



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 5 JULI 1994

Interpellatie van de heer E. Beysen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, inzake de Liefkenshoektunnel
Met redenen omklede motie

VOORZITTER : de heer J. De Serrano, waarnemend voorzitter

— *De interpellatie wordt gehouden om 14.10 uur.*

Interpellatie van de heer £ . Beysen tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, inzake de Liefkenshoektunnel

MOTIE VAN ORDE

De voorzitter : De heer Bartholomeeussen heeft het woord.

De heer M. Bartholomeeussen : Mijnheer de voorzitter, sta me toe op te merken dat wij pas vanmorgen via de post vernomen hebben dat onze commissie vanmiddag bijeenkwam. Deze spoedbijeenroeping van de commissie verwondert mij, des te meer omdat de Vlaamse Raad zelf al met reces is. Ook de fractiesecretariaten werden van deze bijeenroeping niet op de hoogte gebracht. Het reglement en de parlementaire gewoonte werden niet gerespecteerd.

De voorzitter : Collega's, als lid van het Bureau van deze commissie en als ondervoorzitter heb ook ik problemen met deze bijeenroeping. Het Bureau werd hierover niet geconsulteerd. Dat zou toch moeten, zo niet kunnen we het beter afschaffen. Ook ik werd dus voor het voldongen feit geplaatst. Ik vermoed dat het Bureau van de Vlaamse Raad over deze bijeenroeping heeft beslist.

De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, ik kan alleen maar bevestigen dat wij in ijlt tempo zijn opgeroepen. Hoe dan ook, ik vind het onderwerp van deze interpellatie belangrijk genoeg om er een discussie aan te wijden. Het had natuurlijk wel eerder gekund.

De voorzitter : Collega's, de commissie is meester van haar werkzaamheden en aangezien u zo talrijk bent opgekomen stel ik voor dat we dan maar de interpellatie van de heer Beysen horen.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer E. Beysen : Mijnheer de voorzitter, alvorens de minister te interpelleren, wil ik toch doen opmerken dat ik gewoon gebruik heb gemaakt van mijn interpellatierecht. Ik heb mijn interpellatieverzoek langs de gewone weg ingediend. Het uitgebreid Bureau van de Vlaamse Raad heeft dit interpellatieverzoek verwezen naar de commissie voor Openbare Werken en Vervoer met respect van het reglement. Ik geef toe dat we in onze werkzaamheden wat gehandicapt zijn door de afwezigheid van onze secretaris, verhinderd wegens ziekte. Dat is wellicht de uitleg waarom het wat anders is gelopen dan gewoonlijk.

Zelf heb ik de uitnodiging voor deze vergadering ook pas gisteren ontvangen. Overigens meen ik dat er vlug-

gere wegen zijn dan de post, zeker als het om een dringende interpellatie gaat. Het versturen van de agenda is niet echt mijn probleem.

Zoals de heer Van Hooland meen ik dat de uitspraak van de rechtbank met betrekking tot de Liefkenshoektunnel dermate belangrijk is, dat een interpellatie op zijn plaats is. Dat de Vlaamse Raad al met reces is, heeft daar weinig mee te maken. De uitspraak van de rechtbank is opmerkelijk en bovendien is er een bedrag van 2,2 miljard frank mee gemoeid, wat toch geen peulschil is.

De voorzitter : In dat opzicht hebt u gelijk, mijnheer Beysen, maar stel u voor dat u hier alleen had gestaan : dan had u moeten interpelleren en tegelijkertijd de commissie voorzitten! Dat had toch niet gekund.

De heer R. Van Hooland : Met hoeveel moeten we zijn om te kunnen vergaderen?

De voorzitter : Het Reglement bepaalt dat men niet tegelijkertijd de commissie kan voorzitten en interpelleren.

De heer Bartholomeeussen heeft het woord.

De heer M. Bartholomeeussen : Mijnheer de voorzitter, tegen een interpellatie over de Liefkenshoektunnel heb ik niets.

Ik heb wel bezwaren tegen de manier waarop deze commissie is bijeengeroepen. Op vrijdag 1 juli om

Bartholomeeussen

16.34 uur is er een fax bij de Vlaamse Raad binnengelopen met het interpellatieverzoek van de heer Beysen. Op welk moment heeft het Bureau van de Vlaamse Raad de tijd gevonden om dit verzoek te verwijzen naar de commissie die dan voor vandaag in ijltempo is bijeengeroepen?

De voorzitter: De heer Beysen heeft het woord.

De heer E. Beysen : Mijnheer de voorzitter, aangezien we er dan toch zijn, stel ik voor van maar tot de interpellatie over te gaan. Het is een goede parlementaire reflex van kort op de bal te spelen. Door vandaag al te interpelleren kunnen we de mening van de regering kennen over een belangrijke uitspraak van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg.

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Beysen tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, inzake de Liefkenshoektunnel.

De heer Beysen heeft het woord.

De heer E. Beysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sta me toe vooraf een kort overzicht te geven van het dossier van de Liefkenshoektunnel.

In 1984 vindt er een onderzoek plaats met het oog op de aanbesteding van een concessieopdracht voor de aanleg van de Liefkenshoektunnel. De kosten worden dan geraamd op 9 miljard.

In oktober 1985 wordt een overeenkomst gesloten tussen de federale overheid met een vereniging van aannemers. Er wordt ook een verkeerseconomische studie gemaakt die prognoses bevat over de verkeersstromen in de Liefkenshoektunnel.

In september 1986 wordt er een studiedag georganiseerd omtrent de

toegangswegen tot de Liefkenshoektunnel. Het probleem van het sluisverkeer — het zogenaamde ADR-transport — over de Antwerpse ring wordt dan reeds aangekaart.

In 1987 wordt met een zekere vertraging het financieringsplan goedgekeurd. De werken kunnen dus starten.

In 1988 komt er het veto van gemeenschapsminister Lenssens met betrekking tot de ruimtelijke implicaties van de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E 17. In 1988 wordt het dossier ingevolge de staatsvorming overgedragen aan de Vlaamse regering.

Begin 1991 dreigt de financiering mis te lopen. De gevolgen voor de Vlaamse begroting zijn dan al voorspelbaar. Door een onvoldoende voorbereiding van het dossier door de toenmalige nationale minister van Openbare Werken, moeten er bijkomende werken worden uitgevoerd, wat financiële implicaties heeft. Het Rekenhof voorspelt in 1991 al grote problemen.

Op 10 juli 1991 wordt de Liefkenshoektunnel door minister Sauwens, toen Vlaamse minister van Openbare Werken, geopend.

Mijnheer de minister, in 1992 kondigt u aan dat er spoedig een oplossing voor het probleem van de Liefkenshoektunnel moet komen en pleegt u overleg om de gemaakte afspraken te herzien.

Op 4 maart 1993 wordt de nieuwe Havenweg opengesteld waardoor de verkeersstroom door de tunnel gevoelig stijgt, namelijk met 40 procent.

In maart 1993 kondigt u eveneens aan dat een verbinding met de E 17 op 2,8 miljard frank moet worden geraamd, wat heel wat meer is dan de raming van 1988.

In juli 1993 vernemen we dat de verschillende exploitanten hun schade-

claims tegenover de overheid handhaven.

