



RINGLAND



CONSULT thinking ahead



Haalbaarheidsstudie / Ringland- opbrengstenpotentieel

Referte.: 14VRO72

Eindrapport| 12 mei 2015

In opdracht van

Ringgenootschap vzw

Kronenburgstraat 34
B-2000 Antwerpen

Contactpersoon voor dit rapport:

Bruno Vanvolsem

bruno.vanvolsem@ideaconsult.be

Tel: + 32 2 609 53 04

Kunstlaan 1-2, bus 16
B – 1210 Brussel

T: +32 2 282 17 10

F: +32 2 282 17 15

info@ideaconsult.be

www.ideaconsult.be

DEEL 1	Inventaris	5
1/	Situering van de opdracht	6
2/	Inventaris	9
2.1	Vergelijkbare overkappingsprojecten	9
2.2	Financieringswijze referentie-overkappingsprojecten	12
2.3	Tolheffing of rekeningrijden bij vergelijkbare kunstwerken	12
2.4	Besluiten inventaris	15
3/	Overkappingsonderzoek Antwerpse Ring AG Stadsplanning	17
4/	Beleidsmatige context	19
5/	Financieringsnoden en -mogelijkheden	22
5.1	Financiële noden	22
5.2	Meerwaarde-opbrengsten van nieuwe vastgoedontwikkelingen	23
5.3	Waardestijging van het bestaande vastgoed	24
5.4	Overige terugverdieneffecten	25
5.5	Rekeningrijden of tolheffing	25
DEEL 2	Haalbaarheidstoets	26
1/	Longlist "value capturing" mogelijkheden Ringland	27
2/	Maatschappelijk draagvlak	31
2.1	Slaagkansen directe captatie	32
2.2	Slaagkansen indirecte captatie	32
2.3	Aanbevelingen	32
3/	Exploitatiemodel : value capturing becijferd	35
3.1	Shortlist waardecaptatiemethoden	35
3.2	Financiële doorrekening en programmatie	41
3.3	Eerste financiële analyse	41
3.4	Sluitend businessplan	42
3.5	Besluit	45



DEEL 1 Inventaris

1/ Situering van de opdracht

Ringland heeft Idea Consult de opdracht gegeven voor de studie van het Ringland-opbrengstenpotentieel, met de financiële haalbaarheid en de meerwaarde-opbrengsten van nieuwe vastgoedontwikkelingen, mogelijk gemaakt door de overkapping van de Antwerpse Ring.

De opdracht bestaat verder uit een becijfering en het in kaart brengen van de waarde stijging van het bestaande vastgoed in de omgeving van de Ring. Ook de mogelijke opbrengsten vanuit rekening-rijden, extra heffingen of taksen worden berekend, teneinde een globaal overzicht te bekomen in verband met de terugverdieneffecten op vlak van mobiliteit en stadsontwikkeling.

De opdracht behelst verder de opmaak van een haalbaarheidsstudie/businessplan, welke uitsluitend dient te geven over de kritische succesfactoren die moeten vervuld zijn bij de opstart van het project Ringland.

Alvorens ons onderzoek aan te vatten, situeren wij het project, wat zich krachtig samenvat : Ringland wil een antwoord bieden aan het mobiliteitsprobleem in en om Antwerpen en tegelijk meerwaarde betekenen voor leefmilieu en volksgezondheid.

Het concreet uitgewerkte voorstel steunt op drie pijlers:

1. Een betere mobiliteit met minder files en veiliger verkeer tot stand laten komen door het verkeer te verdelen over aparte tunnels voor doorgaand en stedelijk verkeer. Dit haalt de gevaarlijke weefbewegingen eruit. Hierbij wordt de capaciteitswinst overtroffen die met de Oosterweelverbinding wordt beoogd. Recentste studies geven immers aan dat capaciteitswinst en de efficiëntie van de oplossing Ringland groter zijn dan Oosterweel. De Singel komt terecht op het dak van de tunnels.
2. Een gezondere omgeving bewerkstelligen door oplossingen te bieden voor fijn stof en geluidsoverlast. De geluidsoverlast, welke nu tot 500m van de Ring een negatieve impact heeft op de volksgezondheid, verdwijnt vanzelf en met de innovatiefste systemen kan tot 95% van het fijn stof in de tunnels gezuiverd worden, zelfs energiewinning wordt mogelijk. Zonder overkapping van de Antwerpse ring is aan fijn stof afkomstig van auto's en vrachtwagens niets te doen, terwijl de vervuiling in de omgeving van de Ring ongeveer de ergste is in heel Europa. De merkbare verbetering van de luchtkwaliteit zal voelbaar zijn tot op 1,5 km van de Ring.
3. Meer ruimte vrij maken voor duurzame stadsgroei. De overkapping van de Antwerpse Ring levert geweldig veel extra ruimte op, te ontwikkelen als groene ruimte voor de hele stadsregio of voor boeiende stadsontwikkeling, bijvoorbeeld rond de stations. Meer parken, meer ruimte voor opvang van regenwater en duurzame energieopwekking, kunnen van Antwerpen tegen 2050 een klimaat-neutrale stad maken. De ligging van tal van projecten aan de Ring wordt omgetoverd tot een toplocatie. Méér dan 430 ha extra open ruimte komt vrij boven de Antwerpse Ring, er ontstaat een 10^e district.

Eerdere berekeningen van de stad Antwerpen voor een overkapping van de Ring kwamen tot 160 miljoen Euro per km, voor een overspanning van twee maal 31m (één per rijrichting) . 'Uit de ban van de Ring' kiest voor twee tunnels in elke rijrichting, vier tunnels dus met een kleinere overspanning (16 tot 20m) – wat de kostprijs sterk naar beneden haalt. Ook de situering van de nieuwe Singel op het dak van de 'binnenste' tunnels zorgt voor een bonus: de op- en afritten kunnen daardoor namelijk erg compact blijven, en ook dat drukt de prijs. De overkapping van de Antwerpse Ring zal per lopende kilometer beduidend goedkoper zal blijken dan de huidige plannen. En goedkoper dan vergelijkbare (reeds gerealiseerde) projecten in andere Europese steden als Hamburg, Madrid, Rotterdam, Basel en Maastricht.

Een overkapping van de Antwerpse Ring levert ook een efficiënte bijdrage aan andere (en kostelijke) maatschappelijke en stedelijke uitdagingen zoals volksgezondheid, klimaat en stadsontwikkeling. Ook dit is belangrijk voor de financiën, want het zorgt voor een realistisch terugverdieneffect: o.m. een geweldige winst inzake volksgezondheid (vermindering van de risico's) en grote economische besparingen door een vlottere verkeersdoorstroming.

Onderstaand plan biedt een overzicht van de stadsontwikkeling welke tot stand kan komen:



Bron kaart: Ringland, toelichting prof A. Loeckx, colloquium 21.03.2014

Naast 80% groene ruimte (een vuistregel), blijft nog altijd 20% te ontwikkelen, het blijft een erg grote oppervlakte. Het is aangewezen projecten te concentreren rondom de bestaande treinstations (Berchem en Zuid) en de haltes van openbaar vervoer.

Een goede en efficiënte overkapping betekent dat de Ring zelf tegelijkertijd volledig wordt gereorganiseerd, waarbij ruimte aanwezig is om dit met minimale verkeershinder te organiseren. Flankerende maatregelen zoals bij een recente heraanleg van het wegdek van de Ring zijn hierbij onmiskenbaar noodzakelijk. Om die reden is het niet opportuun om slechts hier en daar delen van de Ring te overkappen. Het zou de hinder in de tijd uitsmeren. Het gaat om een geïntegreerd concept met drie samenhangende doelstellingen: de huidige mobiliteitsproblemen op de Ring helpen oplossen, de milieuproblematiek aanpakken en nieuwe mogelijkheden voor stadsontwikkeling creëren.

In dit hoofdstuk onderzoeken we vergelijkbare projecten en hun financieringswijze. Doelstelling is leereffecten te detecteren en deze te toetsen aan de Antwerpse context.

2.1 Vergelijkbare overkappingsprojecten

Vergelijkbare projecten zijn in de ons omliggende landen te vinden, onder meer in Hamburg, Parijs, Berlijn, Madrid, Rotterdam, Basel en Maastricht. In Rotterdam stond een gelijkaardig project op de planning maar dat is door financiële bezuinigingen afgevoerd.

We bestuderen drie overkappingsprojecten van naderbij : deze in Maastricht, Madrid en Berlijn.

2.1.1 Overkapping Maastricht- A2

www.a2maastricht.nl

Wat?

Het A2 project in Maastricht bestaat uit de verknoping van de A2 en A79, een nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en de Beatrixhaven, en uit een tunnel van 2,3 kilometer (tussen Geusselt en Europaplein). Deze tunnel zal bestaan uit 4 aparte tunnelbuizen, elk met 2 rijstroken. De onderste twee tunnelbuizen zijn voor het doorgaand verkeer terwijl de bovenste twee tunnelbuizen voor regionaal en bestemmingsverkeer zullen zijn. De hoeveelheid bovengrondse voertuigen zal hierdoor afnemen met 80% (van 45.000 voertuigen naar 4.000 tot 7.000 voertuigen per etmaal). Bovenop deze tunnel komt een parklaan voor langzaam- en bestemmingsverkeer. Dit wordt een lange bomenlaan met breedgerekte fiets- en voetpaden en met één rijstrook in beide richtingen voor autoverkeer en openbaar vervoer. Langs deze parklaan komen nieuwe wooneenheden terwijl de nieuwe groene en recreatieve ruimte de bestaande wijken van Maastricht opnieuw met elkaar zal verbinden. Bij de knooppunten van de ingangen van de tunnel komen groen beboste herkenbare gebieden waarin de tunnelmonden verdwijnen en markante en herkenbare kantoorvilla's en een woontoren (in totaal 1.110 nieuwe woningen en 30.000 m² commerciële ruimte). Verder geeft dit project 'de Groene Loper' de lokale werkgelegenheid een impuls daar werklozen en schoolverlaters in de A2-school worden opgeleid tot bouwvakkers.

Wie?

Het project A2 Maastricht kent een gezamenlijke aanpak van gebiedsontwikkeling en verkeersinfrastructuur. De opdrachtgever is het ministerie van infrastructuur en milieu en de gemeente Maastricht. Het projectbureau A2 Maastricht bestaat uit vier overheidspartners; Rijkswaterstaat, Provincie Limburg, Gemeente Maastricht en gemeente Meerssen en een private marktpartij Avenue2. De 'Groene Loper' van Avenue2 werd na een aanbestedingswedstrijd het beste plan voor stad én snelweg bevonden. Deze marktpartij bestaat uit Strukton Civiel Projecten, Strukton Bouw & Vastgoed, Ballast Nedam Infra en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij.

Budget?

Het contractbudget bedraagt € 515 mln. incl. BTW (prijspeil 2008). Er is een verdeelsleutel (in 2006) gevonden waarbij de gemeente Maastricht 87,7 miljoen, de provincie Limburg 43,6 miljoen en het Nederlandse Rijk 499 miljoen bijdraagt. De gemeente Meerssen kent een financiële bijdrage van één miljoen toe. Op 26 oktober 2004 heeft de Europese Commissie 1 miljoen euro subsidie uit het fonds voor Trans Europese Netwerken toegewezen aan de voorbereidende studies voor de realisatie van oplossingen voor A2 Maastricht. De regio-

overschrijdende verkeersfunctie houdt immers in dat het project in aanmerking komt voor Europese steun. De realisatie van het project levert naar schatting zo'n 2.000 manjaren werk op.

Kosten infrastructuur		Optimale variant			Minimale variant		
Projectonderdelen		PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%	PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%
1.a	Verknoping A2 - A79	16,4	19,0	15,2	16,4	19,0	15,2
1.b	Ontsluiting Beatrixhaven	33,3	39,0	30,6	13,5	16,0	12,4
2	Traverse	276,0	344,6	243,5	242,5	301,5	214,5
3	Viaductweg afhankelijk van traverse	17,3	21,3	15,3	18,2	22,5	16,1
Totaal		342,9	423,9	304,6	290,5	358,9	258,3

Kosten verwerving en sloop		Optimale variant			Minimale variant		
Projectonderdelen		PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%	PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%
4.a	Noodzakelijke sloop (348)	41,1	44,3	42,1	41,1	44,3	42,1
4.b	Sloop tbv. Inpassing (255)				30,1	38,9	30,7
4.c	Sloop Nazareth (16)				2,2	2,5	2,3
4.d	Verplaatsen woonwagenkamp				pm.	pm.	pm.
Totaal		41,1	44,3	42,1	73,5	85,6	75,1

Opbrengsten gebiedsontwikkeling		Optimale variant			Minimale variant		
Projectonderdelen		PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%	PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%
5.a	Traverse noord	2,5	3,7	2,0	2,5	3,7	2,0
5.b	Traverse centraal	3,3	5,0	2,6	3,3	5,0	2,6
5.c	Traverse zuid	5,2	6,0	4,9	5,2	6,0	4,9
Totaal		11,1	14,7	9,5	11,1	14,7	9,5

Opbrengsten herontwikkeling		Optimale variant			Minimale variant		
Projectonderdelen		PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%	PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%
5.d	Woningen uitvoering (348)	13,9	20,0	11,0	13,9	20,0	11,0
5.e	Woningen inpassing (255)	0,0	0,0	0,0	8,7	12,6	6,9
Totaal		13,9	20,0	11,0	22,5	32,6	18,0

Resultaten		Optimale variant			Minimale variant		
Projectonderdelen		PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%	PP 2001	Prijsstijgingen	NCW 5,1%
	Infra maatregelen	-342,9	-423,9	-304,6	-290,5	-358,9	-258,3
	Verwerving en sloop	-41,1	-44,3	-42,1	-73,5	-85,6	-75,1
	Gebiedsontwikkeling	11,1	14,7	9,5	11,1	14,7	9,5
	Herontwikkeling	13,9	20,0	11,0	22,5	32,6	18,0
Totaal		-359,0	-433,4	-326,1	330,4	-397,2	-306,0

(bron: <http://www.a2maastricht.nl/data/files/alq/id60/bijlage%20%20Financiele%20resultaten.pdf>)

Een A2-bedrijvenplatform is opgericht ter verbetering en vergemakkeling van de informatieuitwisseling en afstemming met belangrijke marktpartijen. Dit A2-bedrijvenplatform wordt financieel gesteund door de Kamer van Koophandel. Vanuit de praktijk is eveneens een A2-buurtplatform ontwikkeld.

In 1999 waren gemeente Maastricht en provincie Limburg op zoek naar alternatieve financieringsmethoden. Het idee was financiering door tolheffing. Een deel van de bevolking en het bedrijfsleven waren bereid tot tolheffing, het politiek draagvlak bleek echter niet groot genoeg.

Timing?

Op woensdag 7 oktober 2009 hebben het ministerie voor Verkeer en Waterstaat, gemeente Maastricht en Avenue2 het contract voor de uitvoering voor het totale project ondertekend. De ruwbouw van de dubbellaagse

tunnel is klaar. Volgens de huidige planning zal de ingebruikname van de tunnel tegen eind 2016 zijn en de realisatie van het vastgoed is gepland in 2016 – 2026.

2.1.2 Overkapping Madrid- M30 (Madrid Rio)

<http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/Parque-Madrid-Rio>

Wat?

In Madrid is 80 hectare stadsontwikkeling langs de oevers van de Manzanares rivier uitgevoerd. Het belangrijkste onderdeel van het gehele project is het park 'Salon de Pinos'. Dit park, dat een samenstelling is van 8.000 bomen, is bijna volledig gesitueerd boven de M30 (ring rond Madrid) en verbindt de oude parken met de nieuwe ontwikkelde gebieden. De overkapping van deze M30 bestaat uit een 20 kilometer lange 4 rijvakstunnel die een dagelijkse passage kent van 200.000 voertuigen. Het park bovenop creëerde een eenheid tussen de binnenstad en de westelijke woonwijken en maakte ruimte voor recreatiegebied met parken en tuinen langs de Manzanares. Het park bevat 30 km fietspaden, esplanades, grasvelden, verschillende sportvelden, skateruimtes, kinderspeelplaatsen, cultuurplatforms en een stadsstrand.

Wie?

Voor het project werd na een internationale competitie een team samengesteld uit: Burgos & Garrido / Porras La Casta / Rubio & Álvarez-Sala / West 8, onder management van Ginés Garrido Colomero. De opdrachtgever was de stad Madrid met burgemeester Alberto Ruiz-Gallardón. Het Oostenrijkse bedrijf Aigner Tunnel Technology voorzag de M30 op negen plaatsen van een installatie die het fijnstof uit de lucht filtert voordat die de tunnel verlaat.

Budget?

