Stuk **52** (2008-2009) – Nr. 3

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

Zitting 2008-2009

6 mei 2009

VERSLAG VAN DE VLAAMSE REGERING

Alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen

19 december 2008

GEDACHTEWISSELING

met mevrouw Kathleen Van Brempt,
Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen

VERSLAG

namens de Subcommissie voor Financiën en Begroting
uitgebracht door de heer Jan Peumans

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Hilde Eeckhout.

Vaste leden:

de heren Thieu Boutsen, Herman De Reuse;
de heren Koen Van den Heuvel, Eric Van Rompuy;
mevrouw Hilde Eeckhout, de heer Jaak Gabriels;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Ludo Sannen.

Toegevoegde leden:

de heer Jos Stassen;
de heer Jan Peumans.

Zie:
52 (2008-2009)
– Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 2: Verslag over gedachtewisseling

INHOUD

Blz.

I. Toelichting 4

II. Bespreking – Vragen van de leden 7

Bijlage: Powerpointpresentatie van De Lijn 15

DAMES EN HEREN,

In het kader van de verslaggeving van de Vlaamse Regering over de alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen (*Parl. St.* Vl. Parl. 2008-09, nr. 52/1) heeft het de Subcommissie voor Financiën en Begroting behaagd op 12 februari 2009 een gedachtewisseling met mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen te houden.

De bedoeling van de Subcommissie voor Financiën en Begroting is het beleid van de Vlaamse Regering te toetsen aan de verslagen van de Vlaamse Regering over de alternatieve financiering, die opgesteld worden en ingediend in het Vlaams Parlement overeenkomstig de resolutie van 30 mei 2007 betreffende de informatieverstrekking over en de controle op de alternatieve financieringen (*Parl. St.* Vl. Parl. 2006-07, nr. 1143/3).

I. TOELICHTING

Investeringen De Lijn

De heer *Roger Kesteloot*, directeur VVM (Vlaamse Vervoersmaatschappij) De Lijn, geeft namens minister Kathleen van Brempt, een stand van zaken. De spreker maakte gebruik van een powerpointpresentatie, die in bijlage terug te vinden is.

De heer Kesteloot stelt dat eind 2006 men tot de vaststelling kwam dat het volume aan klassieke kapitaalsubsidies voor de legislatuur niet zou volstaan om de nood aan investeringen die ook al in de beheersovereenkomst werd uitgetekend, te dragen. De raad van bestuur van De Lijn praatte daarover met de Vlaamse Regering en men kwam tot een overeenkomst dat De Lijn voor de rest van de legislatuur zou kunnen rekenen op een geplafonneerd geïndexeerd bedrag aan kapitaalssubsidie in de meerjarenbegroting. Voor het overige moest De Lijn op zoek naar creatieve oplossingen en dus alternatieve financiering die ESR-neutraal (ESR: Europees Stelsel van Rekeningen) zou zijn.

Het ging respectievelijk om 250 miljoen euro in klassieke kapitaalssubsidie, die zou voorbehouden blijven voor investeringen in bedrijfscontinuïteit en veiligheid van reiziger en personeel. Ook vervangingsinvesteringen zijn verder gefinancierd met klassieke kapitaalssubsidie. Alle projecten met betrekking tot vernieuwing en kwaliteitsverbetering zouden via alternatieve financiering gebeuren en dat besloeg een bedrag van ongeveer 540 miljoen euro. Daarbij moest een onderscheid gemaakt worden tussen investeringen vanuit De Lijn zelf en deze die niet van De Lijn zelf uitgaan.

Voor de investeringen in stationsomgevingen is niet De Lijn de initiatiefnemer, maar wel de NMBS, Infrabel of de gemeenten en steden zelf. Er is in dat verband geopteerd voor een fonds met klassieke begrotingsmiddelen, specifiek voor stationsomgevingen, namelijk het Fonds Stationsomgevingen. Het werd in 2007 opgericht als intern verzelfstandigd agentschap bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Voor investeringen vanuit De Lijn zelf, is een investeringsdochter opgericht, Lijninvest. Die zou een belangrijke rol spelen bij de participatieve publiek-private samenwerkingsverbanden waarbij De Lijn partij is.

De continuïteits- en veiligheidsinvesteringen behelzen onder meer alles in het kader van Veilig op Weg, het veiligheidsplan van De Lijn, de doorstroming op tramlijnen, sanering van stelplaatsen, duurzame milieu-investeringen en het onderhoud van tramsporen en tractiestations waar er tramexploitatie is.

De vernieuwingsinvesteringen vallen volgens de heer Kesteloot uiteen in een aantal categorieën. Zo zijn er een aantal tramprojecten uit de langetermijnplannen van De Lijn, met de bouw van nieuwe stelplaatsen, terwijl de renovatie van bestaande stelplaatsen met klassieke middelen gebeurt. Ook het aanschaffen van nieuwe bussen en trams gebeurt via andere vormen van financiering, terwijl dat eerder gedeeltelijk gebeurde met kapitaalssubsidie en gedeeltelijk met een lening waarvoor een gewestwaarborg gold. De stationsomgevingen zijn ondergebracht in het desbetreffende Fonds. Voor de rest zouden participatieve of contractuele vormen van publiek-private samenwerking (pps) moeten ontstaan. De heer Kesteloot legt uit dat de samenwerking diverse vormen kan aannemen voor wat de contracten betreft, maar dat men vooral oog had voor een zo groot mogelijke zekerheid qua ESR-neutraliteit. Dat mondt al snel uit in operationele lease of langetermijnhuur.

Tramprojecten

De tramprojecten omvatten drie aparte projecten. Het eerste en financieel het belangrijkste, maakt deel uit van het Pegasusplan Antwerpen en gaat over het in gebruik nemen van de koker die in ruwbouw bestaat onder de Turnhoutsebaan en de verbinding met de park-and-ride aan de Wommelgemrotonde. De raming destijds sprak van 81 miljoen euro. Het studiewerk loopt om het voorkeurtracé te bepalen voor het bovengrondse gedeelte, net als de voorbereiding van het vergunningentraject en het overleg met

de andere partners via een interne en externe stuurgroep.

Een tweede project behelsde de uitbreiding van de tramlijn van Zwijnaarde-brug naar Zwijnaarde-dorp, een klein project ten belope van 11,6 miljoen euro. Op basis van een advies van het Kenniscentrum PPS van 14 januari 2009, is vastgesteld dat het project te klein is om als pps op te vatten. Er wordt onderzocht of het kan via een klassieke overheidsopdracht.

Het derde tramproject betreft de eerste sneltramas, Hasselt-Maastricht, uit het Spartacusplan voor Limburg met een kostprijs bij eerste raming van 55 miljoen euro. De studieopdracht voor het project loopt. Er worden detailtracés uitgewerkt en het vergunningentraject wordt gevolgd. De MER-procedure (MER: milieu-effectrapportage) loopt en er wordt volop overlegd met externe partners zoals gemeentebesturen en Infrabel.

Masterplan Antwerpen

De projecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen vormen een apart blok met projecten die in dezelfde financieringsgedachte zijn ondergebracht. Dat plan valt in twee fasen uiteen, vóór de ingebruikname van de Oosterweelverbinding en erna, wanneer er tol gegenereerd wordt. Voor de tramprojecten uit de eerste fase is beslist ze uit de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) te lichten en ze met alternatieve financiering via Lijninvest te realiseren. Dit betreft de tramverlenging Mortsel-Boechout, de tramverlenging Deurne-Wijnegem, de Leien fase 2 en de tramverlenging tot aan Ekeren, de bouw van tractiestations en van een nieuwe stelplaats in Deurne en het aanschaffen van trams die een degelijke exploitatie van de lijnen mogelijk maken. Het investeringspakket besloeg in de oorspronkelijke ramingen een waarde van 301 miljoen euro.

Investeringsstructuren – Publiek-private samenwerking

Er is ten behoeve van de investeringen in nieuwe tramprojecten een structuur van participatieve pps opgezet. Het belangrijkste element is de inbreng van de nv Lijninvest als aandeelhouder in de op te richten speciale projectvennootschappen. De Lijn is daarbij opdrachtgever voor het DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain); de projectvennootschap is opdrachtnemer.

