



Vlaams  
Parlement

vergadering **C327**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 22 september 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de beslissing van de Europese Investeringsbank (EIB) om een bijdrage te leveren aan de Antwerpse mobiliteitsplannen

– 2953 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het engagement van de Europese Investeringsbank om te participeren in de financiering van de Oosterweelverbinding

– 3003 (2014-2015)

3

**VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de beslissing van de Europese Investeringsbank (EIB) om een bijdrage te leveren aan de Antwerpse mobiliteitsplannen – 2953 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Annemie Turtelboom, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het engagement van de Europese Investeringsbank om te participeren in de financiering van de Oosterweelverbinding – 3003 (2014-2015)**

**Voorzitter: de heer Jan Hofkens**

**De voorzitter:** Mevrouw Kherbache heeft het woord.

**Mevrouw Yasmine Kherbache (sp.a):** Minister, wij vernamen in de pers dat de Europese Investeringsbank (EIB), in het bijzonder de vicevoorzitter, de heer Pim van Ballekom, aangaf bereid te zijn om een bijdrage te leveren aan de financiering van de Antwerpse mobiliteitsplannen. In dat interview werd gesproken van een lening over dertig tot veertig jaar. Dat is toch niet onbelangrijk. Ik heb daar een aantal technische vragen bij.

Was er overleg met de EIB en wat is daarvan de stand van zaken? Als men aangeeft om bereid te zijn om de Antwerpse mobiliteitsplannen te helpen financieren, is er dan al sprake van een bedrag? Over welk percentage van de totale investeringskost gaat het? De EIB zou het tegen gunstige voorwaarden doen. Over welke rentevoet heeft men het dan? Gaat het om een variabele of een vaste rentevoet? Wat zijn de voorwaarden? Hebt u al een indicatie van het verschil in vergelijking met een klassieke financiering? Mogen we ervan uitgaan dat de lening die de EIB zou toekennen, opgeteld wordt bij de Belgische overheidsschuld, in die zin dat er dan niets verandert aan de beslissing van Eurostat om de bouw van Oosterweel in de begroting op te nemen?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Minister, collega's, de EIB is inderdaad bereid om geld te lenen, specifiek voor de financiering van de mobiliteitsplannen in en rond Antwerpen. Dat vernamen we van Pim van Ballekom, de vicevoorzitter van de EIB. Hij woont zelf in België en weet dus met welke problemen we iedere ochtend opnieuw te maken krijgen op onze wegen. Dat engagement van de EIB is op zich niet nieuw. Het werd in het verleden al herhaaldelijk uitgedrukt. De eerste keer gebeurde dat in 2005. Toen verkondigde de EIB voor 700 miljoen euro kredieten te kunnen vrijmaken voor het Oosterweelproject.

Ik moet hier niet vertellen wat de EIB doet. Er worden een aantal voorwaarden opgelegd. Het zou om een lening gaan over een periode van dertig tot veertig jaar. Daar wordt bij verteld dat de commerciële banken dit vandaag niet of minder gemakkelijk zouden doen. Er zouden geen echte quota zijn op de ondersteuning vanuit de EIB per Europese lidstaat. Men zou puur naar de kwaliteit van het ingediende project kijken. De heer Van Ballekom denkt dat het Oosterweelproject daar zeer zeker voor in aanmerking zou kunnen komen.

Minister, in verschillende interviews verklaart hij dat hij over de invulling hiervan al met u een gesprek heeft gehad. Dat vind ik zeer interessant, minister, want dan vraag ik mij meteen af wat er in dat gesprek allemaal aan bod is gekomen. Kunt u daar meer duiding bij geven?

Minister, kunt u meer uitleg geven over de manier waarop de EIB zou kunnen helpen bij de realisatie van het Oosterweelproject? Voor welk bedrag zou een lening kunnen worden aangegaan bij de EIB? Welke voorwaarden zijn daaraan verbonden? Is er ondertussen ook al duidelijkheid over de financiering van de overige projectkost? Ik neem aan dat de EIB maar een deel van het bedrag zou helpen financieren. Wat zijn de gevolgen van een dergelijke samenwerking op de Vlaamse meerjarenbegroting? Hoe wordt een dergelijke lening aangerekend binnen het ESR-systeem? Zijn er überhaupt gevolgen of verandert dat niets?

**De voorzitter:** De heer Vanbesien heeft het woord.

**De heer Wouter Vanbesien (Groen):** Die laatste vraag is natuurlijk cruciaal: in hoeverre die lening bij de opmaak van de meerjarenbegroting enig effect heeft of niet.