Het project van Madrid Rio, dat onderverdeeld was in 47 subprojecten kende een totaal budget van 280 miljoen euro dat over een termijn van 30 jaar door de **inwoners van de stad** terug betaald zou worden. Dit naast een totale investering van 6 miljard euro in infrastructuurontwikkelingen in geheel Madrid. De burgemeester Ruiz-Gallardon liet bewust geen vastgoedontwikkelingen toe om het project mede te financieren.

Wanneer?

De eerste ontwikkelingen waren klaar in lente 2007 en tegen de lente van 2011 was het gehele project afgerond.

2.1.3 Overkapping Hamburg - A7 Deckel

<http://www.hamburg.de/a7-deckel/>

Wat?

Hamburger Deckel is een project bestaande uit 3 zones waar de A7 rond Hamburg overkapt zal worden tegen 2022 wat in totaal 25 hectare aan nieuwe groene en recreatieve zones zal opleveren. Bovendien wordt de A7 verbreed naar een 2x4 rijvaksbaan om de voorspelde 265.000 dagelijkse voertuigen tegen 2025 te kunnen ontvangen. Een eerste zone is de "Schnelsen section", een 560 meter lange overkapping van de A7. Het gecreëerde 3 hectare groot oppervlak zal voor de helft bestaan uit volkstuinen, een weide en een promenade. Verder zal er eveneens bovenop de tunnel een café en een ruimte voor evenementen komen. Zone 2 "Stellingen Deckel" is een tunnel van 2x4 rijvakken van 893m overdekt met volkstuinen, open groene ruimte

en een half verwilderd bos. De laatste zone, "Altona Section", is een 2030m lange overkapping met bovenop voornamelijk 'leisure & recreation'. Langsheen deze overkapping zullen eveneens 1.700 nieuwe woningen ingepland worden terwijl rond de andere zones 'slechts' respectievelijk 400 en 500 woningen komen, wat neerkomt op een totaal van 16 nieuwe woonwijken.

Wie?

Voor de selectie van dit project is eveneens een wedstrijd uitgeschreven geweest. Het "Schnelsen" gedeelte is ontworpen door POLA landschapsarchitecten uit Berlijn, het "Stellingen Deckel" gedeelte is aan de hand van Weidinger landschapsarchitecten en de laatste "Altona" zone is een ontwerp van Arbos Freiraumplanung landschapsarchitecten uit Hamburg in samenwerking met Petersen Pörksen Partner, architecten en stadsplanners. De uitvoering zal gebeuren op basis van een publiek-privaat partnerschap.

Budget?

De financiering van het project werd gedragen door diverse overheidsorganen en verdeeld over de stad Hamburg met de dienst stadsontwikkeling (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, BSU) en de dienst van economie, transport en innovatie (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, BWVI) samen met het ministerie van transport, gebouwen en stadsplanning (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Namelijk 83% van het werk wordt gefinancierd door de federale overheid en zal voornamelijk de uitbreiding en aanleg van de snelweg omvatten. De stad Hamburg draagt bij voor 17% van de kosten, wat voornamelijk geïnvesteerd zal worden in de additionele kosten voor de planning en de overkapping van de "Schnelsen" en "Altona" zone daar dit een stedelijk voordeel inhoudt. Dit zal neerkomen op een geschatte bijdrage 150 miljoen euro investeringskosten plus 17 miljoen planningskosten voor de stad. De ontwikkelingen langsheen het project zullen voor financiële voordelen zorgen voor de stad omdat deze eigendom zijn van de stad. Op deze manier kunnen een deel van de investeringen terug gewonnen worden.

Wanneer?

Het "Schnelsen" gedeelte wordt gepland finaal te zijn tegen 2017, de "Stellingen" zone wordt gebouwd in 2015-2018, onmiddellijk gevolgd door de parkaanleg en de bouwwerken voor de "Altona" zone zouden starten in 2019 en zullen klaar zijn tegen 2023.

2.2 Financieringswijze referentie-overkappingsprojecten

Uit voorgaande overkappingsprojecten kunnen we inzake financieringswijze een aantal leereffecten distilleren. Bij voorgaande drie referenties werden er geen toltarieven voor het gebruik van de tunnel ingevoerd om daarmee het gehele project te financieren. Wel werden in Maastricht en Hamburg belangrijke vastgoedontwikkelingen langsheen de overkapping mee ingepland om de zware publieke investeringen terug te winnen, doch hiermee werd slechts een beperkt deel terugverdiend (10 à 15%). De stad Madrid daarentegen had hier bewust niet voor gekozen. We vinden wel telkens een bijdrage terug van de lokale overheid, met een financieringsaandeel voor de stad Maastricht van 17%, Hamburg 17% en Madrid 100%.

2.3 Tolheffing of rekeningrijden bij vergelijkbare kunstwerken

Ringland staat voor een doordacht mobiliteitsbeleid hetgeen vraagt om een juiste dosering, met een evenwichtige verdeling tussen de verschillende vervoerswijzen. Omdat openbaar vervoer, fietsen en te voet

gaan veel minder ruimte innemen, is het logisch en ideaal dat hun aandeel zo sterk mogelijk toeneemt. Extra 'wegcapaciteit' daarentegen werkt averechts want trekt alleen meer autoverkeer aan. Alleen de juiste dosering van de capaciteit, gekoppeld aan een systeem van **rekeningrijden**, kan leiden tot een vlotte mobiliteit. Het vergt wat politieke moed, maar zal op termijn vanzelf het nodige draagvlak opleveren. Steden als Stockholm bewijzen dat, hierop komen we later terug in dit onderzoek. De noodzaak van een derde Antwerpse oeververbinding hangt hier mee samen, de Liefkenshoektunnel is als tweede oeververbinding reeds onderworpen aan tolheffing.

We onderzochten daarom enkele **vergelijkbare infrastructuurwerken**, bruggen of tunnels, die met tol gefinancierd worden binnen Europa.

De meeste toltarieven voor Europese bruggen of tunnels zijn gediversifieerd op basis van het type voertuig. Enkel de Dublin Port Tunnel in Ierland en de Duplex A86 te Frankrijk (nabij Parijs) kennen een tariefratio op basis van tijdstip van passage. Om Dublin 's ochtends (tussen 6h en 10h) binnen te rijden en 's avonds (tussen 16h en 19h) opnieuw te verlaten via deze tunnel wordt een tarief van €10 aangerekend, buiten deze uren €3. De tunnel Duplex A86 ten zuid-westen van Parijs kent een tarief in de spitsuren tot €10 terwijl overdag €7 en 's nachts €1,5 wordt aangerekend.

De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van gehanteerde tarieven binnen Europa waarbij de verschillende tarieven zijn opgedeeld op basis van de grootte het voertuig. We kunnen vaststellen dat de tolgelden aanzienlijk variëren in hoogte, wat te verklaren valt met het verbindend karakter van het kunstwerk in kwestie. De Mont Blanc tunnel is hierbij een goede case, want een cruciale verbindingsweg tussen Italië en Frankrijk en een waar obstakel als de drukte aan de tolhuisjes oploopt, een alternatieve route is er haast niet en loopt over een pas op 2.188 m hoogte. Het tolgeld is er bij de duurste in de reeks voorbeelden, naast de Frejusstunnel welke een gelijkaardige Alpenverbinding is.

Moeilijk te ontwijken kunstwerken zijn hoog ingeschaald qua toltarief, zo veel is duidelijk. Als we dit naar Antwerpen toe vertalen dan is uiteraard de tolheffing op de Liefkenshoektunnel relevant met tarieven van 6 euro voor wagens en 19 euro voor vrachtwagens, in een context waar ontwijken langs de Kennedytunnel een optie is. We berekenden na eliminatie van de hoogste tarieven het gemiddelde van de referenties in onderstaande tabel, wat leidde tot een tarief van 7 euro voor wagens en 25 euro voor vrachtwagens.

**TOLTARIEVEN IN EUROPA
(ENKELE RIT, ZONDER ABONNEMENTSVOORDEEL)**

	<u>Tarief 1:</u> <u>moto's</u>	<u>Tarief 2:</u> <u>personenwagens</u>	<u>Tarief 3:</u> <u>middelgrote voertuigen (of wagen met aanhang)</u>	<u>Tarief 4:</u> <u>vans of andere voertuigen met 2 assen</u>	<u>Tarief 5:</u> <u>vrachtwagens met 3 assen of zwaar gewicht</u>
<i>BELGIE:</i>					
LIEFKENSHOECTUNNEL	€ 6,0	€ 6,0	€ 6,0	€ 19,0	€ 19,0
<i>FRANKRIJK:</i>					
PONT DE NORMANDIE		€ 5,4	€ 6,3	€ 6,8	€ 13,5
PONT DE TANCARVILLE		€ 2,6	€ 3,2	€ 3,8	€ 6,6
VIADUCT DE MILAU - HORS ÉTÉ	€ 4,7	€ 7,5	€ 11,2	€ 25,7	€ 34,2
VIADUCT DE MILAU - ÉTÉ	€ 4,7	€ 9,4	€ 14,0	€ 25,7	€ 34,2
TUNNEL DE FRÉJUS	€ 28,8	€ 43,5	€ 57,6	€ 157,9	€ 317,3
TUNNEL DU MONT BLANC	€ 28,8	€ 43,5	€ 57,6	€ 157,9	€ 317,3
TUNNEL DU PUYMORRENS	€ 4,0	€ 6,6	€ 13,5	€ 22,1	€ 36,3
TUNNEL MAURICE LEMAIRE	€ 5,6	€ 8,0	€ 17,2	€ 38,6	€ 64,7
<i>DENEMARKEN:</i>					
ORESUNDBRO (DENEMARKEN-ZWEDEN)	€ 25,0	€ 47,0	€ 94,0	€ 138,0	€ 206,0
STOREBAELTBRO	€ 18,0	€ 18,0	€ 33,0	€ 157,0	€ 235,0
<i>NEDERLAND:</i>					
KILTUNNEL	€ 2,0	€ 2,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0
WESTERSCHELDETUNNEL	€ 2,5	€ 5,0	€ 7,5	€ 18,2	€ 25,0
<i>NOORWEGEN:</i>					
OSLOFJORDTUNNEL	€ 7,0	€ 7,0	€ 7,0	€ 15,2	€ 15,2
RV551	€ 8,4	€ 8,4	€ 8,4	€ 17,0	€ 17,0
FOLGEFONNTUNNEL					
JONDALSTUNNEL	€ 11,7	€ 11,7	€ 11,7	€ 23,4	€ 23,4
<i>GRIEKENLAND:</i>					
AKTIO - PREVEZA	€ 0,7	€ 3,0		€ 5,0	€ 8,0
RIO - ANTIRIO (CHARILAOS TRIKOUPIIS) BRUG	€ 1,9	€ 13,2		€ 19,9	€ 32,0
<i>KROATIË:</i>					
BRUG VERBINDING EILAND KRK		€ 35,0		€ 46,0	€ 81,0
VIADUCT MIRNA (A9)		€ 12,0		€ 21,0	€ 42,0

2.4 Besluiten inventaris

Voor vele grote bouwprojecten in Europa wordt tolheffing ingevoerd om de bouwkosten te financieren. Tarieven kunnen hierbij echter sterk verschillen, waarbij we ervan uitgaan dat er een correlatie bestaat tussen de bouw- en onderhoudskosten van het kunstwerk en de verwachte tolopbrengsten. Een hoog tarief kan wijzen op een behoorlijk complex of alleszins duur infrastructuurwerk, doch een lage trafiek of grote tijdswinst kan ook aan de basis liggen. Het is dus moeilijk om te bepalen hoe precies de hoogte van het toltarief tot stand is gekomen. Er is uiteraard wel een omgekeerde correlatie tussen de hoogte van het toltarief en de mogelijkheden om het desbetreffend kunstwerk te ontwijken.

We stellen echter wel vast dat in de meeste gevallen er geen differentiatie in de tarieven bestaat om de mobiliteit aan te sturen. Het voorbeeld van de Liefkenshoektunnel die bij verkeersproblemen in de Kennedytunnel gratis wordt, is dus net een omgekeerde case. Hier komt de overheid tussen bij de NV Liefkenshoek door de betaling van zogenaamde schaduwtol. 'Schaduwtol' wil zeggen dat chauffeurs gratis door de tunnel mogen en dat het Vlaamse gewest achteraf het tolgeld van 18 euro per vrachtwagen of 5,5 euro per auto aan de privé-uitbaters betaalt.

In de gevallen van een overkapping zijn ontwikkelingen langsheen het project een sterke meerwaarde om het gehele project te kunnen financieren, doch het aandeel in de financiering beperkt zich tot 10 à 15% en is natuurlijk afhankelijk van de concrete situatie.

Te onthouden

- ▶ Lokale overheid betaalt mee, ook Europese financiering
- ▶ Tolgeld, waar van toepassing, niet gebruikt als mobiliteitssturing
- ▶ Meerwaarde vastgoed niet noodzakelijk benut, noch voldoende dragend
- ▶ Opletten met ontwijkingsgedrag, tolgeld is niet de beste oplossing
- ▶ Referentie hoogte tol 7€ wagens, 25 € vrachtwagens

3/ Overkappingsonderzoek Antwerpse Ring AG Stadsplanning

In het Antwerps bestuursakkoord 2007-2012 werd een onderzoek naar een selectieve overkapping van de Antwerpse Ring opgenomen. In september 2009 werden de eerste onderzoeken gebundeld in de visienota "Durven dromen van de Groene Rivier". Een aantal vragen bleven onbehandeld inzake mobiliteit, lucht- en geluidskwaliteit. De geluid- en luchtkwaliteitskaarten worden in de periode 2008-2010 aangemaakt.

In het Masterplan 2020, goedgekeurd in september 2010, wijzigt de Oosterweelverbinding van een brug naar een tunnel, het viaduct van Merksem verdwijnt ondergronds en de A102 en R11 bis worden als tangenten toegevoegd. Hierop aansluitend wordt medio 2011 het overkappingsonderzoek doorgestart.

Er worden in het overkappingsonderzoek een aantal invalshoeken weerhouden welke een motivatie en argumentatie voor de overkappingen kunnen leveren :

- ▶ Luchtkwaliteit
- ▶ Geluid
- ▶ Stedelijke ontwikkeling
- ▶ Verkeerskundige uitdagingen
- ▶ Bouwkundige uitdagingen
- ▶ Financiële doorrekening

De 734 ha grote ruimte tussen binnen- en buitenstad kan een belangrijke rol spelen in de leefkwaliteit van de omliggende wijken en de stad. De aanwezige open ruimte inzetten in functie van een leefbare stad wordt noodzakelijker naarmate de bevolking in de stad toeneemt.

Het langzaam aan schoner en stiller wordend wagenpark heeft op middellange termijn slechts een beperkte impact op de luchtkwaliteit. Hiermee wordt de luchtkwaliteit voor een zeer beperkt aantal bewoners (circa 10.000) verbeterd, waarbij ze binnen de Europese NO₂ norm belanden. De zone Deurne, Berchem en Borgerhout hebben de grootste problemen met luchtkwaliteit. De tunnelmonden dienen dermate te worden ingeplant zodat de verbetering in luchtkwaliteit een groter aantal personen ten goede komt dan de verslechtering in luchtkwaliteit mensen schaadt. Een drastische verkeersreductie is echter de meest efficiënte maatregel.

Op akoestisch vlak blijft het rolgeluid van de banden de belangrijkste component van de totale geluidsemisatie, fluisterasfalt wordt niet als een oplossing aanzien omwille van de kostprijs en beperkte levensduur ervan. De Singel, de niet-overkapte knopen en de invalswegen zorgen nog steeds voor hoge geluidsniveaus. Er zijn een aantal hoogbouwlocaties en woningen op korte afstand van de Ring die bij een korte overkapping baat zouden hebben. Een snelheidsverlaging op de Ring en de Singel heeft eveneens een beperkte, doch relevante impact op de bewoners en is te vergelijken met een stevige reductie van de verkeersintensiteit.

Er zijn in bepaalde wijken langs de Ringzone belangrijke groentekorten en er is een weinig kwalitatieve ruimtelijke relatie tussen binnen- en buitenstad, hetgeen (korte) overkappingen interessant maakt. Hierbij moet wel de Singel en het spoorwegaan mee in beschouwing worden genomen, de Singel is immers erg dominant aanwezig in de publieke ruimte van de stad, met ventwegen, voorsorteerstroken en beperkte oversteekmogelijkheden.

De omvang van het probleem is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals de verkeersintensiteit op de Ring en de Singel, de positie van de Ring tov de overheersende windrichting en de densiteit en de structuur van de omliggende woonwijken.

