

Nota financiering overkapping Antwerpse ring

stRaten-generaal 8 oktober 2012 (Manu Claeys, Peter Verhaeghe)

Voorafgaand drie opmerkingen:

1. Dimensies R1 naar beneden halen = factuur overkapping naar beneden. Cfr. overkappingsonderzoek stad Antwerpen p.67:

De kosten voor de funderingen vormen slechts een kleiner onderdeel van de kostprijs. Het brugdek is in alle varianten het meest kostelijke onderdeel van de overkapping. Bijgevolg zal een smallere snede van de Ring, net als het beperken van de complexiteit (toeritten, uitwisselingscomplexen, ...) steeds een belangrijke kostenbesparende maatregel zijn i.f.v. overkappingen.

Hoe smaller de te overkappen snelweg, hoe goedkoper de overkapping. Bij het streven naar een overkapping is het dus kwestie om het aantal rijstroken op de ringweg tot een minimum te beperken. Lees: het verkeersvolume naar beneden te halen d.m.v. een volwaardige bypass rond de stad in plaats van een Oosterweelverbinding die verkeersstromen opnieuw naar de ring voert.

2. Kostprijs overkapping Groene Vesten (binnen scenario Meccanotracé): gaat om 6 km overkapping x vork 100/160 miljoen €/km = 600/960 miljoen €

Overkappingsonderzoek: de basiskostprijs van 250 meter overkapping met een overspanning van 2 x 5 rijstroken (= 62 meter) wordt geraamd op 41 miljoen euro. Binnen een Meccanoscenario (niet meegenomen in het overkappingsonderzoek, dat enkel uitgaat van een context Masterplan 2020 inclusief Oosterweelverbinding) zal de snede van de Ring op diverse plaatsen smaller zijn, wegens lager debiet verkeersstromen (cfr. studie TML, september 2010). Dit heeft een kostenbesparend effect, aangezien het brugdek het meest kostelijke onderdeel van de overkapping is. Met overspanningen tussen 34 en 51 meter is de overkapping van de A7 in Hamburg (volgend jaar starten de werken) hiermee vergelijkbaar (overkappingsonderzoek p.71). Deze overkapping kost c. 25 miljoen euro per 250 meter. Verder kunnen op specifieke plaatsen lichte overkappingen (type-Movares) overwogen worden. Kostprijs per 250 meter: 14,5 miljoen euro (overkappingsonderzoek p.69).

3. Minkost 1,2 miljard € bij aangepast Masterplan 2020 Vlaamse regering: vervanging Oosterweelverbinding door Meccanotracé

Schrappen Oosterweelverbinding (3,1 miljard €) → vervangen door Meccano west en noord (1,9 miljard €): minkost 1,2 miljard €. Kan deels worden geïnjecteerd in overkapping. Idem bij eventuele schrappen R11bis (geschatte kostprijs 800 miljoen €), wanneer die verbinding negatief zou worden geëvalueerd in nog op te starten MER.

Financieringsmechanismen:

Mix van inbreng. Cfr. model Hamburg: lokale + bovenlokale inbreng. Delen overkapping die noodzakelijk bleken om de EU-normen voor geluid en uitstoot te halen werden betaald door Berlijn (Bondsrepubliek), bijkomende stukken door Hamburg (stedelijke overheid).

1. Antwerpse inbreng:

* huidige stadsbijdrage van 177 miljoen € aan de financiering van de Oosterweelverbinding: herbesteding richting overkapping bij schrappen van Oosterweelverbinding (zie onder A).

* terugverdieneffecten/meerwaarden ontwikkelingspotentie stadszones naast de ring: 20 % ontwikkelen: 132 miljoen €.

Concreet stellen we voor dat na de overkapping van de ring max. 20% (33 hectaren) van het gewonnen gebied (146 hectaren) ontwikkeld wordt als stadsuitbreidinggebied. Met Spoor Noord kent Antwerpen een prima voorbeeld van dergelijke interne financiering van ontwikkelingskosten: de transformatie van spoorwegemplacement naar park werd budgettair mogelijk door het vastgoedrendement van een deel van het gebied in te brengen.

= totaal **309 miljoen €**

Niet te vergeten daarbij ook: vanaf 2018 valt de afbetaling van de historische schuld weg voor de stad Antwerpen. Dat valt samen met de timing voor de overkapping. Tijdens de volgende legislatuur (2012-2018) moeten eerst de bypassen aangelegd worden (Meccanotracé), als voorwaardenscheppend kader voor een betere mobiliteit (agglomeratie) en voor de overkapping (centrum). Pas tijdens de legislatuur 2018-2024 volgt dan de bouw van de overkapping (= constructie overkapping + aanleg bovendeelel).