In februari 1994 komen er onheilspellende berichten volgens dewelke het stand-by-krediet vrijwel is opgesoupeerd. In maart 1994 start het proces dat ons hier bezighoudt. U stelt een minnelijke schikking voor, maar de Vlaamse regering blijft het dossier voor zich uitschuiven.

In april 1994 stelt u een overname voor in eigen beheer van de Vlaamse overheid of door een andere openbare of privaatrechtelijke vennootschap. Met andere woorden, u wil deprivatiseren.

Op 30 juni 1994, valt het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg, wat de rechtstreekse aanleiding was van deze interpellatie.

Mijn kort overzicht van de geschiedenis van het dossier Liefkenshoektunnel heeft voldoende aangetoond dat men, door het steeds voor zich uitschuiven van een aantal beslissingen, in een situatie is terechtgekomen die vrij onheilspellend is.

Men kan nochtans niet zeggen dat men dit niet heeft voelen aankomen. Verschillende instanties hebben gewezen op de ernst van de toestand. Bovendien werd er in de Vlaamse Raad hierover herhaaldelijk geïnterpelleerd en kreeg de minister tal van vragen te beantwoorden. Als men alles op een rijtje zet, moet men besluiten dat de Vlaamse regering — van welke samenstelling ze ook waren — niet altijd aan hetzelfde zeel hebben getrokken. Dat is de reden waarom wij nu opgezadeld zijn met dit enorme probleem. Ik verwijt de achtereenvolgende Vlaamse regeringen dat ze te lang getalmd hebben en geweigerd duidelijke keuzen te maken met betrekking tot de Liefkenshoektunnel.

Het exploitatiecontract tussen de overheid en de uitbaters is ongetwijfeld een ingewikkeld juridisch kluwen. Het is mij inmiddels toch wel duidelijk geworden dat het niet alleen gaat om een juridische aangele-

Beysen

genheid, maar om het gebruik in optimale omstandigheden van een infrastructuurwerk. Men had volgens mij veel kunnen voorkomen door op het juiste ogenblik consequente beslissingen te nemen.

Het bekendgemaakte vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg is zeer pijnlijk, niet alleen omwille van het enorme bedrag dat ermee gemoeid is, maar ook omwille van de wijze waarop duidelijk is geworden hoe de overheid belangrijke dossiers opvolgt.

Men wil nu de bal terugspelen naar de federale regering. Sta mij toe te zeggen dat dit voor de belastingbetaler absoluut geen verschil uitmaakt. Uiteindelijk is het de belastingbetaler die hier de grote verliezer dreigt te worden, of het al is, tenzij de regering met een toverformule voor de dag kan komen. Dit is helaas niet het geval.

Ik blijf ervan overtuigd dat de huidige patstelling nog maar eens in de verf zet hoe los de Vlaamse regering omspringt met haar contractuele verplichtingen.

Reeds begin 1991 merkte het Rekenhof op dat het niet nakomen van de contractuele verplichtingen, in casu het niet aanleggen van de noodzakelijke verbindings- en aansluitingswegen, vanaf het achtste exploitatiejaar tot ernstige financiële problemen zou leiden. Zelfs het achtbare Rekenhof was nog te optimistisch in zijn prognoses, want we zijn nu pas op het einde van het derde exploitatiejaar. Het vierde jaar begint volgende week.

Daarnaast zou het van weinig smaak getuigen, om van de deontologische implicaties nog maar te zwijgen, mocht de Vlaamse regering de verantwoordelijkheid voor dit alles van zich willen afschuiven.

Mijnheer de minister, u herinnert het zich waarschijnlijk ook maar al te goed dat de lijdensweg van de Lief-

kenshoektunnel begonnen is in oktober 1988, toen de Vlaamse regering — waarvan ik toen nog deel uitmaakte — tijdens haar laatste vergadering het laatste punt van de agenda, namelijk het dossier inzake de implicaties op ruimtelijk vlak, met een onwrikbaar veto sine die van de agenda liet afvoeren.

Sindsdien zijn talrijke politici en gezaghebbende Vlaamse economische instanties blijven pleiten voor een onmiddellijke aansluiting van de tunnel met de E 17. Ook de rechtbank van eerste aanleg blijkt nu haar uitspraak op dit onderdeel van het exploitatiecontract te hebben gebaseerd. Ik moet het wellicht niet herhalen dat er daarnaast nog verkeers-technische motieven voorhanden zijn, met name de ontlasting van de Ring rond Antwerpen en het afleiden van de levensgevaarlijke ADR-transporten.

Last but not least wordt met de uitspraak van de rechtbank het principe van de alternatieve financiering voor belangrijke infrastructuurwerken op de helling geplaatst.

De aanleg van de Liefkenshoektunnel was immers het eerste grote initiatief dat met behulp van alternatieve privé-financiering werd opgezet. De mislukking waarmee we nu geconfronteerd worden, is zonder meer het logische gevolg van een Vlaamse overheid die een onbetrouwbare partner blijkt te zijn. Het is begrijpelijk dat de privé-financiers zich niet gauw aan een tweede avontuur zullen wagen.

Willen wij onze infrastructuurwerken in de toekomst nog verder uitbouwen en bovendien nog onderhouden ook, dan moeten wij deze alternatieve financieringen blijven stimuleren.

Daartegenover stelt men vast dat men nog steeds met het idee blijft spelen het hele infrastructuurwerk over te nemen en in eigen beheer te nemen. Bent u daar nog altijd een voorstander van? U hebt dit princi-

pe alleszins gelanceerd. Heeft men al onderzocht welke financiële gevolgen dit kan hebben en is er een vergelijking mogelijk met de huidige situatie?

Anderzijds verklaarde uw woordvoerder vorige week dat de pogingen om een minnelijke schikking te bereiken, zullen worden voortgezet. Deze pogingen zijn al anderhalf jaar bezig! Ik moet er toch op wijzen dat u bij elke interpellatie hierover in de Vlaamse Raad hebt laten uitschijnen dat er een oplossing in de maak was. Vanaf oktober tot nu hebben wij dit dossier op de voet gevolgd en bij elke gelegenheid zei u dat de oplossing spoedig uit de bus zou komen.

Ik stel vast dat die oplossing er ook vandaag nog niet is en dat ze nog zal worden bemoeilijkt door de recente uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg.

Zoals ik al zei, moet de rechtbank zich nog over de grond van de zaak uitspreken. Zij moet nog uitmaken of de overheid verantwoordelijk is voor het niet realiseren van de verbindingsweg met de E 17, voor de fouten die het verkeerseconomische model bevatte inzake de verkeersstroom en voor de nog altijd gebrekkige signalisatie.

De verkeerssituatie in en rond Antwerpen heeft erg te lijden onder de problemen met de Liefkenshoektunnel. Dit heeft heel wat economische implicaties: minder investeringen en meer werkloosheid. In het Antwerpse is er nu minder werkgelegenheid dan in de rest van Vlaanderen. Het is ooit anders geweest!

Ik heb deze spoedbijeenkomst van de commissie gevraagd ten einde van de minister te vernemen of hij de Vlaamse regering geadviseerd heeft eindelijk in te gaan op de kern van de zaak, verwoord in de motivatie van de rechtbank, met name de plicht van de overheid de continuïteit van de openbare dienstverlening te verzekeren, in casu het waarbor-

Beysen

gen van de noodzakelijke verbindingswegen.