De overkapping van de Antwerpse Ring is geen totaaloplossing. De impact van de overkapping zal toenemen naarmate de aansluitings- en uitwisselingscomplexen mee in de overkapping worden opgenomen. De Singel (niet overkapt in deze studie) en de belangrijke invalswegen blijven een bron van geluidsoverlast. Uit ruimtelijk oogpunt is het belangrijk dat de barrières spoor en Singel mee worden weggewerkt. De technieken om de emissielucht van tunnels te zuiveren hebben hun effectiviteit nog onvoldoende kunnen bewijzen.

De snelweggebruiker krijgt bij een grootschalige overkapping van de Ring een heel ander beeld van Antwerpen, zo verliest de stad een dimensie, maar dit verdwijnt natuurlijk tov de beoogde kwaliteitswinst voor de stadsgebruiker en de bewoner zelf. Verder dienen zich maatregelen aan inzake ADR verkeer, wat dat probleem

verplaatst naar andere locaties, waarbij de A102 en de R11bis een belangrijke rol waarnemen.

Ook de financiering van dit grootschalige project is een uitdaging. De vastgoedontwikkeling op de vrijgekomen ruimte kan het kostenplaatje van de overkapping van de Antwerpse Ring ondersteunen maar niet financieren. Bovendien schuilt hier het risico op doel-middelenverwarring waarbij een zulkdanig belangrijke vastgoedontwikkeling gerealiseerd moet worden om de overkapping van de Ring te financieren dat er op het einde van de rit zelfs minder open ruimte over blijft.

Voor korte overkappingen wordt de kostprijs op 40 miljoen euro voor 250 meter overkapping geraamd, vertrekpunt hierbij is wel een overkapping van 2 maal 31 meter en 2 taluds van 16 meter, waarbij tunneltechnieken de kostprijs met 15 miljoen per 250 meter opdrijven. Een smallere snede van de Ring en het beperken van de complexiteit van in- en uitritten reduceert de kostprijs. Er worden ook lichte overkappingen gesuggereerd, uitgevoerd in glas omwille van de geluidskwaliteit, aan 14.5 miljoen per 250 meter.

De grotendeels verdiepte ligging van de Ring is een belangrijke troef tov een groot aantal andere overkappingsprojecten en maakt een strategie haalbaar waarbij een grootschalige overkapping gerealiseerd wordt over langere termijn en opgebouwd uit strategische korte overkappingsprojecten.

Om het geheel te financieren met vastgoedontwikkelingen zouden er per 250 meter in de grootte orde van 200.000 m² aan woonoppervlakte moeten worden ontwikkeld, of dus omgerekend circa 1.500 wooneenheden. Mocht deze ontwikkeling al ruimtelijk haalbaar zijn, het gaat telkens om 8 woontorens van 25 bouwlagen (met 8 woningen per laag) ze betekent minstens een negatieve impact op de woningmarkt in Antwerpen en zou de verkoopprijzen doen instorten. Met een slechte schikking ontstaat er een overkapte Ring met aan weerszijden een muur van appartementen die 75 meter hoog is.

De conclusies van het overkappingsonderzoek zijn de volgende:

- ▶ Er is vandaag en op middellange termijn een **probleem** van luchtkwaliteit, geluidsbelasting en stedelijke ontwikkeling in de Ringzone
- ▶ Een grootschalige overkapping van de Ring heeft een positieve impact, maar is **geen totaaloplossing** voor de problematiek in de Ringzone
- ▶ Een grootschalige overkapping van de Ring realiseren kan niet zonder de nodige **veiligheidsmaatregelen**, een **vereenvoudiging** van de situatie op de huidige Ring en een volwaardig **verkeersalternatief** voor de Ring.
- ▶ **Vastgoed** kan een overkapping van de Antwerpse Ring ondersteunen maar niet financieren. Grote publieke investeringen zijn dan ook noodzakelijk.
- ▶ Een **combinatie** van een Masterplan 2020 en bijkomende maatregelen zodat de Europese NO2 normen gehaald worden, strategische overkappingen en geluidsmaatregelen in de Ringzone is essentieel ifv een leefbare stad.

Te onthouden

- ▶ Overkapte Ring is deel oplossing voor geluid- en luchtkwaliteit
- ▶ Financiering met vastgoed volstaat niet maar draagt wel bij
- ▶ Zou bvb 2 muren van 75m hoge appartementen betekenen
- ▶ 734 ha ruimte tussen binnen- en buitenstad
- ▶ Leefbare stad vergt cocktail aan maatregelen rond verkeer

4/ Beleidsmatige context

In dit hoofdstuk gaan we na in hoeverre de beleidsmatige Antwerpse, Vlaams of nationale context eerder gunstig dan wel ongunstig is voor het project Ringland. Zo wil Ringland financiële middelen vergaren door vrijgekomen gronden te vermarkten als woon-, kantoren- en bedrijventoneel doch ook een belangrijke groene long genereren. Strookt dit met de actuele noden? Een andere financieringsbron is rekeningrijden of een vorm van tolheffing, maar is dit een haalbare gedachte? Ringland wordt door brede lagen van de bevolking gedragen, doch is dit ook het geval bij de politieke actoren?

De doelstellingen van de stad Antwerpen inzake **woonbeleid** kent een ambitie van circa 1.000 nieuwe woningen per jaar gedurende de komende 15 jaar. Dit komt overeen met een verhoging van de gemiddelde jaarlijkse bouwactiviteit van de laatste jaren met ongeveer 150 nieuwe woningen extra per jaar. Deze ruimtelijke ontwikkelingen dienen te passen binnen een strategische verdichting van de woonruimte voornamelijk binnen de Antwerpse gordel om de verwachte 100.000 nieuwe inwoners tegen 2030 te kunnen opvangen. Het stadsbestuur stelt dat in het algemeen concentraties van dezelfde woontypologieën vermeden of doorbroken moeten worden. Een evenwichtige mix van typologieën, een evenwichtig sociaal huisvestingsbeleid gespecificeerd op projectniveau, het uitbreiden van het aanbod betaalbare woningen als het toevoegen van nieuwe woonfuncties om de verwevenheid van monofunctionele gebieden te bevorderen zijn ieder op zich streefdoelen.

Voor bijkomende lokale **bedrijvigheid** stelt het ruimtelijk structuurplan Antwerpen dat er voldoende ruimte gecreëerd moet worden. Binnen het stedelijk weefsel past een kleinschalige bedrijvigheid door een gezonde graad van verweving. De bestaande bedrijfsgebouwen dienen zo veel mogelijk aangewend te worden voor economische activiteiten. In het structuurplan wordt, behoudens IPZ (Industrieterrein Petroleum Zuid – of Blue Gate), geen bijkomend regionaal bedrijventerrein voorgesteld op grondgebied van de stad.

In het kader van **kantoren** en ruimte voor nieuwe groeisectoren wordt in het ruimtelijk structuurplan Antwerpen geschetst dat er in Antwerpen (en de regio) een aantal aantrekkelijke kantoorlocaties ontwikkeld dienen te worden waar hoofdkantoren de hoofdactiviteit zijn. Antwerpen moet hierbij mikken op hoofdkantoren van belangrijke regionale bedrijven of van binnen de Benelux en gedecentraliseerde overheidsdiensten. Naast de renovatie van het bestaand patrimonium, zal er ook een uitbreiding nodig zijn van de kantooroppervlakte om het huidige marktaandeel binnen Vlaanderen en op de internationale markt te kunnen handhaven. Nieuwe uitbreidingen van kantoorlocaties dienen vooral te mikken op hoogkwalitatieve ontwikkelingen. Een jaarlijkse opname van 40.000 à 60.000 m² vloeroppervlakte kantoren, kan als realistisch beschouwd worden voor de komende 10 jaar. Hierbij dient ook voorzien te worden in een "ijzeren voorraad", zijnde ca. 180.000m² (een ingeschatte opname voor ca. 3 jaar). Een aanbod van 580.000 à 780.000 m² nieuwe kantoren (incl. de geplande projecten), gespreid over 10 jaar, kan zodoende beschouwd worden als evenwichtig. Het ruimtelijk structuurplan Antwerpen stelt dat er gestreefd moet worden om de nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen te sturen naar geselecteerde zones, namelijk naar de stationsomgevingen Centraal, Berchem, Zuid, Luchtbal, (Deurne) en ontwikkelingsgebieden Nieuw Zuid, Eilandje en Prestibel/site Gazet van Antwerpen. Op deze wijze kunnen enerzijds de mobiliteitsstromen gericht worden naar de best bereikbare plekken (combinatie openbaar vervoer en weg) en kunnen de stedenbouwkundige relaties met de overige

functies uitgewerkt worden. Anderzijds voorkomt men dat een overaanbod aan kantoren gecreëerd wordt met als gevolg dat de kantoren aan 'dumpingprijzen' verhuurd worden.

Wat het ruimtelijk structuurplan Antwerpen benadrukt is de idee van de **Singel** als een plaats om te wonen en waar kantoren deel uitmaken van een globaal programma voor multifunctionele stedelijke ontwikkeling waar ook nieuwe functies maar ook publieke functies het gebied meer toegankelijkheid verlenen.

In het ruimtelijk structuurplan Antwerpen wordt gesteld dat voor het verstedelijkte gebied van Antwerpen en haar ruime omgeving het begrip ecologie en open ruimte beschouwd moet worden als een belangrijk deel van onze hedendaagse welvaart, als een voorziening om ons dagelijkse leven te verbeteren. Om de kwaliteit van het woonmilieu te verbeteren en nieuwe mensen in de stad aan te trekken, wordt het noodzakelijk gesteld om de hoeveelheid **openbare ruimten** te verhogen en hun kwaliteit te verbeteren. Publiek domein kan de stad structureren en de kwaliteit ervan verbeteren. De publieke domeinen zijn de voornaamste ruimtes waar de verschillende groepen mensen elkaar kunnen ontmoeten. Het doel is een stedelijke structuur van open ruimtes te ontwikkelen, met een betere continuïteit en leesbaarheid. Er mag niet uitsluitend een passief en conservatief beleid gevoerd worden, gericht op natuurbehoud, maar ook een actief beleid door implementatie van een aantal ruimtelijke doelstellingen. Het publieke domein in de open ruimte moet in het algemeen verbeterd, en waar mogelijk uitgebreid, worden. Ook bebouwbare zones (woongebieden, bedrijvenszones, recreatiegebieden, ...) kunnen deel uitmaken van de stedelijke parkstructuur. Ten slotte moeten de tekorten van buurt- en wijkgroen weggewerkt worden door barrières te doorbreken en ontpitting van het stedelijk weefsel. Veiligheid is eveneens een blijvend aandachtspunt in elk ontwerpproces.

Ringland wenst een vorm van rekeningrijden of tolheffing te hanteren voor de financiering van de infrastructuurwerken. Het politiek gesternte oogt ook hier gunstig, althans is men de idee van rekeningrijden genegen. België is een kruispunt in het hart van Europa dat bruist van internationale activiteit. Onze wegen, waterwegen, spoorwegen, havens en luchthavens zijn economische en logistieke draaischijven. Voor tal van toeristen is ons land een aangenaam toevluchtsoord, al dan niet op weg naar andere bestemmingen. Voor iedereen makkelijk bereikbaar. Maar daardoor ook onder druk van wegverkeer uit binnen- en buitenland. Om dit goed werkende transportsysteem ook in de toekomst gezond en toegankelijk te houden, hebben de drie Gewesten van België, Vlaanderen, Brussel en Wallonië op 21 januari 2011 een Politiek Akkoord gesloten over de hervorming van de verkeersfiscaliteit en vervolgens het project Viapass gelanceerd. Dit akkoord voorziet in de invoering van een intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens en een elektronisch wegenvignet voor personenwagens. Het akkoord voorziet ook in een gecoördineerde hervorming van de verkeersbelastingen, die op termijn vooral op basis van de milieukeurmerken van het belaste voertuig zullen berekend worden. Het doel is om een **systeem van wegbeprijzing** op te zetten voor vrachtwagens en lichte voertuigen. Elke weggebruiker zal zo op termijn op een eerlijke manier bijdragen aan de verbetering van het mobiliteitssysteem en aan de vermindering van de impact van het wegverkeer op het milieu.

Over het politieke draagvlak voor Ringland hangt een waas van onzekerheid, alleszins géén openlijk partnerschap. Zo mochten we deze uitspraak noteren van een toonaangevende politika: "Als grootste stad in Vlaanderen bepalen we de norm. Grijpen we terug naar recepten van de vorige eeuw, waarbij we autosnelwegen door onze stadscentra sturen? Of zetten we vandaag de norm voor heel wat andere steden die met eenzelfde problematiek kampen?". Even later valt er in het Vlaams regeerakkoord een erg vage en voorwaardelijke passage te lezen omtrent de mogelijkheid van een overkapping. Letterlijk staat er: "We werken een programma van milderende maatregelen uit. Voor de Antwerpse Ring onderzoeken we de mogelijkheden

om de barrièrewerking van de Ring op te heffen met overkappingen." Hieruit leiden we af dat het overkappen van bepaalde zones tot de politieke denkpijlers behoort, doch de huidige Vlaamse regering zette vooralsnog geen handtekening onder het principe van een volledig overkapt Ringland.

We maken wel de kantnoot dat het invoeren van tolheffingen en rekeningrijden ogenschijnlijk indruist tegen **de Europese gedachte van vrij verkeer van goederen en diensten**. De interne markt van de Europese Unie is een gemeenschappelijke markt met vrij verkeer van goederen, diensten, kapitaal en personen waarbinnen de Europese burgers vrij kunnen wonen, werken, studeren of zakendoen.

Sinds de totstandbrenging ervan in 1993 heeft de interne markt zich meer opengesteld voor concurrentie en gezorgd voor nieuwe banen, betaalbaarder prijzen voor de consument en een brede keuze aan producten en diensten voor ondernemingen en burgers. De Unie werkt aan een vereenvoudiging van de regelgeving die burgers en ondernemingen nog steeds belet optimaal te profiteren van de voordelen van de interne markt.

Europa zet echter in op het bewaken van de interoperationaliteit van de elektronische tolheffingssystemen in Europa (resolutie 17 juni 1997 van de Raad van Europa) en stelde in januari 2003 technische normen op voor de compatibiliteit van microgolfsystemen voor elektronische tolheffing (DSRC) waarbij het **doel is de elektronische tolheffingssystemen interoperabel** te maken, gebaseerd op open en openbare normen die op niet-discriminerende grondslag voor alle systeemaanbieders beschikbaar zijn.

De zorg van Europa bestaat dus uit de opheffing van de kunstmatige belemmeringen voor de werking van de interne markt, maar de lidstaten en de Gemeenschap moeten wel de mogelijkheid blijven behouden om voor alle soorten voertuigen lokaal, nationaal en internationaal verschillende toltarieven te hanteren. Het apparaat in de auto moet de mogelijkheid tot toepassing van die verschillende tarieven bieden, met inachtneming van het beginsel van non-discriminatie van burgers uit de verschillende lidstaten.

Te onthouden

- ▶ Vastgoedontwikkeling Ringland past binnen doelstellingen ruimtelijk structuurplan Stad Antwerpen
 - ◆ Wonen : Evenwichtige mix van woontypologiën nastreven
 - ◆ Bedrijven : Kleine bedrijvigheid binnen stedelijk weefsel
 - ◆ Kantoren : Grootschalige hoogkwalitatieve kantoorontwikkelingen op de best bereikbare plaatsen
 - ◆ Groen : Stedelijke parkstructuur & uitbreiding publiek domein
- ▶ Rekeningrijden wordt voor (licht) vrachtverkeer weldra ingevoerd over geheel België
- ▶ Europese gedachte bepleit wel interoperabele systemen, maar geen verzet tegen rekeningrijden

5/ Financieringsnoden en -mogelijkheden

Dit hoofdstuk biedt een eerste overzicht van de noden aan - en de mogelijke wegen tot het bekomen van - de financiering van een dergelijk belangrijke infrastructurele ingreep. We geven hier weer welke financieringsmogelijkheden we haalbaar achten en wat de mogelijke opbrengsten ervan kunnen zijn. Het kritisch evalueren van de bouwkosten behoort niet tot onze opdracht, hiervoor werden andere studie bureau's aangesteld, doch het globale plaatje wordt hier weergegeven om één en ander in perspectief te plaatsen.

5.1 Financiële noden

De financiële noden hangen uiteraard samen met de conceptuele uitwerking van de overkapping van de Ring waarbij voor elk concept een kritische evaluatie van de bouwkosten dient tot stand te komen. Aangezien de conceptuele uitwerking in dit stadium van het onderzoek nog niet vast staat, dient gewerkt te worden met aannamen.

