

Context

Op woensdag 4 maart bezorgde het onderzoeksbureau Arup/Sum Research zijn 'Evaluatiestudie bijkomende Scheldekruising in Antwerpen' aan de Vlaamse regering. Op vrijdag 6 maart vroeg minister-president Kris Peeters aan alle 'eigenaars' van de bestudeerde tracés (BAM, stad Antwerpen, stRaten-generaal) plus het Antwerpse Havenbedrijf om vragen en commentaren bij de studie tegen vrijdag 13 maart 2009 aan de regering te bezorgen.

Namens stRaten-generaal willen we onze waardering uitdrukken voor deze uitnodiging tot verder overleg. Ze ligt in de geest van een proces dat in juli 2008, bij het bestellen van een extern en onafhankelijk alternatievenonderzoek, op gang werd getrokken door de Vlaamse regering. We zijn ervan overtuigd dat deze werkwijze op korte termijn tot vruchtbare resultaten voor alle betrokkenen kan leiden.

Het onderhavige alternatievenonderzoek was uiteraard beter eerder in het besluitvormingsproces gevoerd, maar gedane zaken nemen geen keer. We moeten nu vooruit, op basis van dit nieuwe elan.

We verwijzen in dat verband ook naar het onlangs afgeronde Stakeholders Advies Forum over de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Na veertig (!) jaar onenigheid tussen Nederland en Vlaanderen over de aanpak van de problematiek is enkele weken geleden een unaniem en grondig beargumenteerd advies tot stand gekomen, op basis van proactieve betrokkenheid van diverse maatschappelijke stakeholders (gemeenten, havenbeheerders, belangengroepen) en onder begeleiding van een onafhankelijk secretariaat. Alle betrokkenen, inclusief de overheden, zijn het erover eens dat dit proces tot een beter en breder gedragen project heeft geleid. Moge dat ook in het dossier van de Oosterweelverbinding het geval zijn.

1. Weging zes indicatoren

De belangrijkste vaststelling voor stRaten-generaal bij lectuur van de evaluatiestudie van Arup/Sum is: op het vlak van de drie *duurzaamheidsindicatoren* (lange-termijneffecten) blijkt de keuze voor het tracé van stRaten-generaal duidelijk de beste optie. Bij alle van deze indicatoren krijgt stRaten-generaal de eerste plaats in de gemaakte ranking.

- mobiliteit en verkeersveiligheid

In de algemene conclusies krijgt het stRaten-generaal-voorstel voor deze indicator de beste score (blz. 335), zij het met beperkt verschil.

Opvallend is vooral de grote mate van verminderde verkeersdruk op de hele Antwerpse binnenring bij keuze voor het stRaten-generaal-tracé. Een vergelijking tussen de figuren 3.9/3.10 (hoofdstuk BAM, blz. 94) en 5.13/5.14 (hoofdstuk stRaten-generaal, blz. 265) illustreert overduidelijk het vermogen van het stRaten-generaal-tracé om verkeer weg te halen (groene kleur) van de Antwerpse ring en naar de nieuwe bypass af te leiden, terwijl bij het BAM-voorstel het verkeer net overal op de ring toeneemt (rode kleur), dus zowel op de nieuwe bypass als op de bestaande ring. Met navenante gevolgen ook voor de lokale leefkwaliteit.

Nog in dat verband spreken de cijfers in tabel 6.3 (blz. 332) voor zich: overal op de bestaande ringweg scoort stRaten-generaal qua daling verkeersstromen merkkelijk beter dan bij het minimumscenario. Dit heeft te maken met het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer, waardoor minder (cumulatief) wordt omgereden over de hele ring. Het BAM-tracé slaagt er daarentegen nauwelijks in om beter te scoren dan het minimumscenario, en voor het zuidelijke ringgedeelte scoort het BAM-tracé zelfs slechter dan het scenario waarbij helemaal geen Oosterweelverbinding wordt gebouwd.

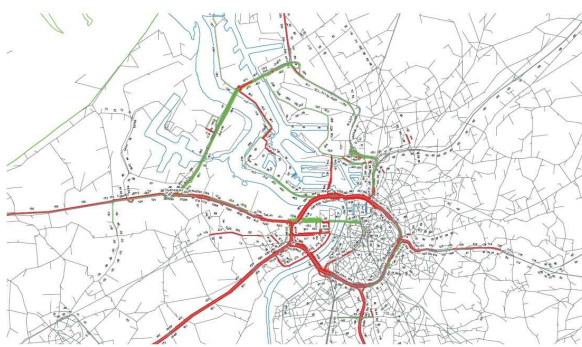


Fig. 3.09 Verschuiving van het autoverkeer in de avondspits - BAM-tracé

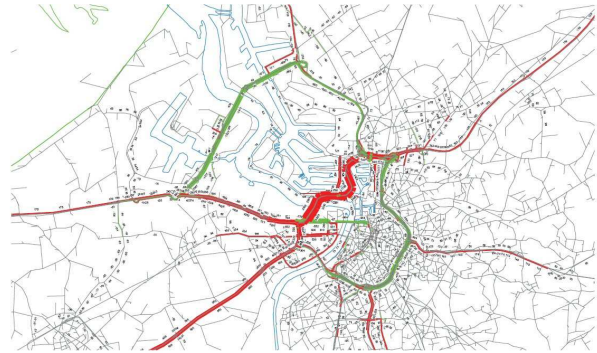


Fig. 5.13 Verschuiving van het autoverkeer in de avondspits - SG-tracé

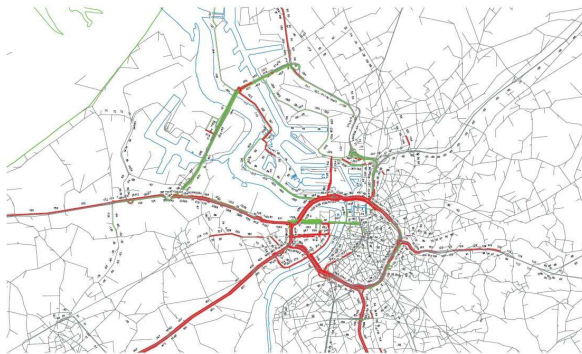


Fig. 3.10 Impact van het BAM-tracé op het slulpverkeer van vrachtwagens in de avondspits

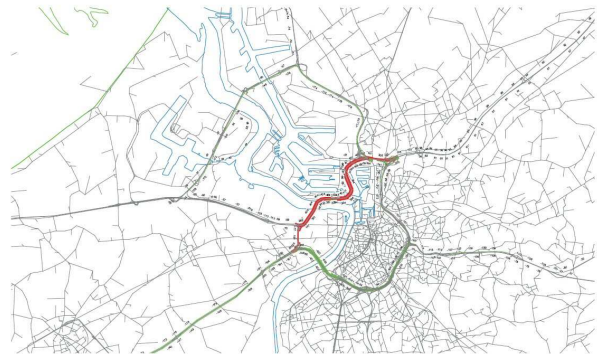


Fig. 5.14 Impact van het SG-tracé op het slulpverkeer van vrachtwagens in de avondspits

