Stuk **268** (2004-2005) – Nr. 10

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2005-2006

4 juli 2006

BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL (BAM) – GROTE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

GEDACHTEWISSELING

over de principes en uitgangspunten van de kaderovereenkomst BAM – Vlaamse Gewest

VERSLAG

namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heren Jan Peumans en Jan Penris

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:
268 (2004-2005)
- Nr. 1: Verslag over hoorzitting + Addendum
- Nr. 2: Verslag
- Nrs. 3 en 4: Verslagen van het Rekenhof
- Nr. 5: Verslag
- Nr. 6: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 9: Verslag

INHOUD

Blz.

1. Toelichting door de heer Jan Peeters, partner bij het advocatenkantoor Stibbe 4
2. Bespreking 8

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 27 juni 2006 in opvolging van de vierde voortgangsrapportage (21 juni 2006) een toelichting en gedachtewisseling over de nota 'Principes en essentiële uitgangspunten van de kaderovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)'.

1. Toelichting door de heer Jan Peeters, partner bij het advocatenkantoor Stibbe

Minister *Kris Peeters* heeft begrepen dat er bij de leden van deze commissie over die kaderovereenkomst nogal wat vragen zijn gerezen. Sommigen beweren zelfs dat alle risico's op het Vlaamse Gewest worden afgeschoven. Volgens de afspraken die tijdens de voorbije voortgangsrapportage op 21 juni jl. werden gemaakt, zal door meester Peeters van het advocatenkantoor Stibbe een toelichting gegeven worden bij de principes en uitgangspunten van de kaderovereenkomst van BAM. De voorzitter en de algemeen manager van de BAM zijn eveneens ter beschikking voor eventuele vragen.

Advocaat *Jan Peeters* licht middels een powerpointpresentatie een aantal bepalingen toe van het ontwerp van kaderovereenkomst dat op dit ogenblik tussen BAM en het Vlaamse Gewest besproken wordt.

Hij maakt eerst een vergelijking tussen een klassieke projectfinanciering en de BAM-structuur. Wat op dit moment wordt onderhandeld, beoogt immers een parallellie te zoeken met klassieke projectfinancieringen in PPS-constructies. In een klassieke structuur geeft de overheid rechtstreeks een opdracht aan een PPS-vennootschap, DBfM Co. Privé-aandeelhouders controleren die entiteit en de bankiers financieren ze voor 100 percent. Voor ze dat willen doen, moet de overheid met die privépartij een projectovereenkomst sluiten en moet tussen de overheid, de bankiers en de door privépartners opgerichte vennootschap een rechtstreekse overeenkomst worden afgesloten waarin een bepaald comfort wordt geboden aan de bankiers, bovenop de afspraken die de overheid met de privévennootschap maakt.

De BAM-structuur verschilt van de klassieke structuur door zijn tweeledigheid. De overheid geeft niet meer rechtstreeks aan de privésector de controle over het project weg maar behoudt die controle in een 100 percent door haar gecontroleerde entiteit, waarna die op haar beurt een aantal aspecten van wat anders in een rechtstreekse relatie aan de privésector zou zijn uitbesteed, uitbesteedt aan de privésector. BAM is op zich al een bijzondere doelgebonden vennootschap. In de relatie tussen BAM en het Vlaamse Gewest moeten dus eigenlijk alle zaken die anders in een rechtstreekse relatie tussen de overheid en de privé-sector zouden zijn uitgewerkt, vertaald worden, om aan de bankiers voldoende zekerheid te bieden dat het om een vergelijkbare structuur gaat als die die ze zouden hebben aangetroffen bij een klassieke projectfinanciering. Dat is de essentie van wat de kaderovereenkomst beoogt.

Voor een normale projectfinanciering is er bovendien maar één project per vennootschap. Maar binnen de structuur van BAM moet niet alleen de Oosterweelverbinding worden gerealiseerd. Via de financiering die BAM aantrekt, moeten ook nog een heleboel andere projecten, die ook deel uitmaken van het masterplan Antwerpen, gelijktijdig worden gefinancierd.

Voor de bouwfase van de Oosterweelverbinding heeft het Vlaamse Gewest kapitaal ter beschikking gesteld aan BAM. BAM besteedt de bouw van die verbinding uit aan de Oosterweel DBfM Co. Alle middelen die daartoe nodig zijn, komen gedeeltelijk van de aandeelhouders en de DBfM Co-financiers en worden voor het overige door BAM zelf aangetrokken bij bankiers en de Europese Investeringsbank (EIB). Mochten er daarbij ook obligaties worden uitgegeven, dan treedt er een verzekeringsmaatschappij op die de onderschrijvers van de obligaties garandeert en eigenlijk een soort eerste debiteur wordt, om dan vervolgens de schuldeiser van BAM te zijn. Dat geheel dekt ongeveer 80 percent van de bouwkost van de hele Oosterweelverbinding, nog voor er ook maar één euro tol is binnengekomen. Tijdens de bouwfase zullen de bankiers van BAM en de Europese Investeringsbank niet bereid zijn om het constructierisico al te nemen, omdat er nog altijd geen auto of vrachtwagen door de tunnel is gereden die tol heeft kunnen betalen. Daarom moeten de privésector, de DBfM Co en de DBfM Co-financiers hen via een contragarantie afdekken dat de tunnel effectief wordt opgeleverd.

Van zodra dat bouwrisico verdwenen is, ligt het volledige gewicht – 80 percent van de financiering – rechtstreeks bij de schuldeisers van BAM: de banken en

de EIB. BAM int de Oosterweeltol en gebruikt die om de beschikbaarheidsvergoeding – het nog niet betaalde deel van 20 percent – te betalen en om zijn eigen schuld af te lossen bij de EIB en zijn eigen bankiers.