Een eerste ruwe raming op hoofdlijnen vertrekt van een te overkappen traject gemeten vanaf de Kennedytunnel tot aan het knooppunt van de A12, E19 ter hoogte van Ekeren. Dit tracé heeft een lengte van 15 kilometer en telt daarin drie verkeersknooppunten en 8 op- en afritcomplexen:

Verkeersknooppunten :

- ▶ Antwerpen Oost (E34/E313 naar Eindhoven en Luik)
- ▶ Antwerpen Zuid (E19/A12 naar Brussel)
- ▶ Antwerpen Centrum (A12 naar Brussel)

Op- en afritten:

- ▶ 6 Groenendaallaan
- ▶ 6 Deurne (bij Sportpaleis)
- ▶ 8 Borgerhout (Plantijn en Moretuslei)
- ▶ 4 Berchem (Station)
- ▶ 4 Berchem (Grote Steenweg)
- ▶ 4 Antwerpen (Jan Van Rijswijcklaan)
- ▶ 8 Het Zuid

Om tot een eerste ruwe raming te komen van mogelijke overkappingskosten hanteren we de uitgangspunten van het overkappingsonderzoek dat de Stad uitvoerde. We harnemen hier de richtinggevende data waarbij voor korte overkappingen wordt de kostprijs op 40 miljoen euro voor 250 meter overkapping geraamd werd, tunneltechnieken de kostprijs met 15 miljoen per 250 meter opdrijven. Lichte overkappingen in glas worden aan 14.5 miljoen per 250 meter gerealiseerd.

Hieruit distilleren we een kilometerkostprijs van 220 miljoen euro, of dus 3,344 miljard voor 15,2 kilometer overkappingen. Nu is het Ringland concept eenvoudiger gebouwd dan het concept van de overkapping zoals de Stad Antwerpen deze concipieert. Antwerpen gaat uit van een overkapping as such, één grote overspanning over alle rijwegen per rijrichting, en dan nog een kleinere overspanning in de berm. Ringland knipt de hoofdoverspanning in twee en heeft geen nood aan een zij-constructie. Ringland neemt 33% minder plaats in. Deze bouwwijze reduceert de bouwkosten met 20% reduceert, wat werd gevalideerd door een berekening op basis van kengetallen waarover ons kantoor beschikt. Wij menen hiermee te kunnen komen tot een kostprijs van 177 miljoen euro per km.

Een benaderende kostprijsraming komt neer op 2.695 miljoen euro. Als we hierop nog 15% erelonen, studiekosten, communicatie edm toevoegen, dan bekomen we een **raming van afgerond 3.1 miljard euro.**

Deze raming werd afgetoetst aan voorgaande benchmarks, waaruit blijkt dat Ringland 10% minder duur wordt ingeschat dan Maastricht waar twee tunnels boven elkaar worden gebouwd en 30% minder duur dan de

constructie in Madrid, maar deze laatste is gekend voor een gigantische budgetoverschrijding. We hebben geen concreet zicht op de redenen van deze budgetoverschrijding, wel is het zo dat diverse wensen en verhoogd ambitieniveau van het politieke bestuur tijdens de uitvoering van het project werden meegenomen wat alleszins een deel van de kostoverschrijding kan verklaren. Er wordt ook beweerd dat het aanvankelijke budget krap werd geraamd om het project in een verkiezingsstrijd publiek gedragen te maken. De uitvoering van een project naast een rivierbedding is ook een mogelijk technisch verklarende factor.

Deze raming dient nog verder aangevuld te worden met de bovenaanleg van groen en de inrichting van het openbaar domein zoals bvb wegenis, verlichting, etc. Met die aanvulling houden we rekening bij de concipiëring van de vastgoedontwikkelingen, de groenaanleg menen we te kunnen realiseren aan beperkte kostprijs, stoelend op sociale tewerkstellingsprojecten, de ondersteuning van tuinbouwscholen, etc, waarbij ook het draagvlak van Ringland wordt aangesproken om mee te werken aan bvb. plantacties.

Ons kantoor maakte een eigen berekening, louter gebaseerd op kengetallen uit de bouwsector en kwam tot een bouwkost, inbegrepen erelonen en studiekosten, die 25% minder hoog was dan deze gebaseerd op een correctie van de benaderende kostprijsraming uit het overkappingsonderzoek van de Stad Antwerpen. Deze raming sluit nauw aan op het door het Ringgenootschap uitgewerkte concept en is louter opgemaakt om de grootte-orde van de financieringsnood met ruime marge te schatten. Hieronder vindt u de samenvatting van onze berekening:

Bouwkostberekening Ringland		
Hoofdoverkapping		2.306.912.369
Fly unders		376.189.268
Turborotondes		4.264.413
Bovenliggende parkwegenis		63.953.994
Toeritten		68.252.085
Parkaanleg		84.577.446
Onvoorzien	7%	203.290.470
Totaal		3.107.440.046

Om de financiering van de overkapping van de Antwerpse Ring te bewerkstelligen werden reeds een aantal denkpistes geformuleerd welke we hierna behandelen en trachten te rammen.

5.2 Meerwaarde-opbrengsten van nieuwe vastgoedontwikkelingen

In de marge van de overkapping van de Antwerpse Ring wordt ruimte gewonnen welke anders niet kan worden ontwikkeld. Niet alle ruimte is echter geschikt en het lijkt ons weinig zinvol om de vrijgekomen gronden integraal in te vullen met bouwprojecten. De maatschappelijke baten van het project zouden zodoende teniet worden gedaan. Voor deze rekenoefening wordt vertrokken van een maximale aanwending ten belope van 30% van de vrijgekomen gronden, in de detailberekeningen werd een aanwending van 24% voor bouwprojecten gehanteerd.

We trachten de vrijgekomen gronden te rammen vertrekkend van de gegeven oppervlakte tussen binnen- en buitenstad. Deze zone beslaat 734 hectare luidens het overkappingsonderzoek van de Stad Antwerpen. De opmeting van Stramien verschilt hiervan omdat de huidige kwalitatieve groene ruimten niet mee in beschouwing worden genomen, wat leidt tot een oppervlakte van 383.82 hectare. Deze aanwendbare oppervlakte is naargelang het concept reeds op sommige plaatsen benut voor wegenis of verluchtungskokers, ed.

Zo is volgens onze berekeningen het best mogelijk dat er drie grote glazen overkappingen worden geplaatst op de belangrijkste knooppunten, en deze zijn uiteraard te beschouwen als niet beschikbaar, het gaat in onze denkoefening om drie maal een geschatte oppervlakte van 92 * 500 m, of dus 138.000 m², zijnde 13.8 hectare. Dit is ongeveer vier maal de oppervlakte van het station van Liège Guillemins, dat met zijn 32.000 m² glasoppvlak een fraai kunstwerk is met de handtekening van de Spaanse architect Santiago Calatrava. Dit idee van glazen overkappingen werd niet weerhouden in het uiteindelijke concept van Ringland. Deze

bouwwijze werkt kostenbesparend, doch is minder wenselijk vanuit esthetisch en ruimtelijk oogpunt.



Het oppervlak van 384 hectare, wendden we voor maximaal 24% aan voor vastgoedontwikkelingen, wat toch een ontwikkelpotentieel oplevert van 91 hectare.

In tegenstelling tot de besluiten uit het overkappingsonderzoek van AG Stadsplanning menen wij wel dat de valorisatie van de vrijgekomen gronden kan leiden tot een aanzienlijke bijdrage in de financiering voor de overkapping van de Antwerpse Ring. We ramen de mogelijke opbrengst immers op afgerond 727 miljoen euro. De opbrengsten dienen weliswaar te worden gecorrigeerd voor de doorlooptijd waarbinnen de vastgoedontwikkelingen verkocht worden en dus geplaatst te worden binnen een tijds kader met verrekening van **intercalaire interesten**, dit resulteert in een netto actuele opbrengst van **529 miljoen euro**.

In deel 2 van dit onderzoek gaan wij hier dieper op in.

5.3 Waardestijging van het bestaande vastgoed

Recente studies over de overkapping van de A1 in Parijs bewijzen dat de waarde van de woningen in de buurt zelfs met 16% zouden stijgen. De buurt veert alleszins op dankzij het project, zijn dus de genietters zowel op vlak van leefkwaliteit als op vlak van vastgoed, ze plukken de vruchten van de investering en zijn ons inziens ook de meest gereede partij om een bijdrage te leveren aan de financiering van de overkapping.

Er gaan suggesties op om die waardestijging te belasten bij de verkoop van het onroerend goed. Dit lijkt ons een moeilijk te hanteren concept omdat we niet zeker zijn van het tijdstip van inning enerzijds en anderzijds de deur open zetten voor een reeks betwistingen aangaande de berekening van de meerwaarde en vervolgens de belasting daarop.

Een voorstel is ernaar om gedurende een looptijd van dertig jaar via het kadastraal inkomen van dat vastgoed de jaarlijks geheven onroerende voorheffing te verhogen met een grootte orde van 75 euro per jaar voor een gemiddelde gezinswoning die binnen de straal van 500 meter van de Ring ligt.

We ramen de mogelijke opbrengst van de jaarlijkse inning op 4,2 miljoen euro, dit gedurende 30 jaar geeft een geraamd geactualiseerd bedrag van **73 miljoen euro**.

In deel 2 van dit onderzoek gaan wij hier iets dieper op in, maar komen we tot de conclusie om deze denkpiste niet te weerhouden.

5.4 Overige terugverdieneffecten

Bij de overige terugverdieneffecten raken we twee denkpisten aan, die we finaal niet zullen weerhouden: enerzijds de parkbijdrage en anderzijds een globale stadstaks.

De parkbijdrage wordt betaald door de inwoners die aan de rand van het nieuwe Ringland wonen en dus direct genieten van het mooie uitzicht op een nieuwe groene long. Deze bijdrage komt bovenop de eerder genoemde bijdrage via de onroerende voorheffing. We opperen om een éénmalige parkbijdrage te heffen bij de concrete realisatie, maar nemen deze denkoefening finaal niet op. Het is als het ware een compensatie voor de inspanningen die in het openbaar domein geleverd worden om een mooie en grote voortuin aan te leggen. Enkel die bewoners die ook effectief die upgrade bekomen, worden navenant belast. Het gaat om een belangrijke bijdrage van 40 euro/m² woonoppervlak, de bewoners krijgen dan ook een kwalitatieve upgrade van hun zicht, vergelijkbaar met appartementen met 'zicht op zee'. Dit brengt eenmalig **6.3 miljoen** euro op.

De globale stadstaks is een ietwat vrijere denkoefening, waarbij elke Antwerpenaar jaarlijks 10 euro betaalt voor de verbetering van zijn omgeving. Dit brengt 5 miljoen euro per jaar op, dit gedurende 30 jaar geeft een geraamd geactualiseerd bedrag van **86 miljoen euro**. In deel 2 van dit onderzoek gaan wij hier dieper op in.

5.5 Rekeningrijden of tolheffing

In het inventarisgedeelte werd reeds uitgebreid aandacht geschonken aan tolheffing ter financiering van kunstwerken, wat een eeuwenoud gebruik in Europa is met een geschiedenis die teruggaat tot de oudheid.

Een vroeg voorbeeld van een 'tolweg' is de weg die in de 7e eeuw voor Christus het Perzische Susa met Babylon verbond. Reizigers die van deze weg gebruik maakten waren verplicht een bedrag af te dragen aan de Assyrische heerser Ashurbanipal (685-627 voor Christus). Ook in geschriften van denkers als Aristoteles en Plinius zijn verwijzingen naar dergelijke tollens in de Arabische en Aziatische wereld te vinden. Daarnaast is van vroege Germaanse stammen bekend dat zij reizigers alleen bergpassen lieten passeren in ruil voor een financiële tegemoetkoming.

In het vroegmiddeleeuwse Frankische Rijk behoorde het 'tolrecht' tot de zogenaamde regalia, de vorstelijke rechten. Dit betrof echter meer een 'algemene belasting'. Het heffen van een tol voor het gebruik maken van doorgangsroutes werd vanaf de 11e eeuw langzaam maar zeker gemeengoed in Europa, waarbij vooral handelsbelangen een rol speelden. Tot en met de 17e eeuw betrof de heffing daarom vooral rivieren. Toen vanaf dat moment de handel over land toenam werd ook daar de tolheffing standaard. De opbrengsten werden gebruikt voor onderhoud en om betere (tol)wegen aan te kunnen leggen. Zo werd in Nederland op deze manier in 1665 bijvoorbeeld een straatweg van Den Haag naar Scheveningen verwezenlijkt, naar ontwerp van Constantijn Huygens. Tolhuizen, -hekken en -poorten met bijbehorende tariefborden schoten daarbij als paddenstoelen uit de grond.

Vanaf de 19e eeuw wierp het redelijk verdienstelijke tolsysteem steeds minder vruchten af, mede door de komst van nieuwe transportmiddelen als de trein en de toegenomen ontevredenheid over het tijdrovende proces. In de twintigste eeuw werden de meeste tolheffingen door overheden vervangen door een algemene wegebelaasting en accijnzen, hoewel veel Europese landen in hun netwerk van grote, doorgaande snelwegen een tolheffing hebben gehandhaafd. We kennen de Franse péage uiteraard, maar **tolwegen** vind je bijvoorbeeld ook terug in Bosnië-Herzegovina, Griekenland, Ierland, Italië, Kroatië, Macedonië, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje, Turkije, U.K.,...

Sommige landen hebben een vignet voor het **gehele grondgebied** ingevoerd. Zo moet je een vignet kopen in Bulgarije, Hongarije, Litouwen, Moldavië, Oostenrijk, Roemenië, Servië, Slovakije, Slovenië, Tsjechië, Zwitserland, ... In Albanië betaal je een dagtarief naargelang het aantal zitplaatsen.

De plannen in eigen land om rekeningrijden in te voeren zijn dus zelfs geen primeur, integendeel. Naar Brussels voorbeeld zou voor Antwerpen ook een zone met hogere tarieven kunnen worden ingevoerd om de mobiliteit aan te sturen. We ramen de mogelijke opbrengst van de jaarlijkse inning op 383 miljoen euro, dit gedurende 30 jaar geeft een geraamd geactualiseerd bedrag van **6.637 miljoen** euro.

In deel 2 van dit onderzoek gaan wij hier dieper op in.



DEEL 2 Haalbaarheidstoets



1/ Longlist "value capturing" mogelijkheden Ringland

Het genereren van een financieel haalbaar concept betekent alleszins het zoeken naar de nodige financiële middelen. Tot dusver heeft de overheid financieel vanuit het maatschappelijk belang kunnen investeren om stedelijke vernieuwingsprocessen te laten slagen en de samenleving te laten floreren. Tijden zijn echter veranderd en de economisch minder goede context dwingt wereldwijd tot herbezinning op de inzet van financiële middelen. Schaarse overheidsmiddelen nopen tot het zoeken van alternatieve financieringsbronnen.

Value capturing, waarbij de **meerwaarde van het infrastructuurproject wordt gevaloriseerd**, is daar een middel toe.

Definitie: Value capturing wordt door Offermans en van de Velde omschreven als een verzamelnaam voor instrumenten, die het mogelijk maken om waardevermeerdering van grond en vastgoed, ontstaan door publiek handelen, direct dan wel indirect af te romen en aan te wenden voor die activiteiten die deze waardestijging veroorzaken (Offermans & van de Velde, 2004). Volgens Huisman gaat het bij value capturing om het principe dat de toekomstige baten van een project als het ware gevangen worden om de huidige kosten te kunnen dekken. "Value capturing is er op gericht om profiterende partijen een bijdrage te laten doen aan de ingrepen waar zij profijt van hebben" (Huisman, 2006).

Bij value capturing vindt de bepaling van de waardevermeerdering van het vastgoed vaak achteraf plaats. Daarom wordt er dan gesproken van 'ex post' kwantificering. Tegenover het inzetten van value capturing vooraf (ex ante) staat de afweging van het risico en rendement van de te maken investeringen die de waarde creatie moeten genereren. Een andere afwegingsfactor is de rentelast die de financiering van de investeringen met zich mee brengt. Value capturing zal vooral als aanvullende financiering gebruikt worden.

Voor bedrijfspanden is bereikbaarheid een belangrijke factor in de waardebepaling. Het is dan ook niet verwonderlijk dat bij infrastructuurprojecten en stedelijke herontwikkelingprojecten value capturing in beeld is gekomen als mogelijk financieringsmiddel. Infrastructuurprojecten zijn veelal investeringen door de overheid.

