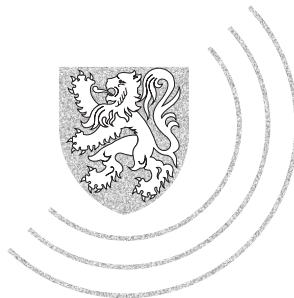


V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

14 november 2002

**ONTWERP VAN DECREET**

**houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht  
Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Ludwig Caluwé**

*Samenstelling van de commissie :*

*Voorzitter :* mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

*Vaste leden :*

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heer Jan Verfaillie. ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Frans Wymeersch ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jos Bex.

*Plaatsvervangers :*

de heren Jos De Meyer, Freddy Sarens, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren Jacky Maes, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jan Loones

---

*Zie :*

**1316** (2001-2002)

– Nr. 1 : Ontwerp van decreet

## INHOUD

|                                       | Blz. |
|---------------------------------------|------|
| I. Technische toelichting .....       | 4    |
| 1. Toelichtingen .....                | 4    |
| 2. Bespreking .....                   | 5    |
| II. Algemene bespreking .....         | 9    |
| III. Artikelsgewijze bespreking ..... | 15   |
| IV. Eindstemming .....                | 17   |
| Bijlage .....                         | 19   |

---

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie nam het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel in bespreking in oktober 2002.

De minister verstrekke tijdens de commissievergadering van 8 oktober 2002 een algemene toelichting die terug te vinden is als algemene toelichting in de gedrukte memorie van toelichting bij het ontwerp van decreet.

Op verzoek van de minister werd er tijdens de commissievergadering van 15 oktober 2002 door een aantal leden van de stuurgroep Masterplan Antwerpen een toelichting verstrekt over het Masterplan Antwerpen en het BAM-decreet.

De eigenlijke bespreking (algemene en artikelsgewijze) vond plaats op donderdag 7 november 2002. Het ontwerp van decreet werd unaniem met 11 stemmen goedgekeurd.

## I. TECHNISCHE TOELICHTING

### 1. Toelichtingen

De toelichtingen werden verzorgd door de heren Fernand Desmyter, secretaris-generaal LIN – Vlaamse Gemeenschap en voorzitter van de stuurgroep Masterplan Antwerpen, Yvan Verbakel, afdelingshoofd en projectleider Masterplan Antwerpen, Erik Van Celst, directeur TV SAM – (planning van de werken en projecten), Frans De Braeckeleer, partner Deloitte&Touche – (financiering) en meester Frederik Vandriessche, advocaat van het advocatenkantoor Stibbe Simont (logistiek werk BAM- decreet).

De toelichting omtrent het Masterplan – door de heer Fernand Desmyter – en de toelichting over het BAM-decreet – door de heer Yvan Verbakel – werden gepresenteerd in de vorm van een powerpointpresentatie die als bijlage bij dit verslag opgenomen wordt.

Het eerste deel van de presentatie handelt over het Masterplan Antwerpen. De heer Fernand Desmyter schetst naast de doelstellingen van het Masterplan, de concrete projecten die op stapel staan. Het gaat dan niet alleen om projecten op vlak van wegeninfrastructuur, maar ook de waterwegeninfrastructuur (o.m. renovatie van sluizen, aanpassing van de bruggen van het Albertkanaal,...) en pro-

jecten inzake openbaar vervoer (uitbreiding tramlijnen,...) en fietsinfrastructuur (knelpunten op gewestwegen) komen aan bod.

In een tweede item wordt ingegaan op de knelpunten (financiering, personeel,...) en de randvoorwaarden voor de realisatie van het Masterplan. Concreet wordt ook dieper ingegaan op de voorgestelde aanpak, de financieringswijze en de voorgestelde structuur. De heer Fernand Desmyter licht ook het samenwerkingskader voor de uitwerking en opvolging van de projecten van het Masterplan toe.

In een derde deel wordt de huidige stand van zaken geschetst : er wordt een overzicht gegeven van de totstandkoming van het Masterplan, de concrete uitvoering en de structuur (de samenstelling van de projectgroep, de positie van de tijdelijke vereniging SAM en het concrete samenwerkingsverband met het Vlaams Gewest – de Vlaamse administratie en de stuurgroep). Alle projecten worden begeleid door de administratie. Er wordt tevens een schematisch overzicht gegeven van de projecten die in aanbesteding en in voorbereiding zijn (Albertkanaal en de renovatie van de sluizen).

In een vierde gedeelte wordt ingegaan op het financieel kostenplaatje van het Masterplan. De diverse financieringsmogelijkheden werden geanalyseerd en geëvalueerd. Er was een marktverkenning bij de financiële sector. BAM krijgt een centrale rol in de realisatie en financiering van het Masterplan.

De inkomsten van BAM situeren zich op verschillende vlakken : tolinkomsten, cross border lease en andere inkomsten o.m. vastgoedoperaties die een meerwaarde krijgen bij de uitvoering van het Masterplan.

Ook de financieringsstrategie komt aan bod : het Masterplan wordt beschouwd als een geïntegreerd plan. Dat betekent dat inkomsten die binnenkomen, gebruikt worden voor andere projecten van het Masterplan.

De eerste berekeningen (1998) om het Masterplan te realiseren, spraken van 1,5 miljard euro. Nu rekening houdend met o.a. milieumilderende maatregelen wordt een bedrag van 2,3 miljard euro vooropgesteld. Uit de financieringsstrategie zou blijken dat men vanaf 2014 break-even draait.

In een vijfde onderdeel wordt het ontwerpdecreet BAM gepresenteerd : de opdrachten, de instrumenten, het kapitaal, de inkomsten, het personeel en de controle.

## 2. Bespreking

De items die tijdens de gedachtewisseling tussen de leden van de commissie en de deskundigen aan bod kwamen, worden beknopt weergegeven in de volgende paragrafen.

### *– De inplanting van de Oosterweelverbinding (variante 7 versus de optimalisatie)*

M.b.t. het tracé van de Oosterweelverbinding wordt het meest recente tracé van de Oosterweelverbinding (optimalisatie van de 7<sup>de</sup> variante) gepresenteerd. Het verschil met de 7<sup>de</sup> variante bestaat erin dat men in het noorden opschuift naar het noorden van het Eilandje (omwille van de stadsontwikkeling); er is ook gezorgd voor een betere ontsluiting van de haven. Het tracé is bovendien opgeschoven naar het oosten waardoor Blokiersdijk volledig wordt ontweken – men plant in de optimalisatie een doorgang onder het Sint-Annabos met een tunnel. Er komt wel een aftakking dichtbij de woonkern van Zwijndrecht en daarover is er nu commotie bij de bewoners van Zwijndrecht.

Er wordt benadrukt dat de opdracht van de TV SAM erin bestaat de verschillende mogelijke tracévarianten te onderzoeken. Volgens Europese richtlijnen moet de overheid in geval van tracés in en in de omgeving van beschermde gebieden (ic Blokiersdijk), immers eerst aantonen dat er een dwingend algemeen belang is om dit Masterplan te realiseren. De overheid is ook verplicht alle mogelijke alternatieven te onderzoeken (ecologisch, verkeerskundig en rekening houdend met mens en omgeving, ...) en af te wegen. Het geoptimaliseerde tracé is beter dan de 7<sup>de</sup> variant, maar men is ook niet blind voor de nadelen van het geoptimaliseerde tracé. De heer Fernand Desmyter beklemtoont dat er nog geen beslissing werd genomen ook al omdat de procedure voorzien in de strategische MER volledig moet doorlopen worden: eerst het openbaar onderzoek en pas op het einde moeten de politici de knoop doorhakken.

Op de vraag van de heer Jan Loones omtrent meer informatie inzake de mogelijke ondertunneling van het Sint-Annabos, wordt verduidelijkt dat zo Blokiersdijk wordt gespaard en dat er in die zone iets beter wordt gecreëerd door veel vroeger onder de Schelde in een tunnel te gaan die dan ook onder het Sint-Annabos loopt.

Op de vraag van de heer Robert Voorhamme waar er een tolplein wordt gebouwd, antwoordt de secretaris-generaal dat de technologie rond tol-

heffing evolueert. Vermits de verbinding pas in 2008-2009 zal klaar zijn, zullen er ook op Europees vlak allicht afspraken worden gemaakt omtrent tolheffing. Wellicht zullen dan andere technologieën (zonder grote tolenningsinfrastructuur) opgang maken: er wordt in ieder geval een ruimte voorbehouden.

In verband met de betwiste verbinding in de buurt van Zwijndrecht vraagt de heer Robert Voorhamme of de bestaande verbinding net onder Blokiersdijk gehandhaafd blijft. Er wordt opgemerkt dat deze verbinding (de aanleg gebeurde een vijftal jaren geleden) een heel andere functie zal krijgen: er moeten daarover keuzes gemaakt worden. Op de opmerking dat de middelste (bestaande) verbinding (in de optimalisatie-variant) toch de connectie legt tussen de N49 en de ring en bijgevolg de linkerverbinding naast Zwijndrecht in die optiek overbodig is als de middelste verbinding wordt omgevormd, wordt geantwoord dat de keuze ook te maken heeft met verkeerstechnische eisen.

De heer Johan Malcorps sluit zich aan bij de vraag van de heer Robert Voorhamme en vraagt of de bestaande verbinding tussen N49 en ring niet kan geoptimaliseerd worden.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat deze toelichting die hier door de administratie gegeven wordt omtrent het nieuwe tracé-voorstel heel wat duidelijker is dan wat de minister hem antwoordde op een vraag om uitleg over hetzelfde onderwerp die gesteld werd vlak voor de start van de commissiebesprekingen omtrent dit ontwerp. Hij meent dat men dit tracé moeilijk een optimalisatie kan noemen, maar dat het eerder gaat over een nieuw tracé.

De heer Ludwig Caluwé wenst het kostenplaatje te kennen van het nieuwe tracé (de optimalisatie): wat is de meeruitgave t.o.v. de 7<sup>de</sup> variant – het oorspronkelijke tracé? De heer Fernand Desmyter verduidelijkt dat het optimalisatietracé zeker geen meerprijs uitmaakt t.o.v. de 7<sup>de</sup> variant, eenvoudig omdat het stuk tunnel onder de Schelde veel langer wordt in de 7<sup>de</sup> variant. De kostprijs voor de ondertunneling van het bos weegt daar niet tegen op. Een tunnel onder een waterweg als de Schelde kost wellicht het tienvoudige van een ondertunneling van een bos. Hij herhaalt dat natuurdeskundigen de huidige natuurwaarde van het Sint-Annabos niet hoog inschatten. Er moet nog bepaald worden voor welk soort tunnel moet geopteerd worden.

De heer Ludwig Caluwé vraagt of rekening gehouden wordt met verkeerssnelheden van 120 km per uur in de bochten (hij meent dat 70 km/uur kan volstaan). Ook de heer Johan Malcorps vraagt of de snelheid determinerend is voor de keuze van een bepaald traject.

De heer Fernand Desmyter verklaart dat hij deze opmerkingen wenst mee te geven aan de deskundigen van de TV SAM om dit verder te onderzoeken.

De heer Ludwig Caluwé wenst bovendien te vernemen hoe de inwoners van Linkeroever en Zwijndrecht op de gesloten ring kunnen geraken. Ook deze problematiek moet door TV SAM worden onderzocht. De heer Eric Van Celst, directeur SAM verklaart dat de op- en afritten zullen onderzocht worden. Hij is zich bewust dat dit item één van de knelpunten van deze optie is.

De heer Johan Malcorps vindt het aannemelijk dat alle varianten worden getoetst, maar hij vreest voor een voortschrijdende sluipende besluitvorming : als men over één tracé een openbaar onderzoek organiseert, maken de buurtbewoners zich ongerust omdat ze aanvoelen dat de beslissing de facto gevallen is. Het komt trouwens nogal eigenaardig over dat de vrij nieuwe verkeersinfrastructuur (de verbinding N49-ring) zou verdwijnen wat de perceptie geeft van miljoenenverspilling.

De heer Fernand Desmyter verklaart dat het de bedoeling is om het ganse gebied tussen de twee takken van de Oosterweelverbinding (tak naast Zwijndrecht en de eigenlijke oosterweel) een meerwaarde op natuurrak te geven. Maar dat is een afweging die moet gemaakt worden. De secretaris-generaal benadrukt dat de verschillende criteria in de verdere procedure tegen mekaar moeten afgewogen worden. Het zullen uiteindelijk wel de politici zijn die de beslissingen moeten treffen. Qua timing volgens de strategische MER zullen die beslissingen uiterlijk eind 2003 moeten genomen worden.

Mevrouw Wivina Demeester is van oordeel dat het niet zo eenvoudig is om aan de bevolking duidelijk te maken wat mogelijk is ; het is inderdaad aan de politiek om te beslissen maar de politici zullen wel een goede insteek moeten krijgen om te beslissen. De heer Fernand Desmyter is zich bewust dat de communicatie naar de bevolking geen eenvoudige zaak is omdat de mensen zekerheid wensen. Maar met de Europese regelgeving moeten de verschillende tracés objectief volgens bepaalde criteria onderzocht worden op hun voor- en nadelen (met

openbare onderzoeken) zonder definitieve keuzes te maken en kan geen zekerheid worden geboden. Op een bepaald ogenblik zal de administratie dan een gemotiveerd voorstel aan de politici ter beslissing worden voorgelegd. Ook de heer Johan Malcorps dringt aan op een duidelijke communicatie en informatie met de bevolking om de onzekerheid weg te nemen. Hij had in dat verband ook graag gezien dat een vertegenwoordiger van de SAM zou communiceren met de bevolking. Hetzelfde lid verwijst naar Nederland waar deze werkwijze met goed gevolg in voege is.