Tegelijkertijd – en dat is wat een strikte kaderovereenkomst noodzakelijk maakt – wordt dan, los van de constructie van de Oosterweelverbinding waaruit de tol zal worden gegenereerd, een geheel van andere projecten gerealiseerd. Naast de schuld die wordt aangetrokken voor de bouw van de Oosterweelverbinding wordt dus al onmiddellijk bijkomende schuld aangetrokken voor de bouw van een heleboel andere projecten, die ter beschikking zullen worden gesteld van een aantal andere stakeholders: De Lijn als openbare vervoersmaatschappij, NV De Scheepvaart voor het Albertkanaal en het Havenbedrijf Antwerpen voor de twee sluizen. Zij zullen daarvoor vergoedingen betalen aan BAM, want BAM kan als vennootschap niets gratis ter beschikking stellen aan een derde. Maar om hen toe te laten over de middelen te beschikken om die concessievergoedingen te kunnen betalen, gaat men de extra rendementen die op de Oosterweelverbinding gerealiseerd worden, doorstorten naar het Vlaamse Gewest ten titel van dividenden, die in het Begrotingsfonds zullen terecht komen, van waaruit de additionele werkingsmiddelen ter beschikking van de stakeholders zullen worden gesteld. Het rendement uit de exploitatie van Oosterweel wordt op die manier geherinvesteerd. Het sluiten van een concessieovereenkomst laat tevens toe om een maximale btw-neutraliteit na te streven. De techniek van de herinvestering van het rendement uit de exploitatie is tot slot een terugvalscenario bij eventuele problemen met de tolheffing en de aanwending van die tol voor andere projecten.

Tranche A wordt gebruikt als vreemd vermogen om de tunnel te bouwen. Die tranche wordt voor de schuld die BAM aantrekt tijdens de bouwfase tegengegarandeerd door de bankiers van de privébouwmaatschappijen. Zij dragen dat bouwrisico maar er is een voorfinanciering door de bankiers van BAM. Tranche B is een bijkomende financiering die door BAM wordt aangetrokken, zuiver in functie van de inschatting door de bankiers van wat de toekomstige trafiek door de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel zal zijn, zonder dat het Vlaamse Gewest of BAM enige garantie geeft over hoeveel vervoer er door die tunnel zal gaan. Die tranche vormt samen met tranche C een bijkomende financiering die door BAM wordt aangetrokken om het geheel van de andere masterplanprojecten te kunnen afronden, de fameuze 'over-borrowing': men gaat meer lenen dan men nodig heeft om de Oosterweelverbinding te kunnen bouwen, vanuit de verwachting dat men tolgelden zal kunnen innen om ook die bijkomende schuld af te lossen. Omdat men vanuit het maximale nastreven van gelijktijdigheid meer moet lenen dan een bankier bereid is ter beschikking te stellen in een klassieke projectfinanciering, gaat men voor tranche C, weliswaar in een eerste fase, een bijkomende garantie vragen van het Vlaamse Gewest, totdat de verkeersstromen bewezen zijn. Van zodra dat het geval is, gaan de bankiers volledig een risico nemen op de verwachte verkeersstromen en de verwachte schulddekkingsgraad die door die verkeersstromen en door de verkeersstromen gegenereerde tol zal kunnen worden aangetoond. Dan zullen dus enkel de tolgelden de door BAM aangegane schuld, tranches A, B en C, terugbetalen, zonder enige tussenkomst van het Vlaamse Gewest.

Dat toont hoe essentieel de noodzaak is dat er via een geëigende uitwerking van de relatie tussen BAM en het Vlaamse Gewest comfort wordt geboden aan de bankiers dat de tunnel effectief zal worden opgeleverd en dat de verwachte verkeersstromen die vandaag worden vooropgesteld, effectief ingevuld worden. Daardoor zullen de bankiers bereid zijn om effectief het risico op die verkeersstromen te nemen.

Artikel 4 van het oprichtingsdecreet van de BAM bepaalt dat er een kaderovereenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest wordt uitgewerkt. In die overeenkomst moet tevens nader inhoud worden gegeven aan de garantie voor tranche B en tranche C, die al besloten lagen in de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 en moet er ook werk gemaakt worden van de manier waarop de bankiers zich eventueel rechtstreeks tot de overheid kunnen wenden als het fout loopt op het niveau van de projectvennootschap.

Vervolgens gaat de spreker in op wat er in het oprichtingsdecreet en in de beslissingen van de Vlaamse Regering staat. Hij noemt het vrachtverbod voor de Kennedytunnel, de vaststelling van de toltarieven en de wijze waarop die kunnen variëren, de equivalentie van de tol op de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel, de totale kostprijs, het begrotingsfonds, de beheersvergoeding, de waarborg voor over-borrowing en de problematiek van het havenintern verkeer.

De relatie tussen BAM en Vlaamse Gewest wordt vormgegeven in de kaderovereenkomst, die de vorm

heeft van een klassieke beheersovereenkomst. Tegelijk worden de voorwaarden voor de financierbaarheid erin vastgelegd, evenals een vergoedingsregeling voor het geval niet aan die voorwaarden wordt voldaan. Dat laatste wordt beperkt tot het verschil tussen het wel en niet invullen van de harde voorwaarden. Bovendien kan op grond van het publiek recht die regeling geen afbreuk doen aan de discretionaire bevoegdheid van die overheid om van mening te veranderen en andere politieke inzichten aan te kleven. De bankiers vragen alleen inzicht in en comfort en aanzien van de financiële gevolgen daarvan.

De spreker bekijkt vervolgens één voor één de harde voorwaarden voor financierbaarheid. De eerste is het voortbestaan van BAM. Op de boeken van BAM moet immers een multitude van projecten worden gerealiseerd en 80 percent van de uitgaven gebeuren voor er één euro tol binnenkomt. De bankiers willen wel een risico nemen voor wat betreft het aantal gebruikers van de tunnels, maar ze verwachten wel dat ze er ooit zullen zijn en dat BAM minstens blijft bestaan zolang de tunnels openblijven – om tol te genereren. De oplossing staat reeds in het oprichtingsdecreet van de BAM: BAM valt niet onder de toepassing van de faillissementswetgeving. Bovendien staat in de kaderovereenkomst dat het Vlaamse Gewest BAM niet vereffent. Doet het dat wel, dan moet het de schulden overnemen.

De tweede voorwaarde wordt gevormd door de omvang van de kapitaalsinbreng. Die bedragen stonden reeds in de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005. Dat is essentieel omdat tegenover de 80 percent vreemd vermogen een deel eigen vermogen moet staan. De bankier verwacht dat de aandeelhouder, in casu de overheid, zich er ook contractueel toe verbindt om dat bedrag effectief te storten.

Derde kernpunt is de werkingstoelage die werd opgenomen in het financieel plan dat BAM en Vlaamse Gewest overeenkwamen. Dit werd ook opgenomen in de eerder genoemde beslissing van 22 juli 2005.

Vierde kernpunt wordt gevormd door de zakelijke rechten. Een gedeelte daarvan stond al in artikelen 7 en 8 van het oprichtingsdecreet, met name de verbintenis om de Schelde-oeververbindingen in te brengen in BAM. Dat is nodig omdat de projectvennootschap BAM moet beschikken over de gronden voor het project. Die verbintenis tot inbreng van de vereiste roerende en onroerende goederen stemt overeen met de gangbare praktijk in onder meer Nederland en Engeland, benadrukt de spreker.