Naast infrastructuurprojecten is ook het inbrengen van meer groen in de woonomgeving een bron van meerwaarde. Wij verwijzen naar de tekst in de bijlagen omtrent 'Value Capturing van groene investeringen door gemeenten in stedelijke gebiedsontwikkeling', waaruit we volgende stellingnames weerhouden:

1. Er is een **relatie tussen de prijs van woningen en de aanwezigheid van groen**, open ruimte, parken en waterpartijen in de omgeving. De cijfers voor de waardevermeerdering van vastgoed verschillen in de literatuur van 6 tot 15 procent, afhankelijk van het soort groen, de afstand en de ligging ten opzichte van de woning (voor- of achterzijde).
2. De **waardevermeerdering van de woningen** is in verschillende onderzoeken ook uitgedrukt in euro's per vierkante meter. In een stedelijke woonomgeving heeft de nabijheid van een park of plantsoen (binnen 50 meter) een meerwaarde van 25 euro per vierkante meter woonoppervlak. De nabijheid van bos in een stedelijke omgeving heeft een meerwaarde voor de woning van 119 euro per vierkante meter. Hoe meer bos, hoe groter de meerwaarde voor de woning. Water in de woonomgeving heeft een groot effect op de prijs van een woning in stedelijk gebied (Dam & Visser, 2006). Volgens Golen en Koedoot levert dat voor woningen van circa honderd vierkante meter aan de bosrand gemiddeld een meerwaarde van € 9400 per woning, aan de rand van groengebieden € 3900, aan een park € 1400 en aan recreatiewater € 7400 per woning (Golen & Koedoot, 2006).

Het gebruiken van value capturing kan er toe leiden dat een project door kan gaan dat anders wellicht niet was uitgevoerd of dat er een hogere kwaliteit gerealiseerd kan worden. **Of value capturing mogelijk is** wordt bepaald door een aantal **factoren**:

1. Value capturing kan alleen ingezet worden als er een feitelijke waardevermeerdering plaatsvindt.
2. Value capturing kan als financieringsinstrument gebruikt worden als er een relatief klein tekort (5 tot 15 procent) is in een project, omdat voor de publieke partij het risico om de investering via value capturing terug te krijgen aanvaardbaar moet zijn en voor de private partij nog voldoende rendement te behalen is om aan het project deel te nemen.
3. Er moet voldoende marktdruk zijn in de woning- en/of vastgoedmarkt met een relatieve stijging van de woningprijs in het algemeen. Als de prijzen op de woningmarkt dalen, vindt er geen waardevermeerdering plaats. Op zijn hoogst een relatief kleinere waardevermindering.

De **voordelen** van deze **publieke investeringen** zijn vooral **voor de directe gebruikers** van de infrastructuur. In het openbaar vervoer ligt het ook voor de hand de gebruiker mee te laten betalen aan deze investeringen. Maar ook een **groep niet-gebruikers** profiteert van de overheidsinvesteringen zoals de eigenaren van grond of vastgoed zoals projectontwikkelaars of beleggers van wie het vastgoed in waarde

stijgt. Er is gezocht naar een manier om deze marktpartijen mee te laten betalen aan de investeringen waar ze financieel voordeel aan hebben. Het gaat om het investeren in maatregelen in het nu door te rekenen op de opbrengsten in de toekomst (Holt & Janssen, 2008).

De instrumenten welke leiden tot de totstandkoming van Value Capturing onderscheiden zich daarom in twee hoofdcategoriën:

Directe Value Capturing: financiering door directe gebruiker van realisatie. Bv: reiziger nieuwe infrastructuurverbinding of bezoeker, parkingheffing of congestieheffing. Vrijwillige instrumenten als landschapsveilingen of virtuele verkoop van gebieden kunnen ook ingezet worden. In deze categorie wordt vooral aan tolheffing of andere vormen van gebruiksbelasting/milieubijdrage gedacht.

Indirecte Value Capturing: worden instrumenten ingezet die gericht zijn op actoren die indirect gebruik maken of profijt hebben van een publieke investering.

	Vrijwillig	Verplicht
Nieuw te ontwikkelen vastgoed	Winstdeling Ontwikkelaarsbijdragen Verbindingsheffingen Anterieure overeenkomst Actief grondbeleid	Ontwikkelenrechten Kostentoedeling Ontwikkelingsheffing
Bestaand vastgoed	Business Improvement Districts	Baatbelasting OZB belasting Rioolheffing
Interne verrekening	totaalontwikkelaar	

Figuur 9: Schematische indeling van value capturing instrumenten

In de bijlagen vindt u een beschrijving van alle value capturing instrumenten, onderstaand beperken we ons tot die instrumenten waarvan we menen dat ze zouden kunnen worden aangewend bij het realiseren van Ringland.

Op vrijwillige basis en nieuw te ontwikkelen vastgoed:

2. **Ontwikkelaarsbijdragen (concession leases);** private partijen betalen een eenmalige bijdrage aan infrastructuur, omdat zij baat hebben bij de verhoogde bereikbaarheid die gecreëerd wordt. In de VS en UK wordt deze ontwikkelingsbijdrage toegepast. In Nederland in mindere mate.

3. **Ontwikkelaarsbijdragen (developer contributions);** ontwikkelaar en overheidsinstantie komen overeen dat de ontwikkelaar een bijdrage levert aan de kosten van een ontwikkelingsproject waarvan beide de vruchten van plukken. In de UK worden deze developer contributions in een '106 agreement' geregeld.

4. **Verbindingsheffingen (connection fees);** de vastgoedeigenaar betaalt kosten voor de directe aansluiting op een voorziening. Bijvoorbeeld het verbinden van een kantoorpand of winkelcentrum direct aan een treinstation, door middel van een brug of tunnel. Deze heffing wordt in Nederland nauwelijks toegepast.

5. **Ontwikkelenrechten/ (development rights);** private partijen betalen mee aan publieke investeringen door een hogere marktprijs te betalen aan de omliggende gronden.

6. **Anterieure overeenkomst exploitatieplan** gemeenten gebruiken bestemmingsplannen en te vergeven bouwvergunningen om met ontwikkelaars te onderhandelen over de betaling van de verbetering van openbare voorzieningen.

7. **Actief grondbeleid (municipal land disposal, leasing);** gemeenten verkopen bouwrijpe grond aan marktpartijen. In de grondprijs zijn de kosten van investeringen doorberekend. Ook het uitgeven van grond in

erfpacht is een mogelijkheid. Waardeverhoging als gevolg van investeringen werkt dan door in erfpachtverhogingen.

Verplichtend karakter en nieuw te ontwikkelen vastgoed:

8. Kostentoedeling (administrative guidance); De overheid verdeelt de kosten voor nieuwe publieke infrastructuur naar nieuw te ontwikkelen gebieden over uiteenlopende actoren. De regeling wordt in Japan toegepast op spoorlijnen naar nieuwe stadsontwikkelingsprojecten of new towns. De private ontwikkelaars dragen de helft bij aan de aanlegkosten, dragen de benodigde grond over tegen de oorspronkelijke prijs of betalen de stijging in grondprijs als de grond van derden gekocht moet worden.

9. Ontwikkelingsheffingen (development charges en impact fees); De overheid eist een bijdrage aan de ontwikkelaar voor de verhoogde kosten of uitbreiding van het netwerk. Als bij een ontwikkeling noodzakelijkerwijs in openbare voorzieningen moet worden geïnvesteerd, ontstaat een verplichting om een bijdrage aan deze lasten te leveren. In de VS worden deze heffingen veel toegepast, bijvoorbeeld als 'Trans Impact Development Fee'.

Verplicht en bestaand vastgoed:

10. Heffingsdistricten/ (assessment districts; Bussines Improvement Districts); private partijen betalen de kosten van de voorzieningen en diensten waarvan zij het meest profiteren. Betreft eenmalige of reguliere heffingen vanuit de overheid op vastgoed in een bepaald gebied (district) voor de financiering van verbeteringen van het gebied. De heffing vindt plaats gedurende een aantal jaren binnen een bepaald gebied en vaak gericht op een bepaalde bebouwing. Het doel van een BID is om omzetsijging, waardevermeerdering en kostendeling voor ondernemers en eigenaren in een gebied tot stand te brengen. De waardevermeerdering en omzetsijging moeten onder andere worden gecreëerd door ingrepen in openbare ruimte en infrastructuur (Huisman, 2006). In het buitenland investeren 'BGV-zones' voornamelijk in activiteiten ter bevordering van 'schoon, heel en veilig' en daarnaast in gebiedsmarketing ter verhoging van klanttevredenheid, bezoekersaantallen en winst.

11. Incrementele belastingen (OZB; Rioolheffing; Tax Increment Financing, TIF); Overheden heffen belasting die gebaseerd is op de waarde van het vastgoed. De verhoging van de waarde van het vastgoed resulteert zo in een hogere belasting. Groot voordeel is dat de invoering en collecteren van de belasting gemakkelijk is, omdat een bestaande belasting wordt gebruikt. Een andere belasting die gebaseerd wordt op de waarde van het vastgoed is de overdrachtsbelasting. Deze belasting (6 procent) wordt geheven bij de overdracht van het vastgoed naar een andere eigenaar. De overdrachtsbelasting wordt geheven door de rijksoverheid en levert dus geen directe inkomsten voor de gemeente.

12. Baatbelasting; De baatbelasting kan gebruikt worden bij bestaand vastgoed om kostenverhaal af te dwingen wanneer een vrijwillige bijdrage niet lukt. De omvang van de heffing is beperkt tot de door de gemeente gedragen kosten. Baatbelasting vindt zijn juridische grondslag in de Gemeentewet artikel 222. Volgens Wagteveld blijkt uit de praktijk dat de baatbelasting niet gemakkelijk toepasbaar is. De heffing van baatbelasting ligt vaak politiek gevoelig. De uitvoeringskosten zijn relatief hoog omdat de bewijslast voor de baten bij de gemeente ligt en kleine fouten kunnen de juridische basis teniet doen (Wagteveld, 2007). Ook Offermans en van de Velde vinden dit instrument in de praktijk onbruikbaar door de beperkte toepasbaarheid en de eisen met betrekking tot toerekenbaarheid (Offermans & van de Velde, 2004). Bijvoorbeeld de voorwaarde dat binnen een jaar na voltooiing van de voorziening beoordeeld moet zijn of een onroerende zaak bij deze voorziening gebaat is. Daarnaast moet voor aanvang van de aanleg van de voorziening bepaald worden welke lasten via de baatbelasting worden verhaald.

13. Kostenverhaal via het exploitatieplan (nieuwe wet Wro); Gemeenten hebben de mogelijkheid door kostenverhaal via het exploitatieplan. In de exploitatiewet van de Wro is beschreven welke kosten voor kostenverhaal in aanmerking komen, dit zijn onder andere groen en water. Hier zijn dan drie principes van belang, namelijk proportionaliteit, profijt en causaliteit of toerekenbaarheid.

14. Planbatenheffing; Deze heffing wordt in **Vlaanderen** gebruikt na de wijziging van een bestemmingsplan. Bij een functiewijziging in het bestemmingsplan die voordelig is voor de eigenaar, kan deze eigenaar worden verplicht tot het betalen van een planbatenheffing. (Huisman, 2006).

15. Landschapsveiling of virtuele grondverkoop; Via verschillende methoden wordt een vergelijkbaar concept van een landschapsveiling uitgewerkt. Het stadsdeel Amsterdam Zuid verkoopt virtueel grond en onderdelen van het Vondelpark. Het Binnenveld in Ede verkoopt een uitzichtgarantie. In de Ooijpolder heeft Triple E in 2008 een landschapsveiling georganiseerd (Verburg, 2009).

Interne Value Capturing:

16. Totaal ontwikkelaar, Super developer; De private partij is naast ontwikkelende partij ook de partij die het omliggende vastgoed beheert. In deze wijze van value capturing komen de opbrengsten van de investering

terecht bij degene die ook de investeringen doet. De waarde wordt bij deze methode niet uitgeruild met externe spelers, maar blijft binnen één onderneming. De NS was voor de privatisering, op het gebied van infrastructuur, zo'n totaal ontwikkelaar, omdat ze naast de stations vaak gronden in de omgeving van het station in haar bezit had, waar ze vastgoed op kon ontwikkelen. Een ander voorbeeld van een totaal ontwikkelaar is een corporatie of belegger die in een herontwikkeling het openbaar groen financiert in haar grondexploitatie. De investeringen die de belegger of corporatie in het openbaar gebied doet, verhogen de waarde van haar vastgoed. De corporatie kan deze waardecreatie verzilveren via een hogere huuropbrengst of bij het uitpanden van haar woningbezit.

Tot slot blijft de vraag in hoeverre value capturing maatschappelijk aanvaard wordt? De vraag is een politiek bestuurlijke vraag die de discussie opent of de ontwikkeling van gebieden geen overheidstaak is die gefinancierd wordt door het belastinggeld en het dus niet juist is om daarvoor de winst af te romen van private partijen die risico's nemen in een ontwikkeling.

2/ Maatschappelijk draagvlak

In dit hoofdstuk wordt nagegaan in hoeverre de voorliggende denkpistes aangaande de waardecreatie rondom Ringland haalbaar zijn. De voorgaande longlist wordt gereduceerd tot een realistisch haalbare shortlist. In een volgend hoofdstuk zal dan worden verder gewerkt met de shortlist.

De risico- en succesfactoren welke verbonden zijn aan dit project in kaart gebracht. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- ▶ **Risicofactoren**
 - ◆ Beheersbaarheid van de bouw- en exploitatiekosten
 - ◆ Uitblijven vergunningen
 - ◆ Onderhoudsplicht parkgebied
 - ◆ Mobiliteitsproblematiek
 - ◆ Tijdsplanning bouwwerken
 - ◆ Politieke standvastigheid mbt realisatie
- ▶ **Succesfactoren**
 - ◆ Kwalitatieve upgrade omgeving
 - ◆ Groene omgeving
 - ◆ Breed publiek draagvlak
 - ◆ Parkeerplaats en bereikbaarheid
 - ◆ Politiek draagvlak

Verdere verdieping van deze elementen maakt niet onmiddellijk deel uit van ons onderzoek, en vindt u uitgebreid terug in het overkoepelend Ringland studiewerk.

2.1 Slaagkansen directe captatie

De financiering door directe gebruiker van realisatie heeft de meeste slaagkansen omdat de directe gebruiker ook de vruchten kan plukken van de infrastructuur. Anderzijds geldt in deze context "de vervuiler betaalt", wat een goed ingeburgerd principe is. Het is zaak van erover te waken dat de ontwikkelingseffecten onder controle blijven. Het kan immers niet de bedoeling zijn om de omliggende regio te belasten met hogere trafieken en zodanig het probleem van lawaai- en geluidshinder te verplaatsen.

2.2 Slaagkansen indirecte captatie

Onder indirecte captatie worden de indirecte baten verhaald bij de genietters ervan. De afdwingbaarheid van de indirecte captatie bepaalt de slaagkansen. We ontraden een captatie op vrijblijvende basis, zoals crowdfunding, aangezien vrij grote budgetten dienen te worden opgehaald en niet iedereen spontaan bereid zal zijn een substantiële bijdrage te leveren. Wij suggereren daarom om de bijdragen desgevallend te innen via reeds bestaande belastingskanalen zoals de inning van de onroerende voorheffing en de stadstaks inzake huisvuil.

2.3 Aanbevelingen

Teneinde de waardecaptatie een kans op slagen te bieden, is het raadzaam om voort te bouwen op reeds bestaande concepten en systemen. Het bedenken van creatieve methoden om financiële middelen te vergaren voor het project Ringland weegt licht tegenover het uitwerken van een in de praktijk haalbaar concept, de vraag stelt zich immers hoe de middelen effectief dienen geïnd en welke administratieve behandelingskost er tegenover staat. Teneinde een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak te bekomen voor de gekozen maatregelen is het zaak van een concept uit te werken dat aantakt op reeds bestaande en gekende financieringswijzen.

Zo is het heffen van tolgeld een eeuwenoud gekend concept waarmee de maatschappij vertrouwd is. Het is haast een vanzelfsprekend gegeven, mede gedragen door het motto "de vervuiler betaalt".

Een eenvoudige vorm van value capturing, waarbij de methodiek nauw aansluit bij bestaande vormen van publieke fondsenwerving, of belastingen met andere woorden, is ook veruit de snelste weg naar een gepast wetgevend kader. Het zal ook de politieke entourage makkelijker maken om de totstandkoming van het project Ringland te bewerkstelligen en mee het project bij het publiek te plaatsen. Voortbouwen op bestaande financieringswegen of implementatie van elders gebruikte concepten is het meest aangewezen. Verder is het afdwingbaar karakter van de fondsenwerving van doorslaggevend karakter.