Ik heb vernomen dat daarover be-raadslaagd is in de Vlaamse rege-ring. Het lijkt mij dan ook verant-woord dat wij vandaag in commissie bijeenkomen om hierover geïnfor-meerd te worden.

Mijnheer de minister, ten slotte heb ik ook vragen bij de implicaties voor het Vlaamse budget. Houdt de uit-spraak van de rechtbank consequen-ties in voor de door u geplande wer-ken op de Antwerpse Ring die u on-langs nog in het vooruitzicht stelde en vervolgens ook voor het door u opge-zette Structuurplan Vlaanderen ? Ik neem aan dat het geld van ergens moet komen. Maar aangezien de Vlaamse regering niet zo goed bij kas zit, ligt het niet voor de hand dat ze onmiddellijk overgaat tot de uit-betaling van de vereiste som.

Welke oplossing men ook aan het probleem geeft, we zullen er nog heel wat jaren de gevolgen van moe-ten dragen. Mijnheer de minister, de uitspraak van de Brusselse recht-bank van eerste aanleg kan ons niet onberoerd laten en daarom verwacht ik van u een duidelijk antwoord wat, vermoed ik, ook de wens is van de andere sprekers die nog het woord zullen voeren.

De voorzitter : De heer De Mol heeft het woord.

De heer J. De Mol : Mijnheer de voorzitter, sta me toe vooraf op te merken dat wat het naleven van de regels van de deontologie betreft, de fractie waartoe de heer Beysen be-hoort ook niet altijd voorbeeldig op-treedt.

Steeds opnieuw stelt de heer Beysen dat de overheid zich er destijds toe hebben geëngageerd een nieuwe verbindingsweg tussen de N 41 — de Expresweg — en de E 17, een deel van de Grote Ring rond Antwerpen, aan te leggen, dat dit engagement niet is nagekomen en dat precies

daardoor de exploitatie van de tun-nel mank loopt.

De overheid heeft zich nooit formeel geëngageerd om de verbindingsweg tussen N 41 en de E 17 aan te leggen. De aanleg van de weg wordt vermeld in de vervoerseconomische studie die door de administratie werd uitgescreven als bijlage bij het bestek voor de aanbesteding van de conces-sie. Deze studie heeft echter enkel een informatieve waarde. Alleen het bestek zelf heeft een bindend karak-ter.

In de veronderstelling dat de heer Beysen gelijk heeft, dan rijst nog de vraag of de aanleg van de verbin-dingsweg het probleem van de Lief-kenshoektunnel zou hebben opge-lost.

De aanleg van de verbindingsweg tussen de N 41 en de E 17 zou de ex-ploitatie van de Liefkenshoektunnel slechts minimaal verbeteren. Dit wordt bevestigd door de recente prognoses van de administratie, meer bepaald van de directie Ver-keers- en Vervoersbeleid van Vosse-laar, volgens dewelke door de aanleg van de Grote Ring bijkomend onge-veer 1600 personenwagens en iets meer dan 200 vrachtwagens door de tunnel zouden rijden. Dit zou het verkeer en de inkomsten met zowat een kwart doen stijgen, wat nog al-tijd onvoldoende is om de exploitatie rendabel te maken.

Om de schuld te kunnen aflossen zonder injectie van de overheid moet het verkeer in de tunnel meer dan verdubbelen. Met andere woorden de aanleg van een verbinding tussen de N 41 en de E 17 zal weinig aan het huidige rendement veranderen.

Deze vaststelling brengt mij tot de vraag waar het dan is misgelopen. Ten eerste, kan worden gesteld dat de inplanting van de Liefkenshoek-tunnel te noordelijk ligt om een aan-trekkelijk alternatief te zijn voor het verkeer dat gewoonlijk door de Kennedytunnel gaat. Ten tweede, is er het feit dat de concessievoorwaar-

den abnormaal gunstig waren. Ik heb het al bij een vorige gelegenheid gezegd : hier werd een contract op maat van vrienden gesloten. De op-eenvolgende aanpassingen van het contract waren bijna telkens nadelig voor de overheid. Dit kan overigens gemakkelijk aan de hand van het be-stek worden aangetoond. De vraag rijst dan ook welke partijen, daarom geen politieke partijen, hierbij waren betrokken. Daarover zou er duide-lijkheid moeten komen. In de plaats van telkens weer foutieve stellingen te poneren, lijkt het mij aangewezen een onderzoekscommissie op te rich-ten die de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen betrok-ken in dit dossier zou vastleggen.

De voorzitter : De heer Ansoms heeft het woord.

De heer J. Ansoms : Mijnheer de voorzitter, ik wens de minister van Openbare Werken enkele vragen te stellen inzake dit dossier. Dit dossier is pas echt in de actualiteit gekomen ingevolge vragen over de politieke verantwoordelijkheid.

Het is een beetje spijtig dat wij be-paalde personen niet kunnen onder-vragen over dit delicate punt. Ik be-treur alleszins dat de heer Vautmans, die anders trouw op post is, hier van-daag niet aanwezig is. Hij had ons zeker kunnen helpen. Ik ga niet zover als de heer De Mol om direct de oprichting van een onderzoeks-commissie te vragen. Mijn partij is geen grote voorstander van onder-zoekscommissies, maar het zou mis-schien geen slecht idee zijn.

Waarom heeft de minister van Openbare Werken in 1984 beslist op die plaats dat geweldige infrastruc-tuurwerk aan te leggen ? Men had daarvoor zeker niet de ideale plaats gekozen.

Waarom gebeurde dat juist op dat ogenblik en met een alternatieve fi-nanciering ? Ook heb ik vragen bij de wijze waarop de financiering is gebeurd.

Ansoms

De heer Beysen stelt het probleem nogal eenvoudig voor. Alles zou te wijten zijn aan de lankmoedigheid en besluiteloosheid van de Vlaamse regering, en wanneer de verbindingsweg met de E 17 er zal zijn, zullen alle problemen zijn opgelost.

Vermits men het mes wilde zetten in de investeringskredieten is men beginnen zoeken naar allerlei alternatieve financieringen en men heeft zich dan in een open avontuur gestort. Degenen die het contract ondertekend hebben, wisten duidelijk welke risico's ze namen. Er waren voor dit reuzeproject aanvankelijk verschillende kandidaat-ondernemers. Nadat de toenmalige Executieve door een bijkomende omschrijving duidelijk maakte welke de risico's waren, haakten ze haast allen af. Er bleef slechts een enkele kandidaat over. Dat is toch het bewijs dat het wel degelijk ging om een risicovolle onderneming.

Bovendien is gebleken dat die concessieformule ervoor gezorgd heeft dat de concurrentie niet heeft gespeeld en dat de kosten met meer dan 40 percent zijn gestegen. Dat is de kern van het probleem. Ik weet niet hoe we daarvoor in de Vlaamse Raad een oplossing moeten vinden. Ik vind deze verantwoordelijkheid in het dossier veel belangrijker dan het zogezegd lankmoedig optreden van de Vlaamse regering. Het laten uitschijnen dat het probleem zou zijn opgelost met het aanleggen van de verbindingsweg met de E 17 is vrij simplistisch.

Ik heb trouwens nog gelezen dat wij op dit ogenblik niet ver afwijken van de prognoses van 1985 inzake vrachtvervoer. Dat kan dus de oorzaak niet zijn. Wij moeten nu opdraaien voor de miskleun van de minister van Openbare Werken van 1984, die gesteund werd door de Vlaamse regering.

