

Oosterweelmythologie - Mythe 3: Het BAM-tracé met tunnels zal worden gefinancierd door middel van tolheffing

Kort:

** Sinds 2005 is de kostprijs van de Oosterweelverbinding gestegen van 1,34 miljard euro naar 3,05 miljard euro, terwijl de toentertijd vastgelegde toltarieven nooit werden aangepast*

** Omdat de vastgelegde toltarieven niet kunnen worden verhoogd zonder negatieve mobiliteitseffecten, zag de Vlaamse regering zich reeds enkele keren verplicht om prijsstijgingen zelf bij te passen*

** Wanneer na deze bijpassingen de tolinkomsten nog onvoldoende zullen blijken, garandeert de Vlaamse regering aan het bouwconsortium en aan de banken het bijpassen van eventueel verlies*

Op 22 juli 2005 legde de Vlaamse regering de toltarieven vast voor de Oosterweelverbinding: 2,44 € voor een auto, 15,85 € voor een lichte vrachtwagen en 19,02 € voor een zware vrachtwagen. Gesteld werd dat de Oosterweelverbinding zou worden gefinancierd met de opbrengst van de tolinning. De kostprijs van het bouwproject werd toen geraamd op 1,34 miljard euro.

In die periode communiceerde de Vlaamse regering dat zelfs het hele Masterplan zou worden gefinancierd met tol geïnd aan de Oosterweelverbinding. Een en ondeelbaar, klonk het toen, o.a. om critici van de Oosterweelverbinding in de hoek te dringen (*zie mythe 2*). Later maakte de Europese Commissie duidelijk dat dergelijke financiële koppeling niet toegelaten was, maar politieke voorstanders van het BAM-tracé bleven het tegendeel beweren. Het werd een mythe op zich, om het tracé aanvaardbaar te houden bij o.a. de pleitbezorgers van een multimodale aanpak.

In juni 2006 dienden de aannemers hun eerste offertes in voor het bouwproject. Het gerucht deed de ronde dat de prijzen van de offertes een stuk hoger lagen dan het geraamde bedrag, maar begin november 2006 kreeg het Vlaams parlement toch een prijstabel te zien waarin de Oosterweelverbinding nog steeds 1,34 miljard euro kostte. Op 20 november 2006, toen bekend werd dat de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) de NV Noriant als enige kandidaat weerhield, verklaarde de BAM aan de media dat veronderstelde prijsstijgingen uitgesloten waren. Er zou zelfs een nieuwe aanbesteding komen indien de prijs hoger was dan voorzien in de randvoorwaarden.

Hoewel de NV BAM bleef ontkennen dat de prijsofferte een stuk hoger lag, verhoogde de raad van bestuur van de BAM op 16 februari 2007 de cap – maximumprijs – van de Oosterweelverbinding naar 1,85 miljard euro. De meerkost van een half miljard euro kon niet worden gefinancierd met verhoogde toltarieven, aangezien dat laatste een negatief effect zou hebben op de verkeersstromen. Daarom besliste de Vlaamse regering om haar schuldvordering op BAM voor de overdracht van onroerende goederen (176,5 miljoen euro) in te brengen in de NV BAM in ruil voor aandelen. Verder werd de kapitaalbreng met 129 miljoen euro verhoogd en werd de waarborg die door het Vlaamse Gewest moet worden verstrekt op leningen door de NV BAM uitgebreid. Ten slotte werd ook de oorspronkelijke idee van een financieel geïntegreerd Masterplan verlaten: de Openbaar Vervoersprojecten zouden apart worden gefinancierd.

In oktober 2007 diende Noriant een BAFO (best and final offer) in, op basis waarvan de BAM in december 2007 besliste om Noriant het statuut van voorkeursbieder te verlenen. Aan de BAFO hing een prijskaartje vast van 2,2 miljard euro. Om de nieuwe prijsstijging op te vangen werd gezocht naar mogelijke besparingen. In de wandelgangen was te horen dat men een aantal aanbestedingskosten zou doorschuiven naar de onderhoudstermijn. Het Vlaams Gewest voorzag toen 15 miljoen euro onderhoudskosten per jaar. Intussen is dit opgetrokken naar 20,9 miljoen euro per jaar.

Enkele maanden later gaf de BAM in een interne nota de opnieuw aangepaste prijscijfers door aan Europa: 2,52 miljard euro zou de Oosterweelverbinding kosten, en 3,055 miljard euro wanneer je alle werkelijke kosten mee verrekende. In hun externe communicatie hielden de BAM en de Vlaamse regering het intussen op het geplafonneerde bedrag van 1,85 miljard euro.

In oktober 2008 confronteerde een ploeg van het VRT-programma *Panorama* de nieuwe BAM-voorzitter Karel Vinck met het document aan Europa. Zijn reactie: 'Als we naar zulke bedragen gaan, dan kunnen we dat niet ophalen met de tolheffingen en dan is het project in gevaar.' Op zijn eerste vergadering als voorzitter van de raad van bestuur van BAM (17 oktober 2008) had hij reeds gesteld dat – rekening houdend met de voorwaarden van de financiële markten en de hoogte van de tolheffingen – een kostprijs van meer dan 2 miljard euro voor de geplande Oosterweelverbinding niet haalbaar was.