Op één aandeel na van het Vlaamse Gewest, is De Lijn voor honderd percent aandeelhouder van de nv Lijninvest. Er is een mogelijkheid gecreëerd om ook een andere partner toe te laten te participeren in het kapitaal van de speciale projectvennootschap. Met het oog op de ESR-neutraliteit moet de private partner de meerderheid van de aandelen hebben. Daarom is men uitgegaan van een algemene structuur waarbij Lijninvest maximaal 26 percent van de aandelen zou hebben en met een andere publieke partner erbij zou dat 13 percent-13 percent worden. De privépartner heeft dan 74 percent van de aandelen. De projectvennootschap zou naast het eigen vermogen, ook vreemd vermogen aantrekken op de markt om de projecten te realiseren. In dat verband is afgesproken dat er een gewestwaarborg kan gelden van zeventig percent als dat financieel voordeel zou kunnen opleveren.

De projectvennootschap put haar inkomsten uit een beschikbaarheidsvergoeding. Eenmaal de infrastructuur aangelegd, wordt ze ter beschikking gesteld van De Lijn die er een beschikbaarheidsvergoeding voor betaalt.

Als andere publieke partner is voor het Spartacusplan de LRM (Limburgse Reconversiemaatschappij) aangezocht, voor het Masterplan Antwerpen is dat de BAM.

Voor de projecten van het Masterplan is ook nog afgesproken dat er tegelijk met de realisatie van de projecten een gevel-tot-gevelheraanleg zou gebeuren. Het gaat meestal om gewestwegen.

Voor het niet-tramgedeelte staat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse overheid in. De heer Kesteloot merkt op dat de constructie daar net iets complexer is. Enerzijds participeert de BAM samen met Lijninvest in de op te richten projectvennootschap en anderzijds sluit het Agentschap Wegen en Verkeer een DBFM-contract af, net als De Lijn, voor de projectvennootschap, respectievelijk voor het tramgedeelte en het niet-tramgedeelte. Het enige verschil in de constructie behelst dat om begrotingstechnische redenen ervoor gekozen is om het publieke aandeel van BAM en Lijninvest samen, op te trekken tot 48 percent en van de publieke partner te vragen dat hij 52 percent zou inbrengen in het eigen vermogen van de projectvennootschap.

De projecten voor het Masterplan Antwerpen zijn in twee clusters uit elkaar gehaald, met het oog op de vergunningentrajecten. De projecten die het verst gevorderd waren, zijn bijeengebracht in de cluster Brabo1: de tramverlenging Mortsel-Boechout, de tramverlenging Deurne-Wijnegem fase één, de bouw van tractiestations en van een nieuwe stelplaats in Deurne. Ze werden als eerste op de markt gebracht met De Lijn als aanbestedende overheid voor geza-

menlijke opdracht, dus in naam van de beide publieke partners. Dat gebeurde in de vorm van een DBFM-contract waarbij het ten behoeve van de ESR-neutraliteit cruciaal was dat de projectvennootschap waarin de private partner een meerderheid zou hebben, zowel het bouw- als het beschikbaarheidsrisico zou dragen.

De heer Kesteloot legt uit dat in september 2007 de kandidaatstellingen zijn afgesloten. In oktober 2007 zijn de belangrijkste basisdocumenten goedgekeurd door de Vlaamse Regering: een publiek-publieke samenwerkingsovereenkomst tussen BAM, De Lijn en het Vlaamse Gewest omwille van de betrokkenheid van het Agentschap Wegen en Verkeer; het bestek en het contract van aandeelhoudersovereenkomst. Er is ook gezorgd dat de nodige kapitaalinbreng ter voorbereiding van de participaties door Lijninvest beschikbaar kon worden gesteld. Het cluster kreeg een positief advies van het Kenniscentrum PPS en werd als dusdanig erkend als Vlaams pps-project in het kader van het PPS-decreet. Een ruling van de btw-administratie is er ook al, net als een positief advies van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) in verband met de ESR-neutraliteit van de constructie. Overleg met gemeenten en andere partners is uitgemond in een reeks samenwerkingsovereenkomsten.

In 2008 is de onderhandelingsprocedure aangevat, wat eind dat jaar in een gunningsbeslissing resulteerde. De heer Kesteloot merkt op dat de crisis in de financiële sector heeft belet dat de contract close en de financial close werden afgerond. De partners aan wie zou worden gegund konden niet meer aan dezelfde voorwaarden voldoen als opgenomen in de financieringsvoorwaarden. Er is een bezinningsmoment ingelast om de mogelijkheden tegen elkaar af te wegen. Uiteindelijk is er gezien de uitzonderlijke omstandigheden, een bestekswijziging goedgekeurd om de kansen inzake financierbaarheid te vergroten. Zo is de optie van een herfinancieringsgarantie ingevoerd. Het DBFM-contract zoals afgesloten had een looptijd van meer dan dertig jaar en dus ook een financiering met dezelfde termijn. De financiële sector brengt gezien de crisis de boodschap dat dergelijke langetermijnengagementen niet meer kunnen voor dermate grote bedragen. De maximum looptijd is vastgelegd op maximaal zeven tot tien jaar. Probleem daarbij rijst als er een contract is op dertig jaar en de oorspronkelijke financiering maar over tien jaar loopt. Dan moet tegen het einde van die termijn voorzien worden in een herfinanciering. Mocht er geen financiering gevonden worden op de privémarkt tegen die tijd, dan zal de Vlaamse overheid tijdelijk als 'last resort'-financier de financiering overnemen. De decretale onderbouw voor dat systeem is in de maak.

Het gevolg van de bestekwijziging naar aanleiding van het terechtwijzend bericht 3, is dat de drie kandidaten die eerst een BAFO (Best And Final Offer) hadden ingediend, dat opnieuw kunnen doen als drie consortia die door de eerste selectie zijn gekomen.

Stelplaatsen

Het luik stelplaatsen zit iets minder complex in elkaar, zegt de heer Kesteloot, en daarom is gekozen voor een contractuele pps-formule, met De Lijn als aanbestedende overheid. De Lijn is eigenaar van de grond en via een DBFM-contract zal een privépartner de stelplaats bouwen en dan ter beschikking stellen en onderhouden. Ook in dat verband zit het bouw- en beschikbaarheidsrisico bij de privépartner. De projecten zijn intussen ook erkend als Vlaamse pps-projecten.

Er lopen twee procedures. Een eerste behelst de aanbestedingsprocedure voor de stelplaats Tongeren die als pilootproject wordt beschouwd. Een tweede cluster is ook al op de markt gebracht en omvat de nieuwe stelplaatsen voor Brugge, Overijse en Zomergem. De spreker merkt op dat ook in dat verband de financiële crisis de kop opstak. Bovendien is bij aanvang de designvrijheid van de mogelijke bieders te ruim gelaten, waardoor de projecten duur uitvielen. Naar aanleiding daarvan is alles 'on hold' gezet om meer gestandaardiseerd te kunnen werken, wat kostenoptimalisatie in de hand moest werken. Daarnaast moest in een aantal maatregelen worden voorzien om de problemen van de financiële markten op te vangen.

Stationsomgevingen

De stationsomgevingen worden gefinancierd via het Fonds voor Stationsomgevingen. Programma 2009 is nog niet zo lang goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Aan rollend materieel was in de oorspronkelijke plannen tot alternatieve financiering voorzien in dertig trams en het lot trams dat nodig zou zijn voor het Masterplan Antwerpen in eerste fase. Daarbovenop was een lot van 504 SBE's, standaard busequivalenten, vooropgesteld. Die berekeningswijze laat toe alle soorten van bussen op eenzelfde voet te zetten. Er is oorspronkelijk uitgegaan van een operationele lease, maar marktverkenning liet amper interesse blijken bij de constructeurs. Na overleg met het Kenniscentrum PPS is ervoor gekozen een procedure van langetermijnhuur op de markt te brengen met als variante de mogelijkheid om te kopen.

Voor wat de trams betreft zijn er intussen vijf kandidaten geselecteerd. Ze zullen kortelings gevraagd worden een offerte in te dienen. Voor de bussen is de selectieprocedure gestart. Het selectiedossier is door de raad van bestuur van De Lijn goedgekeurd en wordt in februari gepubliceerd.

Beschikbaarheidsvergoedingen

Het integrale pakket aan investeringen impliceert dat er beschikbaarheidsvergoedingen betaald worden, verklaart de spreker. Er is voorzien in een pakket van maximum 42,75 miljoen euro op kruissnelheid, inclusief de projecten van het Masterplan eerste fase. Voor de eerste fase van het Masterplan Antwerpen komt dat neer op een bedrag van maximaal 30 miljoen euro voor tram- en niet-tramgedeelte samen. Omwille van de budgettaire transparantie is ervoor geopteerd de beschikbaarheidsvergoedingen in te schrijven op een aparte basisallocatie.