Het verontrust mij een beetje dat men er in het vonnis nogal gemakke-

lijk van uitgaat dat alles de schuld is van de overheid. Ik had onlangs nog een gesprek met een licentiaat in de rechten, die pas is afgestudeerd. Zij worden er nu voor opgeleid de overheid voor alles en nog wat verantwoordelijk te stellen.

Voor mij is het niet zo evident dat de overheid verplicht is de verbinding te maken met de E 17. Bij mijn weten staat dat niet in het bestek, wel in de indicatieve studie. Toch grijpt men dit aan om de schuld op de overheid te schuiven. Wij moeten ons daartegen weren.

De voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, ik ben ervan overtuigd dat wij hier met een belangrijk, maar uitermate delicaat dossier te maken hebben. Na de vorige sprekers te hebben gehoord en na het lezen van het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel zal ik mij beperken tot vragen met betrekking tot enkele elementen uit het dossier.

Vooreerst is het goed even stil te staan bij de geïnteresseerde partijen in het begin van de jaren 80. Toen was iedereen, vooral in de betrokken streek, vragende partij voor investeringen die de economische ontwikkeling van Antwerpen ten goede zouden komen, de toenmalige GERV inbegrepen. De toenmalige overheid was bekommerd om de veiligheid in de Antwerpse regio. De aannemers waren op zoek naar een winstgevend contract, vooral de betonproducenten. De petrochemie was bijzonder geïnteresseerd in de hele onderneming. Dat heb ik hier nog niet horen vermelden. Er werd hier gevraagd waarom voor die bepaalde plaats is gekozen. Ik denk dat de petrochemie daar voor iets tussen zat. De toenmalige bevoegde ministers waren de heer Olivier voor Openbare Werken en de heer De Croo voor Verkeer. Meer zeg ik daarover niet.

Wij weten dat er geen spoortunnel is gekomen. Ik ga daar niet verder op in want dat zou ons te ver leiden. De federale overheid was met deze zaak destijds nogal begaan.

Mijnheer de minister, ik heb er op dit ogenblik geen behoefte aan u of uw voorganger persoonlijk lastig te vallen met dit dossier.

Een ander punt dat hier werd aangehaald betreft de deontologie, maar daarover zal ik het evenmin hebben.

Hoe we het nu draaien of keren, een van de grote oorzaken van de problemen is het uit de hand lopen van de kosten van de hele onderneming. Ze werden aanvankelijk geraamd op 4,7 miljard frank en zijn opgelopen tot 8,8 miljard frank.

Kortom de Liefkenshoektunnel kan moeilijk met de opbrengsten worden gefinancierd.

Voor zover ik weet heeft de petrochemie geen bijdrage geleverd. Mocht dit wel zijn gebeurd, zouden de kosten voor de overheid ook veel geringer zijn geweest.

De prognoses voor de verkeersstromen waren nogal optimistisch. Voor de personenwagens wordt ongeveer het cijfer van de prognoses gehaald. Voor 1994 had men gerekend op 6.216 voertuigen per dag en men haalt er 6.150. Het probleem zit hem bij de vrachtwagens : men had gerekend op 3.242 vrachtwagens en men haalt er maar 1.070. Daardoor vallen de opbrengsten zwaar tegen. Bovendien zijn de kosten hoger dan geraamd.

De slechtste vorm van subsidiëring is het tekort bijpassen. Eigenlijk is dit principe nooit verdedigbaar, zelfs niet als het contract formeel in orde is. Dit mechanisme heeft de alternatieve financiering ongedaan gemaakt. In dit contract kan men niet meer spreken van alternatieve financiering, want wie neemt hier nog een risico voor een mogelijke baat?

Van Hooland

Ik krijg de indruk dat in dit dossier een aantal partijen erin geïnteresseerd waren de kosten van allerlei aard te doen oplopen en de opbrengsten af te zwakken of tegen te gaan.

De voorzitter : Mijnheer Van Hooland, uw tijd is om, gelieve te besluiten.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, ik zal dan nog alleen een paar vragen stellen.

Volgens artikel 3.E.1 van de onderhandse overeenkomst moet de bevoegde overheid - nu de Vlaamse overheid - bijpassen wanneer de opbrengsten niet volstaan om de financieringslasten van allerlei aard te dragen. Hoe dat artikel in de concessieovereenkomst is geslopen, is voor iedereen een raadsel. Dit artikel is strijdig met het principe van de promotieopdracht, namelijk dat de promotor volledig instaat voor de financiering, de uitvoering en de exploitatie.

Mijnheer de minister, kunt u mij bevestigen dat het MCEESC destijds uitdrukkelijk stelde dat de financiering en de uitbating moesten worden verzekerd zonder enige tussenkomst van de staat en dat in het oorspronkelijk bestek er dan ook geen bepaling in de zin van artikel 3.E.1. was opgenomen.

Is het juist dat artikel 3.E.1 in de onderhandse overeenkomst werd opgenomen op vraag van de nv Tunnel Liefkenshoek en het bankenconsortium en dat dit verzoek door de toenmalige minister van Openbare Werken werd ingewilligd, hoewel dit strijdig was met punt 2 van artikel 17, paragraaf 2, van de wet van 17 juli 1976 betreffende de overheidsopdrachten? Dit punt bepaalt immers dat slechts onderhands mag worden gegund wanneer er geen regelmatige inschrijving was op de aanbestedingen of de offerteaanvragen of wanneer er slechts onaanvaardbare prijzen worden voorgesteld, — en dit is belangrijk — in zoverre de voor-

waarden van het oorspronkelijk bestek niet fundamenteel worden gewijzigd.

Of kan worden gesteld, zoals de heer Beysen suggereert, dat de rechtbank het Vlaamse Gewest niet zou hebben veroordeeld om op grond van artikel 3.E.1. de nodige kredieten ter beschikking te stellen vanaf het ogenblik dat het voorziene beschikbare is uitgeput of wordt overschreden of dat de consolidatie- of aflossingsmogelijkheden van de concessie worden overschreden, mocht de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 zijn aangelegd.

Mocht de tol gehandhaafd worden, wat zou dan het gemiddeld aantal personenwagens en vrachtwagens per dag zijn dat volgens de huidige verkeersprognoses de directe verbindingsweg R2 tussen de E 17 en de N 49 — A II — zou nemen?

Mijnheer de minister, dit dossier is een typisch voorbeeld van een last uit het verleden die we overgeërfd hebben, zonder dat daarbij de nodige middelen werden overgedragen. De Volksunie steunt het voorstel tot oprichting van een onderzoekscommissie, in eerste instantie omdat we duidelijkheid willen scheppen en de verantwoordelijkheden vaststellen. Wij zijn in geen geval uit op stemmingsmakerij.

De voorzitter : De heer Verreycken heeft het woord.

De heer W. Verreycken : Mijnheer de voorzitter, de rendabiliteitsstudie waar hier al enkele malen naar is verwezen, vertrok van een model dat een efficiënte aansluiting op de E 17 insloot. Op basis van die studie werd besloten dat de heffing van een tolgeld van 400 frank per vrachtwagen en 100 frank per personenwagen de exploitatie rendabel zou maken. Vandaag blijkt dit niet het geval te zijn, niet omdat de studie slecht was of de bedragen verkeerd waren, maar omdat het model waarvan is uitgegaan niet met de werkelijkheid overeenstemde. De aansluiting waar-

in het model voorzag is er nooit gekomen !