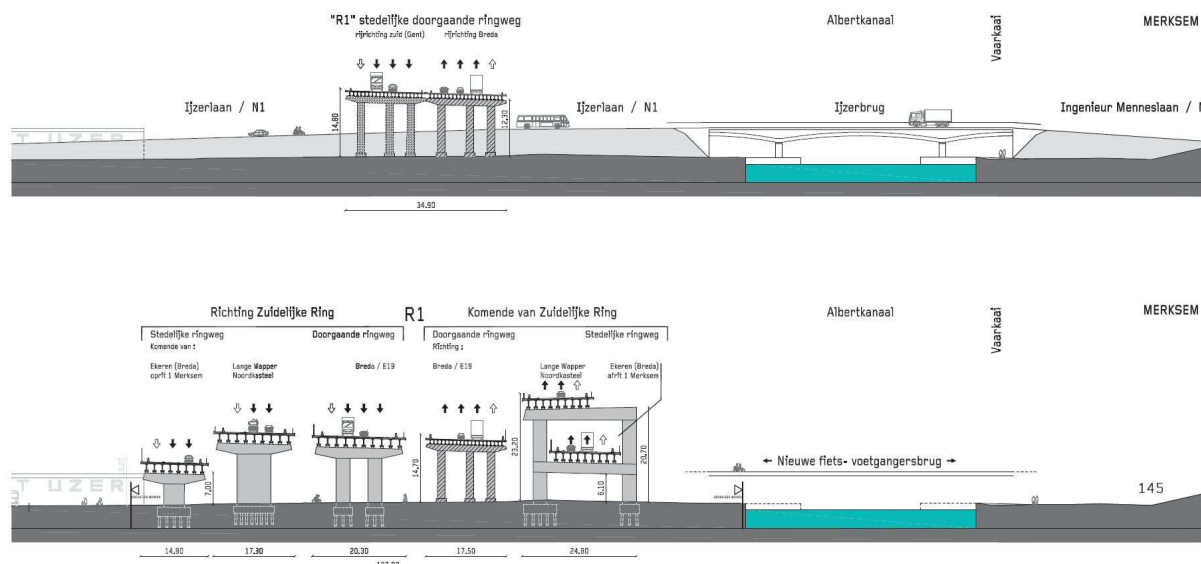
- mens en leefomgeving

Daags na de bekendmaking van het studierapport schreef *Het Nieuwsblad*: ‘Het alternatief van stRaten-generaal is met mijlen voorsprong de winnaar op het vlak van stadsontwikkeling.’ Voor deze indicator scoort het stRaten-generaal-tracé inderdaad zeer goed, wat ons bijzonder verheugt, want het verhinderen van een negatieve impact op de toekomstige ontwikkeling van de stad Antwerpen was in september 2005 een van de belangrijke redenen waarom we toen ons alternatief naar voor schoven.

Op blz. 371 van de studie wordt als eindconclusie voor deze indicator genoteerd:

Het stRaten-generaal-voorstel geeft de meeste kansen aan de geprefereerde ruimtelijke ontwikkeling van de stad Antwerpen op Rechteroever en houdt het meest rekening met de bestaande potenties en kwaliteiten.

Dat is ook logisch: een tunnel onder de haven heeft minder impact op de stadsontwikkeling dan een viaduct dat op ingewikkelde wijze aantakt aan een bestaand viaduct. Op blz.145 wordt van deze aantakingszone een dwarsdoorsnede afgebeeld die weinig commentaar behoeft:



Over de indicator ‘mens en leefomgeving’ schrijft Arup/Sum: ‘Het BAM-alternatief is als conclusie zeer storend te noemen’ (blz. 148). Volgende uitleg wordt daarbij gegeven: *Het zijn vooral de verbreding van het R1-viaduct (van 59 m naar 123 m + 60 m spoorlijn) tussen het knooppunt met de A12 en de aansluiting met de E313 en het werken met verschillende niveaus om de aansluiting op het Oosterweelviaduct te kunnen maken, die zeer sterk de barrièrewerking tussen het stadscentrum, Luchtbal en de deelgemeenten Deurne en Merksem vergroten. Het wordt een echte muur. De ruimtelijke mogelijkheden ter hoogte van het Lobroekdok worden hierdoor sterk beknot. De ruimtelijke samenhang tussen Merksem/Deurne en het centrum, die al niet zo groot was, zal nog sterker achteruitgaan. Het bouwen van een fiets- en voetgangersbrug, ter vervanging van de bestaande brug van de IJzerlaan, is niet meer dan anekdotisch.*

- milieu

Ook voor deze duurzaamheidsindicator krijgt stRaten-generaal de beste punten. In de vergelijkende eindevaluatie (hoofdstuk 6, blz. 364) besluit Arup/Sum: *Op basis van de voorspelde gevolgen voor natuurgebieden, het recreatiegebied Sint-Annastrand, de toekomstige ontwikkeling van het Eilandje en tijdens de aanleg, heeft het BAM-voorstel alles samen genomen de grootste impact en is daarom het minst aantrekkelijk van de drie, terwijl het stRaten-generaal-voorstel op milieuvlak de kleinste impact heeft en daarom de voorkeur verdient.* Bovendien blijkt uit de studie dat wegens tijdsgebrek geen milderende maatregelen konden worden verrekend voor de tunneloptie van stRaten-generaal. Blz. 33: *Voor de luchtvervuiling werd het potentiële effect van de vermindering van de emissies bij de tunnelmond in de bevolkte zones van Merksem en Ekeren onderzocht voor de Royerssluis- en stRaten-generaal-tracés. Binnen het tijdsbestek van deze vergelijkende studie was het onmogelijk om een kwantitatieve modellering te doen van de gevolgen van de maatregelen tegen luchtvervuiling, zoals rekeningrijden, blokrijden, ventilatiekokers, het vermijden van bepaalde types voertuigen en TiO₂-deklagen op geluidswallen.* Gevolg: deze milderende maatregelen werden niet meegenomen in de uiteindelijke milieu-vergelijking, wat verstrekende gevolgen heeft voor de evaluatie van de tunneltracés. Op blz. 353, 365 en 366 beveelt Arup/Sum daarom aan om de tunnelventilatie verder te analyseren. Blz. 366:

Als daarbij rekening wordt gehouden met het aanbrengen van ventilatiekokers in geboorde tunnels om de luchtkwaliteit te verbeteren ter plaatse van de tunnelmonden, is het waarschijnlijk dat er een groter onderscheid zal zijn tussen de drie voorstellen. Dan zouden de opties met een tunnel een beperktere impact hebben op de bewoners.

stRaten-generaal heeft om deze redenen in juli 2008 een boortunnel met dergelijke ventilatiekokers aan de tunnelmonden ter studie voorgelegd, en vraagt om deze aanbeveling in elk geval mee te nemen in het vervolgtraject van dit dossier.

Op vlak van de drie *tijdelijke indicatoren* (relatief korte termijn) is het beeld genuanceerder.

- technische haalbaarheid

De drie tracés blijken alle drie technisch haalbaar. Deze vaststelling rechtvaardigt op zich al de bestelling van dit onafhankelijk onderzoek. Jarenlang werd door tegenstanders van het tunnelalternatief beweerd dat het tracé van stRaten-generaal technisch niet haalbaar zou zijn. Eindelijk wordt met deze mythe komaf gemaakt en is de discussie over het gebruik van hedendaagse tunneltechnologie nu hopelijk ook van de baan.