De minister repliceert dat de SAM niet de vertegenwoordiger van de minister is ; de minister koos bewust voor een formule via de gouverneur om te communiceren, ook de gemeentebesturen hebben hierbij een functie te vervullen.

De heer Ludwig Caluwé repliceert dat ofwel de SAM niet in de lucht hangt en door de administratie wordt aangestuurd zoals door de secretaris-generaal werd gesteld, ofwel hangt de SAM wel in de lucht zoals de minister nu laat uitschijnen.

Hetzelfde lid vraagt naar de implicaties van de tracéwijziging op de rechteroever : het tracé is meer naar het noorden verwezen.

De heer Fernand Desmyter bevestigt dat het havenbestuur inderdaad tevreden is met de opschuiving van het tracé op de rechteroever en ook i.v.m. de ontsluiting van de rechteroever. Er zijn geen tegenindicaties dat de optimalisatie voor de rechteroever slechter zou zijn dan de 7<sup>de</sup> variant.

De heer Robert Voorhamme vindt dit inderdaad een goede zaak omdat men nu niet meer vlakbij de petrochemische installaties gaat. Dezelfde spreker begrijpt dat het in de toekomst zeer moeilijk zal zijn om met de bevolking te communiceren over grote infrastructuurprojecten : de imperatieve kracht van Europa noopt tot een keuze voor het meest milieuvriendelijke tracé. Vele bewoners en ook gemeentebesturen hebben daar moeite mee. De ervaringen met het Deurganckdok maken echter dat een tracé dat dichtbij Bloklersdijk komt te liggen, wellicht niet door Europa zal aanvaard worden en ook kan aanleiding geven tot gerechtelijke procedures zoals dit het geval was bij de aanleg van het Deurganckdok.

De heer Fernand Desmyter beaamt dit.

De heer Johan Malcorps is zich terdege bewust van dit dilemma met name de keuze tussen natuur en leefbaarheid en de Europese rigide regelgeving die



maakt dat steeds voor de natuur moet gekozen worden. Men moet naar goede oplossingen zoeken en een goede afweging maken in een overbevolkte regio als de onze tussen natuur en de leefbaarheid.

De heer Johan Malcorps verwijst terzake naar het vernietigende advies van de MINA-raad over het Masterplan n.a.v het ontwerp van BAM-decreet : zij stellen de sluiting van de ring en het Masterplan Antwerpen zelf in vraag omdat het alleen gaat over files oplossen. De vraag is of de strategische MER ook die fundamentele kwestie zal onderzoeken of zich zal toespitsen op het tracé ?

De heer Fernand Desmyter antwoordt dat de volledige procedure zal doorlopen worden inclusief de nuloptie met de voor- en nadelen en dan de verschillende alternatieven en verschillende tracévarianten.

De heer Ludwig Caluwé vraagt naar het effect van dit optimalisatietracé op het door de Vlaamse regering goedgekeurde voorstel mbt het gebied (dat vroeger eigendom was van Imalso) tussen het Galgenweel en daar waar de nieuwe verbinding komt en waar prestigieuze flats worden opgericht. De heer Fernand Desmyter verduidelijkt dat het zogn Prestibelproject mee opgenomen wordt in de onderzoeksoopdracht.

– *Financiering : onderscheid cross border lease – lease in lease out – sale and lease back*

Er ontspint zich een discussie tussen mevrouw Wivina Demeester, de heer Fernand Desmyter en de heer Frans De Braeckeleer, partner Deloitte&Touche omtrent “cross border lease”. Er kan overwogen worden om een transactie te doen met een gespecialiseerde buitenlandse financiële instelling om b.v. sluisen over te dragen aan een externe partner. Het gaat dus over bestaande infrastructuur die zal overgedragen worden. Mevrouw Wivina Demeester ziet een parallel met de doorgevoerde lease in lease out (Lilo) in het project Liefkenshoektunnel en het Ferrarisproject. Zij merkt op dat de rentestand thans niet ideaal is voor dergelijke constructies.

De heer Frans De Braeckeleer, partner Deloitte&Touche verduidelijkt dat er toch een verschil is tussen de cross border lease en de lilo. Het gaat hier om een soort van leasing met het oogmerk onmiddellijk een "net present value" te incasseren waardoor er een kapitaal ter beschikking komt. Er wordt verder geput uit een aantal Amerikaanse fiscale regelgevingen om mee te delen in de winst die Amerikaanse investeerders genereren. Er is een

verschil tussen een klassieke leasing zoals de Liefkenshoektunnel waar de terugbetalingen moeten gegenereerd worden terwijl het hier over een eenmalige operatie gaat. Mevrouw Wivina Demeester stelt dat het voor de inning van de middelen voor de overheid identieke scenario's zijn. De minister verklaart dat bij cross border lease het over onmiddellijke cash-inning gaat ongeacht hoe die ook nadien verder verloopt, terwijl bij Liefkenshoek er tal van parameters een rol speelden. Een overdracht van bestaande infrastructuur levert bij cross border lease fiscale voordelen op voor degene die ontvangt : voor die waarde wordt een prijs betaald. Mevrouw Wivina Demeester beweert dat het resultaat voor de overheid hetzelfde is. De heer Frans De Braeckeleer verduidelijkt dat er wel een verschil is. Hier heeft men een éénmalige cash-in waar later geen terugbetaling tegenover staat. De kabinetschef vult aan dat men in dit scenario baas blijft over de eigen infrastructuur.

– *Exploitatie*

De heer Robert Voorhamme vraagt of enkel de exploitatie van de Oosterweelverbinding in 2009 zal aanvangen, quid met het Masterplan en meer specifiek de waterwerken ?

De heer Fernand Desmyter beaamt dit en stelt dat er zich wellicht problemen stellen in verband met de renovatie van de sluisen.

De heer Erik Van Celst, directeur TV SAM verduidelijkt dat de planning over de tijd uitgesmeerd wordt om de werken logisch laten op te volgen. Er wordt op 2009 gemikt voor de Oosterweelverbinding maar er zullen allicht een aantal tramlijnen en gewestwegen voordien klaar zijn.

Op de vraag van de heer Robert Voorhamme of de lijst van werken in het Masterplan limitatief is, repliceert de heer Desmyter dat de Vlaamse regering bijkomende opdrachten kan toekennen.

De heer Johan Malcorps verwijst in dat verband naar de SERV die het heeft over de toevoeging van de spoorwegen aan dit Masterplan. Het spoorluik betreft echter een aantal megaprojecten zoals de 2<sup>de</sup> spoorontsluiting. Is dit nog haalbaar ?

De heer Fernand Desmyter verklaart dat er inderdaad in de eerste documenten van het Masterplan in 1998 sprake was van een spoorluik. De Vlaamse regering heeft daarmee rekening gehouden in haar advies omtrent het investeringsprogramma van de NMBS waar al deze belangrijke projecten ingeschoven werden als prioritair.

– Tol : sturend ?

De heer Ludwig Caluwé wenst verduidelijking omtrent de vraag of Europa zal aanvaarden dat toegelaten voortvloeiend uit de Oosterweelverbinding kunnen aangewend worden voor andere projecten van het Masterplan. Is er onderzocht of ook de NMBS kan toetreden tot de BAM via aandeelhouderschap en op die manier zou participeren ? Dezelfde spreker begrijpt uit de uiteenzettingen van de sprekers dat geopteerd wordt om tol als sturingsinstrument te hanteren. Deze visie wijkt af van de mening die de minister in het verleden steeds daarvan een tegenstander was.

De minister repliceert dat hij een groot verschil wenst te maken tussen rekeningrijden en tolheffing. Tolheffing is een financierende heffing en daardoor ook sturend. Als men echter de tol zodanig hoog stelt, financiert men niet meer en is er geen sturing meer. Het is echter niet de bedoeling verkeersstromen te verplaatsen die zich dan op die plaatsen begeven. Dat is dan rekeningrijden wat impliceert dat men fileproblemen oplost door een financieel mechanisme. Het effect daarvan is dat men files verplaatst. De finaliteit van de gekozen optie is dat men de verkeersstromen niet verlegt door de tol té hoog te zetten.

De heer Fernand Desmyter verduidelijkt dat een Europese richtlijn van 1999 stipuleert dat er tol kan geheven worden voor voertuigen van meer dan 12 ton maar dat het toltarief in relatie moet staan met de kostprijs van de ganse infrastructuur. Concreet kunnen de kostprijs van de Oosterweelverbinding en de Singel in rekening worden genomen. Maar de trams b.v. kunnen dan weer niet mee in rekening worden genomen.

De Europese richtlijn handelt over voertuigen van meer dan 12 ton, terwijl het de intentie is om ook tol te heffen op personenvervoer en vrachtverkeer minder dan 12 ton. Voor deze categorie van vervoer gelden geen Europese beperkingen. In elk geval streeft men ernaar om de inkomsten te gebruiken voor de realisatie van het geïntegreerd Masterplan. Op Europees vlak verwacht men daarover geen problemen.

De heer Yvan Verbakel verduidelijkt dat er simulaties gemaakt zijn van de verkeersstromen met of zonder tolheffing op de Oosterweelverbinding. Als men de verbinding “gratis” (zonder tol) openstelt, verwacht men een aangroei van 44.000 extra voertuigen via Wommelgem en Temse. Dit maakt dat om de aangroei te sturen, men bijna verplicht is een tol te heffen. Over de hoogte van de tol kan

gediscussieerd worden. Zo mag het niet de bedoeling zijn van Liefkenshoektunnel leeg te maken. Bij tolheffing krijgt men een scenario van een uitvlakking waarbij op de bestaande ring de vrachtwagens worden weggehaald, op de Oosterweel krijgt men een normaal verloop. Elke vrachtwagen die op de zuidelijke ring (aan de Kennedytunnel) wordt weggehaald, maakt plaats voor drie andere voertuigen.

In het scenario dat er totaal niets gebeurt (geen Oosterweelverbinding) krijgt men sowieso een verkeersinfarct en een prijskaartje van 0,8 miljard euro aan maatschappelijke kost door de stilstand.

Het sluiten van de ring is dus sowieso een goede zaak voor de spreiding van de fileproblematiek.

De heer Ludwig Caluwé vraagt naar de effecten van het model op macroschaal : concreet de gevolgen voor de Liefkenshoektunnel en Temse.

De heer Yvan Verbakel repliceert dat men niet wenst dat Temse een andere functionaliteit krijgt, het mag m.a.w. geen sluipweg worden voor deze nieuwe infrastructuur.

Mevrouw Wivina Demeester verklaart dat Liefkenshoek een prijs heeft. Geldt dit ook voor Temse ?

De heer Yvan Verbakel verduidelijkt dat Temse op het huidige niveau moet blijven. De aanbodzijde mag niet verhoogd worden : er moet een ontradingseffect, met name de tijdsfactor, voor de gebruiker gecreëerd worden. Het sluipverkeer via Temse zal dermate tijd in beslag nemen dat deze optie ontradend werkt.

Op de vraag van de heer Ludwig Caluwé of men in deze simulatie rekening heeft gehouden met calamiteiten, verklaart de heer Yvan Verbakel dat dit het geval is. Concreet wordt overwogen om bij grote calamiteiten de Liefkenshoektunnel in te schakelen. Op de vraag of men dan ook de Kennedytunnel vrijgeeft voor vrachtverkeer, verklaart de heer Verbakel dat dit mee onderzocht wordt. Eigenlijk is de Kennedytunnel niet voorzien voor zwaar vervoer maar desalniettemin rijdt het erdoor. De structuur van de ring heeft nu niet de status van wat een trans europees netwerk zou moeten zijn. De Europese Unie aanvaardt de inning van tolgeden op voorwaarde dat er een verbetering optreedt aan het huidige netwerk. Oostenrijk is veroordeeld omdat ze tolgeden aangewend hebben om bepaalde alpenweiden een andere bestemming te geven. Om die reden is de richtlijn sindsdan stringenter aangewend.



De systematiek van het bepalen van de tolhoogte wordt bepaald door de trafiek.

De heer Johan Malcorps vraagt of het gegeven dat er tol geheven wordt zonder discriminatie naar zowel personenvervoer als vrachtverkeer mee bepaalt dat Europa dit aanvaardt. In een aantal scenario's was sprake van een onderscheid tussen binnen- en buitenlands vrachtverkeer en vrijstelling voor intern haven verkeer. Hij vraagt naar een stand van zaken en een antwoord op de vraag of Europa een veto kan stellen als er teveel vrijstellingen worden verleend.

De heer Fernand Desmyter verklaart dat er moet gezocht worden naar een scenario waarbij de belangen van de Antwerpse haven maximaal gevrijwaard worden. Europa is wel zeer gevoelig voor discriminatie tussen de verschillende lidstaten.

De minister vult aan dat één van de mogelijkheden die onderzocht worden, het werken met abonnementen is.

