

VERSTREKT DOOR EUROPESE INVESTERINGSBANK, NOG 1,3 MILJARD ELDERS TE VINDEN

Krediet van 700 miljoen voor Antwerps verkeersplan

ANTWERPEN — De Europese Investeringsbank trekt een krediet van 700 miljoen euro uit voor de uitvoering van het Masterplan voor de mobiliteit in en rond Antwerpen. Dat maakt de voorzitter, Philippe Maystadt, gisteren bekend bij de voorstelling van het jaarverslag van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Die moet nu nog 1,3 miljard zoeken.

Van onze redacteur
Tom Ysebaert

DE Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), een nv van publiekrecht, werd bij decreet in 2002 in het leven geroepen om het Masterplan voor een betere mobiliteit in en rond de Scheldestad uit te voeren. Gisteren stelde de BAM haar eerste „jaarverslag” voor. Dat slaat op zestien maanden, van augustus 2003 tot december 2004.

Haar werkjaar sluit de BAM af met een balansstotaal van net geen miljard euro. Er wordt een verlies opgetekend van 59 miljoen euro. Dat is te wijten aan de bijdrage die de maatschappij moest leveren in de minder-hindermaatregelen bij de renovatie van de Antwerpse Ring (een project van het Vlaams Ge-

west, niet van de BAM). Er werden 130 gelede bussen en tijdelijke bruggen op de Singel betaald.

Het eigen vermogen bedraagt vandaag 463 miljoen euro, tegen 2010 moet dat 700 miljoen euro zijn. Het Vlaams Gewest draagt tussen 2006 en 2010 per jaar 41 miljoen euro bij. De inbreng van de Liefkenshoek tunnel in de BAM zorgde dankzij de waardering van de concessieverlenging voor 185 miljoen euro.

De BAM heeft 2,9 miljard euro nodig om het Masterplan uit te voeren. Bovenop de 700 miljoen eigen vermogen en de 250 miljoen die de privé-sector bijdraagt (zie verder) moet er nog 2 miljard gevonden worden bij de banken. Gisteren werd een deel ingevuld met de mededeling van voorzitter Philippe Maystadt dat de Europese Investeringsbank een krediet van 700 mil-

joen euro uittrekt. De raad van bestuur moet dat nog wel bekrachtigen.

De aanleg van de Oosterweelverbinding, een nieuwe Scheldetunnel en het noordelijke sluitstuk van de Ring, is het pronkstuk van het Masterplan en met 1,25 miljard euro ook het duurste. De Oosterweelverbinding vergt een tunnel onder de Schelde en een viaduct — de veel-besproken Lange Wapper — die de tunnel op de Ring ter hoogte van het Sportpaleis aansluit.

Voor dat enorme bouwproject zijn vier consortia geselecteerd, de

MINDER-HINDER
ZADELT BAM MET
59 MILJOEN VERLIES OP

tijdelijke verenigingen Antwerpse Bouwwerken, Bouygues, Loro (met onder andere Van Laere en Jan De Nul) en Noriant (met onder andere Besix, Vinci en Dredging). Zij mogen in ruil voor een aandeel van 250 miljoen in het bouwproject dertig jaar lang die investering terugverdienen via onderhoudswerken.

Inkomsten moet de BAM nadien genereren uit de tolheffing in de tunnel. Die zou 2 euro voor personenwagens en 13 euro voor vrachtwagens bedragen. De Vlaamse regering hak wellicht nog voor het zomerreces knopen door over het tracé van de Oosterweelverbinding en het toltarief. De eerste spadensteek moet begin 2007 gegeven worden, in 2010 zou de tunnel operationeel zijn.

Verder staan in het Masterplan de aanleg van een nieuwe lokale ring in de berm van de huidige Ring en de heraanleg van de Singel tot groene stadsboulevard op het lijstje (347 miljoen). De BAM neemt ook de tweede fase van de heraanleg van de Leien voor haar rekening (7 miljoen). Dat wordt aangevuld met beter openbaar vervoer (394 miljoen, vooral voor tramlijnverlengingen) en betere waterwegen (306 miljoen). Onder meer de sluisen en het Albertkanaal worden aangepast.

De BAM sluit dit jaar een beheersovereenkomst met de Vlaamse regering en belooft het Vlaams Parlement driemaandelijks te brieven over de voortgang.

■ www.bamnv.be