2. hogere overheden:

= totaal nog **291/651 miljoen €**

* Europees (federaal) –cfr. overkapping Hamburg: vnl. betaald door Berlijn.

Cfr. minister Reynders 30 mei 2011 ATV: werken Antwerpse ring deels als onderdeel van federaal relanceplan financierbaar; Europese Investeringsbank heeft 5/6 miljard € veil voor België, waarvan een deel naar Antwerpen kan gaan.

* Vlaams (eigenaar R1)

a. reguliere begroting: wegeniswerken Antwerpen

b. kilometerheffing (cfr. Duitse Mautsysteem)

Scenario invoering van identieke tarieven zoals in Duitsland (0,10 tot 0,155 euro/voertuig-km): enkel vrachtverkeer op snelwegen. Onderzocht in De Ceuster, G., I. Yperman, C. Heyndrickx, F. Vanhove, K. Vanherle, S. Proost, *Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens*, eindverslag van studie voor Steunpunt fiscaliteit en begroting, rapport voor Vlaamse Overheid, februari 2009:

http://www.tmleuven.be/project/kmheffing/kmheffing_impact.pdf

Bij invoering kilometerheffing: Belgische transportbedrijven krijgen ter compensatie afschaffing van verkeersbelasting en Europees vignet. Scenario 'F2 'Maut' enkel snelwegen': jaaropbrengst Vlaamse overheid: 398/509 miljoen €. Is 414/673 miljoen € min verlies inkomsten verkeersbelasting en vignet.

Theoretisch kan met totale opbrengst ervan overkapping van de Ring op twee jaar tijd betaald zijn. In de praktijk: deel van opbrengst te investeren in overkapping Antwerpen (82% van het vrachtverkeer op de Ring is internationaal): 4% van 398 miljoen € = 16 miljoen € x 35 jaar = **560 miljoen €**.

Kosten/batenanalyse:

Overkappingsonderzoek p.72: gelet op de positieve impact voor alle motiverende invalshoeken (stadsontwikkeling, lucht en geluid) bepleiten de auteurs een kosten-batenanalyse, 'waarbij naast de kosten van de verschillende maatregelen ook de maatschappelijke opbrengsten (gezondheid, toerisme, creatie van bijkomende ontwikkelbare gronden, ...) in beeld worden gebracht'.

Onze denkoefening hierbij – K/B-input telkens over periode 35 jaar:

- Wat is de waarde van een dagdagelijkse verbeterde **luchtkwaliteit** voor 70.000 inwoners van een stad? Is 0,05 € per inwoner en per dag te hoog geschat? → 44,7 miljoen €
- Wat is de waarde van een dagdagelijkse betere **geluidskwaliteit** van 150.000 inwoners van een stad? Is 0,05 € per inwoner en per dag te hoog geschat? → 95,8 miljoen €
- Wat is de waarde van een dagdagelijkse aanwezigheid van **aanvullende groene ruimte** voor 150.000 inwoners een stad. Is 0,05 € per inwoner en per dag te hoog geschat? 95,8 miljoen €
- Wat is de dagdagelijkse globale meerwaarde voor de stad door de intunneling van de snelweg doorheen de stad? Is 0,01 € per inwoner en per dag te hoog geschat? 63,9 miljoen €

Totaal: 330,2 miljoen € maatschappelijke winst

- Meerwaarde voor de al bebouwde rand. 6 km, 20.000 kadastrale eigendommen: gemiddelde toename KI 5% = 62,5 €/jaar → 456 miljoen €

Conclusie:

Het is evident dat de overkapping van de Antwerpse ring mede betaald zal moeten worden met publieke fondsen, maar makkelijke slogans over dat die overkapping 'te duur' zou zijn helpen het debat niet vooruit. Een concrete becijfering van een en ander vertelt een ander verhaal.

De stad Antwerpen kan een derde van de overkapping financieren (309 miljoen €) via inbreng van huidig vastgelegde Oosterweelschijf + meerwaarde-opbrengst gronden-naast-de-ring, de hogere overheden passen de rest bij, federaal via de Europese Investeringsbank, Vlaams via besteding van 4% van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtverkeer die wordt ingevoerd vanaf 2016.