#### *– Participatie van NMBS en de privésector ?*

De heer Fernand Desmyter verklaart wat de inbreng van de NMBS betreft, het voorliggende BAM-decreet niet de mogelijkheid voorziet dat instanties die niet onder het Vlaams Gewest resulteren, kunnen participeren in het kapitaal. Hij is van oordeel dat de Vlaamse regering voldoende mogelijkheden heeft om toch de NMBS een rol te laten spelen in de bestuursorganen van de BAM.

De heer Robert Voorhamme vraagt verduidelijking over de beperkingen van mogelijke participaties in BAM : het kan enkel gaan over publieke investeringen ?

Meester Frederik Vandriessche, advocaat van het advocatenkantoor Stibbe Simont verduidelijkt dat enkel publiekrechtelijke rechtspersonen kunnen participeren. Er is bewust geopteerd dat enkel overheidsinstellingen kunnen participeren in BAM. In andere vennootschappen waar BAM kan participeren kan de samenwerking met privémaatschappijen tot stand komen. BAM is beperkt tot een overheidsinstrument. Die beperking is wettelijk geen noodzaak. Men kan de parallel maken met de PPS-constructie die werd opgezet. Het PPS-agentschap is volledig in handen van de overheid via PMV . De samenwerking met de privésector zal georganiseerd worden via een dochtermaatschappij.

## **II. ALGEMENE BESPREKING**

### **– Tussenkomst van de heer Ludwig Caluwé**

De heer Ludwig Caluwé stelt vast dat het quasi twee jaar duurt vooraleer de principebeslissing van de Vlaamse regering in verband met het Masterplan Antwerpen (beslissing van 15 december 2000) geïmplementeerd werd via dit decreet. Wat zijn hiervoor de redenen, zeker met het oog op een onderzoek van het besluitvormingsproces ?

Hij stelt vast dat de aanpak van de mobiliteitsprobleem wel een ingewikkeld kluwen wordt. Hij verwijst naar de manier van besluitvorming in verband met projecten van het Masterplan.

De verbanden met (nog op te richten) PPS-agentschap, met MIA, met PMOA, de Staten-Generaal, het Mobiliteitsplan Antwerpen, ... zijn verre van duidelijk. Hij vraagt verduidelijking omtrent de verantwoordelijkheid van de verschillende structuren die gecreëerd en in oprichting zijn. Ook de positie van de SAM is bv niet erg duidelijk. Hoe zullen de verschillende beleidsorganen in dit geheel worden ingevuld en wie draagt welke verantwoordelijkheid ? Terzake verwijst het lid naar het incident met het nieuw opgedoken tracé voor het sluiten van de ring en Zwijndrecht. Ook de SERV betreurt in zijn advies deze techniek en het feit dat de administratie dit project niet zelf aanpakt. Hij is van oordeel dat er hic et nunc niets anders opzit maar vindt dat er wel lessen moeten uitgetrokken worden om naar de toekomst niet op dezelfde wijze tewerk te gaan.

Dezelfde spreker is van oordeel dat de artikelen 4 en 7 van dit ontwerp samengelezen met het Haven-decreet de indruk verwekken dat het Havendecreet op een aantal punten uitgehold wordt. Het Havendecreet stipuleert dat bepaalde infrastructuur eigendom is van het Vlaams Gewest maar het beheer en de exploitatie een verantwoordelijkheid van het havenbedrijf, terwijl het BAM-decreet in de artikelen 4 en 7 toelaat dat diezelfde infrastructuur in de BAM wordt ingebracht en dat het beheer en de exploitatie door de structuren van de BAM kan worden uitgeoefend. Dat is waarschijnlijk niet de bedoeling en het lid dringt dan ook aan om dit uitdrukkelijk middels een amendering uit te sluiten zodat er daaromtrent geen onduidelijkheid bestaat.

Met betrekking tot de financiering is de heer Ludwig Caluwé van oordeel dat de algemene financiering van de BAM vanuit het Vlaams Gewest niet helemaal duidelijk is : er is sprake van een financie-

ring van een werkingstoelage (artikel 15). Gaat het dan louter over de jaarlijkse werkingskosten en wordt uitgesloten dat investeringen die door de BAM gebeuren, gefinancierd worden vanuit de algemene middelen van de overheid ? Hij wenst duidelijkheid over de financiering van de BAM. Komen de middelen van investeringen van de BAM (voor infrastructuur) integraal vanuit alternatieve financiering (PPS-constructie, het ten gelde maken van ingebracht kapitaal, tolheffing, ...) of laat deze tekst ook toe dat er naast de alternatieve financiering ook financiering mogelijk is vanuit de algemene middelen van de begroting – zoals de SERV dat ook vraagt. Het lid is van oordeel dat de huidige libellering van de teksten dat niet toelaat.

De heer Ludwig Caluwé heeft tijdens de technische toelichting vastgesteld dat men geen *sturende* tol wenst maar een *financierende* tol maar omdat de tol het geheel zou kunnen financieren, moet men toch gaan sturen, om te beletten dat het verkeer andere wegen uitgaat. Om te verkrijgen dat er voldoende vrachtwagens door de Oosterweeltunnel rijden, zal men toch maar geen alternatieve wegen aanleggen en wordt de brug van Temse als een flessenhals behouden. Hij vindt dit geen goede aanpak ; dat is omgekeerd sturen.

Hetzelfde lid heeft bovendien zijn bedenkingen bij de voorgestelde tolconstructie : het feit dat de tol niet enkel zal dienen ter financiering van de Oosterweeltunnel maar ook zal aangewend worden voor het geheel van projecten die deel uitmaken van het Masterplan. De vraag blijft of deze handelwijze de toets van Europa kan weerstaan. Het lid is bovendien van oordeel dat de voorliggende tekst van artikel 17 dit niet toestaat : er is in dat artikel sprake van het heffen van een *retributie* d.w.z. een vergoeding voor de nettokost die gemaakt wordt. Maar de tol die men zal heffen, bedraagt in de huidige voorstellen meer dan datgene wat dient ter financiering van de Oosterweeltunnel. Spreker meent dan ook dat men niet kan spreken van een retributie maar van een belasting.

#### – Tussenkoms van de heer Johan Malcorps

De heer Johan Malcorps is verheugd dat eindelijk werk wordt gemaakt van de operationalisering van het Masterplan Antwerpen. Hij wijst op de consensus in het Antwerpse bestuur omtrent dit plan. Hij is tevreden met het evenwicht tussen de verschillende componenten van het Masterplan en de daarmee gepaard gaande investeringen (missing links, openbaar vervoer, waterwegen, fietspaden, ...).

Spreker vraagt aandacht voor de adviezen van SERV en Minaraad over dit ontwerpdecreet en daarmee gepaard het Masterplan Antwerpen. Hij noteert dat beide adviesorganen stellen dat BAM nodig is ondermeer om uit de informele besluitvorming te treden. Heel de discussie rond de sluiting van de ring in de omgeving van Zwijndrecht is daarvan een treffend voorbeeld.

Hij noteert dat de kritiek van de SERV niet mals was en citeert uit het advies : “Wat de operationalisering van het Masterplan betreft, eist het algemeen beginsel van behoorlijk bestuur dat constructies à la BAM moeten vermeden worden en dat parallel aan de uitvoering van het Masterplan de huidige procedures, structuren en middelen (financieel en personeel) inzake vervoerinfrastructuurinvesteringen zodanig geherstructureerd en gereorganiseerd worden dat deze op een efficiënte en soepele manier kunnen gerealloceerd en ingezet worden in functie van specifieke en acute problemen. De Raad (SERV) aanvaardt niet de stelling van de Vlaamse regering dat voor de financiering van het Masterplan de overheidsinbreng moet beperkt worden. De Raad is van oordeel dat mobiliteit een kerntaak is van de overheid, hetgeen ook een financiële verantwoordelijkheid met zich meebrengt. ... Met betrekking tot de inzet van prijsinstrumenten is een voorafgaandelijk en ruim maatschappelijk debat absoluut noodzakelijk.”.

Spreker resumeert dat men op korte termijn inderdaad de BAM-constructie nodig heeft ; men moet wel voor de toekomst duidelijk rekening met dit signaal van de SERV : waarom wordt er niet met de bestaande administratie en de bestaande middelen gewerkt ? Het is m.a.w. goed voor één keer maar niet voor de verdere toekomst om zo tewerk te gaan. Er is nood aan een andere aanpak.

De heer Johan Malcorps vraagt ook aandacht voor de opmerkingen van de Minaraad inzake het Masterplan. De Minaraad vraagt of dit Masterplan wel past binnen het kader van een duurzame ontwikkeling en planning van het verkeersbeleid in een Antwerpse context. Hij citeert : “de beoordeling is bewust geconcentreerd op verkeerstechnisch gebied (congestieoplossend vermogen, bereikbaarheid, alternatief voor wegvervoer,...)”. Er is dus té weinig rekening gehouden met criteria inzake ruimtelijke ordening en milieu en duurzame ontwikkeling in het algemeen. Hij is zich bewust dat er een strategische MER komt waarin alle varianten – ook de nulvariant – bekeken worden. De discussie loopt wat parallel met de thans in de Commissie voor Leefmilieu gevoerde bespreking omtrent MER in het nieuwe MER/VR decreet (milieueffect- en vei-

ligheidsrapportering)– het verschil tussen een beleidsmer en een project. Eerst moet er een beleidsmer komen in de planfase. Hij verwijst naar Nederland waar daarover al een ruime traditie bestaat. Nadien volgt de discussie over de verschillende projecten in het kader daarvan. Het lid vraagt verduidelijking over de draagwijdte van de strategische MER die nu opgemaakt wordt : men zal een aantal tracévarianten bekijken maar kan men spreken van een beleidsmer ? Vanuit de Minaraad heeft men het gevoel dat dit niet het geval is en pleit men om die strategische MER open te trekken tot een integrale effectenbeoordeling. Vanaf de startfase moet iedereen zoveel mogelijk betrokken worden om proceduregevechten achteraf te vermijden. Het lid verwijst terzake naar het dossier Deurganckdok.

#### – Antwoorden van minister Steve Stevaert

Minister Steve Stevaert repliceert dat de regering uitgebreid ingegaan is op de geformuleerde opmerkingen van de SERV en de Minaraad. Hij deelt de bekommernis van de heer Johan Malcorps dat deze operatie een eenmalige operatie moet zijn alhoewel men daarin niet mag overdrijven. De minister wil voor de toekomst immers niet volledig uitsluiten dat op externe deskundigheid een beroep kan worden gedaan : al de expertise kan gelet op de snel evoluerende technologie niet binnen de administratie aanwezig zijn.

De minister is in principe akkoord met de visie van de heer Johan Malcorps in verband met de strategische MER. Hij waarschuwt wel voor de bijzonder tijdrovende aanpak die aan deze procedure waar Nederland model voor staat, verbonden is.

In verband met de opmerking van de heer Ludwig Caluwé dat het zeer lang geduurd heeft vooraleer het Masterplan decretaal wordt geïmplementeerd, repliceert de minister dat in het tijdspad zes maanden werden uitgetrokken voor de adviezen van SERV en Minaraad, het advies van de Raad van State ook zes maanden op zich liet wachten en dat het ontwerp ook reeds een tweetal maanden geleden ingediend werd bij het Vlaams Parlement.

In verband met de opmerking van de heer Ludwig Caluwé dat de aanpak van de mobiliteitsprobleem wel een ingewikkeld kluwen wordt en de onduidelijkheid i.v.m. de besluitvorming in verband met projecten van het Masterplan, antwoordt de minister dat het beeld nochtans duidelijk is. Een drie-trapsraket waarbij de administratie het beleidsvoorbereidende werk doet, de regering de beleids-

beslissingen treft en de BAM de beleidsuitvoering voor zijn rekening neemt.

Naar de opmerkingen van de heer Ludwig Caluwé omtrent de financiering en de jaarlijkse werkskosten, verduidelijkt de minister dat het in principe gaat over de financiering van de jaarlijkse werkskosten maar dat niets belet dat de Vlaamse regering een bijzondere opdracht geeft aan de BAM en daar middelen tegenover stelt. Op de vraag of er andere projecten van het Masterplan (zoals openbaar vervoer) kunnen gefinancierd worden met middelen voortvloeiend uit tol, antwoordt de minister dat er zich geen probleem stelt maar er moet wel voldaan worden aan de ESR 95 – regeling.

M.b.t. de discussie rond de samenlezing van de artikelen 4 en 7 van dit decreet met het Havendecreet, stelt de minister dat er nog een uitklaring van het Havendecreet moet komen. De minister verklaart dat het zeker niet de bedoeling is dat de BAM in de plaats treedt van het havenbedrijf. Hij heeft eerder de indruk dat er bij het havenbedrijf een positieve ingesteldheid jegens de BAM aan het ontstaan is wat dan een zeer goede verstandhouding zal opleveren.

Naar de opmerking van de heer Johan Malcorps i.v.m. het voorontwerp van de SAM wenst de minister met de grootste stelligheid te benadrukken dat de voorliggende plannen niet goedgekeurd zijn maar dat tenminste alle mogelijke varianten en alle optimalisaties moeten kunnen onderzocht worden. Als op basis daarvan maatschappelijk protest ontstaat, is dat een gegeven. Maar de mensen van de SAM moeten hun werk kunnen doen zonder dat plannen en varianten worden beschouwd als beleidsbeslissingen. Hij stelt vast dat er in Antwerpen nog altijd grote eensgezindheid is omtrent het Masterplan. De minister bevestigt dat hij de burgemeester van Zwijndrecht ontvangen heeft en dat duidelijke afspraken met hem gemaakt zijn : de minister beschouwt de burgemeester als de enige gesprekspartner vanuit Zwijndrecht.