Kapitaalinbreng voor Lijninvest

De kapitaalinbreng voor Lijninvest is vastgesteld in de beslissing van de Vlaamse Regering van 2007 en spreekt van 24,4 miljoen euro. Die kapitaalinjectie is intussen gebeurd en de middelen stamden uit de valorisatie van Staal Vlaanderen en de aandelen van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij Vlaanderen (GIMV).

II. BESPREKING – VRAGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil weten of de heraanleg gevel-tot-gevel mee begrepen zit in de vooropgestelde 301 miljoen euro. De heer *Roger Kesteloot* antwoordt bevestigend.

Mevrouw *Van den Eynde* vraagt ook naar een raming voor de dertig trams, voor dat rollend materieel, om een idee van de kostprijs te krijgen. Met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen interesseert haar vooral of dat geld nog bovenop de kostprijs van 301 miljoen euro komt. Over de trajecten zelf vraagt ze zich af of voor elk traject zelf een impactstudie is uitgevoerd.

De heer *Jan Peumans* meende dat het uitgangspunt het zesmaandelijkse verslag van de Vlaamse Regering over de alternatieve financiering, (*Parl. St.* Vl. Parl. 2008-09, nrs. 52/1 en 52-A/1) zou zijn, maar vindt het wel positief dat een zo uitgebreid overzicht is gegeven. Het commissielid vindt de hele zaak wel steeds complexer worden.

Wat hem vooral aangaat, is de meest recente prijs van het hele mobiliteitsverhaal. Ondanks de hoop op een goede afloop en de steun voor investeringen in openbaar vervoer, moet volgens het lid toch de achterdocht de kop ingedrukt worden. Hij stelt vast dat bij projecten die proberen alsnog van de grond te komen, er vele problemen rijzen.

Het lid verwijst vervolgens naar een vroegere opmerking van de heer Van den Heuvel die stelde dat om echte pps-projecten op te zetten er een minimumdrempel moet zijn van 100 miljoen euro. De rest kan beter via klassieke financiering. Hij heeft de indruk dat in het kader van de stelplaatsen, met een onroerende operationele leasing, uitgegaan wordt van veel kleinere bedragen. Zo is stelplaats Tongeren slechts geraamd op 3,2 miljoen euro, inclusief btw. Zelfs met de clustervorming lijkt het hem nog moeilijk dat bedrag te halen. Bovendien vraagt hij zich af of het met de grote verscheidenheid aan financiële constructies en partners niet nodeloos ingewikkeld wordt.

Voorts blijft de vraag of het pps-verhaal goedkoper zal zijn dan de klassieke methode, hem bezighouden. Hij stelt zich ook vragen bij wat ooit de zogenaamde voordelen van pps werden genoemd, zoals een snellere realisatie.

De heer Peumans ziet telkens weer verwijzingen opduiken naar buitenlandse voorbeelden, ook inzake de stelplaatsen. Wat houdt die ervaring met het Nederlandse model eigenlijk in, wil hij weten.

In verband met de tramverlengingen wordt een bepaald bedrag vermeld. Hij vraagt zich af of het bedrag van 55 miljoen euro nog wel geldt. In het kader van het Spartacusplan in Limburg is de eerste keuze gevallen op de lijn Hasselt-Maastricht, waar de heer Peumans met zekerheid weet dat er meer vervoersbewegingen zijn tussen Hasselt en Genk. De tweede keuze zou dan volgens het lid de lijn van Noord-Limburg naar Hasselt zijn. Het traject dat eerst wordt aangelegd, is pas in die volgorde belangrijk, meent het lid.

Het commissielid heeft begrepen dat de financieringsgarantie omgezet wordt naar een voorstel van decreet, wat hij goed vindt. Is het de bedoeling dat ze op alle financieringsprojecten wordt toegepast? In de definitie van het in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie hangende amendement, dat in een decretaal voorstel wordt omgezet, leest de heer Peumans nog steeds dat ze zou gelden op lopende en toekomstige projecten inzake gemeenschappelijk stads- en streekvervoer.

De heer Peumans meent dat de minister er goed aan heeft gedaan om de tramprojecten uit het volgens hem megalomane verhaal van de BAM te lichten. Hoe gaat de minister echter met alle risico's van dien om? Er is lang geleden al risicomanagement beloofd voor alle grote projecten. Het is er echter nog steeds niet, stelt het lid. Hij begint ook al te wennen aan het feit dat de inschatting van kostprijzen door de regering ver beneden de reële kostprijs of de inschatting van deskundigen is. Het lid wijst erop dat dit wel de nodige consequenties heeft voor de financieringsmogelijkheden.

Ten slotte polst de heer Peumans nog naar een afschrift van de intentieovereenkomst die met de LRM is getekend en al dan niet met de BAM. Hij wil namelijk vernemen wat het engagement inhoudt. Hij refereert naar de definitie op pagina 129 van het verslag van de Vlaamse Regering (*Parl. St.* Vl. Parl. 2008-09, nr. 52-A/1): "Met de Limburgse Reconversiemaatschappij is een intentieovereenkomst afgesloten met betrekking tot de inbreng van kapitaal in de op te richten Special Purpose Vehicle (SPV) en de manier waarop de LRM bij het aansturen van het project zal worden betrokken."

De heer *Koen Van den Heuvel* mist de stelplaatsen van Berchem-Borgerhout en Hoboken in de lijst, terwijl die toch verhuisd moeten worden wegens strategisch minder gunstig gelegen, namelijk in woonzone. Wat zijn de plannen daarmee?

Ook de stationsomgeving van Hasselt duikt in de lijst op, stelt de heer Van den Heuvel, terwijl dat volgens het lid dan weer thuishoort in het desbetreffende fonds. Hoe komt dat?

Er is geopteerd voor een operationele leasing, waarbij het commissielid in vraag stelt of er dan nog sprake is van pps. Het gaat volgens hem om een reeds jaren toegepast principe. Is de ESR-neutraliteit daarbij nog gewaarborgd?

Vergeleken met het vorige verslag van de Vlaamse Regering (*Parl. St.* Vl. Parl. 2007-08, nr. 52-A/1), vindt de heer Van den Heuvel de vooruitgang in het openbaarvervoersdossier niet zo groot. Kan er alsnog een meer recente stand van zaken gegeven worden?

Wat betreft de tramverlengingen, bedraagt de beschikbaarheidsvergoeding ongeveer 15 miljoen euro, stelt het lid. Daarmee kunnen investeringen gebeuren ten belope van 150 miljoen euro. Zijn dat nog steeds realistische investeringscijfers?

Voor het vehikel van de projectvennootschappen is een termijn van 35 jaar vooropgesteld. Waarom eigenlijk? Is dat niet lang?

De heer Van den Heuvel verwijst ten slotte ook nog naar de financieringsgarantie van de overheid ten aanzien van de DBFM-projecten van De Lijn. Ook dat hangt samen met die lange termijnen waarvan sprake, stelt hij. Is in dat verband de ESR-neutraliteit nog gegarandeerd? Wordt er door de overheid een kost aangerekend voor de garantie aan de projectvennootschap?

De heer *Jef Tavernier* vindt dat stilaan de balans mag worden opgemaakt om na te gaan of de doelstellingen nog steeds bereikt worden: ESR-neutraliteit, snellere realisatie en goedkoper. Het lid meent dat de eerste voorwaarde de beide andere in de weg staat. Dat illustreert hij met betrekking tot de alternatieve financiering van trams en bussen. Anderen financieren ze, en ze worden teruggeleased. Om de ESR-neutraliteit te garanderen wordt ook het onderhoud ondergebracht bij de firma die de trams en bussen ter beschikking stelt. De heer Tavernier meent dat er wel een financier zal zijn en een leverancier, maar niet iemand die in onderhoud kan voorzien. Bij De Lijn zelf zijn dan wel weer mensen die daarmee vertrouwd zijn, maar die in het vooropgestelde systeem op termijn zonder werk zullen vallen. Het lid gaat ervan uit dat de firma die het rollend materieel ter beschikking stelt, ook die mensen zal overnemen. Hij wil vooral weten of zijn vermoeden klopt en hoe men dergelijke situaties denkt aan te pakken.