Ik heb drie bijkomende vragen. Ik heb altijd begrepen dat de Vlaamse Regering heeft gezegd dat hiermee in het ESR-systeem rekening moet worden gehouden en dat we dit in onze eigen begroting zullen financieren. Maar ik heb nooit begrepen of we het desnoods, als we geen andere oplossing vinden, in onze eigen begroting zullen opnemen. Is die garantie er dat we het zullen betalen? Of is het de definitieve beslissing dat de volledige projectkost sowieso in de begroting wordt opgenomen? Wordt er ook nog bekeken of een pps-structuur haalbaar is? Of is die piste definitief van de baan en zal het sowieso volledig in de reguliere begroting zitten?

Zijn er contacten geweest met de EIB? Zijn er met betrekking tot financiering door private banken al contacten geweest? Zal die financiering in één geheel of in vijf stukken gebeuren? Het project zal in vijf stukken gekapt worden, zowel ruimtelijk als qua aanbesteding. Volgt de financiering die opsplitsing of zal ze in één geheel worden bekeken?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Als we de vooruitgang van de laatste maanden bekijken, dan is iedereen ervan overtuigd dat de derde Scheldekruising absoluut noodzakelijk is om de mobiliteitsknoop rond Antwerpen te ontwarren. De kostprijs van het project is begroot op meer dan 3 miljard euro. Het kan door zijn omvang en complexiteit als een mega-infrastructuurproject worden beschouwd, dat uniek is voor Vlaanderen. Zelfs voor veel Europese landen is het uniek, want er zijn op dit moment niet veel landen die een dermate groot infrastructuurproject financieren.

De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), die in 2003 als publiek-rechtelijke vennootschap werd opgericht voor de realisatie van het masterplan, had de opdracht de Oosterweelverbinding op een ESR-neutrale wijze te realiseren op basis van de tol op de Scheldekruisingen. Met andere woorden: als je dat op de lange termijn bekijkt, is het een project dat je op een bepaald moment financiert.

Mijnheer Vanbesien, om meteen op uw vraag te antwoorden: neen, het is de bedoeling dat het effectief wordt opgenomen in de Vlaamse begroting, mede omdat we bijzonder goedkoop kunnen lenen aan de huidige rentevoeten. Als je werkt met pps-constructies, heb je voor zo'n groot project natuurlijk risicofactoren die de privépartners incalculeren. Die risicofactoren zijn veel groter en dat maakt dat de rente die de overheid moet terugbetalen veel groter is dan wanneer je het zelf kunt financieren.

Belangrijk is dat, als je het ESR-matig bekijkt, het op de begroting inkantelt. Maar er zit ook een tolheffing op de derde Scheldekruising, en daar botsen we

met de Europese regels. Over een periode van dertig jaar en met de kostprijs die nu is geraamd, zal het zichzelf terugverdienen. Uiteraard kantelt het in de Vlaamse begroting tijdens de jaren van constructie en in de jaren nadien is de tolheffing een plus.

De verstrengde Europese begrotingsregels waarover we hier al vaak hebben gesproken, zorgen voor een andere context. Zowel BAM als de NV Tunnel Liefkenshoek is op dit ogenblik boekhoudkundig ondergebracht bij de overheid. Door deze ESR-wijziging zal het Oosterweelproject inkantelen in de Vlaamse begroting, maar boekhoudkundig zal het project zichzelf op een bepaald moment terugverdienen. Het Oosterweelproject wordt behandeld zoals de Scholen van Morgen, de zeesluis Gent-Terneuzen, de grote infrastructuurprojecten dus. Daarvan werden constructies gemaakt om ze buiten de begroting te houden, maar Europa aanvaardt dat sinds ESR 2010 niet meer.

De goedkopere financiering is een heel belangrijk gegeven als je meer dan 3 miljard euro moet financieren voor zulke grote projecten. Op het politiek stuurcomité is op 2 maart de beslissing genomen dat Vlaanderen zal instaan voor de financiering omdat we door onze rating goedkoper geld kunnen lenen dan bijvoorbeeld BAM of een pps-structuur. Als de lening zou gebeuren door bijvoorbeeld BAM, zal het altijd met een waarborg zijn van de Vlaamse overheid, maar we willen vooral gebruikmaken van de lage intrestvoeten. Dat is onze belangrijkste insteek geweest. Als je het buiten de begroting kunt houden, kun je een hogere rentevoet betalen aan de private spelers om allerlei andere redenen – de beslissing was genomen toen de rentevoeten veel hoger waren –, maar vandaag is dat met de lage rentevoeten niet verstandig. De lage rentevoet is een opportuniteit. Solvabele landen met een goede kredietrating kunnen nu bijzonder goedkoop geld aantrekken. Dat betekent dat voor grote investeringsprojecten de overheid het best is geplaatst om de financiering van het project te verzekeren. De overheid treedt de facto op als een kredietverstrekker.