#### – Antwoorden van de heer Fernand Desmyter, secretaris-generaal LIN Vlaamse Gemeenschap

In verband met de opmerking van de heer Johan Malcorps of het Masterplan zich wel inschrijft in een duurzame ontwikkeling zoals gevraagd door de Minaraad, verwijst de secretaris-generaal naar het initiatief in tempore non suspecto om een planmer te laten opmaken voor het Masterplan. Hij benadrukt dat dit veel meer betekent dan een

schaamlapje omdat Europa dat eist. Hij is zich inderdaad bewust van het gegeven dat indien men belangrijke projecten wenst uit te voeren die probleemoplossend werken aan het mobiliteitsprobleem, men planmatig en multidisciplinair moet te werk gaan (impact naar omgeving, ruimtelijke inkleeding, impact op vlak van leefmilieu, mens en fauna en flora, ...). Deze multidisciplinaire aanpak is sterk aanwezig in de planmeraanpak en hij benadrukt dat men deze aanpak minutieus zal toepassen. Een ander element in deze aanpak betreft de procedures rond inspraak. De auteurs zijn zich bewust dat er een maatschappelijk draagvlak moet zijn om dit plan uit te voeren : de plaatselijke bevolking heeft inderdaad recht op uitleg waarom wordt geopteerd voor ene of gene optie. Op een bepaald ogenblik moeten er echter na afweging van de verschillende criteria keuzes worden gemaakt. De heer Fernand Desmyter herhaalt nogmaals dat wat het omstreden tracé bij Zwijndrecht er tot op heden geen enkele beslissing is getroffen.

In verband met de samenhang BAM-decreet en Havendecreet, verklaart de secretaris-generaal dat de stuurgroep veel belang hecht aan een goede samenwerking met het havenbedrijf. Het is niet omdat in het decreet de mogelijkheid ingeschreven staat dat BAM de mogelijkheid krijgt om het beheer en de exploitatie van infrastructuur te realiseren dat de BAM dat ook zal doen. Het is helemaal niet de bedoeling dat de BAM alle infrastructuur die ze financiert, zal exploiteren. Er is b.v. in het Masterplan ook opgenomen dat het Albertkanaal verbreed wordt, maar het is helemaal niet de intentie van de BAM om dat kanaal te exploiteren. Hetzelfde geldt voor alle infrastructuur die met het havengebied te maken heeft : in overleg met het havenbedrijf zal de BAM onderzoeken wie wat exploiteert. Het havenbedrijf en BAM zijn voor de realisatie van het Masterplan partners die er alle belang bij hebben dat dit vlot wordt verwezenlijkt.

#### **– Toelichting van de heer David D’Hooghe (partner advocatenkantoor Stibbe)**

In verband met de opmerking van de heer Ludwig Caluwé omtrent de libellering van artikel 17 van het ontwerp (“...is BAM gerechtigd *retributies* te innen voor het gebruik door derden van de aangeduide verkeersinfrastructuur...”), verklaart de heer David D’Hooghe dat het door de heer Caluwé gemaakte onderscheid tussen belastingen en retributies valabel is. Aan een retributie is een welbepaalde tegenprestatie verbonden, bij een belasting is die individualiseerbare tegenprestatie niet aanwezig.

Het decreet machtigt tot het innen van retributies wat betekent dat dit bij de uitwerking van scenario’s een aandachtspunt is zodat de individuele relatie kan blijven bestaan. Het is niet alleen een intern Belgisch grondwettelijk probleem maar ook een probleem in Europese context. Er is de richtlijn voor het zwaar vervoer waarover ook gesprekken liepen met de Europese Commissie. In het algemeen is er trouwens het vrije verkeer van personen wat niet toelaat dat men zomaar belastingen kan heffen op het gebruik van infrastructuur. Ook daar zal vanuit het Europees Verdrag vereist zijn dat het gaat over retributies.

Over de vraag wat vatbaar is als tegenprestatie – welke infrastructuur komt in aanmerking ? – verklaart de heer David D’Hooghe dat dit voor flexibiliteit vatbaar is. Er moeten bepaalde grenzen eerbiedigd worden en bij de uitwerking van scenario’s moet er over gewaakt worden dat die grenzen worden eerbiedigd.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat in het huidig voorstel de Oosterweeltunnel ongeveer 40% van de totale uitgaven van het Masterplan uitmaakt. Hij vraagt of een optrekken van die 40% tot 100% (via tolheffing) binnen de grenzen zit waarover de heer David D’Hooghe het heeft. Het lid is van oordeel dat infrastructuur aan de Singel binnen de grenzen zit, maar vraagt zich af of de aankoop van trams, het vernieuwen van sluizen en het verbreden van het Albertkanaal daar ook onder ressorteren.

De heer David D’Hooghe vermeldt dat dit elementen zijn die aan de orde kwamen tijdens de discussie met de Europese Commissie. De Commissie heeft geen bezwaren dat de infrastructuur niet beperkt wordt tot de "Oosterweelverbinding as such" : omgevinginfrastructuur die globaal mobiliteitsbevorderend is, mag mee betrokken worden in de retributieregeling. Maar dezelfde spreker benadrukt nogmaals dat er grenzen zijn die moeten bewaakt worden. Het is echter niet eenvoudig om die precieze grens nu te trekken.

De heer Johan Malcorps wenst een voorbeeld van omgevingsinfrastructuur die zeker niet toelaatbaar is ; hetzelfde lid vraagt naar een definitie van omgevingsinfrastructuur en vraagt hoever (in afstand) een tramverbinding mee kan gefinancierd worden.

De heer David D’Hooghe verklaart dat de aankoop van trams moeilijk daaronder kan ressorteren, maar de uitbouw van een netwerk dan weer wel als men kan aantonen dat deze uitbouw impact heeft op het gebruik van de Oosterweelverbinding.



Als men die relatie kan aantonen via het Masterplan, is het toelaatbaar.

Op de vraag van mevrouw Wivina Demeester naar verduidelijking van de contouren van de omgeving (kan men een tramverbinding tot Turnhout inbrengen ?) antwoordt de heer David D'Hooghe dat er toch soliede gegevens moeten voorhanden zijn om effectief de relatie tussen het gebruik van de tunnel en die infrastructuur (die men er bij betreft) aan te tonen.

Op de opmerking van de heer Johan Malcorps of het gegeven dat het project deel uitmaakt van het Masterplan een voldoende argument is, repliceert de heer David D'Hooghe dat dit niet voldoende is ; men moet in concreto een relatie aantonen. Het zou dus kunnen dat zaken die niet in het Masterplan zitten, wel een concrete relatie hebben met de Oosterweelverbinding en dus via retributies kunnen georganiseerd worden.

#### – Overige tussenkomsten en antwoorden

De heer Johan Malcorps vermeldt dat de SERV in zijn advies verwezen heeft naar het belang van de spoorweginvesteringen. Hij verwijst naar de gevoerde discussie daaromtrent in deze commissie n.a.v. de besprekingen van het samenwerkingsakkoord. Er is de vraag om dit mee te integreren in het Masterplan maar er zijn juridische bezwaren op vlak van de bevoegdheidsverdeling. Er is weliswaar een kleine opening via de techniek van de prefinanciering. Het lid vraagt of het haalbaar is dat in de toekomst het Masterplan kan uitgebreid worden met belangrijke spoorinvesteringen. Er is immers perfect een relatie aan te tonen tussen deze spoorweginvesteringen en de Oosterweelverbinding. Het lid vraagt of deze uitbreiding met de huidige tekst van het voorliggende decreet mogelijk is.

De minister pleit voor een tactische opstelling naar Europa. Het genererend vermogen van de Oosterweelverbinding is toch beperkt. Men mag niet overdrijven in de projecten die door Europa kunnen gefinancierd worden. Hij is van oordeel dat het voorbarig is om zich nu al zorgen te maken over welke concrete projecten toelaatbaar zullen zijn.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel dat dit decreet kan geïnterpreteerd worden als een evolutief gegeven. Voor zover voldaan wordt aan de voorwaarden die door Europa worden opgelegd en als kan aangetoond worden dat er een band is tussen de Oosterweelverbinding en de infrastructuurwerken, is er sprake van een evolutief gegeven. Het

is dus niet uitgesloten dat in de toekomst b.v. een spooroeververbinding aan het lijstje kan toegevoegd worden.

De heer David D'Hooghe is van mening dat dit een juiste interpretatie is. De mogelijkheden zijn ruim ; deze projecten zullen via overeenkomsten geregeld worden en daarbij kan het BAM-vehikel gehanteerd worden.

De heer Ludwig Caluwé concludeert dat uitgaande van wat het Masterplan bevat aan projecten, een deel daarvan zal gefinancierd worden door wat de Oosterweeltunnel zal genereren. Maar het lid begrijpt uit het antwoord van de minister dat daarnaast projecten door de BAM kunnen worden uitgevoerd en in het Masterplan kunnen worden opgenomen die gefinancierd worden door de reguliere begroting van de Vlaamse overheid en dan vermijdt men de discussie met Europa. Hij verwijst naar het advies van de SERV dat verwijst naar de projecten die vandaag in het Masterplan zijn opgenomen en de spoorinvesteringen. Al die zaken kunnen niet louter met toelagen gefinancierd worden, daar is een reguliere financiering van de overheid vereist. Hetzelfde lid benadrukt dat zijn fractie in dat perspectief trouwens dit decreet zal goedkeuren.

Hij herinnert aan de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering van het BAM-decreet op 11 januari 2002. Toen werd in de bijhorende nota gesteld dat "teneinde aan de verzuchtingen van MINA tegemoet te komen, zich een grondig onderzoek opdringt naar de mogelijkheden om met de mechanismen van co- en prefinanciering zoals bedoeld in art. 14 van voormeld samenwerkingsakkoord, sneller tot de gewenste effecten te komen. Er zal dus bijkomend onderzocht worden of het Masterplan kan uitgebreid worden met de co- en prefinanciering van de belangrijke spoorinfrastructuurprojecten vervat in het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest en de Staat m.b.t. het meerjarig investeringsplan voor 2001-2012 van de NMBS."

Hetzelfde lid verwijst ook naar het bijhorende voorstel van beslissing (als reactie op advies van SERV en MINA) waarin werd gesteld : "De Vlaamse regering gelast de Vlaamse minister bevoegd voor openbare werken en de Vlaamse minister bevoegd voor Financien en Begroting op korte termijn de mogelijkheid te onderzoeken van co- en prefinanciering van de studie en de uitvoering van de tweede havenontsluiting en de Liefkenshoekspoortunnel in coordinatie met de lopende studies voor de uitvoering van het Masterplan Antwer-

pen." Spreker vraagt naar de stand van zaken van de uitvoering van die beslissing van januari 2002.

Minister Steve Stevaert verklaart dat retributie hoger mag zijn dan wat strikt noodzakelijk is voor de financiering. Hij herhaalt dat er verschillende financieringsbronnen nodig zijn : er moeten ook middelen van de Vlaamse overheid ter beschikking worden gesteld. Een stuk financiering zal sowieso via tol (lichte vrachtwagens) gebeuren maar de minister wenst zich nu niet vast te pinnen op het aandeel van de verschillende financieringsbronnen in het ganse plaatje.

De minister wenst dus niet vooruit te lopen op al de discussies mbt de financiering en afbetaling. Hij verwijst ook naar hangende voorstellen van de CD&V-fractie omtrent het wegenvignet en waarschuwt voor systemen waarbij het beginsel "non bis in idem" geschonden zou worden. Het is om die reden dat de heer D'Hooghe werd betrokken bij dit dossier.

De minister verklaart dat hij niet op voorhand de spoorwegen wenst uit te sluiten maar hij kan geen duidelijkheid geven over de financiering van de verschillende projecten en wenst dus geen uitspraken te doen over die spoorinvesteringen. De minister wil niet nogmaals in het "Zwijndrechtscenario" komen waarbij een voorgesteld tracé wordt gepercipieerd als een beleidsbeslissing.

Omtrent de studie m.b.t. een mogelijke PPS voor de spoorwegen, waarnaar de heer Ludwig Caluwé verwijst, verklaart de minister dat deze studie zich thans bevindt op het bureau van professor D'Hooghe.

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of zij mag concluderen dat het geheel van het Masterplan kan gefinancierd worden door alle mogelijke middelen (ook vanuit de reguliere begroting). Zij heeft nog niet goed begrepen wat volgens het decreet kan en mag.

De minister repliceert dat volgens het decreet de werkingskosten van de BAM zullen gefinancierd worden vanuit de reguliere begroting en dat de Vlaamse regering de BAM kan belasten met bijzondere opdrachten die ook vanuit de reguliere begroting zullen gefinancierd worden. Maar daarnaast zijn er andere financieringsmethoden : sale and lease back, cross border lease,...). Hij weigert zich echter hic et nunc vast te pinnen op die formules.

Mevrouw Wivina Demeester stelt dat zij wenst te vernemen welke financieringsmethoden vandaag en in de toekomst evolutief mogelijk zijn. Zij noteert dat alles kan, ook leningen. De minister vult aan dat men op sommige financieringsmethoden thans geen zicht heeft. Hij verklaart dat leningen toegevoegd werden als instrument op voorstel van de SERV.