Het was minister Sauwens die destijds de aansluitingen formeel beloofd heeft en verklaarde dat de expresweg tot Zelzate in 1993 een volwaardige autosnelweg zou zijn. We zijn nu al 1994 en van een volwaardige autosnelweg tot Zelzate is er nog altijd geen sprake.

De denksporen van de huidige minister van Openbare Werken zijn ook niet gebaseerd op het nakomen van de afspraken, wel op de heffing van tolgeld in de Kennedytunnel, op rekening-rijden op de Kleine Ring en op het verplicht gebruik van de Liefkenshoektunnel voor het zwaar vervoer. Kortom, hoe slagen wij erin het te betalen bedrag door alle Vlamingen te laten ophoesten? Dat is de vraag die de minister zich stelt. Voor hem komt het er dus ook niet op aan de beloofde verbindingswegen te realiseren.

Men begrijpe mij niet verkeerd ! Dit is zeker geen pleidooi voor de Grote Ring. Op 15 juni jongstleden stelde ik in de openbare vergadering van de Vlaamse Raad een alternatieve aansluiting voor waardoor de Liefkenshoektunnel wordt aangesloten op de E 17 vanaf de bestaande op- en afritten van Kruibeke. Overigens houdt dit voorstel geen aanslag in op het hele Waasland. Er zijn alternatieve oplossingen mogelijk, als men ze maar wil zoeken.

Zij hoeven bovendien geen drie miljard frank te kosten zoals voor het stuk Kleine Ring, dat weer eens niet betaalbaar zal zijn door tolheffingen aan de Liefkenshoektunnel.

Er moeten alternatieven gevonden worden waarbij men niet altijd aan de Vlamingen vraagt om te betalen.

Het is duidelijk dat de minister het bedrag, waartoe hij veroordeeld is, zal betalen. Bedrijven zijn nu eenmaal niet onderworpen aan de klassieke politieke formules van geven en nemen en compromissen sluiten zodat niemand gezichtsverlies kan

Verreycken

lijden. Bedrijven functioneren anders dan het politieke model. Ik pleit er echter voor niet tot in de eeuwigheid te blijven betalen, maar te zoeken naar oplossingen, die te vinden zijn wanneer men niet eindeloos zoekt naar verantwoordelijkheden.

Wij moeten ervoor zorgen dat de beraadslaging met de banken — die er gisteren ongetwijfeld geweest is — zich niet beperkt tot een loutere schuldherschikking. Ik zal die discussie in een andere commissie, namelijk in de commissie voor Financiën en Begroting, trouwens met veel aandacht volgen. Het interesseert mij wel te weten hoeveel en wanneer wij moeten betalen. Ik pleit voor het op gang brengen van een beraadslaging met alle betrokkenen, en dat zijn alle Vlamingen — vermits wij de betalende zijn — over het houden van afspraken, het inlossen van beloften en de garantie dat wij in de toekomst niet meer zullen moeten betalen.

Ik vraag de minister concreet of hij van plan is dergelijke beraadslaging te organiseren waarin ook wordt gesproken over het houden van afspraken en niet alleen over het principe van de schuldherschikking.

De voorzitter: Mijnheer de minister, ik heb enkele bedenkingen inzake dit dossier.

Ten eerste, kan de federale minister van Openbare Werken een contract tot stand laten komen waarvoor er formeel geen bouwvergunning is vanwege de Vlaamse regering?

Ten tweede, welke mogelijkheden werden geschapen door de verhoogde flux Zeebrugge-Zelzate-Antwerpen of Kortrijk-Zelzate-Antwerpen? Er moet een oplossing worden gevonden voor de verbindingsweg tussen de Liefkenshoektunnel en de E 17.

Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, het is goed een inter-

pellatie te hebben over de Liefkenshoektunnel na het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg dat in ieder geval welkom is, niet omwille van de inhoud maar voor de duidelijkheid.

Het dossier van de Liefkenshoektunnel is gekenmerkt door verschillende interpretaties van onderdelen van het contract.

De rechter heeft nu een uitspraak gedaan. Men kan ze betreuren, maar ze is er.

Ik heb voor dit dossier, vanaf het moment dat ik er de verantwoordelijkheid voor droeg, voorgesteld met de betrokken partijen een andere regeling dan de bestaande uit te werken. Met de andere partijen bedoel ik zowel het bankenconsortium als de drie aandeelhouders van de nv Liefkenshoektunnel. Dat is hen telkens zo toegelicht geweest.

Na enige tijd bestond er ook bij de anderen de bereidheid om een minnelijk akkoord uit te werken. Ik heb daarover telkenmale de Vlaamse regering mondelinge toelichting versprekt. Het heeft wat mij betreft geen zin de voorgeschiedenis te maken van dit dossier. Het zou wel interessant zijn, maar mijn probleem is hoe ik uit de huidige situatie geraak.

Vandaar dat het initiatief is genomen om gesprekken te voeren met de nv en met het bankenconsortium. Wij hebben, in overleg met de Vlaamse regering, het initiatief van een "quasi-preakkoord" genomen waarvoor wij hopen het groen licht te krijgen van de Vlaamse regering. Daarover is gedurende maanden vergaderd onder leiding van een kabinetsmedewerker. Het resultaat van die onderhandelingen werd mij voorgelegd. Ik heb het toegelicht bij de Vlaamse regering. Ik heb de regering verdere instructies gevraagd, uiteraard aan de hand van door mij uitgewerkte voorstellen, vermits ik de dossierbeheerder ben. Ik kan u zeggen dat ik niet akkoord ging met het globale pakket dat in die ge-

sprekken met de banken en met de nv tot stand was gekomen en waarvoor ik verondersteld werd het akkoord van de Vlaamse regering te vragen.

Waarom kon ik daarmee niet akkoord gaan? Ik vond dat er belangrijke toegevingen waren gedaan aan het bankenconsortium. In het preakkoord was er nog geen sprake van het zoeken naar een andere beheerder van de nv.

In het globale akkoord was er duidelijk sprake van faciliteiten op het vlak van de krediettoeschikking en van de waarborgen. Er was een belangrijke Bijlage I aan het akkoord toegevoegd waarin men een hele resem verplichte begeleidende maatregelen voorstelde, die deel zouden uitmaken van het akkoord. In dat geval moest er door de Vlaamse regering een aantal controversiële verplichtingen worden aanvaard. Ik was trouwens helemaal niet zeker dat ik hiervoor een meerderheid zou vinden in de Vlaamse regering, vermits wij over sommige onderdelen andere standpunten hadden ingenomen.

Voorts stel ik mij vragen over dit akkoord. Als wij het in die context zouden aanvaard hebben, zou het zeker aanleiding hebben gegeven tot een enorme maatschappelijke verwarring. De burgers zouden duidelijk problemen hebben met de houding van de huidige minister van Openbare Werken die een dergelijk "oneerlijk compromis" zou sluiten.

Ik heb de Vlaamse regering voorgesteld dit preakkoord niet te aanvaarden en de uitslag van het juridisch geding, dat inmiddels was ingeleid, af te wachten. Wij blijven voorstander van een minnelijke regeling, maar niet onder deze voorwaarden.

Het misverstand over een belangrijk, zij het betwist onderdeel van de overeenkomst, namelijk het artikel 3.E.1, is nu ook verdwenen.