- uitvoerbaarheid en timing

Wat betreft deze indicator werd het evidente aangetoond. De bouw aanvraag voor het BAM-tracé ligt reeds klaar, terwijl voor beide andere tracés nog een studie- en procedurele weg af te leggen valt. Logisch gevolg: bij keuze voor een van beide alternatieven wordt de bouw later opgestart. Voor die conclusie hadden we evenwel geen studie nodig.

Interessant is wel de berekening die Arup/Sum maakte van de verwachte vertraging: slechts twee jaar, zo blijkt, en niet de vier jaar of nog langer die altijd weer door tegenstanders van het tunnelalternatief naar voor geschoven worden. Op blz. 278 situeert Arup/Sum het startjaar van exploitatie in 2016. Bij het BAM-tracé is dat in 2014. In de studie wordt precies weergegeven hoe men tot die tijds calculatie komt op vlak van timing verder onderzoek, procedure bouw aanvraag, aanbesteding, bouw werf aanpak, etc.

De twee jaar vertraging staat overigens in schril contrast met de drie jaar tijdverlies die ontstaan is door eerdere weigeringen tot onafhankelijk onderzoek van alternatieven. Dit tijdverlies mag de pleitbezorgers van het alternatief niet aangerekend worden.

Verder merkt Arup/Sum nog op dat mits andere fasering bij uitvoering van het bouwproject het luik op Linkeroever al vrijwel meteen opgestart kan worden, ook bij keuze voor het alternatief van stRaten-generaal.

- financiële haalbaarheid

Een van de verrassingen van het studierapport was de conclusie dat slechts één model financieel rendabel blijkt, met name het stRaten-generaal-tracé full toll. Dit is niet het oorspronkelijke voorstel zoals door stRaten-generaal ingediend, wel een optie die verdiensten heeft op het vlak van zowel verbeterde mobiliteit als rentabiliteit.

stRaten-generaal bepleitte altijd uitdrukkelijk enkel tolheffing voor vrachtverkeer aan beide tunnels, en gratis passage voor autoverkeer aan dezelfde tunnels. Uit calculatie van dit voorstel blijkt dat het, net zoals het voorstel van de BAM en dat in nog grotere mate, niet rendabel is. Nadere studie van de manier waarop deze calculatie werd gemaakt leert echter dat hier toch fundamentele kanttekeningen bij geplaatst dienen te worden, zowel bij de kostenberekening van het bouwproject zelf als bij de calculatie van de verwachte opbrengsten.

We doen dit in een apart hoofdstuk.

2. Financiën

a. Bemerkingen bij de calculatie van de kostprijs van de diverse tracé-voorstellen:

Op blz. 24 van het studierapport definieert Arup/Sum hoe de investeringswaarde van elk voorgesteld tracé werd becijferd:

De werkzaamheden om tot een analyse van de investeringswaarde te komen, kunnen samengevat worden als volgt:

- De bepaling van het tracé van elk van de alternatieven en de inventarisatie van alle infrastructuurelementen verbonden aan de tracés.*
- De indeling van deze infrastructuurelementen in twee groepen: deze die deel uitmaken van het project nieuwe Scheldekruising en deze die toebehoren aan een ander project binnen het Masterplan. In het financieel model worden enkel de elementen opgenomen die rechtstreeks tot het project nieuwe Scheldekruising kunnen gerekend worden.*

Wat stellen we nu vast? Vreemd genoeg worden bij de opmaak van de kostprijs van het stRaten-generaal-tracé elementen mee verrekend die helemaal niet tot ons project behoren maar wel tot het project van de BAM. Dit is zonder meer een vergissing, met verstrekkingen gevolgen bij het berekenen van de kostprijs van het stRaten-generaal-tracé. Specifiek gaat het om het terug open maken van de Kattendijksluis, de herinrichting van de IJzerlaanbrug en aanpassingen aan het Lobroekdok, het Schijn en de Stedelijke Ringweg & Singel. In totaal voor 220 miljoen projectvreemde elementen worden op die manier opgeteld bij de kostprijs van het stRaten-generaal-tracé. Dit dient gecorrigeerd. In bijgevoegde tabel deden we dat, waardoor de reële kostprijs van ons tracé niet 3.007 miljard euro bedraagt maar wel 2.782 miljard euro.

We illustreren het projectvreemde karakter van de duurste van deze toevoegingen – namelijk: de stedelijke ringweg fase 1 – aan de hand van wat in het Arup/Sum-rapport zelf staat.

Op blz. 73 wordt dit element mee opgenomen onder de routebeschrijving van het BAM-tracé: *Verbinding met de R1-autosnelweg te Merksem, met een bijbehorende aanpassing van de configuratie van de autosnelweg tussen Laarse Beek en Deurne, met inbegrip van de aanleg van een stadsring.*

Op blz. 103 wordt gesteld dat de configuratie van de R1 volledig moet worden aangepast om te kunnen aangehecht worden aan de BAM-Oosterweelverbinding. Voor het realiseren van het BAM-tracé is die aanpassing plus de aanleg van de stadsring inderdaad een noodzaak, wegens de koppeling met en de toeleiding naar de Lange Wapper. Beide projecten zijn daarom ook al meegenomen in de aanbesteding van de BAM-Oosterweelverbinding.

In een Position Paper aan Europa (zomer 2008) beargumenteert de BAM waarom deze elementen deel uitmaken van de Oosterweelverbinding:

First, during the construction of the Oosterweel Link, the so-called City Ringway will have to be operational in order to function as a traffic diversion, at both branching points. (...) With regard to the viaduct of Merksem, this additional road is more specifically necessary to limit the traffic congestion at the R1 during the Construction of the link between the Oosterweel Link and the viaduct of Merksem. (...) Furthermore, it will include the Construction of an additional complex of approaches and exits in the direction of the Oosterweel tunnel, which will increase the possibility of gaining tolling revenues.

Voor het realiseren van het stRaten-generaal-tracé is dit alles technisch noch functioneel nodig. Toch staat op blz..241 in de studie hetzelfde element ook onder de routebeschrijving van het stRaten-generaal-tracé:

Het verbreden van de R1-autosnelweg tussen Laarse Beek en Deurne om plaats te maken voor een stadsring.

Die verbreding en het aanleggen van een stadsring zijn echter niet nodig in het geval van een keuze voor het stRaten-generaal-tracé. Enerzijds omdat ons tracé verder noordwaarts ligt en niet op dat punt aantakt aan de bestaande ring. Anderzijds omdat qua capaciteit helemaal geen nood is aan een verbreding in het geval van het stRaten-generaal-voorstel. Op blz. 273 schrijft Arup/Sum daarover het volgende:

Een verkeersanalyse geeft aan dat het verkeer op de R1 tussen Deurne en Laarse Beek zal verminderen. Daarom moet de capaciteit van de R1 niet verhoogd worden.

Deze kost dient bijgevolg geschrapt uit de prijsberekening van het stRaten-generaal-tracé.