De heer Robert Voorhamme vraagt als mede-indiener van het Havendecreet of hij het goed begrepen heeft dat de bestaande eigendomsverhoudingen die momenteel worden uitgeklaard in het kader van het Havendecreet niet doorkruist worden door de uitvoering van het BAM-decreet.

De heer Fernand Desmyter verklaart dat het havenbedrijf de verworvenheden van het Havendecreet wil veilig stellen en specifiek naar de eigendommen toe van de verschillende installaties in de haven is er nog een discussie met de Vlaamse overheid : vb. eigendom van de sluizen, kanaaldokken, ... Het havenbedrijf wil alleszins meewerken aan de realisatie van de BAM en het Masterplan, maar ze wensen niet dat die positieve houding een negatief effect heeft voor hun eigendomsrechten van haveninstallaties. Het is deze discussie die thans aan de orde is. Hij heeft het gevoel dat de laatste gesprekken positief evolueren en dat beide partijen zullen uitkomen op een punt waarbij ze beide tevreden zijn.

De heer Ludwig Caluwé merkt op dat het over meer gaat dan de betwisting dan wie eigenaar is. Het gaat over meer dan eigendommen, het dispuut handelt over het gegeven dat het Havendecreet voor een aantal installaties die eigendom zijn van het Vlaams Gewest, het beheer en de exploitatie toewijst aan het havenbedrijf. Artikel 4 van het BAM-decreet dat van latere datum is, kan geïnterpreteerd worden als zou het beheer en de exploitatie nu toevertrouwd worden aan de BAM. Hij pleit ervoor om daaromtrent duidelijkheid te scheppen.

De heer Fernand Desmyter verduidelijkt dat zijn antwoord nu louter betrekking heeft op het item dat de heer Robert Voorhamme aansneet met name de eigendomsverhoudingen. Wat de grond van zaak betreft, verklaart hij dat het principe dat het meest geëigende orgaan geschikt is om de exploitatie te doen, moet gerespecteerd worden. Er is vanuit de Vlaamse overheid geen enkele ambitie dat de BAM nu sluizen en andere installaties zou exploiteren in de toekomst.

Het is niet omdat BAM decretaal een brede bevoegdheid krijgt en decretaal de mogelijkheid



krijgt om te exploiteren dat BAM dat effectief zal doen. Het is wel zeer plausibel dat BAM zelf de Oosterweeltunnel zal exploiteren. Die mogelijkheid mag dus niet worden uitgesloten. Maar het ligt niet in de ambitie van BAM om b.v. sluizen te exploiteren. Men zou dus ook kunnen theoretisch opwerpen dat er een mogelijke tegenspraak is tussen het BAM-decreet en het decreet tot oprichting van de Dienst voor de Scheepvaart.

De heer Robert Voorhamme verklaart dat zijn interventie enkel ingegeven was door het specifieke gegeven dat er thans in uitvoering van het Haven-decreet een discussie wordt gevoerd.

### III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

#### Artikelen 1 tot en met 4

Deze artikelen worden zonder opmerkingen unaniem met 11 stemmen aangenomen.

#### Artikel 5

De heer Ludwig Caluwé vraagt verduidelijking omtrent de dochteronderneming. Betekent dit dat men steeds via één en dezelfde dochteronderneming zal werken of is het mogelijk dat er via verschillende ondernemingen naargelang het project wordt gewerkt ?

Mevrouw Wivina Demeester vraagt waarom er sprake is van “Vlaamse” PPS-projecten. Betreft het PPS-projecten in Vlaanderen ?

De heer D’Hooghe verklaart dat het begrip “Vlaamse PPS-projecten” ook terug te vinden is in het ontwerp van PPS-decreet. In die zin is er enige consistentie tussen beide decreten. De heer D’Hooghe verklaart dat het begrip in het PPS-decreet zal gedefinieerd worden.

Hij verklaart dat de notie Vlaams PPS-project verwijst naar het begrip dat gehanteerd is in het ontwerp van decreet betreffende de facilitering van PPS. Daarin worden Vlaamse PPS-projecten gedefinieerd als projecten die een meerwaarde genereren waarvoor een financiële inbreng door de Vlaamse regering gebeurt via de PMV en die aan het voorafgaandelijk advies van het PPS-Kenniscentrum worden voorgelegd.

Het was de bedoeling om de koppeling tussen beide decreten te maken om te vermijden dat er buiten deze Vlaamse PPS-projecten die via het Kenniscentrum en de inbreng van PMV tot stand komen, andere projecten zouden ontstaan.

De heer Ludwig Caluwé herhaalt dat het toch wenselijk zou zijn om de tekst van artikel 5 te herbekijken : vermits het toch niet de bedoeling kan zijn dat alle projecten door één en dezelfde dochteronderneming moeten gebeuren, lijkt het hem aangegeven te spreken van een Vlaams PPS-project i.p.v. de meervoudsvorm Vlaamse PPS-projecten te hanteren.

De heer David D’Hooghe verklaart dat deze wijziging overbodig is ; hij leest deze bepaling zo dat zowel één als meerdere dochterondernemingen hierbij kunnen betrokken worden.

De heer Robert Voorhamme noteert dat uit deze bespreking duidelijk blijkt dat deze tekst wordt geïnterpreteerd in die zin dat meerdere dochterondernemingen kunnen participeren.

Het artikel 5 wordt unaniem met 11 stemmen aangenomen.

#### Artikelen 6 tot en met 14

Deze artikelen worden zonder opmerkingen unaniem met 11 stemmen aangenomen.

#### Artikel 15

De heer Ludwig Caluwé wenst verduidelijking omtrent het Europees rekeningstelsel 1995 (ESR 95) waarvan sprake in dit artikel. In de memorie van toelichting bij dit artikel staat immers vermeld dat deze bepalingen geen verdere toelichting behoeven.

De heer Frans De Braeckeleer, partner Deloitte&Touche verklaart dat het Europees rekeningstelsel 1995 een moeilijk technisch uit te leggen begrip is. Bij de besprekingen van het financieringsplan is er altijd uitgegaan van de gedachte dat de schuldgraad van de Vlaamse overheid niet in belangrijke mate zou mogen stijgen en dit overeenkomstig de begrotingsnormen die gesteld worden door de federale en Europese overheden. Sinds kort worden trouwens ook de normen van de Hoge

Raad voor Financiën geconcipieerd in relatie tot deze ESR 95.

De Maastrichtnormen streven ernaar om binnen Europa een zekere mate van gelijkvormigheid te creëren op vlak van begrotingsnormen. Het is nog steeds de bedoeling de belangrijke begrotingsnorm van de schuldgraad met name het halen van de 60% t.a.v. de verhouding tussen totale schulden en het bruto binnenlands product. In deze optiek wordt hier voorzichtigheidshalve rekening gehouden met deze normering. De ESR 95 moet dus bewaakt worden omdat precies het Europees stelsel van rekeningen een regelgeving heeft ontwikkeld om uit te maken wanneer en in welke mate de schulden stijgen.

De BAM is een autonome zelfstandige instelling – dat is de eerste voorwaarde voor ESR 95. Om de schulden van BAM niet te laten bijdragen tot de schuldgraad, behoort BAM tot de private bedrijven. Dit is het geval wanneer de opbrengst van de verkopen die BAM doet (het leveren van diensten bv het ter beschikking stellen van een tolweg) hoger is dan de helft van haar productiekosten. Dit is zeer duidelijk geregeld binnen ESR 95: men omschrijft zeer duidelijk wat de productiekosten zijn. Het gaat dan over de lonen die BAM zal moeten dragen, de afschrijvingen en allerlei werkingskosten. Gelet op de vrij hoge mate van tolgelden die geïnd zullen worden, zal het geen probleem zijn dat de opbrengst hoger is dan de helft van de productiekosten. Daardoor komt het vehikel BAM in een situatie dat BAM in de stelsel van de nationale rekeningen gerekend wordt tot de private sector wat impliceert dat eventuele schulden die BAM aangaat buiten de schuldgraad van de overheid worden gehouden.

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of indien de verwijzing naar ESR 95 er niet staat, dit impliceert dat de schulden dan wel volledig bij de schuldgraad van de Vlaamse overheid worden gerekend?

De heer Frans De Braekeleer verklaart dat de opname van de verwijzing naar ESR 95 opgenomen is als aandachtspunt en signaal dat men in regel wil zijn met ESR 95.

De heer Robert Voorhamme is van oordeel als de verwijzing naar ESR 95 niet in de tekst staat, telkens opnieuw zou moeten nagerekend of de schuld al dan niet bij de schulden van de Vlaamse overheid moet gerekend worden. Nu is decretaal vastgelegd dat de schulden er automatisch niet bij gerekend worden.

De heer Frans De Braekeleer verklaart dat dit enigszins moet gerelativeerd worden; het moet onderzocht worden en aan de Europese Commissie voorgelegd worden want deze regelgeving is onderworpen aan een zekere evolutie. Naarmate meer lidstaten dergelijke constructies opzetten past de Europese regelgeving zich aan. Maar de verwijzing naar ESR 95, is wel een essentiële basisregel.

De heer Robert Voorhamme herhaalt dat hij van oordeel is dat thans decretaal vastgelegd wordt dat de schulden er automatisch niet bij gerekend worden. Hij poneert dat de Vlaamse decreetgever hic et nunc met dit decreet een Vlaamse regelgeving creëert waaraan de BAM zich te houden heeft.

Mevrouw Wivina Demeester en de heer Ludwig Caluwé concluderen dat het een opdracht is voor de BAM (decretaal verankerd) maar dat de Vlaamse overheid sowieso gebonden is door die ESR-regelgeving.

Op de vraag van de heer Ludwig Caluwé wat er naast tolgelden nog kan ressorteren onder de noemer “opbrengst van verkopen” – kan het gaan om alternatieve financiering-leaseconstructies...? –, repliceert de heer Frans De Braekeleer dat een ander goed voorbeeld daarvan het verhuren van een bepaald patrimonium is. Het wordt beschouwd als een verkoop in de optiek van ESR. Dezelfde spreker stelt dat de leaseconstructies op zichzelf daar niet onder vallen omdat er steeds een relatie moet zijn tussen een product of een dienst die men aanbiedt aan het publiek en een prijs die men ervoor krijgt. Van zodra er inkomsten zijn voor de dienst die aangeboden wordt, -dat is bv zo voor tol in concessie – kan de regulering in voege treden.

Op de vraag om verduidelijking van mevrouw Wivina Demeester of de Vlaamse regering op basis van de huidige tekst verplicht is om een werkings-toelage toe te kennen aan de BAM, verklaart de minister dat de regering ervan uitgaat dat de begroting jaarlijks belast wordt met een krediet bestemd voor een werkingstoelage van de BAM.

Het artikel 15 wordt unaniem met 11 stemmen aangenomen.

#### Artikelen 16 tot en met 23

Deze artikelen worden zonder opmerkingen unaniem met 11 stemmen aangenomen.

## Artikel 24

Mevrouw Wivina Demeester vraagt of BAM zelf er zorg moet voor dragen dat er externe evaluatie is ?

De heer Yvan Verbakel afdelingshoofd en project-leider Masterplan Antwerpen, antwoordt dat de raad van bestuur van BAM onverminderd de verplichte audit die de Vlaamse overheid zichzelf oplegt, kan beslissen een audit te doen. Een second opinion is een goede zaak en dit past in een filosofie van “corporate government”.

Mevrouw Wivina Demeester concludeert dat decretaal BAM verplicht wordt de audit te doen.

Dezelfde spreker concludeert vermits er geen inwerkingtredingsclausule werd opgenomen, dit decreet in werking treedt 10 dagen na publikatie in het Belgisch Staatsblad.

Het artikel 24 wordt unaniem met 11 stemmen aangenomen.

## IV. EINDSTEMMING

Het ontwerp van decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wordt ongewijzigd eenparig met 11 stemmen aangenomen.