Ook punt vijf – 'ring fencing', of de beperking van de door BAM aan te gaan verbintenissen – is voor de bankiers een evidentie, benadrukt meester Peeters. Omdat de enige inkomsten de tolgelden zijn, wil men de zekerheid dat de vennootschap met niets anders beladen wordt dan wat op voorhand is afgesproken. De bestuurders van de vennootschap mogen dus alleen beslissen om nieuwe dingen te gaan doen als ze nieuwe inkomstenbronnen kunnen aantonen.

De privépartner aan wie gevraagd wordt een deel van de openbare infrastructuur te bouwen – in ruil voor tolheffingen – wil voorts de zekerheid dat die ook bereikbaar zal zijn. Daarom wordt ook de toegang tot het project in de kaderovereenkomst opgenomen. Dat is klassiek in projectfinanciering, zegt de spreker. Het gaat om de aansluiting op het wegennet en het onderhoud van de kwaliteit daarvan.

Zevende kernpunt is de bescherming tegen wetswijzigingen, die essentieel is voor de private partners en hun financiers. Zij kunnen immers leiden tot bijkomende kosten. Het gaat hier wel niet om algemene maar om projectspecifieke wetswijzigingen. De overheid houdt klassiek dat risico bij zich omdat anders de kostprijs ervan moet betaald worden.

De fiscaliteit is het achtste aandachtspunt. Het gaat eerst en vooral om de zekerheid, die ook BAM zelf nastreeft, over de fiscale behandeling. Daarnaast wil men indekking tegen projectspecifieke belastingen, al kan de overheid zich natuurlijk niet verbinden voor andere overheden. Komen die er wel, dan is een vergoedingsmechanisme nodig.

Voorts is er de conformiteit aan de EU-tolrichtlijn. Het Transeuropees Netwerk (TEN) staat variaties in toltarieven toe, maar de inkomsten moeten principieel wel gerelateerd zijn aan de kosten van de infrastructuur vermeerderd met een winstmarge.

Het tiende krachtpunt is de afwezigheid van concurrerende alternatieven. Dat moet bekeken worden binnen de klassieke benadering van een project. Als men in Frankrijk een maatschappij vraagt om een autosnelweg aan te leggen, verbindt de Franse overheid zich ertoe gedurende een bepaalde periode en binnen een bepaalde straal geen nieuwe concessie te gunnen voor een soortgelijke autosnelweg. Een nieuwe weg zal het aantal auto's en het inkomen op de eerste weg doen dalen.

Omdat er alternatieven zijn die de verkeersstromen zouden kunnen beïnvloeden, is dat belangrijk in dit

dossier. Desalniettemin zijn overheid en BAM overeengekomen om de bankiers te wijzen op een aantal ontbrekende verbindingen die zullen worden ingevuld tijdens de duur van het project. De bankiers moeten daar rekening mee houden wanneer ze de verwachte verkeersstroom berekenen. Het Vlaamse Gewest garandeert in deze kaderovereenkomst niet dat er geen verkeersafleiding zal zijn. Het is echter niet de bedoeling om bovenop de ontbrekende verbindingen nog andere gratis te gebruiken infrastructuur te bouwen. Van dat beginsel kan worden afgestapt mochten de mobiliteitsinzichten of politieke inzichten wijzigen. In dat geval wordt berekend hoeveel niet kan worden terugbetaald.

Het elfde punt in deze benadering is de sluiting van de Kennedytunnel voor zwaar verkeer, zoals beslist door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005. Dat is essentieel voor de onderliggende benadering van de verwachte verkeersstromen om voldoende tolcomfort te bieden. De kaderovereenkomst wil inhoud geven aan de manier waarop dat zal worden afgedwongen en wanneer dat inwerking treedt.

Het twaalfde aandachtspunt is het overmachtrisico. In dergelijke dossiers ligt het overmachtrisico steeds bij de overheid. De overheid staat altijd in voor het onvoorzienbare. Dat is de grote uitzondering op de risicoalloctie in de PPS-richtlijn van Eurostat. Het overmachtrisico verleggen – zelfs bij de bouw – doet geen afbreuk aan de ESR-neutraliteit.

Deze kaderovereenkomst moet op de financiële markt gebracht worden. Van het Vlaamse Gewest wordt evenveel gevraagd als in een klassieke PPS-projectovereenkomst. De Vlaamse overheid is als het ware de opdrachtgevende overheid. Er zijn twee verklaringen voor de afwijkingen: de tweeledige structuur van BAM en deze vennootschap geldt voor meer projecten dan de Oosterweelverbinding alleen.

Om een volledig inzicht te krijgen in de relatie tussen BAM en de Vlaamse overheid, gaat de spreker in op de garanties. Tranche B dekt schulden bovenop het eigen vermogen voor het gelijktijdig realiseren van alle andere masterprojecten. Mocht de tunnel niet opgeleverd worden, dan draaien de verantwoordelijke bouwmaatschappijen niet op voor de leningen die de bankiers hebben toegestaan voor de andere masterprojecten. Zolang er geen tol wordt geïnd, moet het Vlaamse Gewest het risico op een eventuele niet-oplevering van de tunnel op zich nemen. Van zodra de tunnel is opgeleverd, valt deze garantie weg. De bankiers van BAM zijn dan terug zelf verantwoordelijk als de schuld niet kan worden terugbetaald ingevolge afwezigheid van verkeersstromen.

Tranches B en C zijn variabel. Ze hangen af van de concurrentie tussen de BAM-bankiers. Het is mogelijk dat de bankiers – gezien de verwachte verkeersstromen – niet bereid zijn om al het nodige om de niet-Oosterweelprojecten te financieren in tranche B te steken. Dat zal zich dan vertalen in een tranche C. Tranche C blijft dan genieten van het voordeel van een garantie door het Vlaamse Gewest tot er een bewezen verkeersstroom is. Van zodra de verwachte verkeersstroom er is, valt die garantie weg en wordt de volledige financiering een risico dat de BAM-bankiers dragen.

Om alles af te ronden, wordt een overeenkomst gesloten waardoor bankiers zich rechtstreeks tot het Vlaamse Gewest mogen richten. De kaderovereenkomst is immers een overeenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest. De bankiers willen de zekerheid dat het Vlaamse Gewest zal tussenkomen in het geval BAM haar verplichtingen uit de kaderovereenkomst niet nakomt. De verplichtingen uit de kaderovereenkomst nakomen, is immers essentieel om het project te doen draaien, om inkomsten te genereren waarmee de schuld kan worden terugbetaald.