In het verleden is aangetoond dat financieringen met een zeer groot marktrisico de prijs substantieel doen stijgen. Zelfs voor eenvoudige overheidsopdrachten met een resultaatsverbintenis zit je soms aan risicopremies van 15 procent. De huidige rentevoeten zijn 1,5 tot 2 procent. Stel dat ze wat stijgen op het moment dat je het op de markt moet halen, dan zit je met een groot verschil.

Op die manier willen we het project betaalbaar maken. We hebben al beslissingen genomen zoals de dading met Noriant, de vijf deelprojecten, maar die laatste hebben ook nog een ander voordeel. We hebben ervoor gezorgd dat er meer ondernemingen in aanmerking komen om die werken uit te voeren. Dus ook bedrijven uit eigen land, wat meteen voor jobcreatie zorgt, door het op te splitsen in vijf onderdelen. Er zal meer concurrentie kunnen spelen voor vijf onderdelen dan voor één groot project, wat de prijs altijd zal drukken. Bovendien zorgen we dat we per deelproject het bedrijf kunnen vinden met de juiste expertise. Een tunnel onder een kanaal graven vraagt een andere expertise dan een weg aanleggen.

Ik heb inderdaad een vergadering gehad met de heer Van Ballekom van de EIB op 16 juni om ons project toe te lichten. Het was een bijzonder constructieve vergadering waarop we het volledige model van de derde Scheldekruising hebben toegelicht. De tol op de derde Scheldekruising en het terugverdienmodel dat erachter zit, maken van het project een heel sterke businesscase, met een belangrijke investering en met belangrijke voordelen inzake mobiliteit en de verdere economische ontwikkeling van Antwerpen, de regio en bij uitbreiding de Vlaamse economie.

Het project is niet alleen een overheidsinvestering, nadien komt er ook een return via de tolheffing. De EIB heeft op die vergadering gezegd dat ze onder de

indruk waren van de businesscase van het project. Dat is de reden waarom de EIB een paar weken geleden zelf heeft gecommuniceerd, zeggende dat ze een lening willen geven – bij de EIB gaat het altijd om leningen, en niet om subsidies. Die lening is altijd goedkoper dan de lening op de markt. De EIB heeft dus gezegd dat ze zeker geïnteresseerd zijn om verschillende evidente redenen. Het gaat uiteraard om de businesscase zelf. Het is geen verdeling onder de 28 lidstaten, zodat elke lidstaat een bepaald bedrag aan lening krijgt. Ze zijn eigenlijk op zoek naar heel interessante businesscases die de Europese economie mee ondersteunen. Het betekent dat dit project niet alleen belangrijk is voor de Antwerpse economie en de haven, maar ook voor de Vlaamse economie en voor Europa. Naast de goedkope lening zit dat er ook achter.

Ze hebben nog niet gezegd voor welk bedrag ze precies zijn geïnteresseerd. De intrestvoet is lager. In het verleden is de intrestvoet van de EIB altijd lager geweest dan de marktintrestvoeten. Om exact te weten hoeveel lager en wat de winst – of eigenlijk de minderkost – is voor de overheid, zullen we moeten kijken op het moment dat het geld effectief op de markt wordt opgehaald. Dan moeten we kijken naar de intrestvoet van de EIB en naar het bedrag waarin ze geïnteresseerd zijn. Op dat moment zullen we het voordeel voor de overheid kennen door het niet volledig op de markt op te halen, maar met de steun van de EIB. Die exacte berekening kan ik nu nog niet zeggen.

Wat wel duidelijk is, is dat het feit dat ze daarvoor willen lenen, betekent dat ze geloven in het project, zowel financieel als maatschappelijk-economisch. De beide aspecten zijn voor mij bijzonder belangrijk, en ook dat het engagement van de EIB op dat vlak erg duidelijk is.

**De voorzitter:** Mevrouw Kherbache heeft het woord.

**Mevrouw Yasmine Kherbache (sp-a):** Minister, ik heb een bijkomende vraag. Is er in het gesprek met de EIB ter sprake gekomen of ze ook bereid zijn om de overkapping van de ring mee in overweging te nemen? Dat is nog het grote vraagteken. Iedereen heeft de mond vol van de overkapping, los van de realisatie en de financiering ervan. Daar staan we nog nergens. Is dat ter sprake gekomen?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Minister, dit kunnen we toejuichen. Ik hoor zeer interessante zaken. U citeert de vicevoorzitter van de EIB, die zou hebben gezegd dat hij onder de indruk was van de businesscase van het project, en dat het bewijst dat ze er projectmatig, maar ook economisch en maatschappelijk in geloven. Dat is belangrijk en goed nieuws.

Kunt u misschien een zijsprongetje maken en meegeven of er ook is gesproken over het Eurostat- en het ESR-verhaal? Dit staat er volledig los van. Het is een lening. Die zal haar beloop kennen. Een ander verhaal is hoe we dat zullen aanrekenen. Zijn er op dat vlak vergaderingen geweest om na te gaan hoe we dat begrotingsmatig gaan absorberen?