*De verslaggever,*

*De voorzitter,*

Ludwig  
CALUWE

Wivina  
DEMEESTER-DE MEYER

---



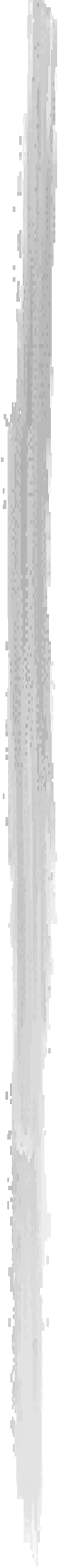
## BIJLAGE



# **MASTERPLAN Antwerpen & BAM decreet**

**toelichting commissie  
openbare werken, mobiliteit  
en energie**

# Inhoud

- 
1. Masterplan Antwerpen
  2. Randvoorwaarden ter realisatie Masterplan
  3. Huidige stand van zaken
  4. Financiële aspecten
  5. Ontwerp Decreet BAM

# 1. Masterplan Antwerpen

## Doelstellingen

- ~ garanderen van de bereikbaarheid van stad en haven
- ~ verhogen van de verkeersveiligheid
- ~ herstellen van de leefbaarheid;
- ~ geïntegreerde en multimodale aanpak

# 1. Masterplan Antwerpen

## Projecten

### Wegeninfrastructuur

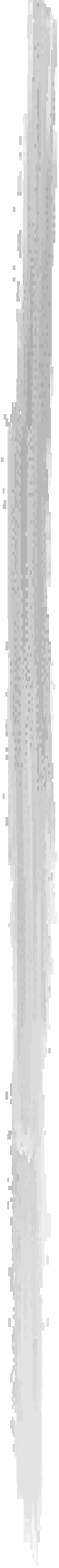
- Sluiting van de R1 kleine ring rond Antwerpen:  
Oosterweelverbinding;
- Optimalisatie van de Singel;
- Aanpassing van gewestwegen o.a. voor de  
aanleg van vrije tram- en busbanen; bvb. De  
Leien

–

# Oosterweelverbinding variante 7



# 1. Masterplan Antwerpen



## Projecten

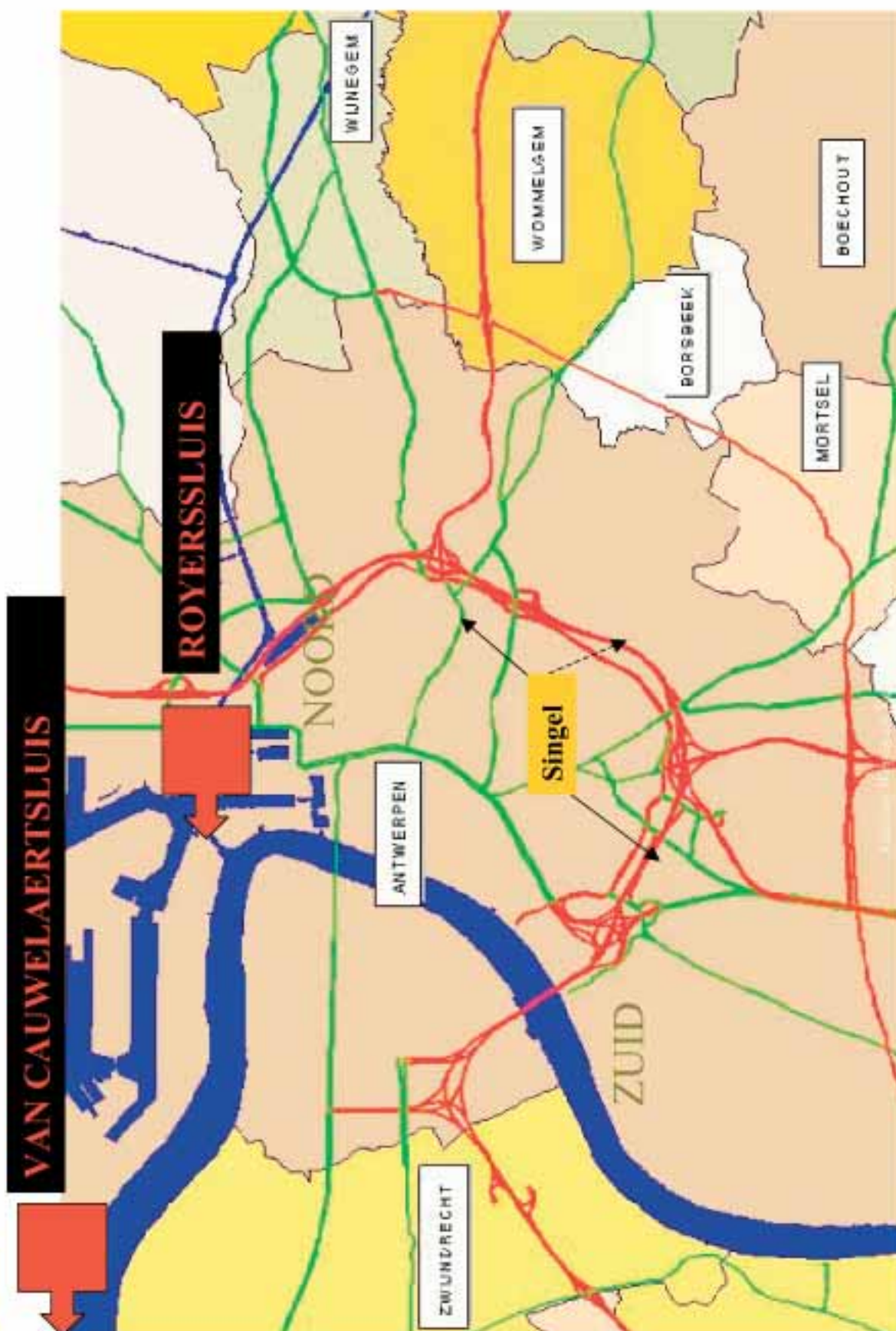
### Waterwegeninfrastructuur

- Renovatie van de Royerssluis;
- Renovatie van de Van Cauwelaertsluis;
- Modernisering van Albertkanaal  
(vak Wijnegem-Antwerpen).