Na het vonnis van de rechtbank hebben we opnieuw met de banken overlegd. Op 30 juni jongstleden

Kelchtermans

hebben de banken een brief verstuurd waarin zij de Vlaamse regering zes maanden uitstel van betaling geven. Vanzelfsprekend moeten wij proberen dat minnelijk akkoord, dat in een eerste poging niet kon worden afgerond, tot een goed einde te brengen, te meer omdat de rechtbank nu een vonnis heeft geveld dat zeer duidelijk is over de interpretatie van het cruciale artikel 3.E.1. dat, zoals de rechter heeft geoordeeld, financiële gevolgen heeft voor de overheid.

De uitkoop van de nv Liefkenshoek-tunnel — een idee dat bestond vóór het vonnis werd uitgesproken — en de vervanging door een publiekrechtelijke instantie was ingegeven door het argument dat in geval van bijpassing van het tekort de overheid zich gemakkelijker zou verhouden tot een publiekrechtelijke maatschappij dan tot een privaatrechtelijke. Inderdaad, in dit laatste geval kunnen wij ons van gelijke tot gelijke gedragen. Rekening houdend met het feit dat wij de verliezen zouden moeten bijpassen, was dit een eerder logische redenering. Mocht de exploitatie door de nv rendabel zijn gebleken, dan zou nooit iemand eraan hebben gedacht de exploitatie van de tunnel in een publiekrechtelijke nv onder te brengen. De nv zou dit zelf overigens ook niet hebben gewild.

Zoals u wellicht weet, heeft de nv een kapitaal van 201 miljoen frank ingebracht. In de discussie over de prijs van het aandeel stelden de enen het driedubbele van de anderen voor.

Ik herhaal dat ieder akkoord hierover zonder uitdrukkelijke interpretatie van de overeenkomst — wat door de rechter nu is gebeurd — ook in de Vlaamse Raad op zoveel vragen zou zijn onthaald dat ik telkens opnieuw de goede trouw van de onderhandelaars zou moeten bewijzen om u te doen geloven dat wij daarin goed genegocieerd hebben. Men zou telkens opnieuw hervallen in dezelfde discussie over de juiste interpreta-

tie van artikel 3.E.1 en of dat artikel door ons moet worden aanvaard of in vraag gesteld. Wij hebben dat in vraag gesteld en de rechter heeft geoordeeld dat wij dat niet mochten.

Wat is nu de verwachte evolutie van het dossier? De banken hebben zes maanden uitstel gegeven. Dat is een eerste zaak.

Met de nv zullen wij nog deze week of begin volgende week contact opnemen.

Wij zullen met hen opnieuw negocieren, met als basis het préakkoord. Wij zullen evenwel niet aanvaarden wat in Bijlage I is bepaald op het vlak van de infrastructuur. In de overeenkomst is er sprake van goede toegangswegen. Wat moeten wij daaronder verstaan? Ik geef u gelijk wanneer u zegt dat er hierover nog een juridisch debat ten gronde moet komen, waarbij de nalatigheid van het gewest en ook van de federale overheid moet worden beoordeeld. Als de rechter morgen zegt dat wij de verbinding met de E 17 moeten aanleggen kunnen wij daar niet onderuit. Dat zal in Vlaanderen echter tal van vragen doen rijzen met betrekking tot de bevoegdheidsverhoudingen, waarnaar de waarnemende voorzitter heeft verwezen. Men zal zich eveneens afvragen of de rechtbank kan bevelen een infrastructuurwerk aan te leggen. Theoretisch kan ze dat natuurlijk wel, vermits ze autonoom beslissingen neemt. Het zou echter een precedent worden indien de rechtbank nu zou zeggen dat de overheid het aan zichzelf verplicht is, of dat het uit het contract is af te leiden, dat deze verbindingsweg er moet komen. Het is niet eenvoudig de bevoegdheden duidelijk af te bakenen, niet op eenzelfde bestuursniveau en zeker niet op verschillende niveaus. De federale minister van Openbare Werken zou destijds een engagement hebben aangegaan de verbinding te leggen en het regionale niveau moest hiervoor de bouwvergunning afleveren. Dezelfde problemen doen zich voor met de hoge-

snelheidstrein. De tracébeplanning en de bouwvergunningen behoren tot de absolute bevoegdheid van het Vlaamse gewest. De federale regering kan wat dat betreft met haar overheidsbedrijf beslissen wat zij wil.

Er werd verwezen naar vroegere verdeeldheden inzake dit dossier. Ik kan u zeggen dat er in de Vlaamse regering momenteel geen verdeeldheid is over dit dossier. De pijnlijke keuzen waarnaar ik heb verwezen zijn nog niet ter sprake gekomen in de Vlaamse regering. Dat is ook niet nodig omdat deze vraag zich nog niet opdringt.

De financiering is het vierde punt van het gesprek. Men vraagt mij waar ik de nodige middelen zal vinden voor het verhogen van de rendabiliteit van de tunnel. Dat probleem doet zich ook voor bij de andere belangrijke infrastructuurwerken in Vlaanderen, namelijk bij de havenwerken, de waterwegen, enzovoort. Er is telkens het grote contrast tussen het economische belang dat is bewezen en de traagheid waarmee de investeringen worden gerendabiliseerd omwille van de beperkte budgetten.

Er is met de banken getest of de alternatieve financiering hiermee afgesloten is. Dat is niet zo. Zij zijn bereid om nog verder te zoeken naar alternatieve financieringen. Terzelfder tijd voegen zij eraan toe dat er in de toekomst klare en duidelijke overeenkomsten dienen te worden gesloten, aangezien de negatieve ervaring is ontstaan door de vaagheid van de overeenkomst. Dat moeten wij toejuichen.

Voor het realiseren van een minnelijke overeenkomst moeten wij op korte termijn een aantal maatregelen nemen die het vertrouwen van de andere partners moeten wekken.

Ik heb er geen idee van in welke richting de gesprekken met de nv moeten evolueren. Na het vonnis bevinden zij zich in een zeer comfortabele positie. De overheid moet toch

Kelchtermans

bijpassen in de verliezen. Ik zal de Vlaamse regering voorstellen beroep aan te tekenen tegen het vonnis. De andere partners weten goed dat dit voor hen ook een zeker risico inhoudt, dus ik denk dat de bereidheid voor het treffen van een minnelijke schikking wel zal blijven bestaan. Er is een beslissing te nemen met betrekking tot het bedrag dat wij volgens het vonnis verplicht zijn te betalen. Wij zullen met de banken moeten discussiëren over een schuldherschikking, maar de gesprekken kunnen zich daartoe niet beperken, want de banken zullen vragen blijven stellen omtrent de rendabiliteit. Het Vlaamse Gewest moet bijgevolg beslissingen nemen om die rendabiliteit te verhogen. In het voorstel hebben wij al een aantal maatregelen opgenomen. Ik verwijs naar de beslissingen die reeds genomen zijn, bijvoorbeeld het vervolledigen van de Grote Ring rond Antwerpen. Het is belangrijk een aantal knelpunten weg te werken, zoals de verbetering van de expresweg. Ook het gesloten karakter van de kruispunten naar de Liefkenshoektunnel is een belangrijk knelpunt. De beslissing om van de expresweg een autosnelweg te maken is reeds genomen, maar de traagheid waarmee dat wordt gerealiseerd is frustrerend. Er stelt zich daarbij ook een probleem van bijkomende middelen. Wij hebben in het Vlaamse structuurplan de transportassen als een belangrijk objectief geformuleerd. Wij moeten op middellange termijn negociëren om deze transportas tussen Gent en Antwerpen een volwaardig autowegstatuut te geven en om tegelijkertijd de ring rond Gent op de andere snelweg te brengen zodat er een verbinding komt tussen de expresweg en de beide autosnelwegen aldaar. Op die manier doet men een belangrijke investering die ten goede komt aan Gent en die heel het gebied rechtstreeks in contact brengt met het havengebied. Het zware vervoer zal eveneens kunnen worden afgeleid naar Antwerpen.