**De voorzitter:** De heer Vanbesien heeft het woord.

**De heer Wouter Vanbesien (Groen):** Minister, op twee vragen heb ik geen antwoord gehoord. Zijn er contacten geweest met privébanken? U zei dat het sowieso duurder zal zijn en dat de EIB goedkoper is. Is er een marktprospectie voor een eventuele privéfinanciering?

U zei ook dat het goedkoper is om het project in vijf te delen. Het gaat dan over de aannemers, maar zal het ook inzake financiering worden opgesplitst?

**De voorzitter:** Minister Turtelboom heeft het woord.

**Minister Annemie Turtelboom:** Het komt in de begroting, laat dat heel duidelijk zijn. We kunnen op een bepaald moment kijken of er nog ruimte is bij Eurostat, maar ik wil daar geen conditie van maken. Dat is belangrijk voor de communicatie. Het komt in de begroting. We hebben een sterke businesscase aan de investeringsbank voorgesteld. Dat is de reden waarom ze zelf hebben gecommuniceerd. Ze zijn geïnteresseerd om daarvoor een lening te geven, want ze geloven in het economische en het financiële verhaal. Op een bepaald moment zullen we hun financieringsmodel, zijnde de tol die ertegenover staat, zeker bij Eurostat aankaarten. Op dit ogenblik is er niet zeer veel ruimte, maar je weet het nooit, want de realiteit van vandaag is niet die van over zes maanden.

Europa heeft van een aantal pps-projecten in het verleden altijd gezegd dat het moeilijk is om ze buiten de begroting te houden. Voor het financieringsmodel van Oosterweel, de BAM, was dat vóór de regels van ESR 2010 wel mogelijk. Door de ESR 2010-regels is wel duidelijk geworden dat dat niet meer kon. Binnen de Europese Commissie woedt er een groot debat over de pps en wat wel nog een goede pps is.

Zijn er al contacten geweest met privébanken? Neen. We hebben nog geen marktprospectie gedaan. We weten alleen uit het verleden dat de EIB normaal lager zit dan de gewone banken. Tot bewijs van het tegendeel zitten ze altijd lager. We gaan het geld op de markt zetten op het moment dat we het nodig hebben.

We zijn er nog niet uit of we het geld in één pakket of in vijf onderdelen gaan lenen. We zullen dat beslissen wanneer we weten dat op het moment dat we het geld in de markt moeten zetten, de intrestvoet historisch laag is. En we verwachten dat dit lang zo zal blijven. Dan kan het dat we de vijf deelprojecten doen. We bekijken dat in functie van de marktsituatie.

Mevrouw Kherbache, we hebben het in het gesprek vooral over de derde Scheldekruising gehad. We hebben ook over de overkapping gesproken. Het eerste gesprek was het meest concrete. Ook wat betreft het financieringsmodel want je spreekt eigenlijk met een bank. Of je spreekt niet 'eigenlijk' met een bank, je spreekt met een bank. Weliswaar een bank met een maatschappelijke functie. Dus is het belangrijk dat je het meest concrete het eerst bespreekt.

Voor de overkappingsstudie zal een intendant worden aangesteld. Uiteraard zijn dat interessante projecten om mee naar een investeringsbank te gaan. We hebben gesproken over het hele verhaal, maar het accent lag op de derde Scheldekruising omdat dat het meest concrete is, ook als je kijkt naar bouwvergunningen, het MER-plan, enzovoort. Je zit daar gewoon verder in de procedure dan bij het andere.

Ik vond het zeer belangrijk om te onthouden dat een investeringsbank constant op zoek is naar interessante projecten om in te investeren: projecten die het lokale overstijgen, die zorgen voor een betere mobiliteit en die op die manier de economie ondersteunen, die bedrijven aantrekken, die havengebied ontwikkelen. Ze hebben heel lang gesproken over hun projecten in andere landen. Elke keer gaat het om een combinatie van de sociaal-economische meerwaarde in een bredere regio van Europa en het businessmodel dat erachter zit. In die zin was die vergadering bijzonder nuttig en productief. De communicatie die zij zelf daarover hebben gevoerd, bewijst dat: ze willen daarvoor financiering verstrekken.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Minister, dank u. Begrotingsgewijs is de keuze inderdaad gemaakt. Het zal in de begroting worden opgenomen. Dat

ontslaat ons echter niet van de plicht om in de onderhandeling met Eurostat te blijven proberen dat voort te zetten. Ik had begrepen dat ook de minister-president het engagement had uitgesproken om daar verder werk van te maken. Minister, ik ga ervan uit dat u dat de komende maanden zult blijven opnemen. Wanneer de realisatie dichterbij komt, wordt de financiering prangender en de opname in de begroting actueler.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.