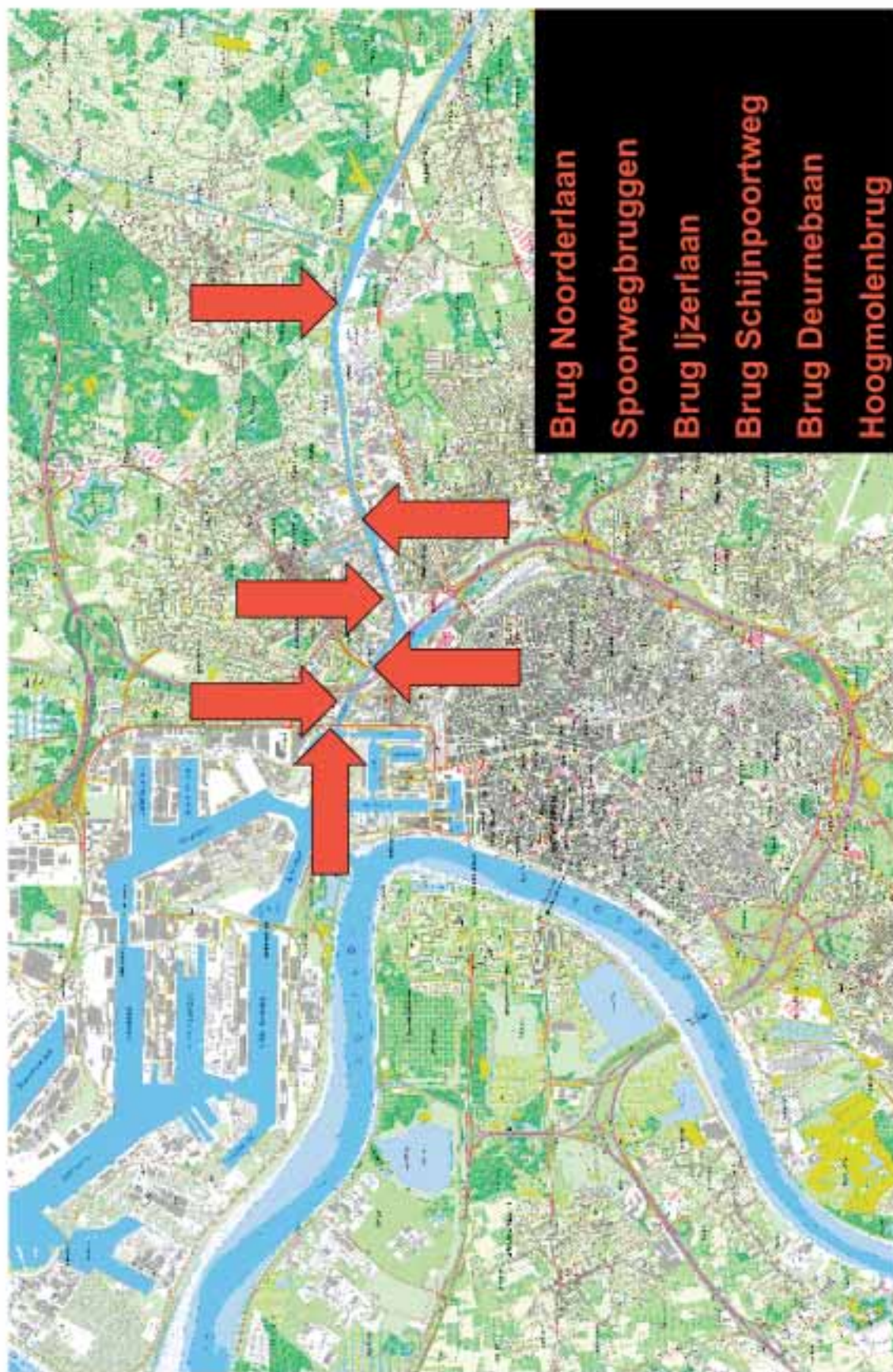
# RENOVATIE SLUIZEN





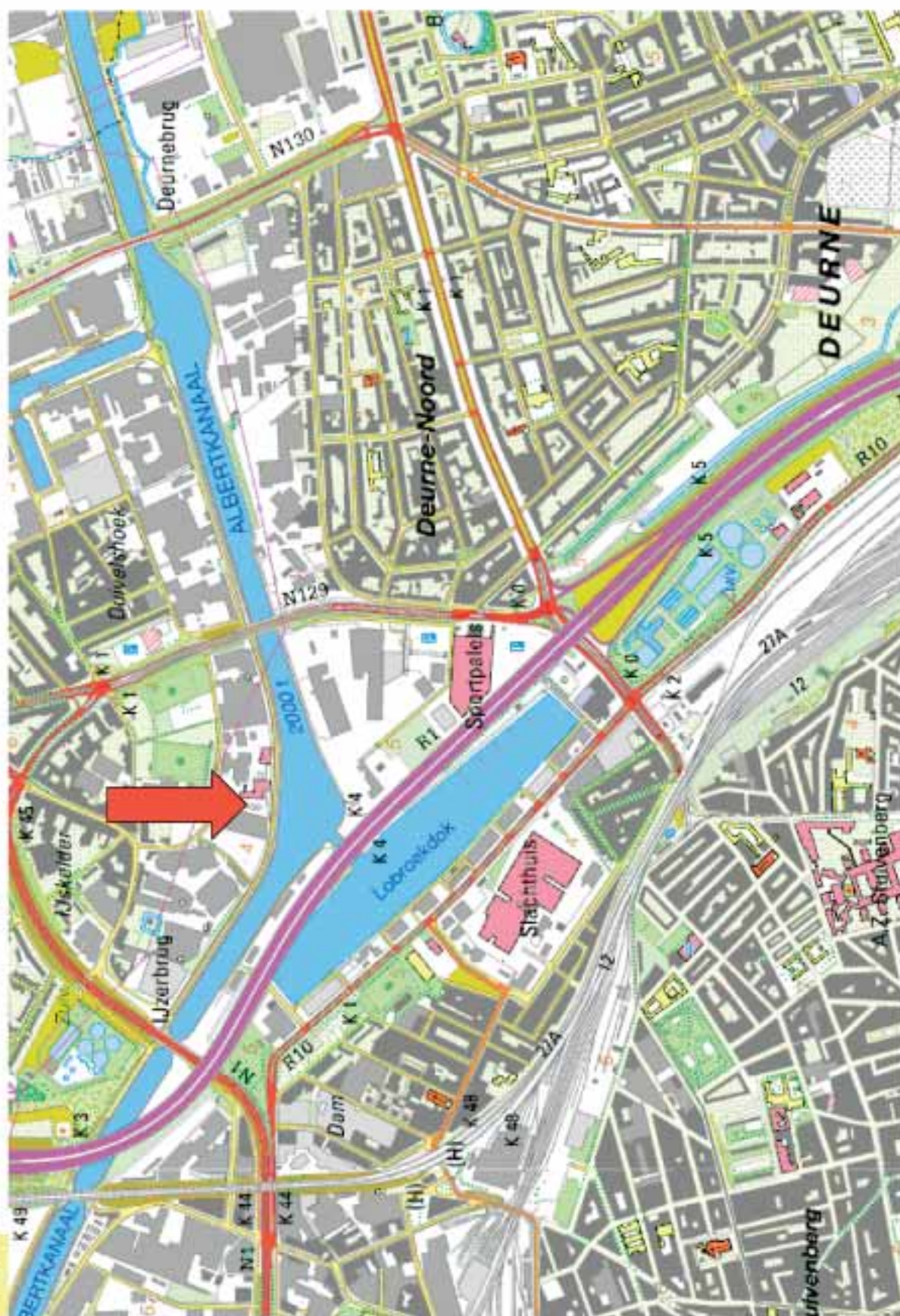


# AANPASSING BRUGGEN ALBERTKANAAL





# Afsnijden bocht Albertkanaal



# 1. Masterplan Antwerpen

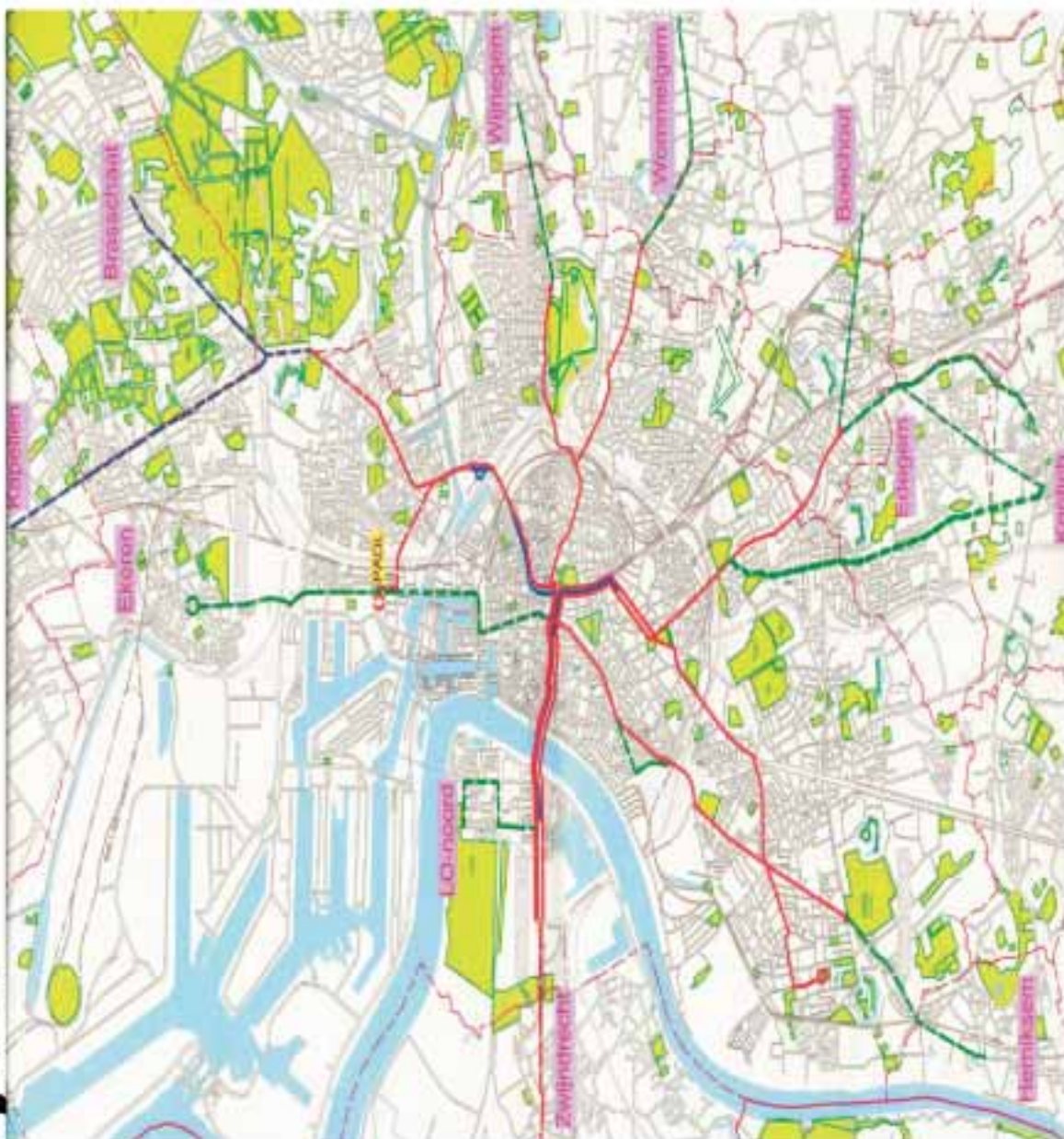
## Projecten

### Openbaar Vervoer - De Lijn

- Uitbreiding van de tramlijnen naar de 1° gordel;
- Diverse uitbreidingen van het tramnet;
- Aankoop trams met grotere capaciteit.



# 1. Masterplan Antwerpen - verlenging tramlijnen



# 1. Masterplan Antwerpen

## Projecten

fietsinfrastructuur, fietspaden, overstappunten,  
fietsparkings

R10 Singel intra-muros  
R11 tussen Wommelgem en Prins Boudewijnlaan  
N116 en N184 te Deurne-Zuid  
N10 en N1 te Mortsel  
Jan Van Rijswijcklaan intra-muros  
N177 Aartselaar - Antwerpen  
N148 Schoonselhof



# 1. Masterplan Antwerpen

## Projecten

fietsinfrastructuur, fietspaden, overstappunten,  
fietsparkings

\_N1 Mechelsesteenweg te Antwerpen  
N106 te Wilrijk  
N12 tussen R1 en R11  
N1 Merksem - Brasschaat  
Scheldelaan + Noorderlaan

.....

## 2. Randvoorwaarden Realisatie Masterplan

### **Knelpunten**

- ~ Financiële middelen ter realisatie van de projecten, inhaalbeweging boven reguliere begroting;
- ~ actie op korte termijn noodzakelijk
- ~ Tekort aan menskracht bij betrokken administratieve diensten voor realisatie van het Masterplan; inhaalbeweging boven reguliere begroting;

## 2. Randvoorwaarden Realisatie Masterplan

### Voorgestelde aanpak

- ~ Nood aan structuur die beleidsdomeinoverschrijdend is en verschillende bestuursniveaus verenigt en die instaat voor de coherente realisatie van het Masterplan;
  - } Groot aantal 'stakeholders' bij de realisatie betrokken.
- ~ Realiseren van Financiering:
  - } alternatieve financieringstechnieken & tolheffing
  - } Publiek private samenwerking (of financiering);

## **2. Randvoorwaarden realisatie Masterplan**

### **Voorgestelde aanpak**

~ Noodzaak aan een orgaan met publiekrechtelijk statuut o.m. om de volgende reden: het inbrengen of de overdracht van openbare domeingoederen kan enkel in of aan een publiekrechtelijke persoon;

~ Noodzaak aan orgaan met operationele flexibiliteit:

- } studie, uitvoering & beheer vereisen gespecialiseerde en zeldzame know-how;
- } studiebehoefte fluctueert



## 2. Randvoorwaarden Realisatie Masterplan

### Kader Samenwerking

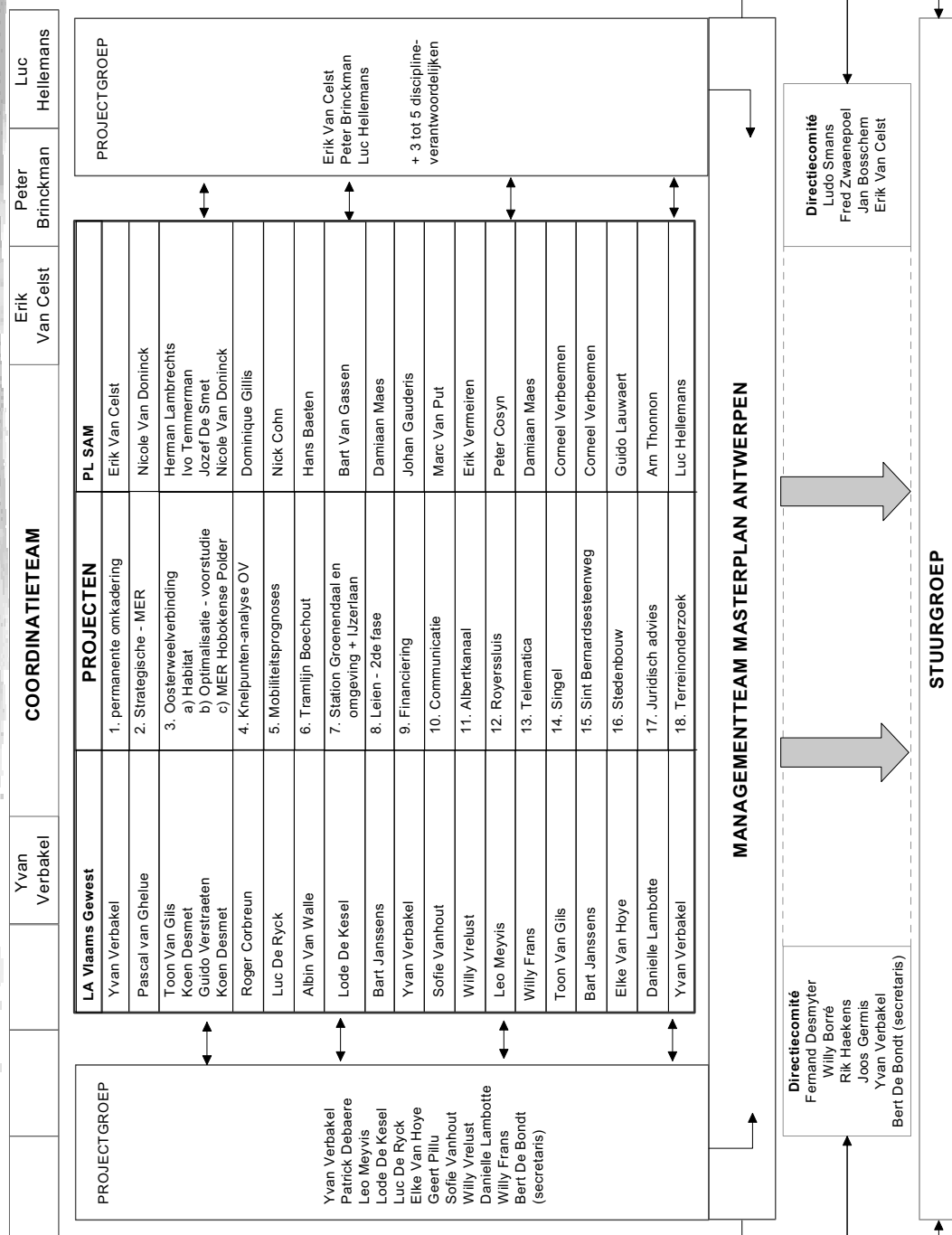
Uitwerking & Opvolging Masterplan Projecten

- ~ Minister & Vlaamse regering: beleidsbepaling
- ~ Stuurgroep: beleidsvoorbereiding
- ~ BAM: beleidsuitvoering  
(projectvoorstel -> projectontwerp -> projectrealisatie -> projectopvolging )

### 3. Huidige stand van zaken

- ~ Masterplan principieel goedgekeurd door Vlaamse Regering december 2000
- ~ Realisatie Masterplan wordt voorbereid door Vlaamse administratie
- ~ Stuurgroep en Projectgroep
- ~ Politiek overlegforum o.l.v. gouverneur Antwerpen
- ~ Studiecontract met TV SAM november 2001

# 3. Huidige stand van zaken -Organogram



### **3. Huidige stand van zaken**

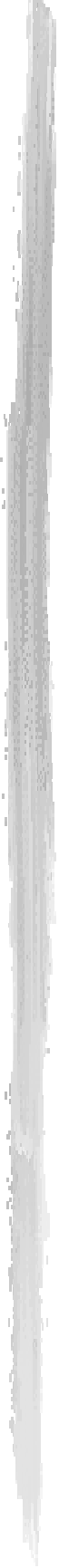
#### **•Projecten aanbesteed 22 augustus 2002:**

- ü **Knelpunten openbaar vervoer**
- ü **Ingrepen zwakke weggebruiker**

#### **•Projecten in aanbesteding (21 november 2002):**

- ü **Sint-Bernardsesteenweg (1e fase)**
- ü **Tramlijn Mortsel-Boechout (1e fase)**

### **3. Huidige stand van zaken**



**Projecten in voorbereiding:**

- ü **Strategische MER: voor het volledige Masterplan**

- ü **Oosterweelverbinding:**

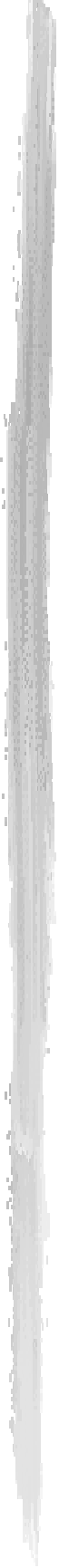
- **Optimalisatie tracé**
- **Natuurstudie**
- **Voorstudie tunnel**



## Oosterweelverbinding (optimalisatie)



### **3. Huidige stand van zaken**



#### **Projecten in voorbereiding:**

- ü **Singel**

- ü **Leien (2e fase)**

- ü **Sint-Bernardsesteenweg (2e fase)**

- ü **Tramlijn Mortsel-Boechout (2e fase)**

- ü **Tramlijn Kontich**

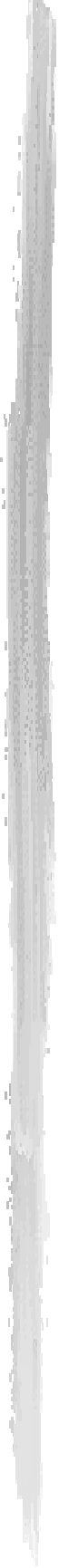
### **3. Huidige stand van zaken**

**Projecten in voorbereiding:**

- **Albertkanaal:**
  - verbreding van het kanaal
  - heroriëntering wegverkeer
  - vernieuwing bruggen
- **Sluizen:**
  - Van Cauwelaertsluis
  - Royerssluis