De heer *Ludo Sannen* hoopt dat de volgende Vlaamse Regering ermee ophoudt dergelijke werkwijzen te hanteren. Hij vindt de transparantie op financieel vlak, maar ook qua manier van werken voor parlement en uitvoerende macht, totaal zoek. De vele pps-constructies en de constructies in de constructies zoals bij De Lijn maken het geheel absoluut onoverzichtelijk. Men is niet meer in staat kostprijzen of referenties te vergelijken.

De heer Sannen verguldt de pil door te zeggen dat hij de drang naar investeren van de Vlaamse Regering wél positief vond. Daarvoor waren constructies nodig binnen het enige kader waarbinnen de Vlaamse Regering budgettair ESR-neutraal kon werken, geeft hij toe. Hij hoopt echter dat het in de toekomst weer mogelijk wordt voor de Vlaamse Regering om te lenen voor normale werken waar de meerwaarde van een pps niet aanwezig is. Hij erkent ook dat die meerwaarde er voor bepaalde grote investeringen wel is.

Het systeem impliceert ook dat elke betrokken organisatie zijn eigen knowhow moet ontwikkelen. Knowhow wordt volgens het lid ook niet langer gedeeld. De Lijn is nog enkel financieel participant, maar niet meer inzake eigen knowhow die door de jaren heen is ontwikkeld door ervaring met onder meer tramverlengingen. De heer Sannen vreest dat alle verworven kennis verloren zal gaan. Hij suggereert dat Vlaanderen misschien beter een eigen soort van Infrabel zou hebben voor infrastructuurwerken bij openbaar vervoer. Hij ziet daarin vooral een mogelijkheid om kennis en ervaring te bundelen.

Na vijf jaar stelt het lid vast dat de pps-formules niet het verhoopte resultaat opleveren. Hij blijft investeringsinspanningen steunen, maar hoopt dat na afronding van de lopende projecten er andere wegen bewandeld worden waar nodig en mogelijk.

Mevrouw *Hilde Eeckhout* sluit zich aan bij de vragen en opmerkingen van de heer Van den Heuvel, vooral met betrekking tot de duurtijd voor de operationele leasing van de tramstellen. Stemt 35 jaar overeen met de levensduur van een tramstel, wil ze weten. Minister *Kathleen Van Brempt* bevestigt dat meteen.

Mevrouw *Hilde Eeckhout* vindt de 301 miljoen euro die uit de BAM is gelicht niet terug in het voorliggende verslag van de Vlaamse Regering. Ze stelt dat het doel erin bestond een overzicht van alle projecten te krijgen.

Ze heeft gemerkt dat er bij Lijninvest voor de stelplaatsen een stijging is van 163 miljoen euro naar 197 miljoen euro investeringen en dat de beschikbaarheidsvergoedingen zijn gestegen van 11,7 naar 14,2 miljoen euro. Is die toename als dusdanig opgenomen in de begroting en ging er een beslissing aan vooraf, gezien de limiet voor de beschikbaarheidsvergoedingen?

Pps moest investeren met sneller resultaat in de hand werken. Het commissielid heeft geen lijstje met realisatiedata gezien. Ze had graag geweten wat nog tijdens de lopende legislatuur zou kunnen. Mag men nog hopen op al de vooropgestelde investeringen van de zittende investeringsregering?

De heer *Roger Kesteloot* legt uit dat de gevel-tot-gevelheraanleg een globale afspraak behelst voor de tramverlengingsprojecten in het kader van het Masterpan Antwerpen. Voor Brabo 1 is in de twee DBFM-contracten zeer nauwkeurig omschreven welk deel tot het tramgedeelte behoort en waarvoor dus De Lijn betaalt en welk deel tot het niet-tramgedeelte behoort. Dat niet-tramgedeelte is voor het Agentschap Wegen en Verkeer. Dergelijke beslissingen worden project per project beslist, omdat gevel-tot-gevel in elke situatie anders is.

De heer *Jan Peumans* wil weten of de gevel-tot-gevelfactor wordt ingebracht in de SPV. Wordt dat dan via alternatieve financiering betaald of wordt het via klassieke investeringskredieten gefinancierd?

De heer *Roger Kesteloot* verduidelijkt dat AWV dotaties ontvangt waaruit het beschikbaarheidsvergoedingen betaalt aan de projectvennootschap voor het betrokken gedeelte. In een aantal gevallen is de gemeente ook betrokken partij, stelt hij. Dan zijn ook overeenkomsten met die partner afgesloten. De gemeenten betalen op een andere manier, maar de constructie is wel mee opgenomen in het geheel.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar het stoepenplan dat de stad Antwerpen ooit afdwong en waarvoor 7 of 8 miljoen euro werd vrijgemaakt. Zo zijn voetpaden die andere gemeenten zelf moeten betalen, via gewestelijke middelen betaald, stelt het lid. De stad zelf is een heleboel verplichtingen uit het contract daarbij niet nagekomen, besluit hij.

Minister *Kathleen Van Brempt* stelt dat dat niet meer aan de orde is voor de tweede fase van de projecten van De Lijn.

De heer *Jef Tavernier* maakt de som van de hele constructie. Op basis van een plan worden de investeringen respectievelijk voor het deel De Lijn en het deel AWV via pps-constructie gedaan, met een beschikbaarheidsvergoeding. Als er een deel gemeente of stad is, gebeurt dat via klassieke weg, met een lening. Ook het onderhoud wordt zo geregeld, stelt het lid, terwijl dat voor het deel De Lijn en AWV door het consortium/de aannemers wordt opgenomen. Door de heer *Roger Kesteloot* wordt dit bevestigd.

De raming voor trams bij het rollend materieel stoelt volgens de heer Kesteloot op een raming voor een tram die vergelijkbaar zou zijn met de hogecapaciteitstram die in Antwerpen rijdt. Kostprijs van een voertuig wordt op 2,2 miljoen euro investeringswaarde per voertuig bepaald.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* maakt de optelsom met dat bedrag voor de dertig trams van de tramlijnverlenging.

De heer *Roger Kesteloot* legt uit dat de 301 miljoen euro en de beschikbaarheidsvergoedingen los staan van elkaar. Het eerste vertegenwoordigt de investeringswaarde uitgaande van een eenmalige kost en dat wordt niet betaald. Wat er betaald wordt, zijn de beschikbaarheidsvergoedingen, naargelang van de duurtijd van het contract. Discussie over de prijzen is volgens hem niet eenvoudig en zeker geen simpele optel- en aftreksom. De resultaten van de BAFO's geven uitsluitsel over de hoogte van de beschikbaarheidsvergoedingen. Bij de beslissing in 2006-2007 is uitgegaan van ramingen van de investeringswaarde die de basis vormden voor de berekening van de beschikbaarheidsvergoedingen met veronderstelde rentevoeten, financieringskost en gewenst rendement van de privépartner.

De heer *Ludo Sannen* komt tot de conclusie dat de beschikbaarheidsvergoeding zodoende niet gekend is.

Minister *Kathleen Van Brempt* benadrukt dat voor de Masterplanprojecten de beschikbaarheidsvergoeding wel degelijk is bepaald op 30 miljoen euro. Ze meent dat Brabo 1 een leerproces betekent, en stelt dat pas bij de 'financial close' op basis van de DBFM de reële prijs gekend zal zijn. De ramingen lijken vrij correct, stelt ze, mede gezien de prijsevoluties. Zo zorgde de financiële crisis voor een meerkost, maar ook voor een prijsdaling op staal. Brabo 1 bepaalt in dat kader ook hoever Brabo 2 qua invulling gaat.

De heer *Jan Peumans* refereert aan VIA-Invest waarvoor 600 miljoen euro werd vooropgesteld met een beschikbaarheidsvergoeding van 75 miljoen euro. De projecten vielen veel duurder uit, stelt hij. Toch erkent hij dat er zich geen probleem stelt als de redenering luidt dat de beschikbaarheidsvergoeding uitmaakt hoe ver de investering gaat. Alles wat erbij komt, maakt de beschikbaarheidsvergoeding echter sneller op, meent het lid, met minder projecten.

Minister *Kathleen Van Brempt* repliceert dat het wel goed zit qua raming voor de tramverlengingsprojecten. Ze ervaart de cap van 30 miljoen euro wel als een soort van keurslijf, maar ook als een eerlijk uitgangspunt. Het principe moet ook voor de volgende Vlaamse Regering zijn dat de tramverlengingsprojecten voorrang genieten op de andere projecten die in hetzelfde pakket zitten.