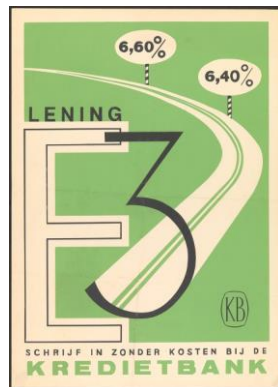
Omwille van voorgaande werd het uitgeven van **gebiedsaandelen** niet weerhouden. Deze aandelen kunnen door het publiek worden aangeschaft om te investeren in het project Ringland. Het is vooral het **vrijblijvende karakter** en het **gebrek aan return** dat gebiedsaandelen ons inziens tot een minder wenselijke piste maakt.

We onderkennen hierin een actueel Antwerps voorbeeld, met name het Museum Aan de Stroom. Het MAS kan nog steeds gesponsord worden door het kopen van een hand dat tegen de museumgevel wordt gehecht. De actie startte in maart 2009. Dit is een vorm van zichtbaar gebiedsaandeel. Er werden 3.000 handen aangebracht, waarvan er ruim duizend verkocht zijn in zes jaar tijd, aan de prijs van 1.000 euro excl. BTW per hand. Het vrijblijvende karakter van deze 'fundraising' die anders wel origineel geconcipieerd is, heeft er niet toe geleid dat de beoogde doelstelling werd bereikt. Een fraaie actie, dat wel, maar alleszins niet de weg om bijzonder grote budgetten op te halen.

Het spreekt voor zich dat het uitschrijven van **aandelen of obligaties** aan het publiek, **mét rendementsgarantie**, wel een haalbare kaart is. Dergelijke financieringswijze kan aanvullend werken op overige beschikbare middelen. Momenteel leeft er echter geen kredietschaarste, in tegendeel, de ECB pompt massa's geld in de economie. Er is dus een goedkope weg naar financiering toe. Het publiek als 'bank' laten optreden houdt kosten in mbt plaatsing, prospectie, publiciteit, ... wat ons inziens kostenverhogend werkt, doch dit is een niet onoverkomelijke hinderpaal lijkt ons.

Een publiek geplaatste obligatielening heeft als voordeel dat ze het **draagvlak consolideert**, waarbij de onderschrijvers van de obligatie een graantje meepikken van een maatschappelijk gedragen investering. De omwonenden kunnen partner worden van een door hen gewenst project. De waarde van dergelijke verankering van het project weegt ons inziens op tegen de publicatiekosten.

Er zijn voorbeelden gekend van een publieke financiering van infrastructuurwerken , we refereren hiervoor naar de E3-lening daterend van 1972 waarvoor u onderstaand een affiche vindt:



Een bijkomende optie bestaat hierin om de direct betrokken projectontwikkelaars, desnoods verplicht, aan boord te tillen in een financieringsvehikel. Ook zij zullen een return verwachten en anderzijds enkel inspelen met middelen die ze gedurende de looptijd kunnen missen. Naar alle verwachting zal de bankwereld de projectontwikkelaars financieel bijspringen, zodat finaal rechtstreeks met de bankwereld wordt onderhandeld om de funding gap te dichten.

Samengevat stellen we voor om een projectmaatschappij op te richten, bijvoorbeeld B.A.L., de Beheermaatschappij Antwerpen Leefbaar, welke instaat voor de realisatie van Ringland in al haar aspecten en mede in haar doelstellingen leefbaarheid en publieke betrokkenheid opneemt. Uit ons exploitatiemodel, waarop hierna dieper wordt ingegaan, blijkt immers dat er financiële ruimte blijft voor bijkomende investeringen in projecten in de periferie van Ringland.

In dit hoofdstuk wordt nagegaan of een haalbare realisatie van Ringland mogelijk is middels de voorliggende methodieken van value capturing, waarbij we eerst komen tot een shortlist van mogelijke waardecaptatiemethoden.

3.1 Shortlist waardecaptatiemethoden

Uit voorgaand hoofdstuk werd een shortlist aan waardecaptatiemethoden weerhouden. De wegen waarlangs de overkappingsbijdragen kunnen worden bekomen zijn ons inziens de volgende:

1. Nieuw vastgoed via valorisatie vrijgekomen zones
2. Bestaand vastgoed via kadastraal inkomen
3. Eénmalige of gespreide parkrandbijdrage
4. Stadstaks
5. Tolheffing of rekeningrijden

Deze waardecaptatiemethoden vertalen zich naar de Antwerpse situatie als volgt:

1. Nieuw vastgoed via valorisatie vrijgekomen zones

Teneinde de ruimtelijke impact acceptabel te houden wordt de ruimtelijke impact van de nieuwe stedelijke ontwikkelingen op de vrijgekomen ruimte tot een kwart van die ruimte beperkt. Uit eerste ramingen leidde we af dat Ringland perfect te financieren zou zijn met de realisatie van vastgoed, doch dit houdt in dat er dermate intensief op vastgoed wordt ingezet met als gevolg dat er weliswaar een overkapte ring ontstaat, doch dat deze omgeven is door een appartementenmuur, een zogenaamde "street canyon", per definitie een niet wenselijke oplossing. Om het ene probleem op te lossen hebben we een ander probleem gemaakt, met als bijkomende kantnoot dat de vastgoedmarkt helemaal niet klaar staat om een dergelijke gigantische realisatie te absorberen.

Uit het overkappingsonderzoek voor de Antwerpse Ring, uitgevoerd door AG Stadsplanning Antwerpen in 2012, is trouwens gebleken dat vastgoedontwikkeling een overkappingsproject kan ondersteunen, maar niet financieren. Er wordt in dat onderzoek geopperd dat per kilometer overkapping er 800.000 m² woonoppervlakte of circa 6.000 wooneenheden vereist zijn, zowat vier keer het project Regatta. Onderstellend dat we wooneenheden van 5 m breed zouden realiseren in een appartementsblok met voor en achterzijde, en dat aan beide zijden van de overkapping, is er gelijkgronds ruimte voor 4 * 200 wooneenheden per kilometer, wat betekent dat we 7 à 8 verdiepingen hoog zouden moeten bouwen. Het resultaat zou een overkapping van de Antwerpse Ring zijn welke aan beide zijden ommuurd is met appartementscomplexen.

In onze berekeningen gaan we uit van een benutting van de vrijgekomen ruimte voor 30%, verdeeld over diverse functies, residentieel, appartementen, kantoren en KMO & bedrijvigheid. De opbrengst van de vrijgekomen ruimte werd gedifferentieerd naar typologie. We geven nog mee dat het te gelde maken van dergelijke vastgoedontwikkelingen de nodige tijd vergt. De overkapping kan weliswaar (ten dele) met de vastgoedontwikkeling worden gefinancierd, doch er is een bancaire intermediair nodig die de brug slaat tussen de onmiddellijke financiële nood welke ontstaat uit de bouw van de overkapping en de vertraagde financiële opbrengst die vrij komt bij uitgifte van het vrijgekomen vastgoedpotentieel.

De vrijgekomen ruimte en navenant de opbrengst van deze valorisatie varieert sterk naargelang de zone welke we in beschouwing nemen. Op sommige plaatsen komt er véél ruimte vrij, op andere is de huidige ring reeds smal en komt er haast geen ruimte vrij. De opbrengst varieert daarom tussen de 23 en 170 miljoen euro per wijk of per kilometer overkapping, waarbij er terdege mee dient rekening worden gehouden dat de vrijgekomen oppervlakte gefaseerd in de markt moet worden geplaatst.

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de mogelijke opbrengst per nieuwe wijk, rekening houdend met de gefaseerde plaatsing van vastgoed in de markt:

Valorisatie naar wijk	oppervlakte	valorisatie
Zuid-station	216.116	125.209.124
De Singel	28.363	16.432.408
Berchem-kerk	37.140	21.517.458
Berchem-station	29.523	17.104.467
Plantin-Moretuslei	42.466	24.603.133
Rivierenhof	29.295	16.972.373
Schijnvallei	112.589	65.229.645
Sportpaleis	139.583	80.868.909
Albertkanaal	71.473	41.408.649
Noord-station	206.067	119.387.128
Totaal 10e district	912.615	528.733.293

2. Bestaand vastgoed via kadastraal inkomen

De directe omwonenden hebben vanzelfsprekend baat bij de ontwikkeling van Ringland. Uit voorgaand studiewerk is gebleken dat de kwaliteitswinsten, vooral voor wat betreft afgenomen geluidshinder, zich tot 500m in de stad laten gevoelen. Het zijn ook de bevolkingsgroepen uit die zones die het meest gewonnen zullen zijn met de ruimtelijke baten, er ontstaat voor hen ook een andere stad welke kwalitatief beter scoort.

Ons voorstel om via het kadastraal inkomen (en bijgevolg onroerende voorheffing) een overkappingsbijdrage te innen resulteert in een eerder bescheiden bijdrage in vergelijking met de voorgaande realisatie van het vastgoedpotentieel.

We opteerden voor een vast repititief systeem waarbij iedereen systematisch elk jaar een som bijdraagt, waarbij we als rekenvoorbeeld indicatieve tarieven voorstellen gaande van 30 euro voor een sociale woning, 75 euro voor een gewone gezinswoning, 100 euro voor een klassevolle woning (herenhuis bvb) en 125 euro voor een residentiële villa. Dit zou tot 4.25 miljoen euro voor het gehele projectgebied per jaar kunnen opbrengen.

Een andere optie zou kunnen zijn om bij verkoop van vastgoed een deel van de dankzij Ringland ontstane meerwaarde af te romen. Dit is een valabele denkpiste, doch met als nadeel dat de bron van inkomsten niet gekend is in de tijd, noch in de omvang. Dergelijke bijkomende meerwaardetaxatie zou enerzijds uitstelgedrag met zich mee kunnen brengen, los van de discussie welke omtrent de afbakening van het taxatiegebied zou kunnen ontstaan, en anderzijds heel wat betwistingen opleveren omtrent de bepaling van de meerwaarde. Meerwaarde ontstaat niet enkel uit Ringland, doch ook uit marktomstandigheden, renovatie en onderhoud, etc...

Verder is het wel zaak van te bepalen hoe we omgaan met reeds braakliggende projectgronden welke uiteraard eveneens in waarde stijgen, maar waarvoor een beperkt kadastraal inkomen geldt. Wij zijn de mening toegedaan dat ook hier via het kadastraal inkomen moet worden gewerkt. Zo lang het terrein braak ligt, is er ook niemand die geniet van de verbeterde leefbaarheid van dat perceel. Het is pas zodra er een project wordt gerealiseerd dat bij ingebruikname een – in dit geval verhoogde - onroerende voorheffing wordt geheven. Wordt een braakliggend terrein verkocht, dan zal er allicht wel een meerwaarde in de prijs vertaald zijn, doch die laten we ongemoeid. De toekomstig te betalen extra bijdrage in de onroerende voorheffing zit immers ook als minwaarde in de prijs vertaald.

Het leek ons dan ook de best te bewandelen piste om het kadastraal inkomen en de daaraan verbonden onroerende voorheffing te verhogen. Volgens ons rekenvoorbeeld zou dit neerkomen op een verhoging met 10 à 15%. Dergelijke percentsgewijze verhouding met het bestaande KI en de dus reeds bestaande belasting is het makkelijkst te becijferen en heeft die merite dat via een reeds bestaand heffingssysteem kan worden geïnd. Een andere mogelijkheid is de inning langs de stedelijke vestigingstaks te laten verlopen (mits ze ook voor particulieren in te voeren).

Gezien de beperkte jaarlijkse opbrengst is deze meerwaardecaptatie minder cruciaal en kan ze worden achterwege gelaten. In een dertig jaar lang aangehouden scenario zou de actuele opbrengst slechts nagenoeg 74 miljoen euro opbrengen.

3. Éénmalige of gespreide parkbijdrage

Zoals eerder aangehaald genereert de nabijheid van een park of plantsoen (binnen 50 meter) in een stedelijke woonomgeving een meerwaarde van 25 euro per vierkante meter woonoppervlak. De nabijheid van bos in een stedelijke omgeving heeft een meerwaarde voor de woning van 119 euro per vierkante meter.

Voor de woningen die aan de rand van Ringland liggen hebben wij becijferd dat mits een éénmalige bijdrage van 40 euro/m² woning aan de rand van Ringland we tot een budget kunnen komen van 6,3 miljoen euro over het hele projectgebied kunnen opbrengen. Het gaat hier dan om woningen waarvan de voorgevel uitsteekt op Ringland en het zicht op het park niet belemmerd wordt door nieuwe ontwikkelingen.

Hoewel deze taks geen grote opbrengsten genereert en slechts voor een beperkte doelgroep is bestemd, is ze principieel wel verdedigbaar. Het gaat daarbij wel om fors hogere bedragen wat een spreiding in de tijd verantwoordt doch administratief bijkomend werk genereert. Vandaar dat we een éénmalige inning willen bepleiten, dan wel minstens de keuze laten aan de belastingplichtige om de belasting met één enkele globale betaling te voldoen. Ook qua draagvlak lijkt het ons beter om éénmalig de taks toe te lichten, dan gespreid in de tijd telkens opnieuw. De denkpiste van een parkrandbijdrage is niet afgetoetst en wordt hier vrijblijvend geopperd.

Gezien de beperkte éénmalige opbrengst is deze meerwaardecaptatie geenszins cruciaal en kan ze dus worden achterwege gelaten, we ramen de opbrengst op slechts iets meer dan 6 miljoen euro.

4. Stadstaks

Bij deze waardecaptatie dragen alle Antwerpenaren bij, in ons voorbeeld aan 10 euro per inwoner. Dit brengt jaarlijks 5 miljoen euro op, of een actuele waarde van ongeveer 8 miljoen per kilometer, gesteld dat de taks 30 jaar wordt geheven.

Dit is een mogelijke denkpiste, maar de affiniteit met het project Ringland is al heel wat kleiner. Bovendien zijn er in Antwerpen tal van andere projecten die op deze wijze gefinancierd zouden kunnen worden.

We verkiezen hier niet dieper op in te gaan, het is een denkpiste, meer niet. Hiermee kan immers elk project worden gefinancierd. Anderzijds is het wel zo dat crowdfunding van een breed gedragen project langs deze weg wordt geïnstitutionaliseerd.

Gezien de beperkte jaarlijkse opbrengst is deze meerwaardecaptatie minder cruciaal en kan ze dus eventueel worden achterwege gelaten of beperkt in de tijd.

5. Tolheffing of rekeningrijden

Deze vorm van waardecaptatie heeft het grootste draagvlak omdat hier de oorzaak betaalt voor de oplossing. De nood aan Ringland is ontstaan uit de hinder welke de verkeersader op de ring veroorzaakt. De veroorzakers van de geluids- en luchtverontreiniging vergoeden als het ware de omwonenden voor het verlies aan leefkwaliteit of in het geval van Ringland voor de infrastructuurwerken welke de hinder binnen aanvaardbare perken wil houden.

Hieruit blijkt dat rekeningrijden veruit de meest interessante piste is, waarbij het cruciaal is te bepalen welke bedragen haalbaar zullen zijn. Dit kan ons ver leiden, immers leidt rekeningrijden tot ontwijkend gedrag, men zal trachten Antwerpen te vermijden of andere routes inplannen. Elke GPS heeft tegenwoordig de optie om een route uit te stippelen die tolvrij is. We beschikken niet over de nodige middelen om na te gaan in welke mate dergelijke opties gebruikt worden en meer in het algemeen in welke mate men Antwerpen zal trachten te vermijden als men er dient te betalen voor het gebruik van het wegennet. Dit ontwijkend gedrag verschilt dan nog eens naargelang de hoogte van het tarief en laat nu net de mogelijkheid bestaan dat rekeningrijden ook met een variërend tarief naargelang de verkeersdrukke werken.

We kunnen het rekeningrijden in Antwerpen aanpassen volgens modaliteiten welke leiden tot drie scenario's:

- **Winstdeelname rekeningrijden** : een deel van de opbrengsten afkomstig van het nieuwe VIAPASS rekeningrijden (+3.5 ton), dat vanaf april 2016 zal worden ingevoerd, zou sowieso Antwerpen ten goede moeten komen omwille van het transitverkeer dat Antwerpen te verwerken krijgt.
- **Lage Emissiezone Antwerpen** : Rekeningrijden in de zone stad Antwerpen : zodra men de ring benut of zich verplaatst in Antwerpen binnen de ring, is er tolgeld verschuldigd. Deze tolheffing komt bovenop het Vlaamse rekeningrijden en mikt ook op personenvervoertuigen.
- **Directe tolheffing** : Rekeningrijden, enkel op de ring : wie gebruik maakt van de tunnels van Ringland, die betaalt er ook voor. Deze tolheffing komt bovenop het Vlaamse rekeningrijden en mikt ook op personenvervoertuigen.