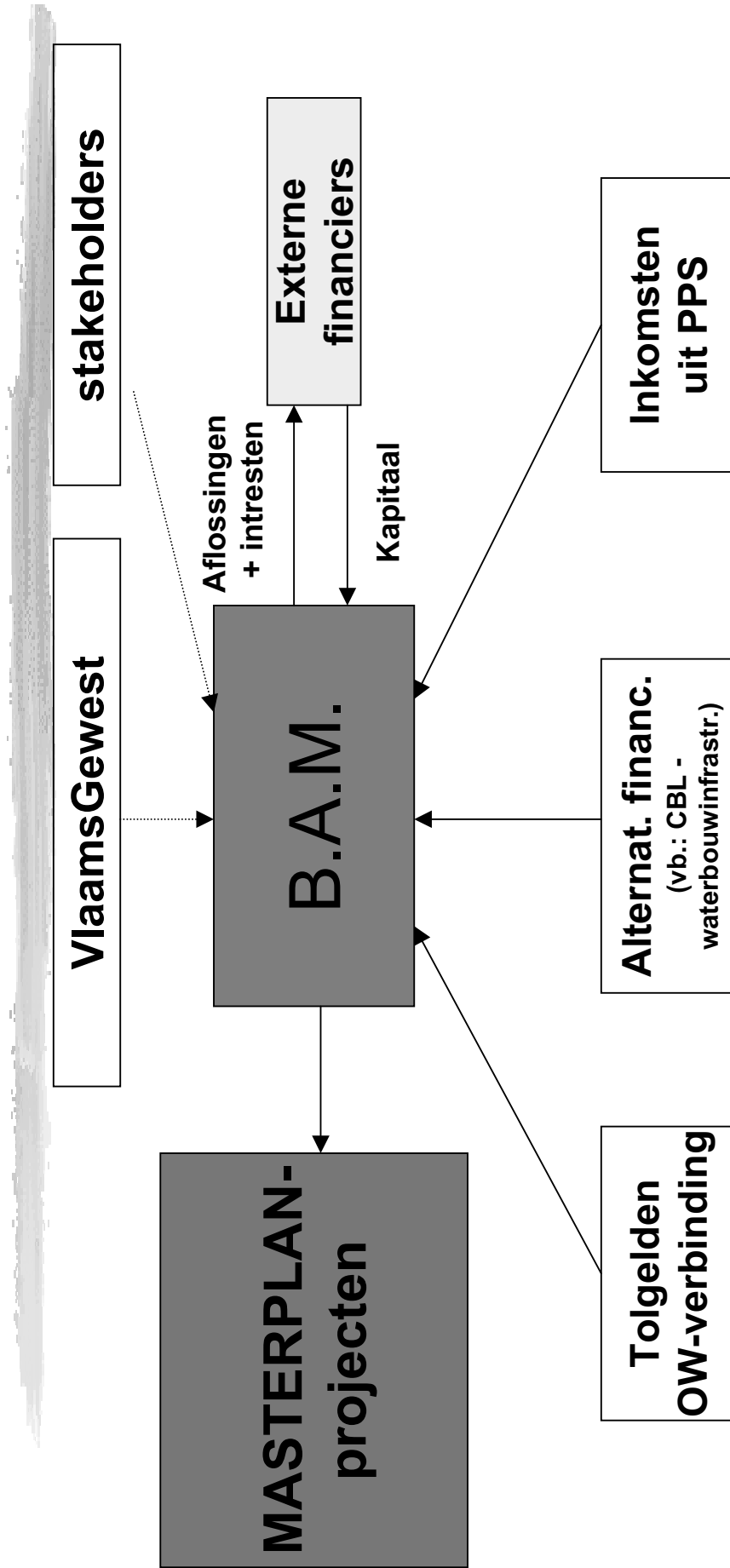
## **4. Financiële aspecten**

### **4.1 Plan van aanpak & werkzaamheden**



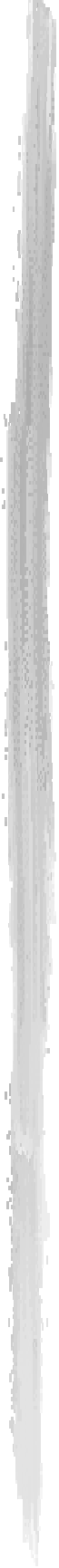
- ~ Analyse en evaluatie van de financieringsmogelijkheden
- ~ Marktverkenning bij financiële sector
- ~ experten meeting

## 4.2 Financiële structurering





## 4.2 Financiële structurering

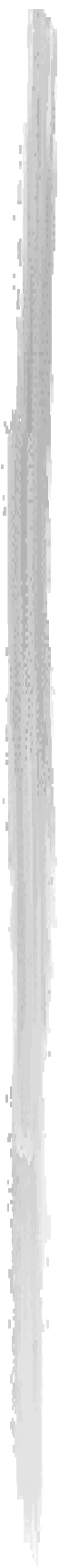


~ Centrale rol van B.A.M. in de realisatie en financiering van het Masterplan.

~ Ontleningen met overheidswaarborg

~ V ESR95-neutraliteit van B.A.M. is belangrijk criterium

## 4.3 Inkomsten van B.A.M.



- ~ Tolinkomsten - Oosterweelverbinding
- ~ Cross border lease
- ~ Andere inkomsten (vastgoed, ...)

## **4.4 Financieringsstrategie - hypothesen**

### **~ Masterplan als een geïntegreerd plan**

- V weginfrastructuurwerken
- V waterweginfrastructuurwerken
- V openbaar vervoerprojecten

### **~ Constructie- en exploitatiefase**

- V constructiefase: 2004 - 2008
- V exploitatiefase: vanaf 2009

## 4.4 Financieringsstrategie - hypothesen

### ~ Investeringen

- V globaal bedrag: EUR 2,3 miljard excl. BTW (in prijzen 2002) - rekening houdende met verhoging van 50%
- V lineaire spreiding over constructieperiode

### ~ Andere kosten

- V jaarlijkse onderhoudskosten
- V projectmanagementkosten
- V toelassing vanaf 2009

## **4.4 Financieringsstrategie - hypothesen**

### **~ Toltarieven**

- V 2 categorieën: personen- en vrachtwagens
- V in 2009: EUR 2 (pw) en EUR 13 (vw) - excl. BTW

### **~ Verkeersstromen**

- V Mobiliteitsplan 1998 - 2010
- V duurzaam scenario: groei van 14% (pw) en 26% (vw)
- V verbod voor vrachtverkeer in Kennedytunnel



## 4.4 Financieringsstrategie - hypothesen

### ~ 'Upfront'-inkomsten

- V inkomsten uit cross border lease transacties
- V nog geen inkomsten uit vervreemding activa

## 4.4 Financieringsstrategie - hypothesen

~ Financieringsvorm: klassieke lening

~ Looptijd

V 30 jaar

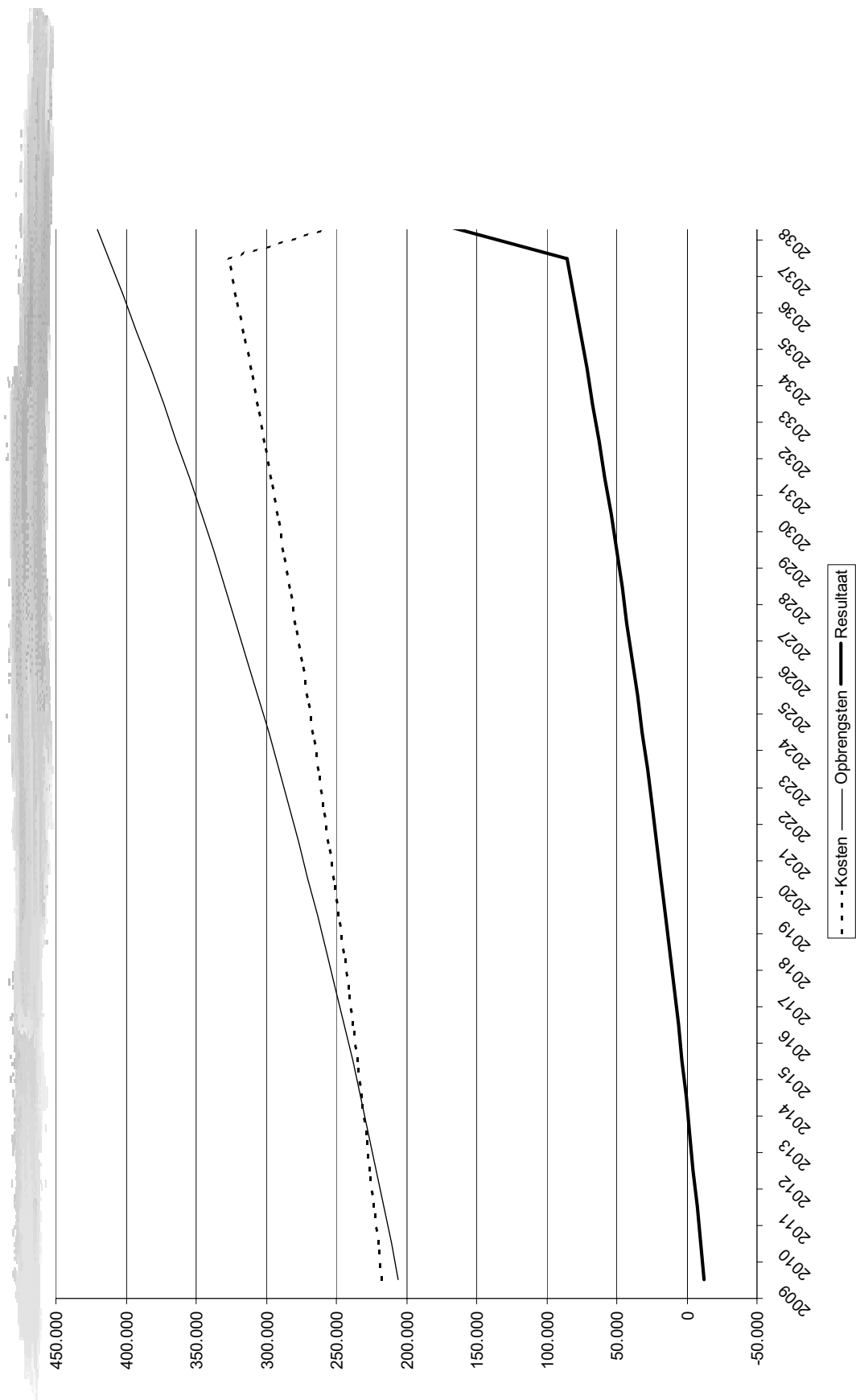
~ Overheidswaarborg

~ Rentevoeten

V geen rentebetalingen tijdens constructieperiode

V forward rentevoet vanaf 2009

## 4.4 Financieringsstrategie - resultaten



## 5. Ontwerp Decreet BAM

### Opdracht

- ~ "BAM heeft als opdracht de financiering, de realisatie, het beheer & de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio met het oog op het bevorderen van de mobiliteit."
- ~ Vlaamse Regering & BAM sluiten daartoe overeenkomsten af;
- ~ Mogelijkheid Vlaamse regering bijzondere opdrachten aan BAM toe te vertrouwen;
- ~ Inzake PPS: BAM doet beroep op PMV-dochteronderneming. BAM & dochteronderneming sluiten samenwerkingsakkoord.

## 5. Ontwerp Decreet BAM

### Instrumenten

- ~ Vlaamse regering & publiekrechtelijke rechtspersonen die participeren in BAM kunnen roerende & onroerende goederen in BAM inbrengen, aan BAM verkopen, zakelijke rechten op toestaan of in beheer geven;
- ~ BAM kan alle roerende & onroerende goederen en rechten verwerven, vereist voor de uitoefening van haar opdrachten;
- ~ Vervreemding onroerende goederen en rechten slechts na voorafgaande machtiging Vlaamse regering;
- ~ Na machtiging Vlaamse regering kan BAM onroerende goederen onteigenen ter verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

## 5. Ontwerp Decreet BAM

### Instrumenten

- ~ Op voorstel van BAM, vaardigt Vlaamse regering verordeningen uit voor de door BAM beheerde gronden & infrastructuur;
- ~ Machtiging BAM om werken uit te voeren op of onder of over onroerende goederen die behoren tot openbaar of privaat domein federale overheid, Vlaamse Gewest, Vlaamse Gemeenschap, provincies, gemeenten en instellingen die eronder ressorteren, mits toestemming eigenaar;
- ~ BAM kan dadingen aangaan;
- ~ Recht op voorkoop.



# 5. Ontwerp Decreet BAM

## Kapitaal

- ~ Vlaamse Gewest: ten minste de helft plus één van de aandelen in het kapitaal van BAM;
- ~ Op het maatschappelijk kapitaal kan inschrijven:
  - | Vlaamse Gemeenschap;
  - | VOI's;
  - | Provincies;
  - | Gemeenten;
  - | intergemeentelijke samenwerkingsverbanden;
  - | OCMW's.
  - | gemeentelijke bedrijven

# 5. Ontwerp Decreet BAM

## Inkomsten & Boekhouding

- ~ **BAM kan:**
  - } werkingstoelage ontvangen van Vlaamse regering lastens de begroting van het Vlaamse Gewest;
  - } toelagen ontvangen van andere vennoten;
  - } inkomsten verwerven door levering prestaties aan derden;
  - } door het valoriseren van roerende & onroerende goederen waarvan zij eigenaar is of die zij beheert.
- ~ **BAM mag schenkingen & legaten ontvangen;**
- ~ **BAM is gerechtigd retributies te innen voor het gebruik door derden van de aangeduide verkeersinfrastructuur;**

# 5. Ontwerp Decreet BAM

## Personeel

- ~ Vlaamse regering kan bepalen onder welke voorwaarden bepaalde personeelsleden die eventueel door BAM in dienst worden genomen, gerechtigd zijn om terug in dienst te treden in het MVG;

## Controle

- ~ Twee commissarissen:
  - } één op voordracht van de Minister bevoegd inzake Openbare Werken en Mobiliteit;
  - } één op voordracht van de Minister bevoegd voor Financiën.
- ~ De commissarissen zien er op toe dat de opdrachten door BAM worden uitgevoerd conform de wetten, decreten, uitvoeringsbesluiten, de statuten en het algemeen belang.