In een klassiek project zouden de bankiers instaprechten eisen. Ze vragen de private aandeelhouders van de vennootschap het recht om bestuurders te vervangen wanneer het project niet winstgevend is. BAM en Vlaamse Gewest stellen uitdrukkelijk dat in dit project geen sprake is van instaprechten.

In de rechtstreekse overeenkomst staat dat het dragen van het verkeersrisico de verantwoordelijkheid is van de financiële sector. Zolang het Vlaamse Gewest aan de harde randvoorwaarden voldoet, is het niet verantwoordelijk voor het eventuele uitblijven van de voorspelde verkeersstroom. Als het Vlaamse Gewest de afspraken uit de kaderovereenkomst niet nakomt, kunnen de bankiers BAM verplichten haar rechten uit te oefenen.

Het is perfect denkbaar dat er meer verkeer is dan voorspeld. Als de winst uit dit project hoger is dan het bedrag nodig om A, B en C terug te betalen, mogen de aandeelhouders dat geld naar eigen goeddunken gebruiken. Er mag echter maar tol geheven worden zolang als nodig om de infrastructuurkosten terug te betalen. Pieken en dalen in de tolstroom

kunnen averechtse effecten hebben. De bankiers kunnen het Vlaamse Gewest toestemming geven om die 'over'-winsten ten titel van dividenden vanuit BAM te ontvangen. Als de Europese Commissie later vaststelt dat er al voldoende tol is geheven om de kosten terug te betalen, vermeerderd met een redelijk rendement, en dus de tolheffing een einde zou moeten nemen op een ogenblik dat de schuld nog niet zou zijn terugbetaald, krijgen de bankiers het recht de delta's terug te vorderen van het Vlaamse Gewest.

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* vraagt of een ondergrondse containertransportband, shuttle via de 'short sea shipping' en afvoer langs de binnenwateren concurrerende alternatieven zijn. Deze alternatieven behoren niet tot de ontbrekende verbindingen en worden op dit ogenblik grondig onderzocht.

Meester *Jan Peeters* antwoordt dat BAM en het Vlaamse Gewest een lijst moeten maken van alle concurrerende alternatieven.

Volgens de heer *Jan Penris* wil de BAM een aantal overmachtrisico's bij de bouw van de Oosterweelverbinding bij de aannemers leggen. Volgens de spreker blijkt uit de uiteenzetting dat het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is voor overmachtrisico's.

Meester *Jan Peeters* antwoordt dat in de mate dat de risico's, waarvoor BAM verantwoordelijk is na de risicoallocatie, overmacht inhouden, deze naar het Vlaamse Gewest doorschuiven. Als de private sector binnen DBfM Co bereid is overmachtrisico's te dragen, schuiven ze niet door naar het Vlaamse Gewest. Een aantal van de risico's die DBfM Co moet dragen, vormt geen overmacht. Het zijn ernstige risico's die perfect geschat kunnen worden. De stelregel is dat risico's moeten worden gedragen door de partij die ze het best kan beheersen.

Mevrouw *Annick De Ridder* zegt dat de kaderovereenkomst met het Vlaamse Gewest bepalingen bevat over de vrije toegang tot het project en de aansluiting op het lokale wegennet. Ze vraagt of de Vlaamse overheid daarover geen akkoord moet afsluiten met de stad Antwerpen en de districten.

Dezelfde spreker vraagt of er al een akkoord is over de toltarieven voor het intrahavenverkeer.

Het Vlaamse Gewest is verplicht zijn dividenden opnieuw te investeren als de Europese Commissie verbiedt tol te heffen. Mevrouw De Ridder vraagt minister Peeters of hij daarover afspraken heeft gemaakt met minister Van Mechelen. Wordt er een fonds aangelegd?

Meester *Jan Peeters* wijst erop dat in zijn slides wordt aangegeven dat de (her)investeringsplicht betrekking heeft op de dividenden andere dan deze die bestemd worden tot het begrotingsfonds. Het begrotingsfonds is een techniek om toe te laten een deel van de inkomsten uit de Oosterweelverbinding als een vergoeding voor eigen vermogen op een doelgebonden wijze door te stromen naar het Vlaamse Gewest. Aan de bankiers wordt zo de zekerheid gegeven dat de middelen via het begrotingsfonds zullen toekomen aan de stakeholders, die ze zullen aanwenden om hun concessievergoedingen aan BAM terug te betalen. BAM zal die inkomsten dan aanwenden om haar schulden terug te betalen.

De bankiers hebben maar één inkomstenbron: de tolinkomsten. Deze vloeien ten dele over het begrotingsfonds, om vervolgens in fine terug bij BAM terecht te komen ten titel van concessievergoedingen. De cash waarover BAM aldus beschikt, wordt gebruikt om de A-, B- en C-tranche terug te betalen. Het begrotingsfonds en de concessieovereenkomsten zijn geen bijkomende bronnen van inkomsten. Het gaat om een transformatie van tolinkomsten in concessievergoedingen. Vervolgens komt het saldo van de tolinkomsten, dat nog steeds op de rekening van BAM staat samen met de ontvangen concessievergoedingen opnieuw op één rekening van BAM, om de bankiers terug te betalen.

Als er nog meer trafieken plaatsvinden en er nog meer inkomsten zouden zijn, kan er winst uitgekeerd worden aan het Vlaamse Gewest. In de logica van de tolrichtlijn kan echter slechts zoveel tol worden geheven als nodig is om de infrastructuurkosten te dekken vermeerderd met een redelijke marge. Een eventuele 'over'-winst mag dus eigenlijk niet uitgekeerd worden aan de aandeelhouders, maar moet aangewend worden om de schuld terug te betalen en de periode waarover tol kan worden geheven in te korten.

Het betreft dus zuiver cash management. Het gaat bij de beoogde plicht tot herinvestering van ontvangen dividenden, niet om de dividenden die gebruikt zijn om de concessievergoedingen te 'funden'. Het gaat

enkel om de bijkomende winsten, die eigenlijk zouden moeten gebruikt worden om de concessieschuld vervroegd af te lossen. Dat is ook inefficiënt, aangezien er dan bijvoorbeeld 'penalties' moeten worden betaald aan bankiers. Het doel van de bedoelde bepaling is om de mogelijkheid te bieden om de winsten tijdelijk aan te wenden voor andere uitgaven. Indien de Europese Commissie van oordeel zou zijn dat er te veel rendement wordt behaald door het Vlaamse Gewest, dan kan worden opgelegd dat dit zou worden geherinvesteerd.