De twee boortunnels opgegeven in de prijskolom van het stRaten-generaal-tracé zijn uiteraard niet projectvreemd. Maar hier willen we toch een kanttekening plaatsen bij de opgegeven kostprijs. Op blz. 243 van de studie wordt de kostprijs van de twee boortunnels van 3,6 km lengte en 15,08 meter doorsnede geschat op 1.061 miljoen euro. Dit lijkt ons een prijsschatting aan de bovenkant van het spectrum. In Madrid werden twee gelijkaardige boortunnels met telkens iets grotere dimensies (3,6 en 4,2 km lengte en 15,20 meter doorsnede) gebouwd voor een reële marktprijs (2005) van 756 miljoen euro.

Verder blijft onduidelijk hoe men in de studie tot de kostprijs van specifieke elementen onder ‘diverse kosten’ is gekomen. Waarom is er bijvoorbeeld voor 15 miljoen euro geluidsschermen voorzien bij het stRaten-generaal-tracé (en slechts 10 miljoen voor het BAM-tracé), terwijl het tracé van stRaten-generaal toch grotendeels ondergronds gaat? Waarom zijn de onteigeningskosten voor beide tracés dezelfde? Hoe werd de grondwerving berekend? Over welke afbraakkosten gaat het? Enzoverder.

Zoals voor het tracé-stRaten-generaal projectvreemde elementen mee opgenomen worden in de uiteindelijke kostprijs, zo ontbreken voor het BAM-tracé enkele elementen die verkeerdelijk als Masterplanprojecten worden gecatalogeerd i.p.v. projecten inherent verbonden aan de constructie van de BAM-Oosterweelverbinding. Het gaat om de Kattendijksluis en de IJzerlaanbrug. Over die brug staat in de Arup/Sum-studie, blz. 103: *Een plaatselijke weg wordt ook afgesloten om het mogelijk te maken dat de Stadsring onder de verbindingen loopt.*

De kostprijs van beide elementen dienen toegevoegd aan de reële investeringswaarde van het BAM-tracé, wat het nieuwe totaal op 2,729 miljard euro brengt. Beide elementen staan ook opgegeven in de reeds vermelde Position Paper aan Europa onder ‘Oosterweel Link Project’.

In het verlengde van de autostradekoppeling richting de Lange Wapper en van fase 1 van de stedelijke ringweg dienen ook de heraanleg van de Turnhoutseknoop en fase 2 van de hele geplande stedelijke ringweg op rechtoever in rekening gebracht te worden bij het BAM-project. Indicatief kunnen de kostprijzen ervan geschat worden op respectievelijk 25 en 250 miljoen euro, maar bij gebrek aan concrete becijfering (de ontwerpen ervan zitten nog in de conceptuele fase) moeten we voorlopig een prijs A en B op deze projecten klevan.

Ten slotte dienen ook de onderhoudskosten voor beide tracés aangepast, aangezien nu projecten geschrapt werden bij het stRaten-generaal-tracé en projecten toegevoegd werden aan het BAM-tracé. De onderhoudskosten gerelateerd aan die specifieke bouwprojecten

moeten volgens dezelfde logica geschrapt of toegevoegd worden in de berekening van de onderhoudskosten

In bijgevoegde tabellen staan de herberekende reële investeringskosten voor beide tracés opgegeven. Daaruit blijkt dat het verschil in kostprijs slechts 50 miljoen euro bedraagt, en niet 300 miljoen euro.

StRaten-generaal	Invest.	Onderhoud
DEEL I LINKEROEVER		
1 Infrastructuur wegenis E17 tot aan Kennedytunnel + tolinfrastructuur ARUP OWV Wegenwerken	445,43	6,68
2 Groenproject en landschappelijke aanpassingen Burchtste Weel BAM OWV Groenproject	8,96	
3 Groenproject en landschappelijke aanpassingen Middenvijver ARUP OWV Groenproject	1,95	
4 Groenproject en landschappelijke aanpassingen Sint-Annabos ARUP OWV Groenproject	1,95	
6 Aanpassingen Kennedytunnel ARUP OWV Kennedytunnel	25,00	0,25
7 Nieuwe tolinfrastructuur Kennedytunnel ARUP OWV Kennedytunnel	<i>included</i>	
TOTAAL DEEL I : LINKEROEVER	483,29	6,93
DEEL II SCHELDE-ONDERTUNNELING		
8 Afgezonken tunnel + Infrastructuur tunnelmond linkeroever ARUP OWV Schelde -ondertunneling	576,94	5,77
9 Maatregelen scheepvaart - fazing ARUP OWV Schelde -ondertunneling	5,00	
10 Maatregelen Atofina - pijpleidingen ARUP OWV Schelde -ondertunneling	5,00	
TOTAAL DEEL II SCHELDE-ONDERTUNNELING	586,94	5,77
DEEL III RECHTEROEVER		
11 Infrastructuur Oosterweelknooppunt ARUP OWV Oosterweelknooppunt	58,63	0,88
12 Infrastructuur verbinding haven ARUP OWV Wegenwerken	<i>included</i>	
14 Aanpassingen Scheldelaan ARUP OWV Wegenwerken	5,00	0,08
35 Geboorde tunnels diameter 15,2 m ; 2x : 3 + 3 rijvakken ; 7,6 km ARUP OWV Viaduct / Tunnel	1.036,10	12,43
37 Verbindingsgalerijen ARUP OWV Viaduct / Tunnelcomponent	25,00	0,3
39 Infrastructuur Ekerenknooppunt ARUP OWV Wegenwerken	56,23	0,84
TOTAAL DEEL III RECHTEROEVER	1.180,96	14,53
DEEL IV DIVERSE KOSTEN		
45 Verplaatsen nutsleidingen (Eandis, Waterbedrijf, Belgacom,...) BAM OWV Andere diverse	7,3	0,11
46 Verplaatsen ondergrondse pijpleidingen ARUP OWV Andere diverse	2,00	0,03
47 Aanpassingen diverse rioleringen ARUP OWV Andere diverse	2,00	0,03
48 Afbraakkosten gebouwen ARUP OWV Andere diverse	4,00	
49 Kost geluidsschermen ARUP OWV Andere diverse	15,00	0,15
50 Sanering van vervuilde sites ARUP OWV Andere diverse	55,00	
51 Flankerende en natuur & milieugebonden maatregelen ARUP OWV Andere diverse	35,00	
52 Verzekeringskosten (decenale, ABR,...) ARUP OWV Andere diverse	37,10	
53 Onteigeningskosten BAM OWV Onteigeningen	41,66	
54 Grondverwervingen OWV Onteigeningen	150,00	
55 Studie- en managementkosten ARUP OWV Studiekosten	182,5	
TOTAAL DEEL IV DIVERSE KOSTEN	531,56	0,32
GLOBAL TOTAAL PROJECT OWV	2.782,75	27,55