Op 24 september 2010 besliste de regering om een Oosterweelverbinding met tunnels te bouwen. Gecommuniceerde kostprijs op dat moment: 3,05 miljard euro. Eenzelfde bedrag dus als de kostprijs in het document aan Europa. Herbevestigd werd dat de investeringskosten op termijn zouden worden terugbetaald door een tolheffing. Of zoals minister van Mobiliteit Hilde Crevits het daags voordien formuleerde in een persmededeling: 'Het is bovendien zo dat de volledige Oosterweelverbinding betaald zal worden met tolkomsten.' De toltarieven werden opnieuw niet aangepast.

Op de website van de BAM werd 'de totale kostprijs van de Oosterweelverbinding' korte tijd later op 3,2 miljard euro geraamd. Datzelfde bedrag dook ook op in het document 'Ramingen project nieuwe Oosterweelverbinding zoals goedgekeurd door regering op 24 september 2010': $3,050 + 24$ (aanpassing knoop E34/E313) + 84 (nutsleidingen) + 65,6 (onteigeningen) + 10 (sanering Lobroekdok) = 3,223 miljard euro. Op 30 september 2010 verklaarde Hedwig Van der Borght, secretaris generaal van het departement Financiën en Begroting, in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams parlement dat de financieringskost van het BAM-tracé met tunnels zelfs kan oplopen tot 3,7 miljard euro.

Sinds 2005 is minstens 1,7 miljard euro toegevoegd aan de initiële kostprijs van de Oosterweelverbinding. Naar eigen zeggen rekent de Vlaamse regering nog altijd op de tolninning aan het BAM-tracé om het project te financieren, alhoewel de kostprijs ervan intussen meer dan verdubbelde. De oorspronkelijke toltarieven verhogen is geen optie, want dan houd je verkeer weg van de nieuwe verbinding. Dat bevestigt ook transporteconoom Eddy van de Voorde (UA): 'De tol is al scherp en een verhoging zal maken dat de bestuurders een alternatief zoeken' (*Trends*, 30 september 2010).

Is het project dan in gevaar, zoals Karel Vinck in 2008 vreesde, aangezien een bedrag van 3 miljard en meer onmogelijk kan worden opgehaald met de verwachte tolheffingen? Niet wanneer de Vlaamse

regering zelf opnieuw in de buidel tast om het BAM-tracé met tunnels gefinancierd te krijgen. Dergelijk scenario is reeds lang voorzien, zo blijkt uit de interne nota van de BAM aan Europa (2008): 'In the DBfM contract that will be concluded, BAM will bear the demand risk on the Oosterweel Link. Insufficient traffic, the 'traffic risk', may thus lead to BAM not being able to realize a return on equity, or even worse, might lead to equity being lost.'

De Vlaamse regering (= de BAM) garandeert aan het bouwconsortium het bijpassen van eventueel verlies bij tegenvallende tolinkomsten. Eenzelfde garantie zal de Vlaamse regering moeten geven aan de banken bij wie de NV Tunnel Liefkenshoek – die de Oosterweelverbinding in concessie zal nemen – geld moet vinden voor de prefinanciering van het project. In dat verband schreven transporteconomen Stef Proost en Bruno de Borger twee dagen na de regeringsbeslissing in *De Tijd*: 'Er zullen financiers moeten worden gevonden die het project willen financieren in ruil voor de tolopbrengsten. Meestal is het moeilijk financiers te vinden voor projecten die maatschappelijk niet rendabel zijn, behalve als de Vlaamse regering zich garant stelt. Dan zal, juist zoals bij de Liefkenshoektunnel, de ware kostprijs voor de Vlaamse begroting duidelijk worden.' Voor het goedkopere BAM-tracé met viaduct werd de voorbije jaren alvast geen enkele bank bereid gevonden om geld te lenen.

Begin december 2010 trok Vlaams parlementslid Dirk van Mechelen aan de alarmbel. In het parlement zei hij te vrezen dat de jaarlijkse tolinkomsten niet zouden volstaan voor de financiering van de Oosterweelverbinding, dat de financieringstermijn bijgevolg verlengd zou moeten worden en dat daardoor de rentelasten zouden oplopen. Minister-president Kris Peeters reageerde laconiek: het was aan de NV Tunnel Liefkenshoek om een financieel model op te stellen en de Vlaamse regering moest zich daarbij terughoudend opstellen.

Vreemde logica, als garantsteller van overheidswege voor het bijpassen van eventueel verlies. Want schulden van de NV Tunnel Liefkenshoek zullen economisch dan wel als bedrijfsschulden worden geboekt, maar iedereen weet dat – gezien de hoge kostprijs van de Oosterweelverbinding – de NV enkel bedrijfsfinanciering zal kunnen aantrekken mits waarborg van de Vlaamse regering.

Intussen raakte ook bekend dat de Vlaamse regering overweegt om de controlebevoegdheid van het Rekenhof over het Oosterweelproject in te perken. Op 21 december 2010 protesteerde het Rekenhof daartegen in een brief aan de Vlaamse regering: 'De huidige tekst van het ontwerp van rekendecreet bevat geen basis voor de controle van het Rekenhof op de NV Liefkenshoektunnel waar de Vlaamse regering het budgettaire belangrijke Oosterweelproject wil onderbrengen. Dit zou een aanzienlijke inperking betekenen van het democratisch toezicht van het Vlaams Parlement.'