Minister *Kris Peeters* gaat in op de vraag van mevrouw De Ridder over de toltarieven en het interhavenverkeer. De minister wijst erop dat hij daar vorige keer tijdens de vierde voortgangsrapportage al op geantwoord heeft. Er moet rekening worden gehouden met Europese beperkingen. Er kunnen geen kortingen worden toegestaan voor gebruikers, maar er kan wel rekening gehouden worden met frequent gebruik. De heer Bart Martens heeft vorige keer gevraagd om te onderzoeken of er onder meer rekening kan worden gehouden met de spitsuren. In dit kader is onderzoek aan de gang.

Mevrouw *Annick De Ridder* herhaalt haar vraag over de mogelijke reserve en het overleg met de stad Antwerpen en de lokale districten over de toegankelijkheid van het wegennet.

De *minister* denkt niet dat er voorzieningen zijn opgenomen in de begroting voor deze garanties. Hij moet daartoe echter eerst de bevoegde minister Dirk Van Mechelen raadplegen. Als het nodig zou zijn, kunnen er wel voorzieningen worden aangelegd.

De heer *Jan Van Rensbergen*, algemeen manager BAM wijst erop dat BAM voortdurend overleg pleegt met de verschillende lokale partners. De stad Antwerpen wordt vertegenwoordigd in de raad van bestuur, om te waken over de aansluiting tussen het lokale en het bovenlokale wegennet.

Mevrouw *Annick De Ridder* wijst erop dat een afdwingbare overeenkomst met het Vlaamse Gewest nog heel wat anders is dan overleg met de lokale overheden.

De heer *Jan Van Rensbergen* repliceert dat de kaderovereenkomst alleen het Vlaamse Gewest verbindt ten opzichte van BAM. Het gaat in essentie om een Transeuropees Netwerk.

De heer *Jan Peumans* denkt dat met de verwijzing naar het onderliggend wegennetwerk de gewestwegen bedoeld worden. Een gewestweg is altijd verbonden met een andere gewestweg. Volgens de redenering van mevrouw De Ridder kan om het even welke weg worden afgeknipt.

Mevrouw *Annick De Ridder* merkt op dat er naast de gewestwegen die hier worden bedoeld ook nog andere wegen bestaan, met een lokaal karakter, die het best ook niet zouden worden afgeknipt.

De heer *Jan Van Rensbergen* herhaalt dat er overlegstructuren bestaan. Er worden protocollen afgesloten met alle andere partners, naargelang de specifieke behoeften voor de realisatie van de projecten van het masterplan.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar het boek van het Rekenhof over de Liefkenshoektunnel. Ook toen werden er heel wat garanties ingebouwd en modellen getoetst. Dit project is wel beter onderbouwd.

De heer Jan Peumans wijst erop dat hij de nota die als mededeling aan de Vlaamse Regering van 28 april 2006 geagendeerd stond, grondig doorgenomen heeft. Hij heeft het gevoel dat, als er iets mis gaat, één partij daarvoor zal moeten opdraaien, namelijk het Vlaamse Gewest. De heer Peumans nodigt de minister uit om alle voorbereidende stukken te lezen met betrekking tot de oprichting van de BAM. Er werd een nv opgericht omdat de nodige deskundigheid niet voorhanden was in de schoot van de administratie.

De heer Jan Peumans citeert uit het ontwerp van financieel bestek voor de kaderovereenkomst: "Het Vlaamse Gewest mag BAM niet vereffenen zolang BAM nog bedragen heeft uitstaan onder de externe financiering". Dit zal allicht minstens 30 of 35 jaar zijn. Er wordt voorts bepaald dat "het Vlaamse Gewest BAM voldoende middelen ter beschikking zal stellen om alle bijkomende projecten of opdrachten die haar nog zouden worden toevertrouwd, te realiseren". Voorts wordt er ook verwezen naar de rulings die BAM zou verkrijgen van de btw-administratie. De heer Peumans stelt vast dat er hier nog steeds geen uitsluitsel over is. Hij krijgt hierover tegengestelde signalen: de ene zegt dit en de andere dat.

In deze nota staat verder dat "het Vlaamse Gewest het overmachtrisico op zich zal nemen". Het begrip overmacht kan juridisch allicht op verschillende manieren worden omschreven. Voorts staat er dat "het de bedoeling is om het risico van een dergelijke negatieve weerslag te ondervangen in de kaderovereenkomst door in een schadevergoedingsverbintenis

te voorzien lastens het Vlaamse Gewest. BAM zou de naleving van de kaderovereenkomst lastens het Vlaamse Gewest afdwingen". De spreker vraagt wat de betekenis hiervan is.

Als de kostprijs van de Oosterweelverbinding veel hoger zou zijn, wie zal dan de rest van de projecten nog uitvoeren? Is het engagement binnen de kaderovereenkomst beperkt tot 3,3 miljard euro zonder btw? Werd er rekening mee gehouden dat bepaalde projecten niet zullen worden uitgevoerd, omdat het bedrag in deze kaderovereenkomst wordt geplafonneerd?

Er bestaan heel wat PPS-constructies, ook in het buitenland, waarvan de overheid uiteindelijk de factuur heeft moeten betalen. De heer Peumans stelt eveneens vast dat veel grote projecten in het buitenland uiteindelijk veel duurder zijn uitgevallen dan wat oorspronkelijk was vooropgesteld.

De heer Peumans vraagt voorts wat er zal gebeuren met de risico's die in opdracht van de raad van bestuur van BAM werden geïnventariseerd. Wat met het risico voor bestuurshandelingen? De Vlaamse overheid blijft de verantwoordelijkheid dragen voor een aantal bestuurshandelingen, met name in het kader van MER, bouwvergunningen enzovoort. De minister heeft tijdens de vorige voortgangsrapportage aangegeven dat het risico voor de BAM is. Ernst & Young zegt het omgekeerde. De Vlaamse overheid draagt het risico. Het Deurganckdok is hiervan een goed voorbeeld. De minister verwijst in dit kader naar de aanbevelingen van het Rekenhof.

Dezelfde spreker heeft begrepen dat de Vlaamse Regering deze kaderovereenkomst wenst te finaliseren in juli 2006. Er bestaat geen duidelijkheid over de tolgelden. Dat staat duidelijk in de kaderovereenkomst. BAM dekt zich in de overeenkomst in voor wat betreft het tolgeld. Ook over de btw bestaat er geen duidelijkheid. De vraag rijst of een kaderovereenkomst, met respect voor de ESR-neutraliteit, kan worden opgesteld, indien het uiteindelijk de overheid is die al het risico draagt. De overheid is de beste garantie voor banken.