BAM	Invest.	Onderhoud
DEEL I LINKEROEVER		
1 Infrastructuur wegenis E17 tot aan Kennedytunnel + tolinfrastructuur ARUP OWV Wegenwerken	459,73	6,9
2 Groenproject en landschappelijke aanpassingen Burchtste Weel BAM OWV Groenproject	8,96	
3 Groenproject en landschappelijke aanpassingen Middenvijver ARUP OWV Groenproject	1,95	
4 Groenproject en landschappelijke aanpassingen Sint-Annabos ARUP OWV Groenproject	1,95	
5 Aanpassingen Kennedytunnel : enkel signalisatie vrachtverkeer BAM OWV Kennedytunnel	5,21	0,05
6 Aanpassingen Kennedytunnel ARUP OWV Kennedytunnel	5,00	0,05
TOTAAL DEEL I : LINKEROEVER	482,8	7,00
DEEL II SCHELDE-ONDERTUNNELING		
8 Afgezonken tunnel + Infrastructuur tunnelmond linkeroever ARUP OWV Schelde -ondertunneling	576,94	5,77
9 Maatregelen scheepvaart - fazing ARUP OWV Schelde -ondertunneling	5,00	
10 Maatregelen Atofina - pijpleidingen ARUP OWV Schelde -ondertunneling	5,00	
TOTAAL DEEL II SCHELDE-ONDERTUNNELING	586,94	5,77
DEEL III RECHTEROEVER		
11 Infrastructuur Oosterweelknooppunt ARUP OWV Oosterweelknooppunt	34,71	0,52
12 Infrastructuur verbinding haven ARUP OWV Wegenwerken	2,00	0,03
13 Maatregelen Kattendijksluis en dok BAM Masterplan Project Sluizen en dokken	15,63	0,23
14 Aanpassingen Scheldelaan ARUP OWV Wegenwerken	5,00	0,08
17 Amerikadok - ondergronds talud en aanvaarbeveiliging ARUP OWV Sluizen en dokken	7,50	
18 Dubbeldek-brug met tuikabels : 1,705 km ARUP OWV Viaduct / Tunnelcomponent	650,00	19,5
19 Aanpassingen Lobroekdok	15,00	0,23
20 Aanpassingen complex Merksem richting E19 Breda ARUP OWV Wegenwerken	37,05	0,56
21 Aanpassingen Singel noord deel II BAM OWV Wegenwerken	32,33	0,48
22 Aanpassingen stedelijke Ringweg & Singel met E313/E34 - upgrade R1 ARUP OWV Wegenwerk	361,73	5,43
25 Ijzerlaanbrug Albertkanaal	11,85	0,24
31 Inname busstation De Lijn - infrastructuurkosten Belgasite BAM OWV Belgasite	3,25	
32 Aanpassingen het Schijn BAM OWV Schijn	5,21	
A Heraanleg Turnhoutseknop	A	A
B Aanpassing R1 + aanleg stedelijke ringweg tussen E313/E34 en Kennedytunnel	B	B
TOTAAL DEEL III RECHTEROEVER	1.181,26+ A + B	27,30+ A + B
DEEL IV DIVERSE KOSTEN		
45 Verplaatsen nutsleidingen (Eandis, Waterbedrijf, Belgacom,...) BAM OWV Andere diverse	7,30	0,11
46 Verplaatsen ondergrondse pijpleidingen ARUP OWV Andere diverse	2,00	0,03
47 Aanpassingen diverse rioleringen ARUP OWV Andere diverse	2,00	0,03
48 Afbraakkosten gebouwen ARUP OWV Andere diverse	4,00	
49 Kost geluidsschermen ARUP OWV Andere diverse	10,00	0,15
50 Sanering van vervuilde sites ARUP OWV Andere diverse	40,00	
51 Flankerende en natuur & milieugebonden maatregelen ARUP OWV Andere diverse	30,00	
52 Verzekeringskosten (decenale, ABR,...) ARUP OWV Andere diverse	37,10	
53 Onteigeningskosten BAM OWV Onteigeningen	41,66	
54 Grondverwervingen OWV Onteigeningen	180,00	
55 Studie- en managementskosten ARUP OWV Studiekosten	124,90	
TOTAAL DEEL IV DIVERSE KOSTEN	478,96	0,32
GLOBAL TOTAAL PROJECT OWV	2.729,96+ A + B	40,39+ A + B

b. Bemerkingen bij de berekening van de opbrengsten:

- tolheffing Liefkenshoektunnel

In de Arup/Sum-studie wordt bij de berekening van de opbrengsten de inkomstenderving aan de Liefkenshoektunnel afgetrokken van de zuivere tolopbrengst aan de stedelijke Scheldekruisingen (Oosterweeltunnel en Kennedytunnel) (tabel 6.10, blz. 340). Dat is logisch: het verlies aan inkomsten aan de Liefkenshoektunnel wordt mee veroorzaakt door een verschuiving van verkeersstromen naar de andere tunnels. Minder logisch is dat de resterende tolinkomsten van de Liefkenshoektunnel niet ook mee verrekend worden ter financiering van de Oosterweelverbinding.

Wanneer we de totale vrachtverkeerstromen aan de drie Scheldekruisingen voor zowel het BAM-model (blz. 88, figuur 3.8) als voor het stRaten-generaal-model (blz. 249, figuur 5.3) berekenen, zien we een verschil van amper tachtig vrachtwagens tussen beide modellen. Het aantal vrachtwagens dat de Schelde kruist blijft dus gelijk, maar het stRaten-generaal-tracé slaagt erin meer vrachtwagens weg te houden van de stad (Oosterweeltunnel en Kennedytunnel) dan het BAM-tracé, en meer vrachtwagens af te leiden naar de LHT. Dit kan als een verbetering worden beschouwd voor de mobiliteit rond de stad. Deze positieve ontwikkeling wordt echter financieel afgestraft, omdat ze voor de financiering van de Oosterweelverbinding boekhoudkundig vertaald wordt als winstderving. Zo ontstaat een perfide situatie: hoe meer vrachtwagens dicht bij de stad gehouden worden, hoe hoger de inkomsten. Want alleen de winstderving aan de Liefkenshoektunnel wordt in rekening gebracht, en niet de tolinkomsten. Of omgekeerd: bij het boekhoudkundig buiten houden van de inkomsten aan de Liefkenshoektunnel uit de financieringsoperatie van de Oosterweelverbinding wordt het zaak voor de investeerders om een niet-optimale benutting van de Liefkenshoektunnel in stand te houden. Dergelijke constructie hypothekeert de slaagkansen van zowel het stRaten-generaal-tracé als de vierde optie naar voor geschoven door Arup. De opbrengsten van alle Scheldekruisingen samen (Kennedytunnel, Oosterweeltunnel, Liefkenshoektunnel) worden best als één geheel beschouwd, zowel in functie van de mobiliteitssturing als voor de onderlinge financiering. Het kan niet de bedoeling zijn dat men de financieringsconstructie voor het realiseren van de Oosterweelverbinding dusdanig opstelt dat een positief mobiliteitsalternatief boekhoudkundig niet kan slagen.

De tolopbrengsten aan de Liefkenshoektunnel worden intussen overigens ook al beheerd door de BAM. Zoals voorzien in het decreet van 13 december 2002 werd de Liefkenshoektunnel ingebracht bij de BAM en besliste de Vlaamse regering om ook de Kennedytunnel bij de BAM onder te brengen. Op de website van de BAM staat uitgelegd waarom de Vlaamse regering dit deed:

Om deze verkeersstromen efficiënt te kunnen sturen en financieringsopties voor het Masterplan te versterken, is het belangrijk onderlinge competitie tussen deze Schelde-oeververbindingen te minimaliseren.

Die competitie wordt enkel uitgeschakeld als alle Scheldeverbindingen een gezamenlijke boekhouding hebben. Alhoewel dit reeds een grote stap voorwaarts is, zal ook elk tolregime leiden tot een niet-verfijnde verschuiving van verkeersdruk. Een nog grotere stap is de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtverkeer. Dan is elke discussie over rentabiliteit van een verbinding voortaan zonder voorwerp en beschikt Vlaanderen over een uiterst precies instrument om het vrachtverkeer te sturen.