Onderstaand bespreken we deze scenario's en hun opbrengstenpotentieel:

Winstdeelname uit het nationale rekeningrijden

Verkeerstellingen bevestigen dat de Antwerpse ring de drukste verkeersader in Vlaanderen is. De top 40 van de drukste wegvakken in Vlaanderen bestaat, op twee wegvakken na, volledig uit wegvakken gesitueerd op het zuidelijk deel van de Antwerpse ring (R1) en op de Brusselse ring (R0). De Antwerpse ring (R1) spant de kroon. De 9 drukste wegvakken zijn allemaal gesitueerd op het zuidelijk deel van de ring. Het drukste wegvak in Vlaanderen is Berchem-Borgerhout in beide rijrichtingen. Het drukste wegvak op de Brusselse ring (R0) is UZ-Jette – Zellik (plaatsen 10 en 11 in de top 40).

Drukste wegvakken Vlaanderen, R1 en R0 op vlak van aantal voertuigen en aantal niet-vrachtwagens		
	Antwerpse R1 Berchem - Borgerhout	Brusselse R0 UZ-Jette - Zellik
Voertuigen	130.000 (1 & 2)	93.000 (10 & 11)
Niet-vrachtwagens	106.000 (1 & 2)	80.000 (10 & 11)
Vrachtwagens	24.000 (2 & 3)	13.000 (71 & 77)
Aandeel vracht	19%	13%
PWE	154.000 (1 & 2)	106.000 (10 & 11)
Relatieve benutting	14u	16u

Bron : Verkeersindicatorenrapport 5 april 2011, Mobiliteit en Openbare Werken

De opbrengst van de nieuwe kilometerheffing zou liggen tussen 600 miljoen en 1 miljard euro, waarbij het bestaande wegvignet momenteel 290 miljoen opbrengt. Uitgaand van een meeropbrengst van 500 miljoen euro, waarbij Vlaanderen 52% bekomt, weten we dus dat jaarlijks 260 miljoen extra beschikbaar komt voor Vlaanderen. We zouden kunnen poneren dat Antwerpen hiervan minstens 30% toekomt, omwille van het intensere vrachtverkeer. Afgerond menen wij dus dat de provincie Antwerpen in het algemeen en het oplossen van de verkeerscongestie op de ring in het bijzonder, zou kunnen aanspraak maken op **jaarlijks 78 miljoen**. Hier is voorlopig geen rekening gehouden met het verkeer van personenwagens, aangezien deze momenteel niet belast worden met het VIAPASS rekeningrijden.

Ringland wordt bijgevolg gefinancierd door een deel van de opbrengsten van het rekeningrijden welke door Viapass wordt opgehaald.

Lage Emissiezone of Congestieheffing Antwerpen

Met de congestieheffing en in mindere mate met het invoeren van een lage emissiezone wordt het rekeningrijden in de zone stad Antwerpen ingevoerd : zodra men de ring benut of zich verplaatst binnen de Antwerpse ring, is er tolgeld verschuldigd. Deze tolheffing komt bovenop het Vlaamse rekeningrijden en mikt ook op personenvoertuigen. Deze oplossing is ruimer dan de hierna besproken 'kunstwerkheffing' en vergt een belangrijke investering in technieken, indien ervoor geopteerd wordt om ook het personenwagenverkeer te belasten.

De huidige op til zijnde kilometerheffing laat wel toe om de heffing te beperken tot het vrachtverkeer, waarbij naar analogie van de stad Brussel een hogere tol wordt geheven op het verkeer van +3.5 ton dat zich binnen de contouren van de ring begeeft.

Ontwijkingsgedrag binnen de ring wordt op die wijze vermeden. Anderzijds wordt een belangrijke ecologische impact gemist, omdat alle voertuigen met een tonnage kleiner dan 3.5 ton de dans ontspringen - bvb de oudere wagens of personenwagens met een oude emissienorm – en er dus niet sturend kan worden gewerkt op de kleinere milieubelastende wagens. Met de ANPR (Automatic Number Plate Recognition) technologie is het echter wel mogelijk om ook de personenwagens aan een heffing te onderwerpen. Deze technologie is goedkoop geworden en technologisch performant. Er kan een platform worden uitgerold waar de gebruikers zich registreren en met hoge sancties/boetes ontradend wordt gewerkt.

Enkele steden hanteren dit systeem reeds : bvb. London, Milaan en Stockholm. Onderstaand analyseren we de systemen en de gehanteerde tarieven.

London : Low Emission Zone & London Congestion Charge Zone

Hier werden beide opties genomen : zowel milieubelastende voertuigen als spitsverkeer wordt gevisieerd.

Low Emission Zone : dit loopt de klok rond, het hele jaar, en viseert de meest vervuilende zware dieselwagens, en slaat op Groot Londen. Het gaat hierbij om grote vrachtwagens en bussen daterend van september 2006 of ouder en SUV's, mobilhomes, kleine vrachtwagens, minibussen, ... daterend van december 2001 of ouder. De betrokken

wagengebruikers worden gesensibiliseerd de wagen te laten ombouwen naar gas, een filter te laten installeren of de wagen te vervangen. In de marge wordt ook aanbevolen het spitsverkeer te vermijden en wordt een heel plan voor modernisering van het wegennet uitgerold. Deze taks bedraagt **100 tot 200 pond per dag** (139 tot 278 euro) waarbij een boete van 500 pond wordt voorzien voor wie zich niet in regel stelt binnen de twee weken. De handhaving gebeurt via ANPR camera's.

London Congestion Charge Zone : loopt van 7 tot 18u, maandag tot vrijdag (uitgenomen vakantiedagen) en viseert alle wagens in het centrum van London. Deze tol bedraagt **11.5 pond per dag** (16 euro) en is wat goedkoper bij voorafregistratie. Er zijn mogelijkheden om een 90% tot 100% lager tarief te bekomen als bewoner, mindervaliden, bussen met meer dan 9 plaatsen, milieuvriendelijke wagens en gemotoriseerde driewielers. Anders dan de Low Emission Zone wil deze tol het spitsverkeer viseren.



Milaan : congestietaks

Het Milanese stadstolsysteem bestaat sinds 16 januari 2012. Rijden in het gebied **Cerchia dei Bastioni** kost 5 euro, inclusief 2 uur parkeren. Op de 43 toegangswegen naar het centrum van de stad moet u van maandag tot en met vrijdag tussen 7.30 en 19.30 uur een ticket van 5 euro kopen om in het centrum te mogen met een auto. Fietsers, scooters, elektrische en hybride auto's en voertuigen op lpg of biobrandstof hoeven geen tol te betalen.

Oudere voertuigen , diesel met emissienorm 0 tot 3 en benzine emissienorm 0, mogen het centrum van Milaan niet meer in.

Stockholm Congestion Charge

Deze congestietaks mikt op de meeste wagens die in Stockholm centrum rijden. De taks werd eerst met een proef van 6 maanden ingevoerd, tussen 3 januari en 31 juli 2006. In de loop van september werd een referendum gehouden, waarbij de bewoners van Stockholm voor stemden en de randgemeenten tegen. Het systeem werd definitief ingevoerd vanaf 1 augustus 2007. De inning gebeurt volautomatisch, zowel bij het binnenrijden als bij het buitenrijden van Stockholm.

Tarieven variëren van 10 kroon vanaf 6u30, naar 15 kroon vanaf 7u, 20 kroon tussen 7u30 en 8u30. Het tarief bouwt weer af tot een minimum van 10 kroon, om dan weer op te bouwen naar de avondspits. Na 18u30 is het weerom niet betalend. De tax kan worden ingebracht in de kosten.

Er wordt geen tol geheven tijdens de weekends, vakantiedagen en de maand juli. Er is een dagmaximum van 60 SEK (7.5 euro). Er wordt gefactureerd per nummerplaat op maandelijkse basis, waarbij voor automatische

debitering kan worden geopteerd. Zelfs buitenlandse voertuigen worden op betaling opgevolgd via incassobureau's.

Vrijstellingen worden voorzien voor bussen, diplomatiek korps, motorfietsen, militaire voertuigen, lage emissie voertuigen en mindervalidenvervoer.



Stockholms' eerste automatische detectiepoort te Lilla Essigen

Leereffecten

Er zijn nog andere grootsteden met gelijkaardige initiatieven, zoals Berlijn en Bologna, maar ook bijvoorbeeld Libanon waar reeds in 2002 dieselwagens werden geweerd. Om Ringland te financieren kunnen we de keuze maken tussen opbrengsten van **een lage-emissiezone of een congestietaks**.

Lage-emissiezone

We kunnen lessen trekken voor de Antwerpse case door de vergelijking te maken met voornoemde grootsteden. De keuze voor een **lage-emissiezone** is echter reeds gemaakt, van de Scheldekaaien tot de Singel komt er vanaf 4 januari 2016 een lage-emissiezone. Dieselwagens ouder dan 15 jaar komen de stadskern dan niet meer binnen, voertuigen tussen 10 en 15 jaar oud moeten uitgerust zijn met een roetfilter en benzine wagens van voor 1992 worden geweerd. Zowat 10% van het wagenpark in België is ouder dan 15 jaar. De Antwerpse maatregelen moeten de luchtkwaliteit in de stad drastisch verbeteren. Er werd bewust niet geopteerd voor een congestieheffing. De zone is ons inziens echter te klein waardoor het effect verwaarloosbaar is.

Het concept 'Lage Emissiezone' werd opgenomen in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering. Het gaat daarbij om een verbod met een boetesysteem dat voorziet in een boete van 90 tot 360 euro per inbreuk. Een en ander leidt tot de conclusie dat een Lage Emissiezone in de huidige vorm niet dienstig zal kunnen zijn om Ringland te financieren. Eens een lage emissiezone haar functie vervult, zullen de inkomsten ervan stabiliseren en op termijn in principe dalen.

Congestieheffing

Antwerpen opteerde echter nog niet voor een **congestieheffing** of stadstol. Hier zien we mogelijkheden voor Ringland, net omdat het project ook de betrachting heeft de mobiliteit te verbeteren. Teneinde ontwijkingsgedrag te vermijden achten wij het raadzaam dat een gebied wordt afgedekt dat de hele ring omarmt en de mogelijke parallele wegen in de mate waarin er ontwijkingsgedrag wordt vastgesteld, bijvoorbeeld bij toegenomen verkeersintensiteit op de R11. Meteen wordt hierdoor de horizon verruimd, waarbij de baten van de congestieheffing worden aangewend om naast Ringland ook de oplossingen voor andere mobiliteitsvraagstukken rondom Antwerpen te financieren. Bij gebrek aan verkeerscijfers dienen we ons te beperken tot ruwe ramingen op basis van het verkeer op de ring zelf en deze te beschouwen als aandeel voor Ringland. Wel merken we op dat de invoering van een congestieheffing gepaard moet gaan met de ontwikkeling van voldoende alternatieven voor de weggebruiker, wat betekent dat verder dient te worden ingezet op het faciliteren van het fietsgebruik, stadsrandparkings, tramnet, busdiensten, enz...

Verder wijzen we erop dat een stadstol of congestieheffing geen rekening houdt met het principe dat de vervuiler betaalt (of toch niet zoveel als bij rekeningrijden) omdat er niet voor de afstand of het gebruik betaald wordt, maar enkel voor de toegang tot de stad. Het principe moet dus worden verfijnd, waarbij we bijvoorbeeld met de huidige stand van technologie wel de toegang tot de stad taxeren, doch het overschakelen op het rekeningrijden faciliteren door een toegangstarief te rekenen en de mogelijkheid te bieden om vrijwillig over te schakelen op rekeningrijden. Het systeem kan dan zo geconcipieerd zijn dat wagens met lage emissie voordeel hebben bij het overschakelen.

In een volgend hoofdstuk behandelen we de financiële implicaties van congestieheffing.

Directe tolheffing

Dit is een **zuivere kunstwerkheffing**, waarbij het rekeningrijden enkel op de ring geldt : wie gebruik maakt van de tunnels van Ringland, die betaalt er ook voor. Deze tolheffing komt bovenop het Vlaamse rekeningrijden en mikt ook op personenvoertuigen.

Vanuit technisch oogpunt is dit een eenvoudiger te implementeren tolheffing, doch op mobiliteitsvlak geen zegen omdat het sluipverkeer en ontwijkingsgedrag genereert.

Met een eerder bescheiden ingestelde tolheffing is het ons inziens toch mogelijk om jaarlijks 35 tot 40 miljoen euro op te halen. Verhogen we de bedragen naar 2 euro voor personenwagens, 4 euro voor lichte vrachtwagens en 10 euro voor vrachtwagens, dan situeert de opbrengst zich rond jaarlijks **150 miljoen euro**. Dit bedrag komt mogelijks lager te liggen door ontwijkend gedrag, doch is op zich reeds lager dan wat aan tol wordt geïnd bij de Liefkenshoektunnel. Hierop komen we verder in dit onderzoek terug.

3.2 Financiële doorrekening en programmatie

De programmatie van de overkapping van de Antwerpse Ring werd reeds uitgewerkt en valt buiten de scope van onze opdracht. De inhoudelijke uitwerking en concipiëring leidt tot een kostengegeven welk wij afzetten tegenover het in deze studie bepaalde opbrengstenpotentieel.

3.3 Eerste financiële analyse

Op basis van de inhoudelijke uitwerking en de daarop volgende concipiëring en programmatie hebben wij een eerste gekwantificeerde **financiële analyse** uitgevoerd.

Op grond hiervan wordt een exploitatiebegroting opgemaakt. Hieruit blijkt welke vaste en variabele exploitatiekosten aan de orde zijn en welke inkomsten er dus ook per jaar minimaal gehaald moet worden om een kostendekkende exploitatie te kunnen behalen. Zowel de exploitatiekosten als de exploitatie-inkomsten worden in een geprojecteerde cash flow op hoofdlijnen weergegeven.

Wij werkten twee scenario's uit : één met lage tolopbrengsten en één met hoge tolopbrengsten, samengevat als volgt:

Heffing	Laag	Hoog
Personenwagens	2.00	3.00
Lichte vracht	4.00	6.00
Vrachtwagens	10.00	15.00

In zijn context geplaatst zijn de hier gehanteerde "hoge tolopbrengsten" nog eerder aan de lage kant laag, bijvoorbeeld in vergelijking met de tol op de Liefkenshoektunnel van 6 en 19 euro. Het is onze bewuste keuze om na te gaan of de financiële doelstellingen kunnen bereikt worden met een relatief laag ingezette tarieven. In de volgende paragraaf komen we hierop terug onder de rubriek "Toetsing tolgelden".

3.4 Sluitend businessplan

In dit deel wordt een businessplan opgesteld voor het Ringland. Dit plan heeft betrekking op het te faseren bouwen en investeringstraject enerzijds en de eveneens te faseren exploitatieperiode anderzijds.

We stellen een businessplan voor dat vertrekt vanaf volgende uitgangspunten:

- Het gehele project Ringland wordt onverkort uitgevoerd, met een fasering in vijf delen, gespreid over vijf jaar, indicatieve aanvang in 2020.
 - Het project Ringland wordt gerealiseerd door een daartoe oprichter rechtspersoon, welke de ringzone in concessie krijgt voor de duur van 40 jaar, en daarbij de mogelijkheid bekomt om de gronden te valoriseren en de opbrengsten aan te wenden voor het financieren van de werken. We onderstellen dat die rechtspersoon een kapitaal heeft van 10 miljoen euro, waarop een dividendrendement van 10% wordt toegekend.
 - De financiering van de bouwwerken wordt eveneens gefaseerd opgenomen door het publiek plaatsen van vijf obligatieleningen met telkens een duurtijd van 30 jaar en een bruto rendement van 5%. De obligatieleningen worden om de zes jaar terugbetaald, telkens voor 20%.
 - De vrijgekomen ruimte wordt eveneens trapgewijs opgenomen, doch de opname van alle vastgoed wordt gespreid over een langere duur. Wij bouwden een model met een snel scenario (opname vastgoed in 10 jaar) en een model met een traag scenario (opname vastgoed in 25 jaar).
 - Van alle mogelijke waardecreatiemethoden, welke hiervoor werden toegelicht, worden de volgende effectief voorgesteld:
 - Valorisatie vrijgekomen grond (25% van de totale oppervlakte)
 - Rekeningrijden (tarieven zie 3.3)
 - Het rekeningrijden/tolheffing wordt vanaf dag 1 ingevoerd, weliswaar met een korting van 50% tijdens de werken
 - De verkeersintensiteit blijft constant, een toename in verplaatsingen wordt opgevangen door openbaar vervoer.
 - Onderhoudskosten infrastructuur aan 4% van de initiële investering.
 - We rekenen met 5 miljoen personeelskosten tijdens de ontwikkeling van Ringland, eens het vastgoed verkocht is, halveren we dat.
- het geheel moet leiden tot een **positieve netto actuele waarde** van de in- en uitgaande kasstromen

De voornaamste inkomstenbronnen waarmee we Ringland wensen te financieren zijn afkomstig van de valorisatie van **vastgoed** op de vrijgekomen ruimte en de inning van **tolgelden of rekeningrijden**.