Er is ondertussen wel een beslissing getroffen door de Vlaamse Regering over het Sluiskil. Dat lijkt misschien een belachelijk denkspoor, maar de huidige tunnel creëert mogelijkheden. De vraag is of het geen ontsnappingsroute is voor het vrachtverkeer. Er zijn tal van multimodale modellen, onderworpen aan zorgvuldigheidsonderzoek. Desondanks voelt de heer Peumans twijfel. Dat is begrijpelijk, maar de vraag is of het gebruik van de tunnel niet zodanig zal veranderen dat de rekening betaald moet worden door de overheid. De heer Peumans vraagt hoe met dergelijke elementen rekening gehouden wordt in de overeenkomst.

Minister *Kris Peeters* verklaart dat hij lang geleden als jonge advocaat advies gegeven heeft aan de tijdelijke combinatie Liefkenshoektunnel. Ook meester Jan Peeters heeft er een rol in gespeeld. Beiden kennen dus het dossier Liefkenshoektunnel goed, zij het vanuit andere invalshoeken.

Het is heel duidelijk welke 'missing links' opgelost zullen worden. Daarmee zal rekening gehouden worden bij de besprekingen en in de modellen. Bijkomende alternatieven die een impact hebben op de trafieken, blijven mogelijk maar de financiële gevolgen daarvan moeten gecompenseerd zijn. De bepalingen van de btw-ruling over de Oosterweelverbinding zijn aangemeld[1]. Hopelijk zal alles snel voltooid worden.

De minister maakt het onderscheid tussen bestuursdaden van de raad van bestuur van de BAM, en van de overheid. Alles gaat maar van start als de bouwvergunning afgeleverd is. Als de regering bijkomende projecten bovenop het masterplan aan de BAM toevertrouwt, is het logisch dat de BAM daarvoor bijkomende middelen krijgt. Dat is precies de draagwijdte van de geciteerde clausule.

Tot slot herhaalt de minister dat het Vlaamse Gewest het overmachtrisico draagt. Het is gebruikelijk dat de overheid het risico voor terroristische aanslagen, overstromingen enzovoort draagt.

De heer *Bart Martens* merkt op dat de kaderovereenkomst in juli zal afgesloten worden. Is dat te rijmen met het antwoord van de minister dat de risico's over de bestuurshandelingen pas gelden nadat de bouwvergunning afgeleverd is? Waarschijnlijk zal die clausule pas in werking treden als de bouwvergunning afgeleverd is.

Het Vlaamse Gewest belooft, op het moment dat de project-MER dat toch nog als een alternatief onderzoekt, dat er geen vrachtverkeer meer door de Kennedytunnel zal rijden. Kunnen derden-belang-

---

1 Meester Peeters verduidelijkte achteraf dat de 'prefiling'- gesprekken inzake de btw-ruling over de Oosterweelverbinding op het ogenblik van de commissievergadering al hadden plaatsgevonden. De eigenlijk rulingsaanvraag werd eind juni formeel neergelegd.

hebbenden daar geen grond in vinden om de objectiviteit van de project-MER en/of de conclusies die de Vlaamse Regering daaraan koppelt, in vraag te stellen? Kunnen ze daar geen juridische munitie in vinden? De risico's op het gebied van bestuurshandelingen moeten volgens de spreker serieus onderzocht en afgewogen worden.

De heer Bart Martens leest in punt 6 van de kernelementen van de kaderovereenkomst dat het Vlaamse Gewest zich ertoe verbindt om de aansluitingen en de onderliggende wegeninfrastructuur op peil te houden en aan te leggen. In hoeverre zal dat nog meer omschreven worden? De bouwers van de Liefkenshoektunnel hebben steeds beweerd dat het Vlaamse Gewest zijn engagementen niet nagekomen is omdat de verbinding Liefkenshoektunnel-E17 er nooit gekomen is. Het Vlaamse Gewest heeft dan gezegd dat iets dergelijks nooit beloofd is. Dergelijke bepalingen moeten voldoende gestoffeerd zijn om te voorkomen dat de financiers eisen dat de verbinding Liefkenshoektunnel-E17 aangelegd wordt terwijl het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ervoor kiest om die verbinding niet aan te leggen. Zullen de aansluitingen en de onderliggende wegeninfrastructuur nader omschreven worden? Zal ook bepaald worden in welke mate de toevoercapaciteit op peil gehouden moet worden?

Worden met wetswijzigingen wijzigingen die leiden tot een verhoogde bouwkost bedoeld of wijzigingen die op een andere manier het project beïnvloeden? In de getoonde presentatie van meester Peeters lijkt het te gaan over wetswijzigingen met een invloed op de bouwkosten. Als bijvoorbeeld bij elke archeologische vondst de bouwwerken moeten worden stilgelegd, heeft dat een aanzienlijke kost tot gevolg. De spreker vindt het logisch dat het Vlaamse Gewest die risico's draagt of dat het Vlaamse Gewest dergelijke kostenverhogende wetten niet doorvoert. Als het ook gaat om wetswijzigingen die van invloed zijn op trafiekstromen, is de spreker terughoudender. Kan het Vlaamse Gewest dan nog maatregelen treffen die de mobiliteitsdruk verlagen, bijvoorbeeld de invoering een mobiliteitseffectenrapportage of een locatiebeleid dat vervoersgenererende activiteiten inplant op knooppunten van openbaar vervoer. Dergelijke mobiliteitsdrukkende maatregelen moeten mogelijk blijven. Wat is de draagwijdte op het vlak van inhoud en op het vlak van vorm? Gaat het over voorontwerpen van decreet, uitvoeringsbesluiten of ook over voorstellen van decreet? De heer Bart Martens gaat er immers vanuit dat het Vlaamse Gewest spreekt als uitvoerende macht en dus geen voorontwerpen van decreet zal indienen die ingaan tegen de bepalingen van de kaderovereenkomst. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat de wetgevende macht onder de curatele van de regering komt. Dat is trouwens ongrondwettelijk.

Over de afwezigheid van concurrerende alternatieven moet er nog voort overlegd worden. Volgens dezelfde spreker moet het Vlaamse Gewest de vrijheid behouden om alternatieven zoals de doortrekking van de tramlijn naar Beveren, de light-railprojecten en de premetro te blijven ontwikkelen.