In verband met de impactstudies verklaart de heer *Roger Kesteloot* dat de tramverlengingsprojecten sowieso het klassieke vergunningentraject volgen met plan-MER en project-MER waar nodig. Ook voor pps wordt daarvan niet afgeweken.

Ook het Kenniscentrum PPS gaf de overweging mee een minimumdrempel te hanteren van 100 miljoen euro om een voldoende kritische massa in de projecten te hebben vooraleer ze op de markt worden gebracht. De heer Kesteloot stipt aan dat dat een van de redenen is geweest voor clustering van de stelplaatsen. Alleen het project Wissenhage moet groot genoeg zijn om alleen op de markt te brengen. Er is geopteerd voor opsplitsing en niet voor één groot project om tegemoet te komen aan de behoefte om de planning te kunnen volgen van wat er nodig is aan bijkomende of nieuwe stelplaatscapaciteit en het punt in het voorbereidingstraject van waaruit sommige stelplaatsen zijn vertrokken. Voor sommige was er al grond verworven, stelt de heer Kesteloot, wat maakt dat ze sneller op de markt konden worden gebracht. Er wordt in fasen gewerkt. Voor zowel stelplaatsen als rollend materieel is uitgegaan van een planning over de hele legislatuur vanaf indiening van het voorstel.

Met betrekking tot de opmerkingen en vragen of de structuur voor de stelplaatsen niet nodeloos ingewikkeld is, legt de heer Kesteloot uit dat omwille van de eenvoud is gekozen voor een contractuele pps, met een aannemer die zijn eigen financiering meeneemt en instaat voor het grote infrastructurele onderhoud. Doorgaans betekent dat een combinatie van een aannemer voor de bouw en een onderhoudsfirma.

De heer *Jan Peumans* vraagt een meer concrete verduidelijking. De heer *Roger Kesteloot* bevestigt dat het gaat om contracten waarbij bouw en onderhoud op elkaar zijn afgestemd. Afhankelijk van het betrokken consortium, zit de kennis verenigd bij één privépartner, soms bij twee. Hij onderstreept ook dat in het kader van projecten met alternatieve financiering die ESR-neutraal, sneller en goedkoper behoren te zijn, men redeneert in termen van 'lifecycle'-kost. Dat gebeurt in het klassieke systeem minder, oppert hij. De onderhoudskost speelt verplicht mee. Dat wordt erkend als één van de mogelijke meerwaarden van pps-constructies.

De heer *Jan Peumans* komt in dat verband terug op de Oosterweelverbinding, waarvoor veel meer wordt aangerekend voor opstart van de werf en onderhoud van de wegeninfrastructuur. Wat goedkoper in prijszetting gebeurt, weegt nadien door in onderhoud, stelt het lid.

De heer *Roger Kesteloot* drukt de commissieleden op het hart dat de onderhoudsprijs mee deel uitmaakt van het bod voor de bedoelde projecten.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vraagt zich af of de bouwgrond inbegrepen is in de ramingen voor de nieuwe stelplaatsen. Die wordt volgens de heer *Roger Kesteloot* echter via klassieke kapitaalssubsidie verworven. Dat maakt het volgens mevrouw *Marleen Van den Eynde* dan weer moeilijk om het werkelijke totaalbeeld van de kost te zien. Ze merkt op dat ook de opbrengst van verkoop van oude stelplaatsen en gebouwen niet wordt ingecalculeerd.

De heer *Ludo Sannen* begrijpt wat als meerwaarde wordt beschouwd in pps-projecten, maar stelt daartegenover dat in klassieke financiering het onderhoud door De Lijn moet gebeuren en automatisch mee opgenomen wordt. Hij vraagt zich af in welke mate er een voldoende wisselwerking gegarandeerd kan worden tussen de firma's die in een consortium zitten.

De heer *Roger Kesteloot* legt uit dat er tijdelijke vennootschappen worden opgericht door consortia van verschillende bedrijven, waarbij van bij aanvang duidelijk is wie waarvoor instaat. Dat geldt volgens hem zeker voor de participatieve pps, maar wordt ook voor de contractuele geregeld via bepalingen die letterlijk duidelijk maken wie de onderaannemers kunnen zijn en hoe dat eventueel kan veranderen. Er is dus altijd controle. De heer *Ludo Sannen* oppert dat er door het verschil in ervaring van de betrokken firma's hoe dan ook eenzelfde onderhandelingssituatie, een uitwisseling van informatie ontstaat, die niet anders is dan bij bouwinitiatieven van De Lijn zelf waar die zelf ook voor het onderhoud zou instaan. Hij trekt alleen de knowhow in twijfel van andere firma's.

De heer *Roger Kesteloot* werpt tegen dat het grote verschil erin bestaat dat in het pps-systeem alles in één ruk onderhandeld wordt en dat in het klassieke systeem eerst de onderhandeling over de bouwfase wordt afgehandeld en daarna volgt een tweede over de eventuele langetermijnonderhoudscontracten. Men gaat ervan uit dat het beschikbaarheidsrisico bij de projectvennootschap ligt, maar dat impliceert niet dat het complete onderhoud van infrastructuur of voertuigen aan de privépartner toegewezen zijn. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen groot onderhoud en dagelijks onderhoud of noodherstel. Voor het rollend materieel is men afgestapt van een operationele lease binnen het pps-kader, wegens te weinig interesse op de markt, maar ook omdat er problemen dreigden inzake het onderhoud. De formule van langetermijnhuur impliceert dat de eigen mensen van de technische crew blijven instaan voor onderhoud van trams en bussen. Alleen het eigenaarsonderhoud wordt aan de privépartner toegewezen, en dat is een voorwaarde voor ESR-neutraliteit.

De heer *Ludo Sannen* betwijfelt of er een jurisprudentie geldt over wat voor eigenaar of gebruiker is. Hij vreest voor discussies over wie wat moet doen op termijn. Kan men die grens tussen eigenaarsonderhoud en gebruikersonderhoud duidelijk afbakenen?

De heer *Jef Tavernier* wil weten wanneer de stap is gezet naar langetermijnhuur. Dat zou halfweg 2008 zijn geweest, waarmee een nieuw dossier voor de regering is verdedigd. De beslissing is intussen gevallen, stelt minister *Kathleen Van Brempt*.

Verder sluit de heer *Jef Tavernier* aan bij de vraag over de afbakening van de soorten onderhoud, net als mevrouw *Eeckhout*, die meende dat het afsluiten van een contract ook een garantie moest inhouden dat ten allen tijde het materieel in orde is. Als het noodherstel en het groot onderhoud eruit worden gelicht verliest de formule volgens haar zijn pps-karakter.

De heer *Roger Kesteloot* oppert dat het voor elk soort project weer een andere oefening is, gebaseerd op gelijkaardige projecten in andere sectoren en pps-projecten uit het buitenland. Er moet telkens weer een evenwicht gezocht worden tussen het beschikbaarheidsrisico bij de privépartner leggen en toch werkbaar met het project kunnen omspringen. Dat wordt verankerd in de contracten, legt de spreker uit.

De heer *Jan Peumans* heeft het nog steeds moeilijk met het feit dat de stelplaatsprojecten zo opgesplitst verlopen omwille van diverse redenen. Hij meent dat het verstandiger en haalbaar was een groter project op poten te zetten. Het zou ook veel eenvoudiger zijn, oppert het lid, dan al de versnippering. Hij maakt de vergelijking met de scholenbouw, waar de DBFM letterlijk instaat voor ontwerp, bouw, financiering en eigenaarsonderhoud.

De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat alle projecten onderbrengen in één geheel, zou betekenen dat ook van de laatst geplande stelplaats een volledig bestek zou moeten beschikbaar zijn vooraleer er ook maar werken kunnen opgestart worden. Dat brengt enorme vertraging mee en daarom is ervoor geopteerd om in clusters te werken. De schoolprojecten zijn volgens hem iets heel anders.

De heer *Ludo Sannen* meent dan weer dat men voor projecten die zo goed als klaarstonden voor klassieke financiering had kunnen kiezen. De heer *Jan Peumans* sluit daarbij aan en stelt dat De Lijn ook stelplaatsen met klassieke kapitaalssubsidies heeft gebouwd. Hij wil nog steeds het verschil tussen de ene DBFM voor de scholenbouw en de vele verschillende contracten voor de stelplaatsen verklaard zien. De heer *Ludo Sannen* maakt hem er opmerkzaam op dat voor de scholen alles valt of staat met de al dan niet 'closing'. Hij erkent daarmee ook meteen dat zowel aan versnippering als aan te grote bundeling risico's verbonden zijn.