- BTW-aftrek

Op blz. 26 van de Arup/Sum-studie lezen we:

Specifiek in het kader van de realisatie van de nieuwe Scheldekruising heeft BAM NV van de overheid een gunstmaatregel (ruling) verkregen in het kader van de BTW aftrekbaarheid.

Deze gunstmaatregel blijkt echter niet te gelden voor het scenario stRaten-generaal waarbij geen tol voor auto's wordt geheven. Daar wordt het aandeel van niet-recupereerbare BTW op 48% ingeschat, en wordt dit deel van de BTW als nieuwe kost beschouwd in het financieel model.

In de financiële bijlage bij de studie wordt dit verder toegelicht (blz. 254):

-- *Tax assumptions: een belastingspercentage voor vennootschapsbelasting van 34 % werd toegepast. Het aandeel niet-aftrekbare BTW in scenario “StRaten Generaal geen tol voor auto’s” werd bepaald op 48 %; voor alle andere scenario’s is dit nul %.*

Concreet betekent dit dat in het scenario stRaten-generaal 842 miljoen euro BTW niet-aftrekbaar is (non deductible VAT on construction payments + on availability payments). Dit leidt tot een verlaging van zowel de Total operating cash flow als de Net cash flow before financing. Deze boekhoudkundige logica is voor de overheid een vestzak-broekzakoperatie. Het zijn fiscale bedragen die de federale overheid int en vervolgens via een verdeelsleutel terugstort aan Vlaanderen.

Fiscaliteit is een veel gebruikt middel om initiatieven te stimuleren. Hier blijkt fiscaliteit echter een belangrijke negatieve invloed te hebben op de financiële haalbaarheid van een project. Het gratis laten rijden van wagens door zowel de Kennedytunnel als de Oosterweeltunnel leidt tot betere mobiliteitsstromen, zo blijkt uit de studie. Dit gratis doorgang verlenen helpt dus mee een van de doelstellingen te realiseren van het Masterplan, met name het ontlasten van de binnenstedelijke ring. Dit lijkt ons voldoende reden om ook een ‘ruling’ te verlenen voor deze aanpak, gelet op de positieve impact die deze regeling heeft voor mens en milieu.

- leakage

Omdat stRaten-generaal elektronische tolheffing bepleit aan beide Scheldekruisingen (Oosterweeltunnel en Kennedytunnel), wordt een percentage opbrengstverlies in rekening gebracht. Bij manuele tolheffingssystemen (zoals bij het BAM-tracé is voorzien) is er in principe geen opbrengstverlies, omdat daar louter fysiek geen ‘mazen in het net’ zitten. Op blz.26 in de studie wordt uitgelegd om welke percentages het gaat:

De volgende correctiefactor van opbrengstverlies werd door ArupUK-SumResearch voorgesteld: 15% opbrengstverlies van 2015 tot 2020, daarna 5% voor de rest van de exploitatieperiode. Deze percentages van opbrengstverlies zijn enkel van toepassing op de vrachtwagens aangezien de meerderheid van de auto’s die de regeling gebruiken lokaal verkeer zal zijn.

In absolute cijfers gaat het de eerste vijf jaar om substantiële bedragen die niet geïnd worden in het geval van het stRaten-generaal-tracé. Daarom vraagt stRaten-generaal om bij verdere studie aandacht te schenken aan elke maatregel die getroffen kan worden om deze ‘leakage’ te beperken. Vanaf het jaar na het referentiejaar valt deze leakage terug op 5%.

Wegens de configuratie aan de Kennedytunnel kan daar geen manuele tolninning georganiseerd worden voor het vrachtverkeer. Dit is wel mogelijk aan de Oosterweeltunnel. Een variëteit ten behoeve van een grotere opbrengst zou er kunnen in bestaan om de doorgang naar de Oosterweeltunnel tijdens de eerste jaren van exploitatie wel manueel te laten verlopen, om op die wijze een verhoogde tolinkomst te hebben.

- maatschappelijke kosten- en batenanalyse

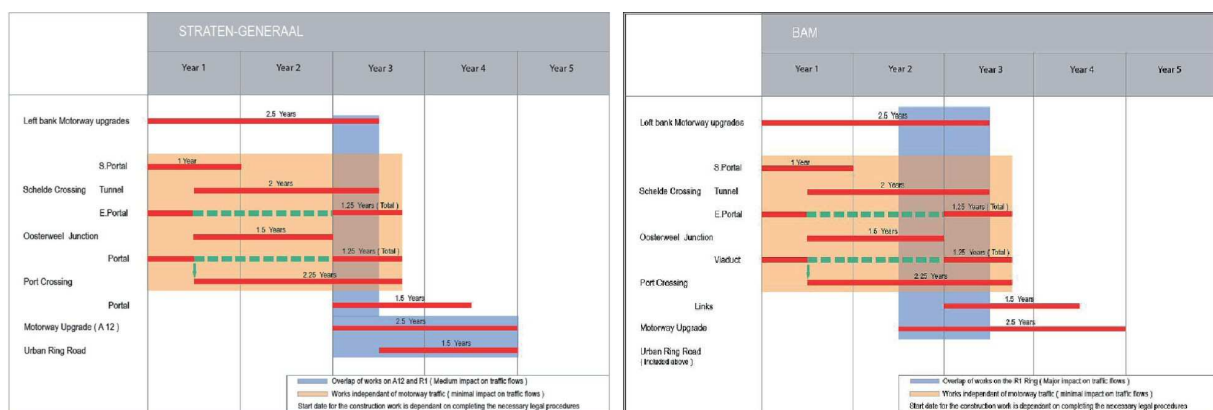
Op blz. 22 van de Arup/Sum-studie wordt gesteld:

Deze financiële evaluatie omvat geen maatschappelijke kosten- en batenanalyse.

Bij het berekenen van de financiële haalbaarheid wordt enkel rekening gehouden met de rechtstreekse ‘geldelijke’ financiële effecten. Dit stemt overeen met de vraag om een sluitend financieel plan. Het onderzoek toont evenwel aan dat de keuze voor deze of gene tracé-optie ook aanzienlijke verschillen met zich meebrengt op het vlak van mogelijke potenties voor de stedelijke ontwikkeling en leefbaarheid van de stad Antwerpen. stRaten-generaal acht het

daarom wenselijk om ook een aanvullend luik te laten opmaken waarin de onrechtstreekse financiële effecten die daarvan het gevolg zijn in kaart gebracht worden. Dit laat immers toe om een eventuele min- of meerkost van een investering ook in relatie te brengen tot een min- of meerwaarde die deze investering tot gevolg heeft (bv. i.v.m. vastgoedwaarde, gezondheid, stedelijke potenties, woonverdichting, aanvullende belastingsinkomsten, ...).