Op het vlak van de beheersing van het verkeersrisico zal het Vlaamse Gewest geen resultaatsverbintenis maar wel een middelenverbintenis afsluiten voor de trafieken. De heer Martens wil graag weten wat daaronder verstaan wordt. Hij leest in de nota aan de Vlaamse Regering dat de financiers van de BAM bepaalde maatregelen kunnen voorstellen. Over welke maatregelen gaat het precies?

Meester *Jan Peeters* antwoordt dat een aantal clausules van de DBfM-overeenkomst pas in werking zullen treden nadat de bouwvergunning afgeleverd is. Dat is om betwistingen te vermijden. De eerstvolgende stap is de financiers te vragen naar hun voorwaarden om de DBfM-constructie te financieren. Om dat te kunnen, moet de bancaire wereld inzicht krijgen in de aard van de verbintenis die het Vlaamse Gewest bereid is op zich te nemen. Dat betekent niet dat de kaderovereenkomst eerstdaags getekend zal worden.

Een eerste stap in de onderhandelingen over de kaderovereenkomst is het overleg tussen BAM en het Vlaamse Gewest. Na dat overleg wordt er aan de derde partij in de directe overeenkomst, de bankiers, gevraagd of ze op basis van de voorlopige conclusies van dat bilateraal overleg een financiering ziet zitten. Desgevallend wordt er bijgestuurd. De overeenkomst zal trouwens ook aangepast worden aan de btw-ruling, het overleg met de Europese Commissie en het advies van het INR over de ESR-neutraliteit van de structuur.

Op dit ogenblik wordt dus aan de financiers, ook DBfM Co, gevraagd om duiding te geven over de mogelijke concrete inhoud van de overeenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest. Daarna zal er verder onderhandeld worden met de bankiers enerzijds en de aannemers anderzijds over hoe inhoud zal worden gegeven aan de financieringsstructuur en het aannemingscontract. Vervolgens zal worden nagegaan of de afspraken tussen BAM en het Vlaamse Gewest al dan niet moeten worden bijgestuurd. Dan moet men uiteindelijk tot een omvattende reeks over-

eenkomsten komen: tussen BAM en het Vlaamse Gewest, tussen BAM en de bankiers, tussen BAM, de bankiers en het Vlaamse Gewest, tussen BAM en de aannemingen enzovoort. Men staat hier dus niet voor een tekst van kaderovereenkomst die eerstdaags ondertekend wordt nadat hij is goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit document zal daarentegen als ontwerptekst worden meegenomen door de BAM in de onderhandelingen om te gepasten tijde na te gaan wat de juiste basis moet zijn voor de samenwerking, die dan de grondslag moet vormen voor de DBfM-overeenkomst én de financieringsconstructie die BAM gaat opbouwen.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat vroeger gesteld werd dat deze kaderovereenkomst eind vorig jaar zou worden afgesloten en dat dan alles duidelijk zou zijn. Met de oprichting van de BAM zou de klus heel snel geklaard worden, door de grote deskundigheid van de privésector, zo stelden de voorgangers van minister Peeters. De Oosterweelverbinding moest normaal opengaan in 2008, maar dat zal wel 2012 of 2013 worden.

De heer Peumans heeft nog steeds geen antwoord gekregen op zijn vraag wat er gebeurt met de buitenlandse voorbeelden die aantonen dat de projecten, ondanks PPS, stukken duurder geworden zijn. Terzake verwijst hij naar het rapport van de zogenaamde Commissie Duivestein. Met de huidige kaderovereenkomst wordt de verantwoordelijkheid zeer eenzijdig bij de gemeenschap gelegd en erg beperkt voor diegenen die beweren het allemaal veel beter te kunnen en te weten. BAM leent bij de banken en betaalt die lening terug met de opbrengst van de tolgelden. Maar de overheid legt daar nog eens 700 miljoen euro bovenop. De privésector stelt zich garant voor 20 percent. Het grootste deel van het risico ligt niet daar. Wat was dan het stimulerende van die nieuwe constructie?

Net als de heer Martens vindt de heer Peumans dat men wat te lichtzinnig doet over de verantwoordelijkheid die gepaard gaat met bestuurshandelingen van een overheid. De spreker wil niet in een crashscenario terecht komen, waarbij de privésector de kosten afwentelt op de gemeenschap.

Minister *Kris Peeters* stelt vast dat het vehikel opgericht is en dat men inmiddels in een zeer cruciale fase is terecht gekomen. Het gaat hier om krachtlijnen van een kaderovereenkomst waarover de onderhandelingen nu nog moeten worden gevoerd. De minister deelt de bezorgdheid en de gevoeligheden van de commissieleden: het is heel belangrijk om goed in te schatten welke risico's het Vlaamse Gewest op zich neemt, de gevolgen voor het gewest kunnen immers vrij zwaar zijn.

De heer *Jan Penris* wijst de heer Peumans er op dat de overheid op de markt zal worden geconfronteerd met een partner die er alle belang bij heeft om het risico zo veel mogelijk bij de tegenpartij te leggen. Maar vorige week tijdens de vierde voortgangsrapportage heeft BAM nog gezegd dat de kapitaalsmarkt op dit moment op zoek is naar verkeers- en infrastructuurrisico's: de markt is dus allicht enthousiast dat de overheid haar die kan aanbieden. Aan de onderhandelingstafel moet de overheid of BAM daarmee rekening houden: de overheid is vragende partij maar de privésector is dat evenzeer. Overigens bevredigen de krijtlijnen die vandaag worden uitgetekend, de heer Penris op het eerste gezicht wel.

Meester *Jan Peeters* antwoordt nog op een vraag over het probleem van de aansluiting op het onderliggende weggenet. Dat betreft de Oosterweelverbinding en niet zozeer de materiële aansluiting zoals indertijd met de Liefkenshoektunnel. Hier is er de aansluiting aan het Sportpaleis, hier is er de aansluiting op Linkeroever: die maken deel uit van het project. Het gaat er gewoon om dat dit deel uitmaakt van een Transeuropees Netwerk: de verkeersstromen die worden voorgesteld aan de bankiers zijn een functie van de berijdbaarheid van dat wegennet.

Ook wat betreft de middelenverbintenis worden er lessen uit de ervaring met de Liefkenshoektunnel getrokken. Als de randvoorwaarden zijn ingevuld en er rijden toch geen of minder vrachtwagens door de tunnel, is dat niet het probleem van het Vlaamse Gewest of de BAM. De tunnel zal openblijven en de bankier zal zijn schuld moeten afschrijven, want hij neemt het verkeersrisico in die zin van het woord, tenzij bij een niet verzekerbaar risico zoals een terroristische aanslag. Als de tunnel niet wordt opgeleverd, ligt niet 20 percent risico bij de privésector: zo lang de tunnel niet is opgeleverd, moeten zijn bankiers ook nog een contragarantie afleveren voor de resterende 80 percent. Mocht de tunnel niet opgeleverd worden, dan trekken de bankiers van BAM en de Europese Investeringsbank gewoon onder die garantie en worden zij terugbetaald; de bankiers van DBfM Co moeten dan samen met BAM maar bekijken of ze die tunnel al dan niet nog kunnen afwerken. Ondertussen blijft het financieringsrisico bij de

financiers van DBfM Co liggen. Voor de tunnel ligt het risico tijdens de bouwfase dus wel degelijk voor 100 percent bij DBfM Co.

De heer *Rudi Daems* ziet zijn stelling die hij vorige week tijdens de vierde voortgangsrapportage poneerde, bevestigd. Elke partner aan de onderhandelingstafel heeft het recht om goed te onderhandelen. Zowel BAM als de privépartners hebben momenteel goede kaarten. Maar het Vlaamse Gewest zou sterker aan de onderhandelingstafel moeten komen. De spreker deelt de vrees van de heren Peumans en Martens dat de overheid alsmaar meer potentiële risico's op zich neemt. Er is met vrij veel gemak beslist om nog wat flankerende projecten verder in de tijd vooruit te schuiven en de trafiekprognoses bij te stellen: dat biedt de financiers een bijkomende garantie. Nu zegt meester Peeters bovendien dat de kaderovereenkomst nog een tamelijk flexibel instrument zal worden. De risico's worden dus alsmaar verder ingebouwd ten laste van het Vlaamse Gewest.

Het lid wil weten hoe de flexibiliteit van de kaderovereenkomst wordt gezien. Verder vraagt hij naar de maatregelen die de bankiers kunnen nemen mochten de verkeersstromen nog slechter zijn dan in het meest pessimistische scenario. En hij heeft ook nog een vraag over de verhouding tussen de kaderovereenkomst en de decretale machtiging waarnaar het Rekenhof in zijn commentaar verwijst. Hebben die twee een relatie met elkaar of zijn het compleet gescheiden dingen, vraagt het lid.

Meester *Jan Peeters* wou zeker niet de indruk geven dat de kaderovereenkomst een flexibel instrument is. De hele timing bestaat uit een onderhandelingsfase, waarin de partijen concreet vorm geven aan de overeenkomst. Op een gegeven moment zal die definitief worden vastgelegd in een besluit van de Vlaamse Regering en is het wel degelijk een niet-flexibel instrument, op basis waarvan vaste financiering en gunning van de bouw kunnen gebeuren.

Als de verkeersprognose toch lager is ondanks het feit dat het Vlaamse Gewest de harde randvoorwaarden realiseerde, is het probleem aan de bankiers. Zij moeten dan normalerwijze de kredieten opzeggen en zullen proberen de controle over het project over te nemen om zelf door bijsturing, schuldherschikking en bijkomende promotie meer verkeer aan te trekken. Maar hier krijgen ze die rechten niet. Ze kunnen zich alleen met hun probleem tot het Vlaamse Gewest richten, maar dat verbindt zich niet tot enige afdekking van verkeersstromen.

Maar heeft het Vlaamse Gewest dan eigenlijk nog wel een keuze, repliceert de heer *Rudi Daems*. Meester *Jan Peeters* antwoordt dat men lessen heeft getrokken uit de Liefkenshoektunnel. Daarom wordt het ook zo direct verwoord in de directe overeenkomst, ook per negativum. Men garandeert aan de bankiers niet dat men het tekort aan inkomsten ingevolge de ontbrekende verkeersstromen bij zal passen. De bankiers moeten het zuiver beschouwen als een 'single purpose structure', waar in het beste geval het eigen vermogen om de hoek kan komen kijken. Ze zullen als eersten terugbetaald worden uit het weinige verkeer dat er dan zal zijn. Zij kunnen voorts alleen een schuldherschikking – spreiding in de tijd – voorstellen aan het Vlaamse Gewest, want dan kan men langer tol heffen om de infrastructuurkosten terug te betalen. Meester Peeters benadrukt dat BAM niet failliet kan gaan, de bankiers moeten maar schuld afschrijven. Dat is het harde standpunt van het Vlaamse Gewest op dit ogenblik.

Minister *Kris Peeters* herinnert eraan dat naast hem nog twee andere ministers betrokken zijn. Hij benadrukt dat de standpunten van het Vlaamse Gewest heel duidelijk zijn. Alle risico's en hun gevolgen werden bekeken en er werd constant gezocht naar een evenwicht. Hij belooft in de onderhandelingen verder hard maar duidelijk te zijn.

De heer *Jan Peumans* wil weten of meester Peeters een vooruitgang ziet in het hanteren van verkeersmodellen. Het verkeersmodel van de Liefkenshoektunnel voorspelde meer verkeer dan er doorheen ging. Nu is er sprake van een zorgvuldigheidsonderzoek door een buitenlands studiebureau – terwijl Vlaanderen al veel geld uitgaf aan multimodale modellen. Maar het lid waarschuwt dat haalbaarheidsstudies en verkeersmodellen niet altijd het verhoopte resultaat geven, wat vaak voor dure projecten zorgde. Stel dat een groot deel van het vrachtverkeer tolloos via Brussel rijdt, suggereert de heer Peumans. De onzekerheid blijft. Of zijn de modellen nu echt verfijnder dan vroeger?

Meester *Peeters* merkt op dat het verkeersmodel van de Liefkenshoektunnel van voor zijn tijd is. Wat men nu opneemt in het bestek voor de bankiers, is de verantwoordelijkheid bij hen leggen. Hij kan alleen maar vaststellen dat alle financiers door slechte ervaringen dubbel voorzichtig zijn. De test van de bereid-

heid van de bankiers om op basis van het model van BAM risico's te nemen, zal te zien zijn in de financieringsaanbiedingen die BAM zal ontvangen. Op basis van dat model zullen zij audits uitvoeren. De heer *Jan Van Rensbergen* vult nog aan dat BAM ook al ernstige inspanningen deed en hij verwijst daarbij naar de audits die hij vorige week tijdens de vierde voortgangsrapportage voorstelde. Hij verwacht dan ook dat de modellen van BAM de toets van de bancaire wereld zullen doorstaan.

De verslaggevers, *De voorzitter,*

Jan PEUMANS Marc VAN DEN ABEELEN

Jan PENRIS