Minister *Kathleen Van Brempt* acht het logisch dat elk bevoegdheidsdomein zijn eigen dynamiek volgt. Er is geen uniform model, alleen een aantal strikte voorwaarden zoals de ESR-neutraliteit. Ze stelt De Lijn te hebben gevolgd als voogdijminister. Dat De Lijn een heel specifieke relatie heeft met de eigen markt, eigen busbouwers, eigen aannemers heeft, vindt ze positief. Ze staat achter de keuzes die zijn gemaakt. Werken met kleinere projecten staat volgens de minister ook toe met verschillende banken en lokale financiers te werken, wat haar gezien de economische situatie niet slecht lijkt. Daarnaast biedt het kansen aan lokale aannemers, wat miljardenprojecten niet doen.

De heer *Roger Kesteloot* stelt verder nog dat voor de duur van de contracten gekeken is naar ervaringen met projecten in het buitenland. Andere Europese lidstaten kunnen al bogen op enige traditie inzake pps voor openbaarvervoerprojecten, stelt hij. De duur in de contracten stemt overeen met de gebruikelijke duur in dergelijke contracten in het Verenigd Koninkrijk en Italië.

De herfinancieringsgarantie geldt voor alle projecten met DBFM-formule, en dat is zo opgenomen in het voorstel van decreet, stelt de spreker. De ervaring met Brabo1 is een algemene ervaring op de financiële markt, licht hij toe. De banken blijken niet happig om langetermijnengagementen tot dertig jaar af te sluiten, op aanraden van de CBFA (Commissie voor het Bank-, Financie- en Assurantiewezen), tenzij daartegenover even veel 'funding' kan worden geplaatst. Daardoor is de financiële sector meer geneigd contracten van maximum tien jaar af te sluiten. Banken tonen zich ook niet meer zo bereidwillig om even grote pakketten te financieren als vóór de financiële crisis. Het tijdelijke karakter waarvan sprake inzake de herfinancieringsgarantie, moet volgens de spreker vastleggen dat het niet de bedoeling mag zijn dat de Vlaamse Regering eindeloos moet voorzien in een dergelijke garantie. Het is een maatregel in een uitzonderlijke situatie van crisis om de projecten in die periode tot een goed einde te helpen brengen.

De risico's zijn volgens de heer Kesteloot op basis van een zo breed mogelijke ervaring ingeschat. Dat impliceert niet alleen kennisopbouw uit eigen projecten, maar ook het transfereerbaar maken naar andere projecten van wat uit een project wordt geleerd, zoals contractbepalingen. Voor de tramverlengingsprojecten van Brabo1 is een uitvoerige risicoanalyse gebeurd in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en ondersteund door een gereputeerd verzekeringsadviseur. Er is een oplijsting gemaakt van de risico's zelf, wie ze het best draagt, welke verzekerbaar zijn en welke minder en wat de mogelijke kost daarvan zou zijn. Het streven is alle ervaring met Brabo1 ook te extrapoleren naar de andere projecten.

Dat de vooruitgang bij de rapportering niet zo groot lijkt, betekent volgens de heer Kesteloot allerminst dat er niet hard is gewerkt. Hij wijt veel oponthoud vooral aan de financiële crisis die roet in het eten heeft gestrooid. Bestekken dienden onder meer aangepast via terechtwijzende berichten om ze opnieuw financierbaar te maken.

De ESR-neutraliteit voor de tramverlengingsprojecten in Brabo1 blijft gegarandeerd, wat moet blijken uit het positief INR-advies, stelt de spreker. Dat zou voor de volgende projecten ook moeten gelden, aangezien dezelfde structuur gehanteerd wordt. Gezien de vernieuwde bestekken moet wel nog een nieuw dossier worden voorgelegd aan het INR.

Voor de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen blijft men ervan uitgaan dat ze blijven kaderen in de beslissing van de Vlaamse Regering van februari 2007, voor het geheel van de projecten in twee blokken: Masterplan Antwerpen fase 1 en de andere projecten samen.

De heer *Ludo Sannen* refereert aan een bezoek aan de Docklands in Londen, dat het model moest zijn toen pps in Vlaanderen ingang vond. Hij vraagt zich af of het toen ook ging om participatieve modellen omdat het onderscheid veel groter leek voor het lid.

De heer *Roger Kesteloot* legt uit dat de modellen in alle soorten en maten komen en dat er zelfs onderscheid is in de types die uiteindelijk op de markt komen. Hij deelt mee dat ook het Verenigd Koninkrijk het onderscheid kent tussen participatieve en contractuele pps, maar dat de openbaarvervoerscontext daar helemaal anders ligt. De modellen waarop Vlaanderen zich in de eerste plaats heeft georiënteerd, komen vooral uit Frankrijk en Spanje, met onder meer de aanleg van de nieuwe tramlijnen in Barcelona. De overheid blijft ook daar een participatie houden.

Mevrouw *Hilde Eeckhout* vraagt naar de regeling inzake btw-recuperatie, omdat de bedragen met btw worden overgenomen in de meerjarenbegroting. Ze wil zeker zijn dat er geen beschikbaarheidsvergoeding met btw zal worden betaald als de btw gerecupereerd kan worden. Wat gebeurt er met de beschikbaarheidsvergoedingen die niet worden betaald, onder meer omwille van vertragingen, wil ze nog weten.

De heer *Roger Kesteloot* verklaart dat in het kader van de rapportering aan de Vlaamse Regering is gevraagd om de bedragen met btw op te nemen, omwille van de eenvormigheid in de rapportering. Oorspronkelijk waren ze zonder btw ingeschreven, omwille van de btw-recuperatiemogelijkheid van De Lijn.

Minister *Kathleen Van Brempt* legt uit dat de beschikbaarheidsvergoedingen die vastliggen, maar niet besteed worden in het kader van niet-Masterplanprojecten, in het Fonds voor Stationsomgevingen terechtkomen. De rest wordt opnieuw in de begroting opgenomen, tenzij ze verhoogd zouden worden ingezet met het oog op de financiële crisis.

Mevrouw *Hilde Eeckhout* veronderstelt dat wat naar de stationsomgevingen gaat, op het einde van de rit, dus na de vastgelegde termijn van 30 of 35 jaar, uit de gewone middelen of uit het Fonds voor Stationsomgevingen worden betrokken. Minister *Kathleen Van Brempt* bevestigt dat.

De heer *Roger Kesteloot* besluit met een verduidelijking. Hij stelt dat in de rapportering van ppsprojecten aan de Vlaamse Regering geen melding is gemaakt van de projecten uit de eerste fase van het Masterplan, omdat daarover met de commissie Mobiliteit en Openbare Werken de afspraak is gemaakt dat de rapportering daarvan zou worden opgenomen in de voortgangsrapportering over het Masterplan daar.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Jan PEUMANS Hilde EECKHOUT

BIJLAGE:

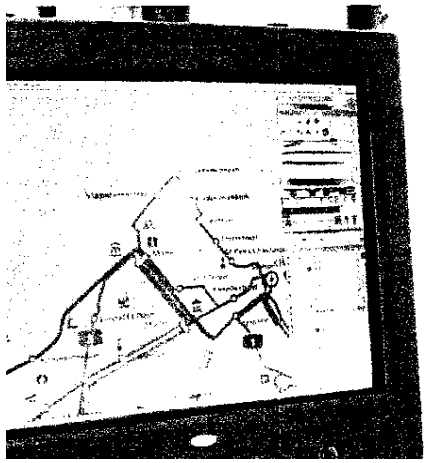
Powerpointpresentatie van De Lijn

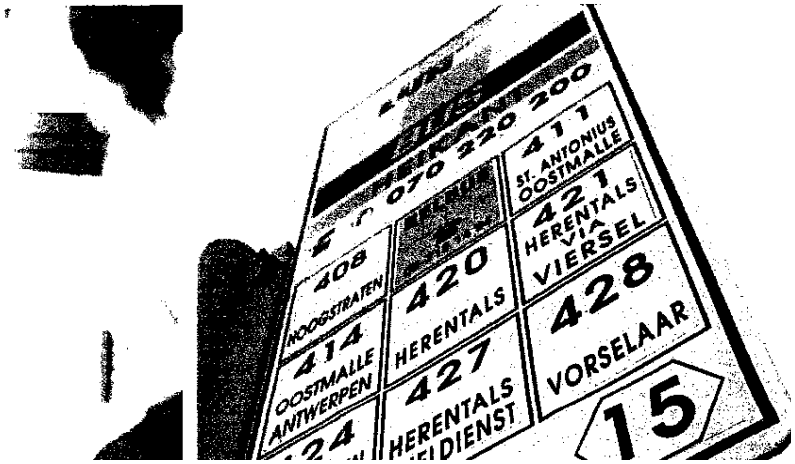
Roger Kesteloot

Directeur Onderzoek

De Lijn
Stand van zaken alternatieve financiering







Investeringen De Lijn – Financiering

Nood aan investeringen 2007 - 2009:

- Noodzakelijke investeringen ter garantie van continuïteit en veiligheid van het net:
  - 250 miljoen euro
  - kapitaalsubsidie
- Vernieuwing en kwaliteitsverbetering openbaar vervoer:
  - 540 miljoen euro extra
  - Op vraag van Vlaamse regering: creatieve oplossingen inzake financiering
    - Fonds voor stationsomgevingen - IVA
    - Alternatieve financiering – NV Lijninvest

Continuïteits- en veiligheidsinvesteringen

- Onderhouden en vervangen van verouderde sporen, beddingen, tractiestations en bovenleidingen in Antwerpen, Gent en aan de kust: 118 miljoen euro
- Veiligheidsplan De Lijn: 20 miljoen euro
- Doorstroming op tramlijnen: 42 miljoen euro
- Duurzame milieu-investeringen: 24,5 miljoen euro
- ...
- Investeringen worden gefinancierd via **kapitaalsubsidie**
- Fysisch programma 2007 - 2009

Extra investeringen in vernieuwing: 540 miljoen euro (ramingen 2006)

- Tramprojecten: investeringswaarde 147 miljoen euro
- Nieuwe stelplaatsen: investeringswaarde 163 miljoen euro
- Nieuwe trams en bussen: investeringswaarde 159 miljoen euro
- Stationsomgevingen: investeringswaarde 70 miljoen euro
- Financiering via 'creatieve oplossingen'
  - Fonds voor stationsomgevingen – reguliere begrotingsmiddelen
  - Participatieve Publiek Private Samenwerking
  - Andere vormen van alternatieve financiering – operationele / onroerende lease – lange termijnhuur

Extra investeringen in vernieuwing: tramprojecten

- Pegasus Antwerpen:
  - Premetro onder Turnhoutsebaan en verbinding eindpunt tramlijn met P&R Wommelgem
  - Raming kostprijs 81 miljoen euro (prijzen 2006)
  - Start uitvoering gepland in 2009
  - Stand van zaken:
    - Studieopdracht loopt (bepaling voorkeurtracé, voorbereiding vergunningentraject, …)
    - Overleg andere partners loopt

Extra investeringen in vernieuwing: tramprojecten

- Pegasus Gent:
  - Uitbreiding tramlijn 2 naar Zwijnaarde dorp
  - Raming kostprijs 11,6 miljoen euro (prijzen 2006)
  - Stand van zaken:

    Advies Kenniscentrum PPS 14/01/09:
    - Meerwaarde via DBFM weinig waarschijnlijk (beperkte omvang, complexiteit)
    - Realisatie via klassieke overheidsopdracht onderzoeken

Extra investeringen in vernieuwing: tramprojecten

- Spartacus Limburg:
  - Eerste sneltram-as Hasselt - Maastricht
  - Raming kostprijs 55 miljoen euro (prijzen 2006)
  - Stand van zaken:
    - Studieopdracht loopt (detail tracés, vergunningentraject, …)
    - MER-procedure
    - Overleg andere partners loopt (Infrabel, gemeentebesturen, …)

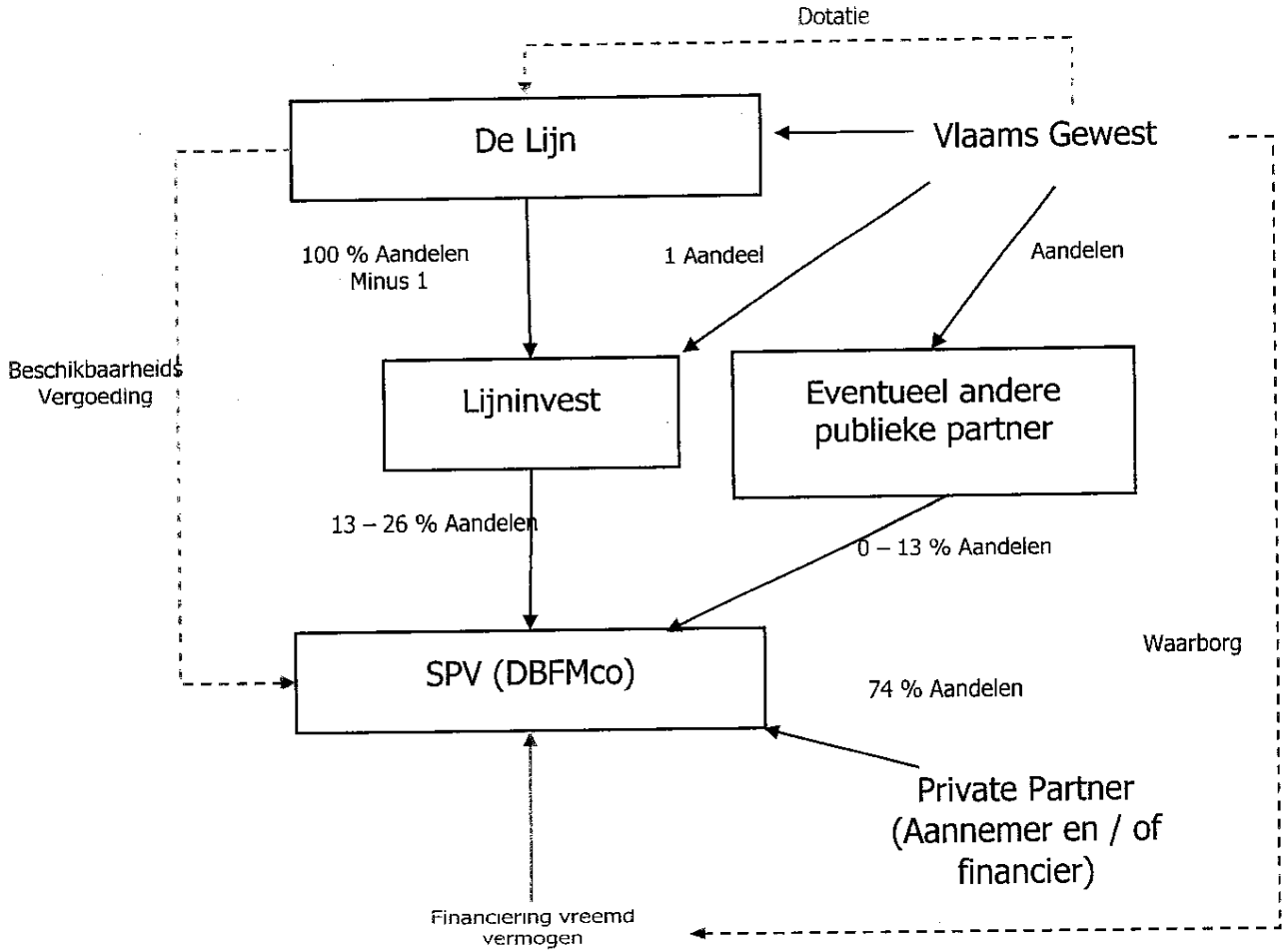
Extra investeringen in vernieuwing: tramprojecten

- Tramprojecten 1e fase Masterplan Antwerpen
- 1e fase = voor in gebruik name Oosterweelverbinding
- Projecten:
  - Mortsel – Boechout
  - Deurne – Wijnegem
  - Leien fase 2 + Ekeren
  - Tractiestations
  - Stelplaats Deurne
  - 6 + 15 trams (→ opname mogelijk in totaalpakket)
- Investeringspakket ter waarde van 301 mio euro

Extra investeringen in vernieuwing: tramprojecten

- Alternatieve financiering
  - Participatieve Publiek Private Samenwerking
  - Via NV Lijninvest als aandeelhouder in SPV ('Special Purpose Vehicle' of 'Speciale Project Vennootschap')
  - De Lijn = opdrachtgever DBFM-contract (Design, Build, Finance, Maintain) tramgedeelte
  - SPV = opdrachtnemer DBFM-contract