Het spreekt voor zich dat dit slechts een denkoefening is, waarbij leereffecten kunnen worden opgepikt doch de concrete uitwerking kan afwijken van wat hier is vooropgesteld. Wij nemen aan dat in concreto de Vlaamse overheid een aanbesteding zal organiseren waarbij ze naar analogie van bvb de beginperiode voor Liefkenshoektunnel de bouw en uitbating van Ringland in concessie zal geven via een recht van opstal.

Na wat omzwervingen langs onder meer twee Amerikaanse banken belandde het project Liefkenshoektunnel in handen van Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, welke de tolinkomsten gebruikt om de schuldfinanciering van de Oosterweelverbinding af te lossen. Volgens de inspectie van Financiën kan zodoende tot 2.5 miljard euro worden gefinancierd door de tolheffing. In onze berekeningen hanteerden we in het hoogste scenario eveneens 2.5 miljard euro, wat meteen aangeeft dat de door ons gehanteerde cijfers haalbaar zijn. We gaan hier dieper op in door de opbrengsten uit tolgelden en vastgoedvalorisatie te toetsen.

Toetsing tolgelden en rekeningrijden

We hebben onze berekening voor mogelijke opbrengsten inzake tolgelden gebaseerd op de trafiek welke in de zuiderrand over de ring wordt geconstateerd zonder ons te bekommeren om het verkeer dat de stad in en uitrijdt of de ring gebruikt zonder over het drukste punt te rijden. Zo bekomen we een **jaarlijkse inkomstenbron van 75 miljoen in de lage hypothese en 150 miljoen in de hoge hypothese**.

Referentie Liefkenshoektunnel (tolgelden)

We kunnen dit vergelijken met een raming van de inkomsten voor de Liefkenshoektunnel, welke in 2013 gebruikt door 4,5 miljoen wagens en 12,8 miljoen vrachtwagens. De teletol tarieven bedragen resp. 3.52 en 14.01 euro voor dat jaar, wat leidt tot een minimale opbrengst van 15,84 miljoen euro bij wagens en 179,33 miljoen bij vrachtwagens, of dus een totaal van **minimaal 195,17 miljoen** per jaar. Onze hoge hypothese bedraagt hier nagenoeg 75% van.

De gehanteerde tolgelden geheven op de de trafiek in de zuiderrand zijn in ons model nog zwaar onderschat als we de vergelijking maken met de Liefkenshoektunnel. Zelfs de hoge hypothese bedraagt minder dan de helft van de minimale inkomsten voor de Liefkenshoektunnel.

Referentie rekeningrijden – werkelijk gereden kilometers

We kunnen een schatting maken van de mogelijke opbrengsten van het rekeningrijden. Onderstaand vindt u de verkeersintensiteit te Antwerpen per uur tijdens de avondspits, uitgedrukt in afgelegde kilometers.

Voertuigkilometers (1000 vtgkm/u) personenwagens in PSGB, ASP, REF 1.1.0.

	A-weg	aandeel	N-weg	aandeel	L-weg	aandeel	Totaal	aandeel
Doorgaand verkeer	528	86%	76	12%	8	1%	612	100%
aandeel	17%		4%		1%		10%	
Bestemmingsverkeer	1972	64%	871	28%	258	8%	3101	100%
aandeel	65%		43%		30%		52%	
Lokaal verkeer	550	25%	1088	49%	591	27%	2229	100%
aandeel	18%		53%		69%		38%	
Totaal	3049	51%	2035	34%	858	14%	5942	100%
aandeel	100%		100%		100%		100%	

Voertuigkilometers (1000 vtgkm/u) vrachtwagens in PSGB, ASP, REF 1.1.0.

	A-weg	aandeel	N-weg	aandeel	L-weg	aandeel	Totaal	aandeel
Doorgaand verkeer	158	99%	2	1%	0	0%	160	100%
aandeel	49%		4%		1%		41%	
Bestemmingsverkeer	139	78%	28	16%	10	6%	177	100%
aandeel	43%		55%		55%		45%	
Lokaal verkeer	24	45%	21	40%	8	15%	53	100%
aandeel	7%		41%		44%		14%	
Totaal	320	82%	52	13%	18	5%	390	100%
aandeel	100%		100%		100%		100%	

Bron : Plan-Milieueffectenrapportage Oosterweelverbinding, januari 2014

In de regio Antwerpen stad worden per uur tijdens de spits 5,9 miljoen km door personenwagens en 390.000 km door vrachtwagens afgelegd. De tarieven voor het rekeningrijden welke over geheel België worden uitgerold in 2016 liggen op dit ogenblik nog niet vast. We rekenen daarom verder met het tarief dat in een Brussels project werd gehanteerd, met name 9 cent voor lokale wegen, 5 cent voor autosnelwegen en 6.5 cent elders. Afgaand op vier spitsuren per dag gaat dit om 1.53 miljoen euro per werkdag of **337 miljoen per jaar tijdens de spitsuren op werkdagen**.

Merk op dat inzake voorgaande berekening voor het rekeningrijden geen nuance werd gemaakt naar voertuigtype, de daluren niet werden mee gerekend, en dat noch zaterdag en zondag werd opgenomen in de berekening. Er is dus nog meer geld te rapen, maar rekeningrijden zou (een deel van) de wegentaks vervangen en uiteraard dienstig zijn om méér dan enkel Ringland tot stand te brengen.

Referentie rekeningrijden – in- en uitgaand verkeer

Onze thesis is gebaseerd op een tol bij het inrijden van Antwerpen, waarbij een gebied wordt gedefinieerd dat tot net buiten de Ring ligt, zodat tol wordt geheven voor wie Ringland gebruikt of wie de stad binnen rijdt. Uit metingen op de hoofdverkeersaders van de stad Antwerpen bekwamen we volgende trafiekgegevens (rapport Vectris, 31 maart 2015) over het **ingaaand verkeer per etmaal tussen 7 en 19u**:

- ▶ Personenwagens 400.903 per etmaal
- ▶ Lichte vrachtwagens 25.406 per etmaal
- ▶ Vrachtwagens 75.400 per etmaal

Er zijn dus ruim een half miljoen ingaande voertuigbewegingen. In ons rekenvoorbeeld zijn we ervan uitgegaan dat we een heffing invoeren op deze ingaande bewegingen aan een tarief van respectievelijk 2, 4 en 10 euro voor respectievelijk personenwagens, lichte vrachtwagens en vrachtwagens. Gedurende de weekends, verlofdagen en een vakantieperiode van in totaal één maand, bijvoorbeeld de vakantiemaand juli, wordt de heffing niet geïnd.

We ramen de mogelijke opbrengst van de jaarlijkse inning bij het hanteren van het **lage tarief** op 384 miljoen euro, dit gedurende 30 jaar geeft een geraamd geactualiseerd bedrag van **6.638 miljoen** euro.

Overkappingsbijdrage via heffing in/doorgaand verkeer	501.709	per dag 7-19u, werkdagen, excl juli en verlof		Totaal/j	Act. Wde
2,00 Personenwagens	400.903	80%	185.699.224,13	3.211.117.167,58	
4,00 Lichte vracht	25.406	5%	23.536.239,38	406.989.435,15	
10,00 Vrachtwagens	75.400	15%	174.627.297,62	3.019.661.045,63	
	183.123.785,00	per jaar	383.862.761,13	6.637.767.648,36	

Toetsing vastgoedprijzen

Zoals eerder geponeerd ramen wij de vrijgekomen oppervlakte op afgerond 384 hectare. Hiervan wensen we 24% aan te wenden voor invulling met vastgoed. We geven hieronder een indicatieve berekening weer van de mogelijke vastgoedopbrengsten, waarbij rekening gehouden is met de opnamecapaciteit van de vastgoedmarkt en waarbij is ondersteld dat 75% van de nieuwe realisaties zich op Ringland zullen bevinden:

Totaal vrijgekomen	3.838.184	m ²			
		Ontwikkelaar	VKP/m ²	Verkoopprijs	Gefaseerde VKP
		terrein opp.			act. wde
Residentiële ontwikkeling	5,00%	191.909,20	400,00	76.763.680,00	56.169.269,14
Appartementen, 8vd	10,00%	383.818,40	1.240,00	475.934.816,00	352.670.985,25
Kantoren, 4vd	4,78%	183.360,03	700,00	128.352.020,27	86.191.477,30
KMO en bedrijvigheid	4,00%	153.527,36	300,00	46.058.208,00	33.701.561,48
Totale aanwending	24%	912.614,99	m ²	727.108.724,27	528.733.293,17

De gehanteerde verkoopprijzen werden afgetoetst aan de historische data waarover wij beschikken en geverifieerd met enkele belangrijke actoren uit de Antwerpse vastgoedmarkt. Het gaat om netto verkoopprijzen, met name de opbrengst na infrastructuraanleg.

Teneinde een door overaanbod veroorzaakte prijsdaling te voorkomen is het aangewezen om de valorisatie van vastgoed in de markt gefaseerd te laten verlopen. Rekening houdend met de gemiddelde netto-opname van nieuw vastgoed door de Antwerpse markt gedurende het afgelopen decennium zou het ongeveer 15 jaar duren om alle vastgoed in te vullen, voor kantoorruimte duurt de invulling zelfs nagenoeg 20 jaar. De fasering houdt meteen in dat we de vastgoedopbrengsten op datum van vandaag niet kunnen overeenstemmen met de verkoopprijs, de gefaseerde waarde ligt immers op 529 miljoen, de verkoopprijs op 727 miljoen. Het verschil zit eenvoudig uitgelegd in de rentelast die we moeten dragen om vandaag al het geld te ontvangen voor gronden die we pas in de verre toekomst gaan verkopen.

De onderstelling dat 75% van de nieuwe ontwikkelingen zich in Ringland zullen situeren betekent dat er een politieke keuze dit zal moeten faciliteren, waarbij de boodschap naar de vastgoedmarkt tijdig gegeven wordt zodat deze sector hierop kan anticiperen. In onze berekeningen zijn wij er trouwens van uitgegaan dat de eerste projecten reeds tijdens de bouwfase worden vermarkt.

De vastgoedontwikkeling is indrukwekkend. Voor de private woningmarkt komt er voor meer dan 1.6 miljoen vloeroppervlakte beschikbaar. Dit moet duidelijk gefaseerd worden geplaatst, aan een ritme dat de markt aan kan, waarbij we van het uitgangspunt vertrekken dat Ringland 75% van de Antwerpse netto bijkomende woningnood opneemt. Dit betekent onder meer dat er jaarlijks nagenoeg 1.150 wooneenheden in het 10^e district worden gerealiseerd, of jaarlijks zowat 2.600 inwoners (voortgaand op de gemiddelde gezinssamenstelling van de provincie Antwerpen) zich komen vestigen in het projectgebied. Dit betekent eveneens dat bij de totstandkoming er ook moet worden gewaakt over de meer verfijnde samenstelling van de vastgoedmix dan degene die we hier op hoofdlijnen hebben gemaakt, waarbij bijvoorbeeld scholen, crèches, sociale woningen, horeca, winkels, speelruimte,... worden voorzien in zoverre er geen geschikt aanbod bestaat in de aanpalende wijken.

3.5 Besluit

Het door ons opgesteld businessplan, terug te vinden in de bijlagen bij dit onderzoek, is realistisch en haalbaar en laat een positieve netto actuele cash flow zien, een **saldo van ruim 1,5 miljard**. De hoge inschatting van de opbrengsten voor tolgelden bedragen amper het dubbele van de tolopbrengsten uit de Liefkenshoektunnel en zouden ogenschijnlijk zelfs zo nodig hoger kunnen worden ingesteld.

We poneren echter dat rekening houdend met de kostprijs van fileverkeer er geen ruim publiek draagvlak zal bestaan voor hogere tarieven dan de door ons gehanteerde 2, 4 en 10 euro. Uit een recente studie, uitgevoerd door Sven Maerivoet van onderzoekskantoor Transport & Mobility te Leuven weerhouden we een filekost van 10,58 euro per uur voor een personenwagen (met één inzittende) en 36,37 euro per uur voor een vrachtwagen. Dit betreft louter de kost van de verloren, onproductieve, tijd en berekent niet de effecten op milieu en gezondheid. Er circuleren ook andere schattingen van resp 8.25 en 45 euro, daterend van 2008. Afgaand op de meest recente data volstaat het dat de automobilist 11.5 minuten en de vrachtwagenchauffeur 16.5 tijdswinst boekt om de gehele congestieheffing te compenseren. Dit lijkt ons niet onrealistisch of moet minstens het ambitieniveau zijn van het mobiliteitsaspect van Ringland, samen met de ingrepen in het binnenstedelijk gebied.

De gehanteerde vastgoedprijzen doorstaan de toetsing met de realiteit en het volume veroorzaakt geen distortie op de markt binnen de context die wij hanteerden, namelijk een over een kwarteeuw gespreide valorisatie. Verder zijn er een aantal aannamen gemaakt in het exploitatiemodel die vanzelfsprekend op scherp kunnen worden gesteld, doch voldoende ruimte bieden om tot een realistisch kosten en opbrengsten gegeven te komen dat overeenstemt met de vooropgezette rentabiliteitsberekening.

Zo is bijvoorbeeld de rente op de obligatielening op dertig jaar op 5% ingesteld, daar waar de huidige rente op overheidsobligaties schommelt rond 1%. Uiteraard ziet de financiële context er tegen de bouwfase en dus de opname van de obligatieleningen er anders uit, en sluit de door ons gehanteerde 5% misschien wel aan bij de tegen dan geldende realiteit.

Wij menen dan ook te mogen poneren dat het realiseren van het project Ringland kan gefinancierd worden door de valorisatie van circa 24% van de vrijgekomen ruimte, wat goed is voor nagenoeg een tiende van de financiering, en door het invoeren van tolheffing of rekeningrijden in de Antwerpse regio, goed voor 90% van de financiering. Een grafische weergave vindt u op de volgende pagina. Het gehanteerde tol/rekening-bedrag is gelijk aan de door ons geschatte jaarlijkse tolgelden van de Liefkenshoektunnel, een kleine 400 miljoen.

Met hogere tarieven van 3 euro per personenwagen, 6 voor lichte vracht en 15 voor vrachtwagens (gelijkaardige tarieven gelden in de Liefkenshoektunnel) zouden we aan 600 miljoen per jaar zouden komen of een geactualiseerd financieringspotentieel via rekeningrijden van 10 miljard euro en 650 miljoen euro via alle andere middelen, zoals grafisch weergegeven op de volgende pagina, het cijfermateriaal vindt u hieronder. Het rekeningrijden (heffing op de ingaande bewegingen) is ook dan nog beperkt tot werkdagen van 7 tot 19u, exclusief juli en wettelijke verlofdagen.

Laag tarief (2/4/10)

Valorisatie vrije grond	528.733.293,17	
Onroerende voorheffing	73.528.751,70	
Parkbijdrage	6.300.000,00	
Inwonersbijdrage	86.460.166,50	
Rekeningrijden basistarief	6.637.767.648,36	
		7.332.789.859,73

Hoog tarief (3/6/15)

Valorisatie vrije grond	528.733.293,17	
Onroerende voorheffing	73.528.751,70	
Parkbijdrage	6.300.000,00	
Inwonersbijdrage	86.460.166,50	
Rekeningrijden hoog tarief	9.956.651.472,54	
		10.651.673.683,92

Er zit bijgevolg nog marge in het verhaal, we mogen immers zelfsponeren dat het gehele project enkel met opbrengsten van het rekeningrijden (in de vorm van een congestieheffing op de ingaande bewegingen) kan worden gefinancierd. Ringland wordt dan een zuivere groene long, aangezien vastgoedontwikkelingen overbodig zijn. Er blijven dan middelen beschikbaar om andere mobiliteitsknopen in de regio op te lossen of deze bijvoorbeeld te investeren in duurzame mobiliteit, zoals fietspaden en aanhorige infrastructuur, of groenaanleg, open ruimte, of onderzoek ter optimalisatie van milieutechnieken voor het filteren van de uitlaatgassen bij de tunnelmonden.

Onderstaande grafieken omvatten de **bijkomende belastingen op onroerend goed**, zoals de park- en inwonersbijdrage, doch deze zijn in de context weinig relevant en overigens niet aanbevelenswaardig. We wensen duidelijk stellen dat dit aangeeft dat het slechts om zeer kleine inkomsten gaat en dus **niet hoeven** te worden ingerekend in het haalbaarheidsmodel van Ringland.