In de marge hiervan kan bijkomend de hinder veroorzaakt door de bouwwerf becijferd worden. Ook hier schuilt financiële winst bij keuze voor het stRaten-generaal-tracé, aangezien bijna alle werken uitgevoerd kunnen worden ver van de bestaande ringweg (blz. 318-319) en aangezien de bouwwerf voor dit tracé slechts een half jaar zal samenvallen met werkzaamheden aan de autosnelweg en de bijhorende aansluitingen voor de kruisingen (tijdschema op blz. 322, fig.5.16). Bij aanleg van het BAM-tracé duurt dat samenvallen een jaar (fig.3.11, p.164).



3. Hoe moet het nu verder?

Tijdens de voorbije jaren zag stRaten-generaal tal van gemiste kansen om het dossier van de Oosterweelverbinding ten goede te keren, om tot het best mogelijke project voor Antwerpen te komen. In de onafhankelijke evaluatiestudie legt Arup/Sum de belangrijkste redenen van die gemiste kansen bloot: tracékeuzes, bouwtechniek, verplichting Oosterweelknooppunt, opgelegd tolscenario, schrappen Kennedytunnel voor vrachtverkeer, enzovoort.

Specifieke beperkingen (harde randvoorwaarden) door de Vlaamse regering opgelegd bij de ontwikkeling van het bouwproject hebben vaak een gebrek aan flexibiliteit en creatieve aanpak met zich meegebracht. Deze evaluatiestudie stelt ons inziens uitdrukkelijk: tijd voor een trendbreuk.

Waar liggen de kansen?

1. Uitklaren van financiële analyse bij vergelijking BAM-stRaten-generaal:

- zoals hoger gesteld moet in eerste instantie het foutieve beeld van de reële investeringskost van zowel het tracé stRaten-generaal als dat van de BAM worden gecorrigeerd. Anders wordt met virtuele boekhoudkunde een geflatteerd beeld gecreëerd van de reële kostprijs van het BAM-tracé en een negatief beeld van de reële kostprijs van het stRaten-generaal-tracé. stRaten-generaal vraagt om een eerlijke vergelijking.

- verder willen we ook onderzocht zien hoe en in welke mate de financiële rentabiliteit van het tracé-stRaten-generaal scenario 3 (zonder tol voor autoverkeer) verhoogd kan worden door alvast rekening te houden met de hoger geschetste bemerkingen bij de berekening van de opbrengsten.

Net de manier waarop dit dossier financieel is opgebouwd ontnemt kansen om project-inherente verbetering te koppelen aan rentabiliteit. Dat is de wereld op zijn kop. De reden hiervoor is de opgezette financieringsstructuur die gebaseerd is op zo veel mogelijk verkeer naar de stad halen (Oosterweeltunnel en Kennedytunnel) om het bouwproject gefinancierd te krijgen. Want bij wegblijven van die verkeersstromen is er een terugval van tolinkomsten. Concreet: bij het tracé stRaten-generaal rijden opmerkelijk meer vrachtwagens door de Liefkenshoektunnel (en dus niet naar de stad), maar de tolinkomsten daar geïnd worden niet meegenomen in financieringsstructuur. Dit ware nochtans de logica zelve vanuit de doelstelling 'betere mobiliteit'.

Nog concreet: bij het tracé stRaten-generaal wordt een aanzienlijke vermindering van de verkeersdruk op het zuidelijke gedeelte van de Antwerpse ring gerealiseerd. Dit ten gevolge van o.a. het open houden van de Kennedytunnel voor vrachtverkeer. Om deze optie financieel niet af te straffen, lijkt het verstandig om de opbrengst van de drie Scheldetunnels als één geheel te hanteren. Dit om te vermijden dat verkeersinfrastructuur met elkaar in concurrentie gaat omwille van de rentabiliteit in plaats van omwille van de mobiliteit.

- stRaten-generaal vraagt een nieuwe calculatie van de financiële haalbaarheid van het tracé stRaten-generaal scenario 3 (geen tol voor auto's), gebaseerd op de gecorrigeerde prijs van beide tracés en rekening houdend met de bemerkingen bij de berekening van de opbrengsten .

2. Bijkomende vergelijkende simulaties maken voor twee resterende tracés + nieuwe optie

Uit de weging van de zes indicatoren blijkt dat bij keuze tussen de drie voorgelegde tracés de voorkeur uitgaat naar het tracé van stRaten-generaal, en dit wellicht des te meer na het doorvoeren van financiële correcties bij het berekenen van de kostprijs en de opbrengsten. Het ware daarom onverantwoord om voor een project dat er wellicht honderd jaar ligt de goede scores op de duurzaamheidsindicatoren te negeren in functie van het nu zo snel mogelijk willen opstarten van de bouwwerf, een factor die – ironisch genoeg – in de tijd beperkt is. Vergelijk het met een chirurg die een ingreep suggereert met de beste kans op genezing, maar er tegelijk op wijst dat bij keuze voor deze ingreep de wachttijd wat langer is. Elke patiënt zal die vertraging niet als doorslaggevende factor beschouwen, wel de uiteindelijke genezing. stRaten-generaal bepleit om ook in dit dossier de uiteindelijke doelstellingen te laten primeren op de relatieve tijdsfactor.

Ondanks de goede score voor ons tracé zien we toch ook veel potentie in de nieuwe, vierde optie zoals gepresenteerd door Arup/Sum. Met deze optie wil het studiebureau de 'beste elementen uit het onderzoekstraject hergebruiken' en tegelijk een 'aantal tekortkomingen remediëren'. Dergelijke ambitie, indien vervuld, kan alleen maar leiden tot het verder verhogen van goede scores op de duurzaamheidsindicatoren (mobiliteit, milieu, stadsontwikkeling) en het verzekeren van de rentabiliteit.

Het concrete voorstel dat Arup/Sum naar voor schuift is inhoudelijk een combinatie van elementen die al eerder aangereikt werden door Antwerpse actiescomités. Arup/Sum koppelt een geoptimaliseerd tracé van stRaten-generaal aan de vraag van vzw Ademloos om meer aandacht te schenken aan de onderbenutte Liefkenshoektunnel als instrument in de ontwarring

van de verkeersknoop in en rond Antwerpen. Het is dan ook welhaast evident dat deze vierde optie een groot draagvlak zal hebben, indien ze ook realiseerbaar en efficiënt blijkt. Bovendien biedt optie vier de kans bij uitstek om twee Antwerpse historische vergissingen recht te zetten: de vervanging van de Brialmontvesten door een autostrade en het bouwen van een half-nutteloze Liefkenshoektunnel.

Om al deze redenen vragen wij om niet alleen de bemerkingen over ons eigen tracé verder te bestuderen, maar ook optie vier verder te exploreren in een vergelijking met de tracés van de BAM en stRaten-generaal.

Optie 4 bestaat uit

** het schrappen van het Oosterweelknooppunt*

Op het eind van de jaren negentig werd het bouwen van de Oosterweelknooppunt als een harde randvoorwaarde meegenomen in het dossier van de Oosterweelverbinding. Deze randvoorwaarde werd ook vooropgesteld bij het opstarten van het onafhankelijk onderzoek. Maar een document waarin de noodzaak hiervan cijfermatig beargumenteerd en technisch toegelicht wordt is tot op vandaag nog niet publiek gemaakt. stRaten-generaal suggereert daarom om alle studies die in het verleden werden opgemaakt over de noodzaak van deze knoop vrij te geven. Als we ons een beeld kunnen vormen van de redenen die indertijd werden opgegeven om van de Oosterweelknoop een harde randvoorwaarde te maken, dan kunnen we die redenen nu ook gaan aftoetsen aan de concrete tracés en de mate waarin ze tegemoet komen aan de vraag uit de haven om een havenknooppunt. Anders dreigt, zeker onder tijdsdruk, opnieuw improvisatie bij het evalueren van de noodzaak van dit knooppunt. Bovendien kunnen we dan ook evalueren of de opgegeven redenen uit het verleden nog steeds gelden.

