met een meer noordwaarts gelegen tracé voor de Oosterweelverbinding en met oostelijke, westelijke en zuidelijke tangenten om het doorgaand verkeer maximaal van de Ring weg te houden) in de weegschaal te leggen. De verbetering om dat te doen is niet alleen toegenomen na een positieve beoordeling in een verkeersmodellering door het Leuvense bureau Transport & Mobility, maar ook omdat de Vlaamse regering intussen een ruimtelijk uitvoeringsplan heeft goedgekeurd voor de bouw van een nieuwe gevangenis in Beveren, pal op een van de tracés van het Meccano Plusplan.

Een niet geringe 'risicofactor' voor het dossier van de Oosterweelverbinding is voorts de overdracht van de BAM naar de nv Tunnel Liefkenshoek. Die nv - op dit ogenblik een 100 procent dochter van de BAM - werd in 1995 door de Vlaamse overheid van het faillissement gered en blijft kampen met de handicaps die het toenmalige privéconsortium de das om deden (foute ligging ten noorden van Antwerpen, het ontbreken van toegangswegen en tolheffing). Daardoor wordt de capaciteit van de Liefkenshoektunnel nog altijd maar voor 30 procent benut.

Over de door Europa opgelegde begrotingsmotieven om de Oosterweelverbinding bij de nv Tunnel Liefkenshoek onder te brengen, bestaat op zich weinig discussie. Een veel grotere hindernis is 'een nieuw financieel model' voor de verbinding (kosten geraamd op 3,25 miljard, als ook alle aanleunende en noodzakelijke werken worden meegeteld). Tussen de regels van de voortgangsrapportage valt te lezen dat de lasten- en risicoverdeling in een mogelijke formule van publiekprivate samenwerking anders zal worden opgevat dan in het BAM-tijdperk: de nv Tunnel Liefkenshoek zal moeten instaan voor de financiering en later ook het onderhoud van de Oosterweelverbinding; voor het ontwerp en de bouw is de privésector aan zet.

En bij dat laatste komt het consortium Noriant weer om de hoek kijken. Met die bedrijfsconstructie van een vijftiental grote bouw- en baggerondernemingen ging de BAM in de periode 2007-2009 verregaande (contractuele) engagementen aan voor de bouw van de Oosterweelverbinding met de Lange Wapperbrug. Door de politieke omslag naar een tunnelversie voor de verbinding, zijn die afspraken naar de prullenmand verwezen. Maar vooral minister-president Peeters en zijn kabinetschef Raf Suys is er duidelijk veel aan gelegen om Noriant aan boord te houden en het consortium bijvoorbeeld al het tunneldeel van de Oosterweelverbinding onder de Schelde te laten bouwen. Het advocatenbureau Stibbe werkt daartoe aan een regeling die 'juridisch solide' is. Enerzijds zou die mogelijke schadeclaims van Noriant moeten counteren (die claims over al gemaakte kosten en winstderving zouden in elk geval veel hoger zijn dan de bescheiden 'prestatievergoeding' van 1,3 miljoen euro waarover minister Crevits steeds spreekt). Anderzijds kunnen bij een nieuwe bouwopdracht voor de Oosterweelverbinding de Europese aanbestedingsregels niet zomaar aan de kant worden geschoven ten voordele van Noriant. Tot er voor deze kwestie een oplossing gevonden is, blijft het dossier van de Oosterweelverbinding vastzitten in een bijzonder mistige zone tussen de BAM en de nv Tunnel Liefkenshoek.

Maar al die problemen voor het Masterplan 2020 verbleken bij de vraag: wie zal dat betalen? Tien jaar geleden meende de toenmalige leiding van de Vlaamse regering - Patrick Dewael (Open VLD) en Steve Stevaert (SP.A) - dat 1,4 miljard euro (waarvan 600 miljoen voor de Oosterweelverbinding) ruimschoots zou volstaan. Kris Peeters schudde vorig jaar het bedrag van 5 miljard (waarvan 3 miljard voor de derde Scheldeverbinding) uit zijn mouw. Nieuwe ramingen van minister Crevits, die eind april werden geactualiseerd, komen uit op 6,86 miljard (waarvan 3,25 miljard voor de Oosterweelverbinding).

Sinds 2000 is de teller dus maal vijf gegaan. Daar zal het ongetwijfeld niet bij blijven. Het is ook gerekend zonder allerlei kosten onder het BAM-regime (bijvoorbeeld 120 miljoen voor studiekosten van de tijdelijke vennootschap SAM) en zonder de mogelijke meeruitgaven (600 miljoen) die projectleider Polen in september vorig jaar in zijn eindrapport over de Oosterweelverbinding vermeldde.

Het Rekenhof is niet mals voor die kostenspiraal. In een commentaar bij het eerste voortgangsrapport over het Masterplan 2020 formuleert raadsheer Jan Debucquoy het allemaal ambtelijk, maar in feite is zijn kritiek snoeihard. Onderbouwde kostenramingen en een gedegen uitvoeringsplanning ontbreken. Voor de ondertunnelde R11 en de A102 bijvoorbeeld worden de investeringen geraamd op respectievelijk 530 en 801 miljoen euro, maar er zijn weinig deskundige bronnen die geloof hechten aan die bedragen. De kosten van de lopende projecten, de voorbereidingen en studies zijn volgens Debucquoy al even onduidelijk of gewoon onbekend. En in de Vlaamse meerjarenbegroting is er zelfs geen post voor de uitvoering van het Masterplan 2020 (alleen voor de R11 is voorlopig 50 miljoen ingeschreven; lees verder in dit nummer van Knack ).

Waar al dat geld voor het Masterplan 2020 vandaan moet komen in het krappe begrotingsparcours van de Vlaamse regering, is een levensgroot vraagteken. Voor de Oosterweelverbinding (met brug) haakten bovendien potentiële investeringsgroepen door de financiële crisis van 2008 af. Er zijn geen aanwijzingen dat er van die kant voor een verbinding met tunnels risicobereidheid zou zijn.

Komt daarbij dat er geen deugdelijke berekeningen van het echte mobiliteitsrendement van het dure Masterplan 2020 zijn. Het Vlaams Verkeerscentrum zegt enkel dat het 'volledig' moet worden uitgevoerd om 'de zwaarste congestie' in en rond Antwerpen op te lossen. Vervoerseconomen zoals Stef Proost (K.U.Leuven) en Bruno De Borger (Universiteit Antwerpen) denken daar anders over. Hun pleidooi voor een meer betaalbare en doelmatige aanpak verlegt de prioriteiten. Die komt hierop neer: eerst het gebruik van de Liefkenshoektunnel optimaliseren, daarna investeringen in infrastructuur die de Ring ontlast, en pas denken aan een derde Scheldeverbinding als dat dan nog nodig zou zijn. Voor die volgorde is er steun bij onder meer Forum 2020, de actiegroepen en de politieke oppositie (onder wie ook voormalig Vlaams minister Dirk Van Mechelen van Open VLD). Maar na alle zweet dat Peeters, Janssens en De Wever voor hun compromis van vorig jaar gelaten hebben, snijdt mogelijke reputatie- en imagoschade in de aanloop naar komende verkiezingen de weg naar dat scenario af.