Publiek Private Samenwerking
Algemene structuur

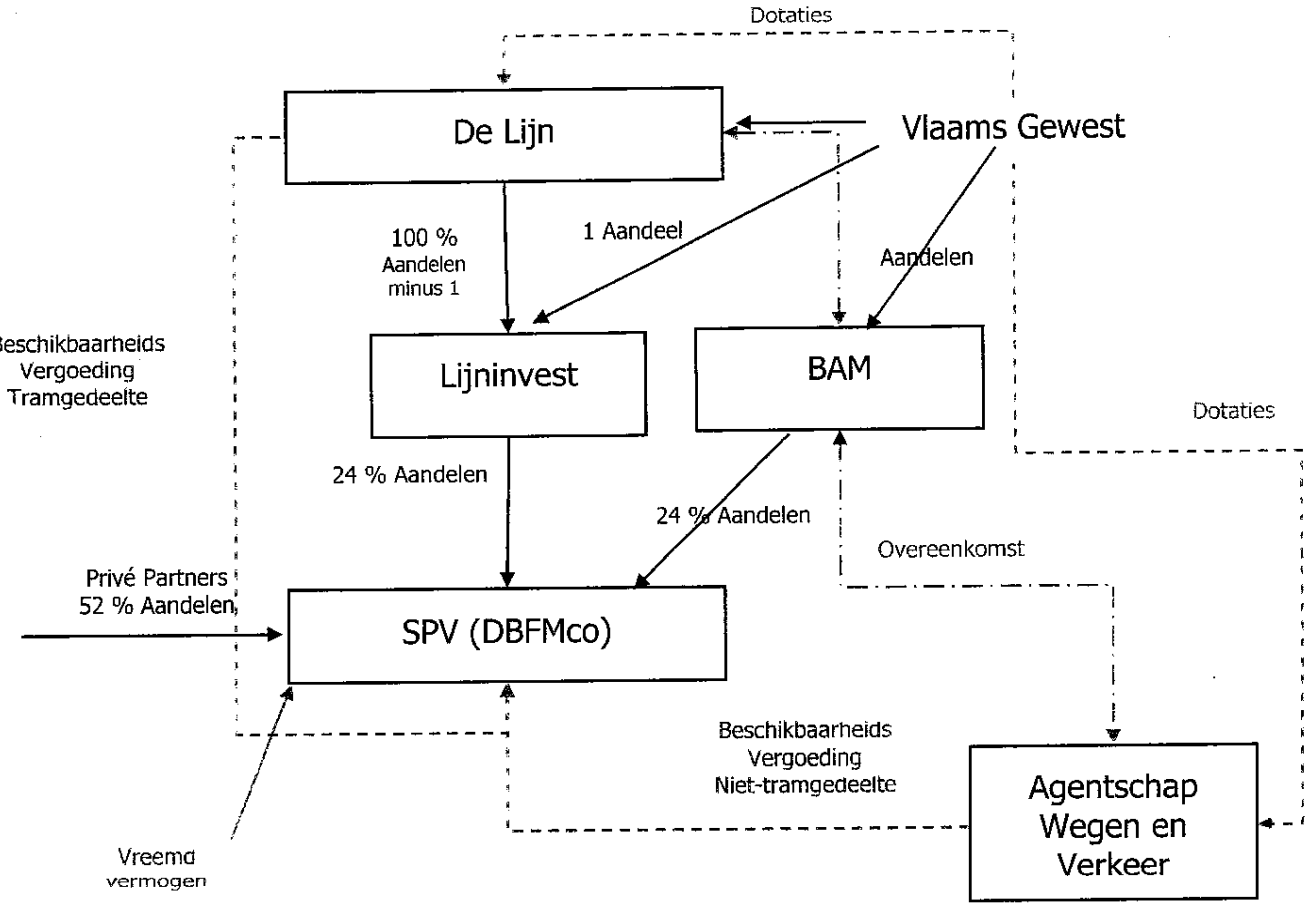


Publiek Private Samenwerking
Algemene structuur

– Lijninvest + mogelijke andere publieke partner:

  – Spartacusplan: Limburgse Reconversiemaatschappij
  – Masterplan Antwerpen: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Publiek Private Samenwerking
Specifieke structuur OV-projecten
1e fase Masterplan Antwerpen



Publiek Private Samenwerking
1e fase Masterplan Antwerpen
Projectcluster Brabo 1

- Deelprojecten cluster Brabo 1:
  - Tramverlenging Mortsel – Boechout fase 2
  - Deurne – Wijnegem fase 1
  - Tractiestations
  - Stelplaats Deurne
- 'Gevel tot gevel'-aanpak

Publiek Private Samenwerking
1e fase Masterplan Antwerpen
Projectcluster Brabo 1

- Organisatie:
  - De Lijn = aanbestedende overheid voor gezamenlijke opdracht mede namens AWV
  - 'Tramgedeelte' + 'Niet-tramgedeelte'
  - Aanbesteding DBFM-contract bouw + onderhoud infrastructuur 'gevel tot gevel'
  - Marktbevraging private partner (52 %) in SPV voor projectcluster Brabo 1
  - Publieke partners in SPV: Lijninvest (24 %) en BAM (24 %)
  - SPV draagt bouw + beschikbaarheidsrisico (randvoorwaarde ESR-neutraliteit)

Publiek Private Samenwerking
Projectcluster Brabo 1
Verloop procedure

- Kandidatuurstellingen afgesloten 07/09/07
- Selectie kandidaten: 09/07
- Goedkeuring basisdocumenten: 17 – 19/10/07
  - Samenwerkingsovereenkomst BAM – De Lijn – Vlaams Gewest (AWV)
  - Ontwerp aandeelhoudersovereenkomst
  - Bestek
- Kapitaalinbreng ter voorbereiding van participaties Lijninvest in SPV('s)

Publiek Private Samenwerking
Projectcluster Brabo 1
Verloop procedure

- Positief advies Kenniscentrum PPS
- Erkenning als Vlaams PPS-project door Vlaamse regering
- BTW – prefiling & ruling
- Positief INR-advies ESR-neutraliteit
- Overleg samenwerkingsovereenkomsten gemeenten + andere betrokken partners
- Onderhandelingsprocedure 2008 - gunningbeslissing
- Gunningbeslissing niet gevolgd door 'financial close' en 'contract close' door problemen op financiële markten
- Bestekswijziging via TWB 3 om financierbaarheidkansen te vergroten (vb. herfinancieringgarantie)
- 3 kandidaten kunnen nieuwe BAFO indienen

Publiek Private Samenwerking
Stelplaatsen

- Contractuele PPS met De Lijn als aanbestedende overheid
- De Lijn is eigenaar van de grond
- DBFM-contract
- Bouw- en beschikbaarheidsrisico bij private contractpartner
- Erkenning als Vlaams PPS-project
- 2 aanbestedingsprocedures lopen:
  - Stelplaats Tongeren (pilootproject)
  - Cluster stelplaatsen Brugge, Overijse, Zomergem
- Bestekswijziging c.q. TWB in functie van
  - Grotere standaardisering (kostenoptimalisatie)
  - Problemen op financiële markten

Alternatieve financiering
Stationsomgevingen – rollend materieel

- Stationsomgevingen
  - Fonds voor Stationsomgevingen opgericht als intern verzelfstandigd agentschap
  - Financiering via klassieke begrotingsmiddelen
  - Programma 2009 goedgekeurd
- Rollend materieel - trams
  - Financiering 30 trams voorzien (+ lot trams Masterplan Antwerpen)
  - Procedure lange termijnhuur (koop als variante)
  - 5 kandidaten geselecteerd
- Rollend materieel - bussen
  - Financiering 504 SBE voorzien
  - Procedure lange termijnhuur (koop als variante)
  - Selectieprocedure gestart

Publiek Private Samenwerking – Vergoedingen en kapitaalinbreng

- Beschikbaarheidvergoedingen
  - Exclusief projecten Masterplan 1e fase: maximaal 42,759 miljoen euro op kruissnelheid
  - Voor projecten Masterplan 1e fase: maximaal 30 miljoen euro op kruissnelheid (d.i. vanaf 2011)
  - In de begroting ingeschreven op afzonderlijke basisallocatie

- Kapitaalinbreng Lijninvest
  - Voorzien in beslissing VR 16/02/07: 24,440 miljoen euro in 1e fase, beperkt verhoogbaar bij aantoonbare behoefte, mits goedkeuring door Vlaamse regering
  - Middelen uit valorisatie Staal Vlaanderen en GIMV
  - Inbreng via kapitaalverhoging De Lijn