De ramingen van deze infrastructuurwerken overschrijden echter de budgettaire mogelijkheden. De banken hebben zich akkoord verklaard om te negociëren over mogelijke alternatieve financieringen. Dat zal echter niet worden opgenomen in dezelfde minnelijke regeling, omdat het om twee totaal verschillende zaken gaat die niet met elkaar mogen worden verward.

Indien wij de concessie-overeenkomst zouden uitbreiden zouden wij, zoals de minister van Begroting terecht vreest, de norm bezwaren. Indien wij samen met de schuld ook heel de investering zouden onderbrengen in een publiekrechtelijke nv zouden wij dat zeker doen. Dat is dus onmogelijk

Mijnheer de voorzitter, ik heb niet direct geantwoord op de concrete vragen van de commissieleden, maar een overzicht gegeven van de jongste evolutie van dit dossier.

De heer Beysen heeft verwezen naar de tekst van het Rekenhof die toch wel iets genuanceerder moet worden beoordeeld. Het Rekenhof zegt niet dat wij in gebreke zijn gebleven op het vlak van het niet aanleggen van de ring en de toegangswegen, maar het wijst op de verplichting.

Ik heb gesproken over het probleem van het al dan niet overnemen van de nv met betrekking tot de norm, die daardoor in het gedrang zou komen. Dat is een belangrijk probleem. Indien men wil voorkomen dat de norm wordt belast, zijn de mogelijkheden relatief beperkt.

De heer De Mol heeft het gehad over de deontologie. Ik heb daar al op geantwoord. Ik laat mij niet uit over een eventuele oprichting van een onderzoekscommissie. De Vlaamse Raad moet die beslissing nemen.

De heer Ansoms situeert de fouten bij de aanvang van het dossier. Ik herhaal dat deze vaststellingen het probleem nu niet kunnen oplossen.

Hij heeft een pertinente opmerking gemaakt over de verantwoordelijkheid van de overheid. Ik ben het daarin met hem eens. Ik stel bij elk juridisch geschil vast dat er een systematische achterdocht of zelfs een nadeel is voor de overheid, die dat misschien wel voor een deel aan zichzelf te danken heeft. Bij heel wat betwistingen zal de rechter eerder de voor de hand liggende interpretatie nemen in plaats van de redenering ten gronde die vaak heel deskundig wordt aangebracht door de juristen, maar die nauwelijks aandacht krijgt.

De heer Van Hooland heeft ook pertinente opmerkingen gemaakt over wat er fout is gegaan en over de interpretatie van een concessie-overeenkomst. Als er geen enkel risico meer is kan men moeilijk spreken van een concessie. De rechter heeft daar geen aandacht aan geschonken. Ik heb daar een aantal vragen bij, te meer omdat de rechter de overheid veroordeelt tot het betalen van een dwangsom.

Ik meen dat ik al geantwoord heb op de vraag van de heer Verreycken met betrekking tot de schuldherschikking.

Aan de heer De Seranno kan ik zeggen dat investeringen en bouwvergunningen twee autonome beslissingen zijn.

Tijdens de besprekingen over het voorakkoord heeft men het herhaaldelijk gehad over de verbindingen met de E 17 en de autosnelweg. De Vlaamse regering zal daaromtrent geen beslissing nemen — ook niet bij het préakkoord en de minnelijke regeling die wij moeten treffen — vooraleer de lang verwachte en gevreesde multimodale verkeersstudie over Antwerpen beschikbaar is. Er is uitdrukkelijk gevraagd dat de opportuniteit van deze omleidingsweg een antwoord zou krijgen in deze verkeersstudie. Als men daarin kan aantonen dat deze werken nodig zijn in het kader van de mobiliteit van de regio Antwerpen zullen wij een beslissing nemen, maar men zal toch

Kelchtermans

met goede argumenten moeten komen. Als deze argumenten ontbreken zal er niets gebeuren. Nu gaat iedereen uit van voor de hand liggende observaties en van het intuïtieve aanvoelen van de dingen.

In verband met de Liefkenshoektunnel werden in een verkeersstudie voor 1994 ramingen gemaakt van 6.216 personenwagens en 2.342 vrachtwagens per dag. De huidige verkeersgrafieken citeren 6.150 personenwagens en 1.070 vrachtwagens per dag voor 1994. Dat wijkt toch niet zover af van de prognoses die destijds werden gemaakt. Door de gewijzigde omstandigheden, bijvoorbeeld de 40 percent meerkost in de investeringen, zou men vandaag gemiddeld meer dan 4000 personenwagens moeten hebben en 5000 vrachtwagens zouden doorheen de Liefkenshoektunnel moeten rijden. De bouwkosten zouden aanvankelijk 4,7 miljard bedragen. Ze zijn opgelopen tot 6,6 miljard. Wanneer men daar de financieringskosten bijtelt, komt men uiteindelijk op een bedrag van 8,8 miljard. Deze elementen zijn in het dossier niet zonder belang. De prognoses van de verkeersstudie laten uitschijnen dat de aanvoer naar de Liefkenshoektunnel door de verbindingsweg met de expresweg en het vervolledigen van de Antwerpse Ring minimaal zijn.

Mijnheer de voorzitter, tot zover de algemene opmerkingen en concrete antwoorden met betrekking tot het dossier Liefkenshoektunnel.

Ik zal morgen bij de Vlaamse regering verslag uitbrengen over het gesprek met de banken. Deze week of begin volgende week zullen wij een gesprek hebben met de nv. De afspraak is dat wij zo snel mogelijk een minnelijke schikking zouden uitwerken, onder eerbare voorwaarden en met respect voor het vonnis dat is geveld.

De voorzitter: De heer Beysen heeft het woord.

De heer E. Beysen : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het belangrijk antwoord dat hij heeft verstrekt. De toonaard van het antwoord stak wel schril af tegen de toonaard van de mede-interpellanten die het nodig vonden te beginnen met insinuaties en verdachtmakingen die met het dossier niets te maken hebben. Laat ons dat aspect van de zaak overlaten aan de geschiedschrijvers.

Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat u op een dubbel spoor zit. Ik had aanvankelijk de indruk dat u niet in beroep zou gaan. Uiteindelijk hebt u dat toch gedaan, maar tegelijkertijd zet u de gesprekken met het bankenconsortium over een schuldherschikking voort. Is dat niet een beetje contradictorisch ?

Minister T. Kelchtermans : Het spreekt vanzelf dat wij het beroep zullen intrekken van zodra wij een minnelijke schikking hebben bereikt.