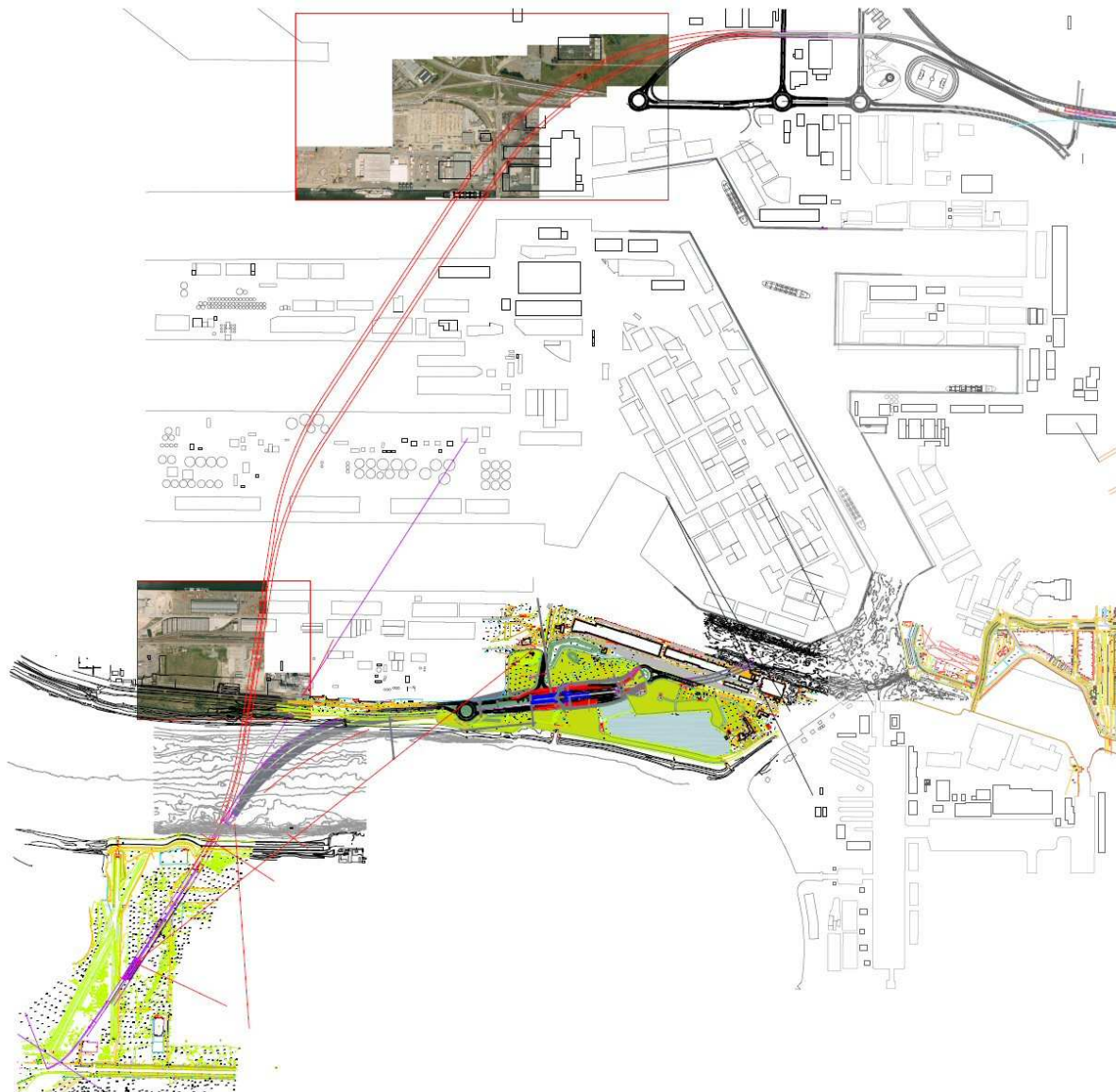
Minstens moeten we vermijden dat het Oosterweelknooppunt een soort tweede Liefkenshoektunnel wordt: een duur bouwproject dat onderpresteert.

Als het Oosterweelknooppunt nodig is, dan lijkt het ons dat het stRaten-generaal-tracé de enig mogelijke optie is (zie hoger).

Als een lokale ontsluiting van de haven op het snelwegennet wenselijk is maar niet per definitie op die plek moet worden ingeplant, kan gezocht worden naar een andere plek voor een op- en afrittencomplex. Zo tekenden we in het najaar van 2007 een Noorderlaanknoop die vanuit de haven rechtstreeks toegang verleent tot de nieuwe Oosterweelverbinding.

** het westwaarts opschuiven van de Oosterweelverbinding in tunnelvorm onder de haven*

Begin februari 2009 legden we een dergelijk tracé voor de Oosterweelverbinding voor aan het studie bureau, in combinatie met een Noorderlaanknooppunt. We berekenden dat dergelijk tracé tot 300 miljoen euro goedkoper kan zijn dan het huidige stRaten-generaal-tracé. Zie onderstaande tekening.



** het op termijn intunnellen van het viaduct Merksem en delen van zuidelijke ring (zoals dat intussen in vele Europese steden gebeurt met intra-stedelijke autostrades)*

** het beter benutten van de Liefkenshoektunnel*

Op te merken hierbij valt dat een verbeterde ontsluiting en telematische toeleiding naar de Liefkenshoektunnel niet alleen via de bocht van Zwijndrecht kan worden gerealiseerd, maar ook via Gent/Zelzate. Dit laatste is een aanpak die sterk gepropageerd wordt vanuit het Waasland.

Recentelijk werd vanuit de regering opgemerkt dat de Tijsmanstunnel onvoldoende capaciteit zou hebben voor het bedienen van de volgende tunnel, namelijk de Liefkenshoektunnel. Ofwel is dat niet zo en dan is er geen probleem, ofwel is dat wel zo en dan situeert het probleem zich op het niveau van de historische vergissing die dient rechtgezet. Ofwel is m.a.w. de Liefkenshoektunnel te groot, ofwel de Tijsmanstunnel te klein. Dan is het nu het moment om een van beide vergissingen recht te zetten.

** een performanter sturen van de mobiliteitsstromen in en rond Antwerpen, met behulp van automatische verkeersbegeleidingssystemen*

stRaten-generaal suggereert dat bij het opmaken van een bijkomende vergelijkende analyse tussen drie tracés (BAM, stRaten-generaal, Arup/Sum) de laatste twee factoren – betere benutting Liefkenshoektunnel en automatische verkeersbegeleiding – meteen ook meegenomen worden voor de drie tracés, en niet alleen voor optie vier van Arup. Anders zijn we opnieuw appels met peren aan het vergelijken. Beide factoren zijn ook direct toepasbaar.

Manu Claeys en Peter Verhaeghe
voor stRaten-generaal