De heer E. Beysen : Als ik als tegenpartij met u aan de tafel zou zitten, zou ik wel weten wat te doen. U gaat ervan uit dat er moet worden gestreefd naar een minnelijke schikking, maar dat mag niet gebeuren met het zwaard van Damocles boven het hoofd.

Ten tweede, uw verklaring dat u de voorkeur geeft aan een publiekrechtelijke instantie indien het beheer moet worden overgenomen en indien de tekorten moeten worden bijgepast, is erg belangrijk. U handelt met andere woorden uw visie van deprivatisering. Met deze optie neemt u uiteindelijk toch nog een aantal bijkomende risico's, met name wanneer er op korte termijn een tweede vonnis zou komen met betrekking tot de behandeling van het dossier ten gronde. Het is toch nog altijd mogelijk dat daarin zou worden gezegd dat de verplichting tot het aanleggen van de verbindingsweg met de E 17 expliciet is af te leiden uit de bepaling inzake "goede toegangswegen". Dat is dus een bijkomend risico.

Ten derde, vind ik uw idee over de transportas Antwerpen-Gent via de expresweg geen goede oplossing. U weet dat. U zegt zelf dat de ramingen van de kosten de budgettaire implicaties overtreffen en dat u zult zoeken naar een alternatieve investering voor deze werken. Ik wens u daar veel succes mee. Dit betekent dat u een soort tolgeweg zult creëren via de transportas Antwerpen-Gent.

Ik stel vast dat de Vlaamse regering eigenlijk het tweede vonnis afwacht. Ik concludeer ook dat u geen verbindingsweg zult aanleggen met de E 17 vooraleer de resultaten van de lang verwacht multimodale verkeersstudie over Antwerpen — die tegen het einde van het jaar klaar moet zijn — bekend zijn. Ik ben, na alle elementen op een rijtje gezet te hebben, van oordeel dat u daarmee een aantal bijkomende risico's neemt.

Mijnheer de minister, tenslotte heb ik nog een bedenking bij het pré-akkoord waarvan u zegt dat u het door de Vlaamse regering op de voet hebt laten volgen. Ik twijfel daar geen ogenblik aan, want de gevolgen zijn te belangrijk. Omwille van een aantal controversiële verplichtingen bent u daar niet op ingegaan en u zegt dat u er niet zeker van bent dat u daarvoor in de regering een meerderheid zou vinden. Ik leid daaruit af dat dit dossier in de Vlaamse regering, van welke samenstelling ze ook is, nog altijd op gevoeligheden stuit.

De voorzitter : De heer Van Hooland heeft het woord.

De heer R. Van Hooland : Mijnheer de voorzitter, sta mij toe te zeggen dat dit dossier een schandaal is. Ik ben niet uit op stemmingmakerij, maar wij kunnen in de uitoefening van ons mandaat bepaalde dingen toch niet zomaar door de vingers zien.

Mijnheer de minister, ik heb nog drie vragen.

Ten eerste, hebt u ooit deze onwettige wijziging van het oorspronkelijke bestek betwist ?

Van Hooland

Ten tweede, wat zou het moeilijke standpunt van de rechtbank van eerste aanleg geweest zijn indien de verbindingsweg met de E 17 er toch zou zijn geweest ?

Ten derde, is het duidelijk dat dit project niet exploiteerbaar is, om welke reden dan ook. Dat is op zichzelf geen uitzondering. De overheid heeft nog wel meer projecten gerealiseerd die veel geld hebben gekost en die niet exploiteerbaar zijn, zodat ze moet bijpassen in de verliezen. Heeft de Vlaamse regering dan geen enkel verhaal tegenover de federale overheid, waar het probleem toch ten dele is ontstaan ? De lusten en lasten van de regionalisering komen wel tot ons, maar ik heb het gevoel dat wij in dit geval meer lasten dan lusten krijgen. De Vlaamse gemeenschap mag in deze zaak het volle pond betalen.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, ik herhaal wat ik heb gezegd. Men zet de gesprekken met de partners voort en men zal de beroepsprocedure stopzetten bij het bereiken van een minnelijke schikking.

Ik heb niet gezegd dat ik zonder meer voorstander ben van een publiekrechtelijke uitbating. Ik heb iets genuanceerder gezegd dat ik na het vonnis de indruk heb dat de private nv minder gemotiveerd zal zijn om dit gesprek nog aan te gaan. Bovendien stelt er zich met een publiekrechtelijke nv een belangrijk probleem met betrekking tot het effect op de norm. Er zou op die manier in het budget een aanzienlijke schuld worden binnengebracht. Dat is niet zonder belang voor de keuze die moet worden gemaakt. Voor beide

problemen zal een oplossing moeten worden gevonden.

Het is van belang dat de bankensector aan de hand van dit dossier mee wil aantonen dat de alternatieve financiering een haalbare piste blijft. Zij blijven even gemotiveerd als de Vlaamse regering om deze financieringsvorm open te houden voor de toekomst. Er is met andere woorden een positieve motivatie om de alternatieve financiering zelfbedruipend te maken.

Wij moeten met de Liefkenshoektunnel en met de verhoogde rendabiliteit in staat zijn het globale pakket te financieren.

Wij wachten inderdaad het tweede vonnis af, maar het wordt zonder voorwerp van zodra er een minnelijke schikking wordt bereikt.

Wij hebben de procedure nog nooit betwist. Die lag al achter ons als wij het dossier overnamen. De rechtsopvolgers moeten de gevolgen dragen van de dossiers waarvoor zij de verantwoordelijkheid krijgen. Dat spruit voort uit de financieringswet. Er zijn al precedënten.

Wij zullen ten opzichte van de federale overheid alle mogelijkheden benutten.

Dan vroeg men mij nog of er een verband is tussen de beruchte clause 3.E.1 en de verbindingsweg met de E 17. Zelfs met de verbindingsweg zou de Vlaamse regering nog moeten bijpassen. Deze overeenkomst is een ideaal instrument om een dergelijk bedrijf te beheren.

De voorzitter : de heer De Mol heeft het woord.

De heer J. De Mol : Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een korte opmerking.

Het is voor dit dossier wel belangrijk om in het verleden te graven. De

kern van het probleem zijn de vele clausules die het Vlaamse gewest altijd voor schut zetten.

In artikel 3.E.1 spreekt men van "uitzonderlijke omstandigheden". Een uitspraak van de rechter waarbij ook de nv Liefkenshoek gedeeltelijk verantwoordelijk zou worden gesteld voor de niet-rendabele exploitatie zou dus onherroepelijk uitdraaien op het faillissement van deze nv. Het verlies zou voor de aandeelhouders beperkt zijn tot 201 miljoen frank en men zou opnieuw bij het Vlaamse Gewest terecht komen. Op dat ogenblik treedt artikel 3.E.2 in werking, dat bepaalt dat de overheid een nieuwe concessiehouder moet zoeken, dan wel de concessie zelf moet overnemen. Men heeft zich dus met dit contract volledig ingedekt en de overheid is steeds de verliezende partij, die altijd betaalt. Daarom is het zo belangrijk te onderzoeken of er in het verleden geen kapitale fouten zijn gemaakt.

Ik heb daarstraks gezegd dat dit een contract is dat "onder vrienden" is opgemaakt en dat is volgens mij de grote oorzaak van de problemen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Beysen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd.

Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

De Raad zal zich daarover tijdens de volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

— *Het incident wordt gesloten om 15.50 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPVV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid