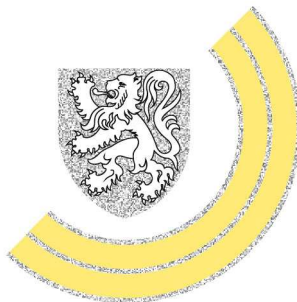


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

4 december 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de financiering van de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de financiering van het Masterplan Antwerpen en de kostprijs van de Oosterweelverbinding

1

Met redenen omklede moties

11

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de communicatie van de nv BAM en de communicatiecontracten met Groep C

12

Met redenen omklede motie

17

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de financiering van de Oosterweelverbinding

Interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de financiering van het Masterplan Antwerpen en de kostprijs van de Oosterweelverbinding

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het debat is technisch voor een deel tijdens de hoorzitting van 19 november al gevoerd samen met de mensen van BAM.

Mijnheer de minister, er was enige onduidelijkheid ontstaan over de in te brengen financiering in het Oosterweelproject en de manier waarop de financiering georganiseerd zou moeten en kunnen worden. De cijfers zijn verduidelijkt door BAM zelf. We kunnen blijven discussiëren over het geslacht der engelen. Het ene onderdeel is wel rechtstreeks toewijsbaar aan de Lange Wapper, het andere is dat misschien minder. We stellen wel vast dat we met 1,85 miljard euro, zoals we waren overeengekomen, niet zullen toekomen. De realisatie van de Lange Wapper zal zeker meer kosten.

De minister heeft naar aanleiding van die nieuwe cijfergegevens in het weekblad Trends te kennen gegeven dat het voor hem heel moeilijk wordt om de financiering rond te krijgen. Ik geloof dat hij de term "onmogelijk" in de mond nam.

De mensen van BAM en Deloitte waren iets optimistischer dan de minister. Zij blijven erin geloven. Zij gaan ervan uit dat er nieuwe financiële constructies en alternatieven gevonden kunnen worden, ook in de krimpende financieringsmarkt van dit moment. Er is met veel enthousiasme verwezen naar de realisatie van het pps-project Liefkenshoekspoortunnel. Waarom zou ook de Lange Wapper dan niet gefinancierd kunnen worden?

Men zal op zoek moeten gaan naar andere constructies. Enkele collega's en ik hebben onze bezorgdheid geuit over de gevolgen voor de klanten, de gebruikers, van de

constructie. In het verhaal van 1,85 miljard euro gingen we ervan uit dat we een bepaald bedrag aan tol zouden heffen. Die bedragen waren niet definitief. Hoe groot is de rek nog op de tolbedragen die men voor ogen had? Als men er niet meer komt met enkel tolfinitanciering, gaat men op zoek moeten gaan naar grondige nieuwe financieringsconstructies.

Mijnheer de minister, u wordt geconfronteerd met nieuwe cijfers. Aanvaardt u die? Houdt u nog vast aan de 1,85 miljard euro? Zo niet, welke conclusies trekt u dan? Komt u terug op de pessimistische woorden in Trends?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, collega's, ik had mijn interpellatie gesteld aan de minister-president. Niet dat ik ontevreden ben dat u hier bent, mijnheer de minister. Ik weet dat u meestal niet naast de kwestie antwoordt. Ik verwijs naar een debat naast de kwestie van twee dagen geleden in deze commissie, naar aanleiding van een interpellatie van de heer Jos Stassen over de containertrafiek. De minister-president heeft het gepresteerd om niet op de vragen te antwoorden. Dat vind ik niet kunnen.

Deze ochtend blijkt opnieuw dat het hele project onder druk staat. We hebben discussies gehad over het draagvlak, de verkrampde communicatie en dergelijke. Ik steek niet onder stoelen of banken dat ik positief heb gereageerd op de aanstelling van Karel Vinck als voorzitter van de raad van bestuur van BAM. Ik vond en vind dat voorlopig zeker nog een lichtpunt. Hij heeft in tegenstelling tot zijn voorgangers zijn voelhoorns uitgestoken bij enkele belangrijke spelers op het terrein. Hij wist een deel van de wrevel en aversie weg te werken. Ook de manier waarop het alternatievenonderzoek is beslecht is een goede zaak.

Mijnheer de minister, toch vrees ik dat de heer Vinck het tij niet zal kunnen keren. De heer Penris heeft er ook al naar verwezen. Ongeveer op hetzelfde moment dat wij in discussie waren met de minister-president in de Subcommissie voor Financiën, hebt u gezegd dat u zich zorgen maakt over de financiering van de BAM-constructie. Op de hoorzitting van 19 november op basis van de antwoorden van de heer Costermans is ook gebleken dat er momenteel al volop gedacht wordt aan alternatieve financieringsconstructies of geldschieters.

Uiteraard was de kredietcrisis niet te voorspellen. Toch was enkele jaren geleden al duidelijk dat dit dossier op een aantal problemen zou afstevenen. We hebben dat herhaaldelijk in de voortgangsrapportage aan bod

gebracht. We hebben gezegd dat de private spelers in dit dossier telkens opnieuw bijkomende garanties van de overheid hebben gevraagd. We hebben ook meermaals gezegd dat het geheel of de ondeelbaarheid van het masterplan naar af is gegaan.

Er zijn bijvoorbeeld de Brabo II-projecten, waar het vehikel nog wel bestaat en waar hopelijk nog alles doorgaat, maar de financiering is, in tegenstelling tot in het begin, veel minder zeker. Ik hoop dat Brabo I doorgaat. Daarover vang ik ook verontrustende signalen op. Ik zie in de BAM-voortgangsrapportage dat de Brabo I-onderhandelingen zijn opgeschoven. Ik weet niet om welke reden. Is dit ook een signaal dat de onderhandelingen met de private spelers niet goed verlopen en dat er ook van die kant extra eisen worden gesteld? Ik zou het graag willen weten.

Ik wil ook even verwijzen naar het algemene pps-debat. Toen de minister-president zijn voortgangsrapportage kwam voorstellen over alle pps-projecten van de Vlaamse Regering, gaf hij de indruk dat er niets aan de hand was en dat alles volgens schema verliep. De BAM is weliswaar een complexe constructie, een beetje een sui-generisconstructie, maar alles zou op schema zitten. Ik viel toen in die commissie bijna letterlijk van mijn stoel. De dag nadien verscheen in Trends: "Je vindt nu geen bank die eventjes 2 miljard euro wil uitlenen." Dat zijn uw woorden, mijnheer de minister.

De Vlaamse Regering heeft de hele tijd geprobeerd om pps voor te stellen als hét wondermiddel, als iets wat heel veel problemen zal oplossen, als iets met een heel grote meerwaarde. Na vijf jaar vraag ik me af wat er nog overblijft van die meerwaarde als we zien waar we vandaag staan.

Ik heb mijn vraagstelling geactualiseerd op basis van de hoorzitting van twee weken geleden. Ik wil het hebben over drie aspecten. Ten eerste over de financiering van het masterplan en over de garanties die er daarover nog zijn. Ten tweede over de houding van Europa in het kader van de Tolrichtlijn. En ten slotte, over het prijskaartje van de Oosterweelverbinding.

Op basis van de voortgangsrapportage is het duidelijk dat er – voorlopig toch nog – twee financiële consortia in de running zijn: eentje rond KBC en eentje rond ING-Dexia. De BAM bevestigde tijdens de hoorzitting van 19 november dat "niemand staat te springen om 2 miljard te lenen" en dat er naar andere constructies wordt gezocht, zoals verbreding van de bankengroep, een financieringsstructuur met herfinanciering na de bouw-fase, of het verder opsplitsen van het masterplan in deelprojecten. Waarborgstelling door de overheid was geen optie omdat daarin reeds is voorzien in de contracten tussen de Vlaamse Regering en BAM.

Ik denk dat Europa een zeer bepalende rol zal hebben, onder meer in het debat of tol in de Kennedytunnel kan

of niet kan. Toen ik aan vertegenwoordigers van de BAM vroeg of er al een antwoord van Europa was, werd gezegd van niet. In de notulen van de raad van bestuur van BAM lees ik dat daar wel degelijk het debat is gevoerd over wat Europa heeft geantwoord. Daaruit blijkt dat het heffen van tol in de Kennedytunnel geen enkel probleem is, tenminste als men verwijst naar de tolrichtlijn. Het is dus gewoon een politieke beslissing of tol kan of niet. De Kennedytunnel maakt ook deel uit van het TEN-netwerk. Ik vraag me dus af waarom men mij twee weken geleden niet heeft gezegd dat er besprekingen met Europa zijn. Ik wil van u als politiek verantwoordelijke duidelijkheid over dit punt.

Ik wil ook, als dat mogelijk is, duidelijkheid over de vraag of het masterplan in zijn geheel of in een groot aantal onderdelen, nog financierbaar is met de opbrengst van de tol. Het antwoord van Europa, of beter de interpretatie van de richtlijn, is hier minder eenduidig.

De heer Penris heeft ook al verwezen naar het prijskaartje van de Oosterweelverbinding. De heer Costermans heeft gezegd dat de naakte kost van de DBFM-constructie 2,5 miljard euro is. Dat zal theoretisch zo wel zijn. Maar is mijn analyse dan fout als ik zeg dat de integrale kost van de aanleg van de tunnelbrugconstructie van de rechter- naar de linkeroever, met een aantal op- en afritten, meer dan 3 miljard euro is?

Ik kijk uit naar uw antwoord, maar dit doet me voorlopig besluiten dat het masterplan in een comateuze toestand is terechtgekomen, wegens het draagvlak, wegens de financieringsstructuur en de preciaire toestand op de markt en wegens de stijgende kostprijs van de Oosterweelverbinding. Ik ben ook benieuwd naar wat u mij kunt zeggen over Europa.

Ik heb nog enkele concrete vragen. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering ten aanzien van deze preciaire toestand? Het blijkt dat het masterplan een complexe structuur heeft en dat daardoor de markt nog minder geïnteresseerd is dan in eenvoudige pps-projecten. Is het zo dat de privésector bijkomende garanties vraagt? Geldt dit ook voor Noriant?

Vorige week kondigde de Vlaamse Regering in het kader van haar herstelprogramma aan dat er een oplossing zou komen voor de hogere kredietkost van pps-projecten, mits afstemming met Europa. Wat moeten we daaronder verstaan?

Wat zal de Vlaamse Regering doen als Europa zegt dat niet de volle 3 miljard euro met tolopbrengsten mag worden betaald? Dreigt deze constructie dan nog verder uiteen te vallen? Gaat men dan verder of meer een beroep doen op beschikbaarheidsvergoedingen, algemene middelen van de Vlaamse overheid?

Bestaat de kans dat de toltarieven verhogen? Ik meen te begrijpen dat het debat voor de Liefkenshoek tunnel al geopend is.

Klopt de analyse met betrekking tot de kostprijs van de Oosterweelverbinding?

Wat zegt Europa nu over tolheffing in de Kennedytunnel en over de financiering met tolheffing?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het zou slecht zijn om niet tussen te komen, anders denkt men dat ik mij alleen met de communicatie van de BAM bezighoud. Zij die de tien voortgangsrapportages gevolgd hebben, weten natuurlijk beter, al wordt dat groepje steeds kleiner.

Ik sluit me graag aan bij de vorige twee sprekers. Er was een heel goede gedachteswisseling op woensdag 19 november. De heer Costermans heeft een heel duidelijke uitleg gegeven. We hebben zelfs een aantal punten van de heer Van Rensbergen gekregen. Het gaat vooruit. U zult het kunnen lezen in het verslag.

Vorige week hebben we de beleidsbrief PPS van de minister-president besproken. De minister-president heeft zodanig veel bevoegdheden dat hij al zijn beleidsbrieven niet op voorhand kan lezen, maar hij is wel de politiek verantwoordelijke. We hebben er niet één keer het woord 'financiële crisis' in gevonden. Niet één keer. We hebben hem zelfs twee keer gelezen.

In zijn beleidsbrief staat ook iets over de scholenbouw, die wij liever vandaag nog dan morgen, zien doorgaan. Hij zegt dat we in de finale fase zitten. Dat de gemeentelijke holding en Cofinimmo er ook iets mee te maken hebben, doet blijkbaar niet ter zake. Kortom, er is op de financiële markt natuurlijk het een en ander aan de hand.

De vraag is natuurlijk hoe de Vlaamse Regering daarmee omgaat, temeer omdat minister Vandenbroucke naar aanleiding van een actuele vraag heeft gezegd dat we ons geen zorgen hoeften te maken over die 1 miljard euro. U kunt dat nakijken: dat staat in het verslag van de plenaire vergadering. Mijnheer de minister, u kunt dat weten. We kennen en waarderen ook uw technische onderlegdheid. Volgens minister Vandenbroucke was dat dus geen probleem, omdat de Vlaamse Regering toch een waarborg geeft voor die scholenbouw. Zelfs de inrichtende machten hoeften zich geen zorgen te maken: dat zou ook in orde komen.

Ik stel vast dat, zelfs los van de financiële crisis, heel het financieel model zoals dat nu bestaat, achterhaald is. De heer Penris citeert uit Trends. Ik verwijs naar wat de voorganger van de heer Van Rensbergen bij de BAM, de

heer Accou, een aantal jaar geleden heeft gezegd. Het financieel model is gebaseerd op een verkeersmodel. Dat is vaak genoeg uitgelegd. Dat is vrij logisch, want de tolheffing speelt een heel belangrijke rol ter zake. De Vlaamse Regering is uitgegaan van een bepaalde tolhoogte. Dit alles is duurder geworden. De scope is ook uitgebreid. Er waren voortdurend wijzigingen. Waar is de tijd dat de Oosterweelverbinding nog 500 miljoen euro kostte en de Horvathunnel 700 of 800 miljoen euro? Dat alles is inmiddels veranderd. Nu, heel recent, is er de Tolrichtlijn, die volgens mij ook een verandering qua scope teweegbrengt. Ik hoop dat we daar straks een duidelijk antwoord op krijgen. Dankzij het Rekenhof hebben we de jongste verslagen van de raad van bestuur van de BAM gekregen. Die zijn heel verhelderend, ook in het licht van de rapportage die we hier krijgen.

Ik verwijs naar het verslag van de hoorzitting van 19 november. De heer Daems heeft er ook al naar verwezen. Toen stelde men het antwoord van Europa af te wachten. In de notulen van de raad van bestuur van de BAM van 17 oktober, die we gisteren dankzij de goede zorgen van het Rekenhof hebben ontvangen, staat echter dat de Europese Commissie over de Oosterweelverbinding stelt dat een strikte geografische afbakening van de betrokken infrastructuur moet worden gegeven en gemotiveerd. Ik citeer: "Deze mag enkel bestaan uit tunnels, bruggen en de aansluitingen op het bestaande weggennet." Dat vind ik toch vrij fundamenteel. We hebben daar vaak vragen over gesteld, ook aan minister Van Brempt. U herinnert zich dat we een hele discussie hebben gehad over tramprojecten en dergelijke. Hier werd dan altijd min of meer gesteld dat we het mis hadden. We dachten echter dat we het bij het rechte eind hadden. Natuurlijk heeft dat dan de nodige gevolgen voor het financieel model.

Mijnheer de minister, ik hoop dat we nu eens eindelijk een duidelijk antwoord krijgen op een aantal vragen die we hier herhaaldelijk hebben gesteld. Tot nu toe is dat niet gebeurd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een bijkomend vraagje. We horen altijd over de stijging van de bouwkosten, maar door de financiële crisis en de gevolgen daarvan voor de economische recessie is er een aanzienlijke terugval van de grondstoffenprijzen. Dat zal voor het toekomstige bouwproject toch ook voort implicaties hebben, met de prijsherzieningsmechanismen. Kunt u daarover wat toelichting geven? Welk mechanisme wordt ter zake gehanteerd in de diverse contracten?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, de minister-president laat zich verontschuldigen en

heeft gevraagd dat ik op de door de heer Daems tot hem gerichte interpellatie zou antwoorden.

Om te beginnen lijkt het me goed te reageren op één specifieke beschouwing die de beide interpellanten hebben geformuleerd, namelijk dat het masterplan op springen staat, omdat we op zoek moeten gaan naar andere financiers en financieringsformules. Blijkbaar is het ook die stelling in het bijzonder geweest die aanleiding heeft gegeven tot de vandaag voorliggende vragen.

Ik was niet aanwezig bij de bespreking over de beleidsbrief met betrekking tot pps, maar het verbaast me persoonlijk dat een boodschap die gewoon van gezond verstand getuigt, in dit parlement blijkbaar als verrassend wordt begrepen. Ik heb echter begrepen dat de rollen nu net omgekeerd zijn en dat het parlement oog heeft voor het feit dat de voorbije twaalf maanden dingen zijn veranderd die niemand eigenlijk had voorzien of kon voorzien.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat we de ergste financiële crisis van de voorbije decennia meemaken. Het heeft ondertussen al weekends en nachten gekost om u daarvan te overtuigen. Zelfs de allergrootste banken, zoals Citigroup, en andere financiële spelers als AIG, zijn in grote moeilijkheden verzeild geraakt en hebben zelfs op de rand van het faillissement gebalanceerd. Dan lijkt de stelling dat dit geen gevolg zal hebben voor de financiering van het masterplan of andere pps-projecten me nogal raar.

Mijnheer Penris, ik heb gisteren toevallig nog de kans gekregen om met nogal wat mensen uit het havenmilieu te spreken. Ik vrees dat de impact van de financiële crisis van vandaag op de reële economie op dit ogenblik echt dramatisch aan het worden is. De haven van Antwerpen gaat bij wijze van spreken gewoon plat op dit ogenblik. De containertrafiek is enorm aan het verslapen. Er is me gezegd hoeveel schepen op dit ogenblik uit de vaart zijn genomen en hoe veel containertrafiek gewoon is stilgelegd. De economische schade veroorzaakt door de bankencrisis is vandaag niet te meten. We zijn bezig met heel grootschalige pps-projecten. Ik trap een open deur in als ik zeg dat het ene niet zonder gevolg zal zijn voor het andere. Er wordt momenteel druk overlegd op alle echelons. Gisteren gebeurde dat nog met betrekking tot de automobielsector. Daarbij waren alle CEO's van alle grote Vlaamse en Belgische constructeurs aanwezig. Ik moet eerlijk zeggen dat het iets is om stilaan wakker van te liggen.

Die financiële crisis heeft dus ook een enorme impact op het realiseren van het Masterplan Antwerpen. Het is nu onze verdomde plicht te bekijken hoe we hier uit raken, en dat op een zo volwassen mogelijke manier te doen. Ik wil echter ook duidelijk de stelling van de heer Costermans onderschrijven: het is niet omdat we op zoek moeten gaan naar bijkomende financiers en de financieringsstructuur meer marktconform moeten maken, dat de hele

constructie op zich op springen staat. Er zijn nieuwe uitdagingen. De heer de Kort heeft dat geformuleerd aan de hand van de hst. Uitdagingen kunnen ook kansen zijn, al heb ik begrepen dat dat fietspad daar misschien niet op zijn plaats is. We zullen dat dus voort bespreken met cardioloog Goethals. De contacten zijn gelegd. We moeten bekijken wat hier nu de uitdaging is en ons afvragen of we dit aankunnen. Ik durf vandaag niet met stelligheid zeggen of dit zal lukken, maar we moeten er alles aan doen om te proberen daaruit te raken.

Ik wil eerst ingaan op een aantal vragen over de financiering. Vandaag hebben we het over twee consortia bestaande uit drie banken, met telkens een 'leading bank', namelijk KBC en Dexia. Ondertussen is het natuurlijk zonneklaar dat die consortia sterk moeten worden uitgebreid met diverse grote banken, om de financieringscapaciteit van het consortium te versterken en tegelijk, en dat is misschien nog veel belangrijker, een veel grotere risicospreiding over de deelnemende partners te realiseren. Alles draait op dit ogenblik immers rond risicospreiding en waarborgen ten opzichte van die risico's. Het probleem is dat het huidige bestek op basis waarvan de twee consortia zijn geselecteerd, die consortia niet toelaat om een dergelijke uitbreiding door te voeren. De heer Costermans kan dat al dan niet bevestigen, maar op een bepaald ogenblik hebben de beide consortia zelfs gevraagd om te mogen samengaan. Gelet op het bestek en de aanbesteding die uiteindelijk was uitgeschreven, was dat onmogelijk.

Het lijkt me dan ook evident dat er momenteel een probleem rijst, dat ik ook hebesignaleerd, en dat er moet worden gezocht naar een oplossing, naar alternatieven. Ik ben ervan overtuigd dat we hier alleen uit kunnen raken door het opstarten van een nieuwe overheidsopdracht, op basis van een nieuw bestek. Deze procedure is een doodlopende straat.

Momenteel wordt vooral gesproken over wat men in de bankwereld 'club deals' noemt, financiering met bijvoorbeeld een tiental banken samen, in plaats van dat er sprake is van enkele banken in de eerste lijn, die zich dan op hun beurt moeten gaan herfinancieren bij diverse andere banken in de tweede lijn. Vroeger werkte dat natuurlijk wel, omdat het interbankennetwerk en de interbankenmarkt perfect functioneerden, maar zoals u weet, staat die markt vandaag compleet droog. Men verkiest dat iedereen initieel meedoet en mee een deel van het risico draagt, in plaats van een consortium met drie banken die het risico dragen en zich herfinancieren via andere banken om die financiering rond te krijgen. Dat is een eerste belangrijk gegeven waarmee we rekening willen houden.

Verder is er het aspect van de marktconformiteit. Daarmee bedoel ik niet zozeer goedkoper of tegen betere voorwaarden, maar wel meer beantwoordend aan de

verwachtingen van de markt, aan wat zij kent, aan datgene wat ze gewoon is te financieren, en ook aan de spelregels die ze vandaag gebruikt bij de klassieke bankfinanciering. Specifiek moeten we de zogenaamde ringfencing doorvoeren: een aparte financiering per project in plaats van de huidige totaalfinanciering van diverse projecten die er vandaag, met de initiële aanbesteding, is. Of dat nu verloopt via ringfencing of via een totaal-aanbesteding, de inkomstenbron zijn de tolgelden. Er is maar één inkomstenbron om dit alles te betalen. Het spreekt dus vanzelf dat die financiering aan de uitgavenzijde beter per project zou gebeuren, zodat die financiering ook veel transparanter is en de risicospreiding ter zake veel beter kan worden opgevolgd.

Dan is er nog een belangrijk aspect, namelijk het zeer grote vraagrisko voor de financiers binnen de huidige financiële structuur. U weet dat de tolinkomsten natuurlijk totaal afhankelijk zijn van de verkeersstromen die zullen worden gegenereerd op de nog te bouwen Oosterweelverbinding. Bij onvoldoende verkeer is er vanzelfsprekend onvoldoende cashflow om de financiering terug te betalen. Voor de banken betekent dat natuurlijk, zeker in deze periode, een zeer latent vraagrisko. Dat is het grote verschil tussen dit project en een pps-project voor schoolgebouwen. Daar is er de facto eigenlijk geen sprake van een vraagrisko. Het risico wordt er beperkt tot een beschikbaarheidsrisico. Dan gaat het over de vraag of die schoolgebouwen adequaat worden gebouwd en te allen tijde beschikbaar zijn wanneer ze moeten kunnen worden gebruikt. Een extra doorslaggevend element in deze pps-constructie is dus dat er niet alleen sprake is van een beschikbaarheidsrisico, maar ook van een enorm groot vraagrisko. Dat maakt de zaken er niet eenvoudiger op voor de banken.

Deze argumenten leiden tot een logische conclusie: volgens mij is de financiering in haar huidige vorm onmogelijk en zal ze grondig moeten worden herwerkt. Daarover hebben we de voorbije weken trouwens zeer intensief overleg gepleegd met de nieuwe voorzitter en het management van BAM, om te bekijken hoe we dat voort gaan aanpakken.

Een geluk bij een ongeluk is dat de wachttijd waarin we hebben voorzien voor de 'third opinion' die momenteel wordt uitgevoerd, ons soelaas biedt en de tijd om die financiering te herwerken. Ik heb trouwens ook in de voortgangsrapportage gezien dat er nieuwe termijnen zijn opgenomen om die financiering op een nieuwe manier aan te besteden.

Ik heb het genoeg gehad nog eens uitvoerig te kunnen spreken met de vorige CEO van BAM, de heer Accou, die, zoals u weet, momenteel een belangrijke bankinstelling in Turkije leidt. Ik heb ook gesproken met de CEO van KBC en de mensen van ING. Er werd me bevestigd dat we inderdaad een wachttijd moeten inbouwen en

respecteren om de totaal verstoorde financiële markten opnieuw tot rust te laten komen en het onderlinge vertrouwen tussen de banken te laten herstellen. De heer Accou stelde dat er minstens een rustperiode van twaalf maanden nodig zou zijn. Momenteel is het kof-fiedik kijken of dat nu twaalf of achttien maanden wordt. Eén ding weet ik heel zeker: het tot stand komen van rust in deze sector zal niet voor de eerste helft van volgend jaar zijn. Hopelijk krijgen we eerst een stabilisering van de problemen, waarna die uiteindelijk geleidelijk kunnen worden afgebouwd.

Ondertussen – en dat is dan de klap op de vuurpijl – is er een vierde belangrijke reden bij gekomen. Dan heb ik het over de brief van 28 oktober van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), die op 30 oktober is aangekomen. In die brief wordt meegedeeld dat Eurostat bij brief van 2 oktober 2008 aan het INR heeft laten weten dat alle niet-Oosterweelprojecten moeten worden ondergebracht bij de overheid, en dus met andere woorden mee moeten worden geconsolideerd. Mijnheer de voorzitter, ik zal die brief ook ter beschikking van de commissie stellen, om daar gevolg aan te geven.

Ook dat aspect moet mijns inziens mee in rekening worden gebracht bij de heroverweging, die vanzelfsprekend automatisch een invloed zal hebben op de nieuwe financiële structuur die moet worden uitgewerkt. Uiteraard is het nu de taak van BAM, en op de eerste plaats van het management, ervoor te zorgen dat er een voorstel aan ons wordt geformuleerd.

Laat me duidelijk zijn: daarmee heb ik geenszins de uitgangspunten of het doel van de BAM-constructie in vraag willen stellen. Het principe dat het hele masterplan één en ondeelbaar is, wordt hierdoor niet aangetast. Het gaat over de financieringstechnieken, maar de opzet van het masterplan, dat we ondertussen allemaal voldoende kennen, wordt in principe niet aangetast. Ook het feit dat alles uiteindelijk moet kunnen worden gefinancierd met tolinkomsten, is nooit in vraag gesteld. Alleen hebben we de opdracht ons aan te passen aan de nieuwe realiteit en te bekijken wat wel mogelijk en haalbaar is om project per project voort te realiseren en uiteindelijk te komen tot het verwezenlijken van één groot geheel. Dat zal dus stuk per stuk, dossier per dossier, project per project moeten worden opgebouwd, om zo de totaliteit van het masterplan, waarvan ik de noodzaak meer dan ooit onderschrijf, te kunnen realiseren.

Mijnheer Daems, ik blijf erbij dat de Vlaamse Regering de volledige uitvoering van het masterplan als noodzakelijk blijft beschouwen. Alle projecten, zowel met betrekking tot wegverbindingen en de verbetering van de waterinfrastructuur als met betrekking tot het openbaar vervoer, moeten in de volgende jaren gezamenlijk worden uitgevoerd. Mensen als de heer

Peumans, die alle commissievergaderingen en voortgangsrapportages heeft gevolgd, weten trouwens beter dan wie ook dat we al een paar maal hebben geanticipeerd en ons hebben aangepast aan gewijzigde omstandigheden. Daarbij hadden we telkens maar één doel voor ogen: de slaagkansen van de verwezenlijking van het volledige masterplan waarborgen. Ik geef een voorbeeld: om die openbaarvervoerprojecten met zekerheid te kunnen realiseren, hebben we beslist om in de algemene uitgavenbegroting 30 miljoen euro als recurrente beschikbaarheidsvergoeding in te schrijven, waardoor de financieringscapaciteit van het saldo van het masterplan meteen is verbeterd. Op die manier hebben we de solvabiliteitsratio van BAM voor het masterplan uiteindelijk substantieel opgetrokken.

Met betrekking tot de realisatie van het Brabo I-project is mij eind november meegedeeld dat de meet in zicht was. Op de laatste raad van bestuur van De Lijn heeft men daar blijkbaar een aantal beslissingen over genomen. Ik neem aan dat minister Van Brempt daar deze namiddag eventueel bijkomende toelichting over kan geven. De regering had zich in ieder geval principieel uitgesproken voor het afwerken van het dossier.

Inzake de financiering doet BAM op dit ogenblik nieuw huiswerk. De transparantie van het financieringsmechanisme wordt herbekeken. We zullen gedoemd zijn om te wachten op een stabilisatie van de markten vooraleer we een nieuwe offertevraag in de markt kunnen plaatsen. Ik ga ervan uit dat men de nieuwe financieringsstructuur zal doorvoeren met een veel grotere groep van banken – de zogeheten ‘club deal’-methode.

Een tweede reeks vragen had betrekking op de houding van de Europese Commissie inzake financiering en tolrichtlijnen. Het is nu wachten op het formele antwoord van Europa met betrekking tot de toegelaten financieringsmogelijkheden in functie van de toepassing van de Europese Tolrichtlijn. Ik heb intussen wel de kans gehad om daar met Karel Vinck over te praten, en ik heb begrepen dat Europa waarschijnlijk het standpunt zal innemen dat de tolinkomsten enkel mogen worden aangewend voor de financiering van de bouw van de Oosterweelverbinding en haar noodzakelijke toegangswegen, en dus niet voor alle andere additionele projecten, zoals de herbouw van de bruggen over het Albertkanaal, de werken aan de sluizencomplexen – de Van Cauwelaertsluis, de Royerssluis en de Kattendijksluis – en de openbaarvervoerprojecten.

Het is goed dat daar formele duidelijkheid over zal komen. BAM zal zich daaraan moeten aanpassen. We hebben dat eigenlijk al ingecalculeerd, onder meer via de constructie van de stille maatschap en het bijhorende begrotingsfonds. Maar dat heeft natuurlijk ook zijn impact op een en ander.

De vraag is nu hoe ver we zullen moeten gaan. Er zijn intussen op diverse niveaus initiatieven genomen met

betrekking tot het standpunt van de Europese Commissie en het schrijven van Eurostat. Ik heb dat schrijven zelf aanhangig gemaakt in het overleg tussen de gewestregeringen en de federale regering in het kader van het economische relanceplan dat moet worden uitgewerkt.

Ik heb aan de premier gezegd, melding makende van dit schrijven, dat het niet kan dat op een moment dat Europa de lidstaten oproept om inspanningen te doen om het schip recht te trekken, er vanuit Eurostat een bijna ultieme verstrenging komt inzake de breedte van de pps-projecten. Enerzijds zegt Europa dat we deficits mogen maken en dat we moeten uitgeven, en anderzijds stelt Europa dat we dit soort pps-constructies heel rigide moeten beschouwen, alsof een aantal werken die we vandaag uitvoeren, bijvoorbeeld met de bouw van de Noorderlaanbrug, niet in functie zijn van het BAM-project. Ook BAM gaat daar nu op reageren en duidelijk maken waarom men de Noorderlaanbrug moet verhogen, waarom men de Kattendijksluis moet heropenen enzovoort.

Op die manier kun je uiteindelijk niets meer realiseren. Daarom zullen wij via de federale premier aan de Europese Commissie vragen om dit breder te bekijken. Dat is immers precies wat de Europese Commissie beslist heeft met betrekking tot de extra financiering die de Europese lidstaten gedaan hebben in het kader van de bancaire crisis. Men heeft toen gesteld dat die extra middelen buiten de rekening konden worden gehouden. We moeten hier pleiten voor eenzelfde aanpak.

Ik kom vervolgens tot de tolheffing in de Kennedytunnel. Als ik Karel Vinck goed begrepen heb, is het standpunt van Europa vrij duidelijk. Men kan twee belangrijke lijnen detecteren in het antwoord van Europa met betrekking tot een potentiële tolheffing in de Kennedytunnel, los van de opportuniteit om tol te gaan heffen in de Kennedytunnel en opnieuw vrachtverkeer toe te laten in deze tunnel, waar vorig jaar overigens 240 ongevallen zijn gebeurd.

Wat zijn die twee belangrijke lijnen? Eén: tolheffing aan de Kennedytunnel is theoretisch mogelijk, maar de tol moet gebaseerd zijn op de huidige reële kosten. Dat maakt dat enkel nog de onderhouds- en exploitatiekosten in rekening mogen worden gebracht, en niet meer de initiële investeringskosten, aangezien de tunnel reeds volledig is afgeschreven, doordat hij meer dan dertig jaar geleden in gebruik is genomen.

Twee: mocht men ervoor opteren alleen de vrachtwagens tol te laten betalen en niet de personenwagens, dan eist Europa een toepassing van het zogenaamde proportionaliteitsbeginsel. Dat wil zeggen dat de totale kosten van het vrachtverkeer ten opzichte van het totale verkeer moeten worden omgerekend, en aldus zal

ook de tol volgens die omslagsleutel moeten worden bepaald.

Ik vrees dan ook dat dit niet veel soelaas zal bieden voor de financiering van dit masterplan.

Ik kom tot het kostenplaatje van dit project. In de toelichting van BAM bij de kostprijs van een en ander werden twee bedragen naar voren geschoven, enerzijds 2,52 miljard euro en anderzijds 3,055 miljard euro. Ivan Costermans heeft uitdrukkelijk toegelicht waarover het precies gaat. De Oosterweelverbinding an sich, zijnde het DBFM-contract inclusief de stedelijke ringweg noord, wordt op dit ogenblik geraamd op 2,52 miljard euro. Als je daar een aantal bijkomende projecten bij optelt, zoals de bruggen over het Albertkanaal, de renovatie van de Kattendijksluis, de verzekeringskosten, de onteigeningskosten, de grondwerving van het Vlaamse Gewest – wat eigenlijk een vestzak-broekzakoperatie is –, en studie- en projectmanagementkosten, kom je uit bij een kostenplaatje van 3,055 miljard euro.

Ik sluit me aan bij de opmerking van de heer de Kort dat dit kostenplaatje gemaakt is op het toppunt van de markt. Ik heb hier ooit een slide met de evolutie van de staalprijsen meegebracht, waarop u duidelijk kon zien dat de staalprijsen in minder dan drie jaar tijd met 81 percent waren gestegen. Mijn medewerker heeft die oefening nu nog eens gemaakt, onder meer voor stafstaal. En dan zie je dat we nu in een omgekeerde beweging terecht zijn gekomen. Als je november 2008 tegenover juli 2008 zet, zie je een daling van de prijzen van 119,5 euro naar 99,5 euro. Dat is min 20 euro. Er is voor die periode dus een prijsdaling van 16,7 percent. We zien diezelfde neerwaartse beweging ook bij andere staalsoorten.

Die evoluties zullen natuurlijk een enorme impact hebben op de kost van het project. Meestal moet ik hier de boodschap brengen dat het meer zal kosten, maar ik hoop nu eens het voorrecht te hebben om te kunnen zeggen dat de kostprijs zal dalen.

Ook de olieprijsen zijn fors gedaald. Als ik me niet vergis, is de prijs van 147 dollar naar ongeveer 45 dollar gezakt. Dat is nog maar één derde van de prijs die mee in deze cijfers zit. Wat mij betreft, moet die er volledig uit om verder te kunnen gaan.

Collega's, dit is het kostenplaatje op basis waarvan vandaag onderhandeld wordt. Er zitten hier nogal wat burgemeesters. Ik verneem dat in mijn gemeente sommige projecten worden aanbesteed die 30 percent onder de kostprijs zitten. Dat geldt niet alleen voor wegenwerken, maar ook voor het nieuwe dak van de sporthal. You ain't seen nothing yet. Ik vrees dat we een gigantische kering zullen meemaken van de prijszetting, een afkoeling van de markt. Door het oponthoud zouden we wel eens heel veel geld kunnen uitsparen.

U vraagt me hoe de Vlaamse Regering tegenover een ander staat. Ik onderstreep nogmaals dat we ervan overtuigd zijn dat er een oplossing moet komen voor het alsmare acuter wordende verkeersprobleem in Antwerpen. We hebben afgesproken een 'third opinion' te vragen. We zullen er ook rekening mee houden. Vanuit democratisch oogpunt zijn we het ons verplicht naar alle standpunten te luisteren. In de commissie voor Financiën en Begroting heb ik al dikwijls gezegd dat het voorrecht van een minister erin bestaat dat hij mag beslissen en dat het nadeel is dat hij móet beslissen. Dat geldt ook voor de Vlaamse Regering. We zullen op het juiste moment onze volle verantwoordelijkheid nemen. Maar, mijnheer Peumans, wat mij betreft, liggen de financiële contouren vast. Wij hebben ons geëngageerd om tegen 2018 een maatschappelijk kapitaal te onderschrijven en te volstorten van 822,2 miljoen euro. We zullen dat ook doen. Trouwens, we zijn er bijna. We hebben ook gezegd wat, mits indexatie, de cap op de tolinkomsten is. Wat mij betreft, blijft het daar ook bij. Het is nu aan de raad van bestuur en het management van BAM om te bewijzen dat dit project haalbaar is of niet. Ik ben dan ook ontzettend blij dat iemand zoals de heer Vinck mee aan boord is gekomen om in deze cruciale fase een en ander mee te sturen.

Ik zal ook even ingaan op wat ik ooit heb gezegd over gewestelijke waarborgen. De heer Costermans heeft tijdens de hoorzitting in november in deze commissie gezegd dat er vandaag inderdaad een gedeeltelijke waarborg bestaat, namelijk op de zogenaamde B- en C-tranches, maar niet op de A-tranche. Het is deze tranche waarmee de bouw van de Oosterweelverbinding gefinancierd moet worden. Voor Brabo I hebben we een prijs gevraagd met en een zonder gewestwaarborg. Ik herinner me dat in dat dossier voor het consortium dat het gehaald heeft, de prijs gelijk was. Als we die waarborg hier zouden aanbieden, is de vraag of ze een weerslag zou hebben op de financiering. Voor het verstrekken van een gewestwaarborg moet ook betaald worden, laat dat duidelijk zijn. Het ter beschikking stellen van een gewestwaarborg heeft ook een kostprijs. Ter informatie geef ik u mee dat tijdens de rondetafelconferentie van de automotive vanuit de privésector de vraag werd gesteld of de overheid bereid zou zijn om privé-investeringen in dit moeilijke investeringsklimaat te waarborgen om de continuïteit in de investeringsprogramma's te garanderen. We waarborgen dan onze eigen projecten niet meer. Op dit moment wordt informeel de vraag gesteld of de overheid bereid zou zijn belangrijke investeringen in de Vlaamse autoassemblage mee te waarborgen, met alle gevolgen van dien. Na wat we de afgelopen weken hebben meegemaakt, vrees ik dat we ook daar mogelijk niet aan zullen ontsnappen.

Mijnheer de voorzitter, de situatie is ernstig. Niemand in deze commissie twijfelt daar ook aan. BAM levert goed werk. Ik hoop dat we samen in het voorjaar van

2009 licht aan het eind van de tunnel of van de brug zullen zien.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, het is altijd een waar genoegen om naar u te luisteren. Niet alleen hebt u de gave van het woord, u beschikt ook over de capaciteit om de dingen op een manier naar voren te brengen dat men wel geboeid moet blijven luisteren. U hebt daarnet een heel mooie politiek-financiële thriller aan ons voorgesteld. U hebt het voorzichtig opgebouwd, met de mededeling dat het economisch niet goed gaat. Daar waren we ons al een beetje van bewust. Daarna hebt u ons stilaan psychologisch voorbereid op de mogelijke gevolgen van die ernstige financiële crisis. Dat is niet niks.

We moeten op zoek naar nieuwe financieringsstructuren. Dat wisten we al. U had dat aangekondigd in Trends. Het voordeel vandaag is dat we nu weten wat u daarmee bedoelt. We moeten zoeken naar andere bancaire modellen. We moeten, zoals u het noemt, uitkijken naar nieuwe club deals. En dan moeten we de bankiers verlekken met producten die ze gewend zijn, die ze kennen. Dat zijn dan de gesaucisssoneerde productjes. U noemt dat ring-fencing. Dat is niet niks. In het masterplan zijn we trouwens al overgegaan tot saucissonering. Brabo I en Brabo II zijn eigenlijk kleine stukken van de salami. Nu gaan we daar nog verder in.

De vraag is of u bankiers zult vinden die geïnteresseerd zijn in de financiering of prefinanciering van de heraanleg van, ik zeg maar iets, een bos op de linkeroever. De vraag is of er bankiers worden gevonden die geïnteresseerd zijn in de heraanleg of de aanleg van een groene singel. En gaat u bankiers vinden die geïnteresseerd zijn in de aanleg van een stedelijke ringweg zonder dat die verteld is? Ik denk het niet. U hebt dat ook met zoveel woorden laten uitschijnen. Klap op de vuurpijl was de brief van de INR en de mededeling van Eurostat. U zult zich moeten beperken tot een aantal heel essentiële onderdelen. Het overige moet u dan financieren met overheidsmiddelen. Daar kom ik straks op terug.

Wat ook belangrijk is in uw thriller, is het tijdspad dat u uitzet. De heer Acou spreekt van twaalf maanden. Uzelf houdt rekening met achttien maanden. Dat wil zeggen dat we toch minstens anderhalf jaar achteruit worden geslagen. En ik die dacht dat het hele project dringend noodzakelijk was om de verkeersknoop in en rond Antwerpen te ontwarren! We zullen in Antwerpen minstens anderhalf jaar moeten wachten. Ik vraag me dan ook af of er geen andere alternatieven denkbaar zijn die beter, sneller en goedkoper uitvoerbaar zijn. Dat debat zullen we, vrees ik, op een ander moment moeten voeren.

De vaststelling blijft dat er, hoe dan ook, vanuit de overheid een engagement zal worden gevraagd. U zegt dat u

uw verantwoordelijkheid al hebt opgenomen en dat er een fonds van 822,2 miljoen euro ter beschikking is. Daarmee moet BAM het maar stellen. BAM zal onderzoeken of het mogelijk is om in de nieuwe financieringsmarkt met het geld dat de overheid ter beschikking stelt, alles te realiseren wat gerealiseerd moet worden. Maar stel nu dat BAM tot de conclusie komt dat het niet kan, wat gebeurt er dan? Zullen we dan het hele project stopzetten? Of mogen we dan van de Vlaamse Regering bijkomende engagementen verwachten? We mogen daarover toch wel uitsluitsel verwachten.

Ik heb u wel goed gehoord toen u het had over de Kennedytunnel. Ik volg u daar volledig in. U hebt heel duidelijk gemaakt dat degenen die deze tunnel mee willen vertellen, zichzelf bedriegen. Dat brengt helemaal geen zoden aan de dijk. Die piste moeten we niet verder bewandelen.

Er zijn echter andere vragen die we moeten stellen. Misschien kunt u daar een bijkomend antwoord op geven. De belangrijkste vraag is: houdt het engagement van uw Vlaamse Regering op met de 822,2 miljoen euro of bent u bereid, om het hele project alsnog te redden, eventueel verder te gaan?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, bedankt voor uw oprecht en duidelijk antwoord.

Een aantal weken geleden werd door verschillende mensen, ook van de BAM, gezegd dat de beslissing over het alternatievenonderzoek eigenlijk een geluk bij een ongeluk is en we daardoor tijd hebben om de markt te bekijken en te zien wat er gebeurt. Maar uit uw antwoord blijkt duidelijk dat zelfs die drie maanden niet volstaan. Er moet een nieuwe procedure worden opgestart, want de scopewijziging is heel fundamenteel. De balans is dan dat deze regering geen beslissing ten gronde meer zal nemen over dit project.

Mijnheer de minister, ik wil u nog enkele bijkomende vragen stellen. U zegt, zoals ik ook al had voorspeld een tijd geleden, dat we naar een verdere afsplitsing gaan van verschillende masterplanprojecten. Een aantal opdelingen lijken me zeer logisch: het vehikel weginfrastructuur, het vehikel waterinfrastructuur en meerdere vehikels openbaarvervoerinfrastructuur. Maar waar gaat u een aantal andere projecten in stoppen? Gaat u daar ook aparte pps-vehikels voor maken? Mijnheer Penris heeft het al gezegd, ik ben benieuwd wie bereid is om een pps voor een bos of een vergroening van de Singel te financieren.

Belangwekkend was uiteraard ook uw informatie op basis van Eurostat. Ik vraag me concreet af wat dan de

gevolgen zijn inzake ESR-neutraliteit van de Vlaamse begroting.

Collega's, en ik kijk ook naar de mensen van de BAM, al meerdere jaren is hier met soms vrij grote stelligheid gezegd, onder meer door mezelf, dat tolheffing mogelijk is op de Kennedytunnel. Mijnheer de minister, u hebt dat op een bepaald moment nogal krachtig tegengesproken in deze commissie. Ik vraag me af waarom dat al die jaren werd ontkend. Ik vind het niet kunnen dat – zelfs nadat verschillende specialisten hebben gezegd dat de Tolrichtlijn mogelijk is voor de Kennedytunnel, en los van de modaliteiten waarop u daarnet hebt geantwoord – dat zolang onder de mat werd geschoven.

Ik blijf voorstellen, in tegenstelling met de Vlaams Belangfractie, dat alle constructies, inclusief die van het mogelijk toegankelijk maken voor vrachtwagens van de Kennedytunnel, met tolheffing, verder bestudeerd moeten worden. Ik vraag me trouwens ook af of de investeringen die nodig zijn om de tunnel veilig te maken, want die maakt ook deel uit van het Europese TEN-netwerk, niet ingebracht kunnen worden als kost voor het project.

Hoe gaat het nu voort met Noriant? Ik begrijp dat er onderhandelingen zijn geweest en dat er op een bepaald moment een nieuwe prijsbieding is gebeurd door Noriant. Betekent wat u nu zegt, dat de onderhandelingen met Noriant stopgezet worden, in afwachting van een keuze rond de financiering? Wat heeft dat voor eventuele gevolgen inzake gemaakte kosten door Noriant?

Mijnheer de minister, los van het feit dat deze regering niet meer beslist, siert het u dat u de een- en ondeelbaarheid van het masterplan nog steeds blijft verdedigen. Maar ik vraag me echt af op welke basis u dat gaat doen. Welke garanties hebt u dat deze een- en ondeelbaarheid er is, gezien de evolutie die dit dossier meemaakt? Volgens mij is de enige garantie, maar die moet u of uw opvolger hard maken, dat de Vlaamse overheid met heel wat geld extra over de brug zal moeten komen. Anders kunt u gewoon fluiten naar die een- en ondeelbaarheid. De salami zal inderdaad betaald moeten worden door de belastingbetaler. Dat is de kern van het verhaal en het is ook niet de eerste keer dat ik dat hier zeg.

Wat is dan nog de meerwaarde van deze pps-constructie, die in het begin werd gepresenteerd als één antwoord op zowel mobiliteit als leefbaarheid voor heel Antwerpen en heel de regio? Ik denk dat, nu Europa kiest voor een heel enge definitie wat betreft de afleiding van de tol-middelen, de pps een heel groot deel van haar meerwaarde heeft verloren.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk en helder antwoord. Vorige week

hebben we van de minister-president toch heel andere verhalen gehoord over hoe goed het allemaal ging met de pps in Vlaanderen.

Een grote zekerheid die we in uw antwoord hebben gehoord, is dat de financiële engagementen van de Vlaamse Regering overeind blijven. 2010 is de einddatum, als ik me niet vergis, en vanaf 2011 begint u vergoedingen te betalen aan de nv BAM. Ik denk dat dat helder en duidelijk is.

Een tweede zekerheid die we gehoord hebben, is dat het huidige bestek in verband met de financiering duidelijk niet meer overeind kan blijven. Door de zogenaamde clubdeals zult u met veel meer banken te maken krijgen, wat de zaak natuurlijk alleen maar complexer maakt.

Ik denk dat de een- en ondeelbaarheid eigenlijk al opgegeven is, maar dat is de discussie over het geslacht der engelen. Ik stel alleen vast dat de financiering van de Brabo-projecten – en ik heb daar geen enkel probleem mee – afgesplitst is. Ik vind dat een goede zaak, want dan gaat dat tenminste door. Als dit was blijven hangen, was er van die tramprojecten helemaal niets gekomen. Ik vind dat minister Van Brempt eieren voor haar geld heeft gekozen. Ze heeft dat verstandig gedaan, want die trein is nu min of meer vertrokken.

Mijnheer de minister, ik heb uit uw antwoord ook geleerd dat de ene pps de andere niet is. Dat is gewoon zo. Ik ben wel geschrokken van het INR-verhaal. U komt nu met deze informatie naar buiten. Ik heb daar noch in de rapporten van het Rekenhof, noch in de voortgangsrapportage iets over gelezen, tenzij ik eroverheen heb gelezen. Er zijn meerdere dingen die ik in de verslagen van de raad van bestuur van de BAM lees, maar niet in de rapportage. Maar dat is het voordeel om de verslagen van de raad van bestuur te lezen, dan kan men tekstonderzoek doen en vergelijkingen maken, en dan ziet men dat er in de raad van bestuur toch zaken gezegd worden die in de voortgangsrapportage niet worden verteld. Dat geeft af en toe ook iets weer over de kwaliteit hiervan.

De brief over INR is blijkbaar op 28 oktober binnengekomen en op 2 oktober al werd de brief van Eurostat ontvangen. Ik veronderstel dat de permanente vertegenwoordiger van België bij de Europese Commissie dat ook al wist op 2 oktober. Dus vanuit die optiek maakt dit de zaak nog veel complexer. Ik denk dat er op den duur maar één ding meer zal overblijven, dat is de Oosterweelverbinding. Dan nog rijst de vraag voor welke prijs dat zal gebeuren. Het is in ieder geval duidelijk dat de prijs 3 miljard euro zal zijn. Met de verwijzing naar de olie- en staalprijsen heeft men inderdaad een punt. Maar ik weet niet wanneer de wereld-economie zich zal herpakken. Ik ben een trouwe lezer

van een financieel dagblad, maar op den duur weet men het daar ook niet meer. Ik denk dat niemand een glazen bol heeft.

Als ik de manier zie waarop ArcelorMittal in de Maasvlakte de ene dag zegt een oven te zullen opstarten en twee dagen later zegt dat de oven niet wordt opgestart, is dat waarschijnlijk eigen aan de globalisering van de economie. Misschien wordt de oven binnen anderhalf jaar opnieuw opgestart, maar we hebben geen glazen bol om dat te zien.

Ik denk dat een aantal fundamenteën van de financiering, mede op basis van de Tolrichtlijn, moeilijk zijn. Mijnheer de minister, dat hebben we een aantal jaren geleden al duidelijk gezegd. Ik ben geen kenner van de Europese Commissie, maar ik stel vast dat Europa ons wat dat betreft gelijk geeft. Dat plaatst de financiering ook in een ander daglicht. De poten van het financiële model worden langzaam weggezaagd. Men zal dus dringend een aantal andere maatregelen moeten nemen.

De heer Dirk de Kort: Bedankt voor uw uitvoerige antwoord, mijnheer de minister. Ik heb begrepen dat de aanbestedingsprocedure die tegen de lente van volgend jaar georganiseerd wordt, anders zal worden aangepakt, gelet op de wijzigingen in de markt. Een bredere groep van financiers zal worden aangetrokken.

Toch kan nog verder verduidelijkt worden of men gaat voor een allesomvattende financiering, zoals het tot op heden was opgevat. Of gaat men voor een verdere opsplitsing, zoals voor de Brabo-projecten? Uit het voortgangsrapport kan ik dat zo begrijpen. Wordt er rekening gehouden met de Europese discussie over de financiering van infrastructuur, waarbij er sprake is van een wegvignet?

Minister Dirk Van Mechelen: Het schrijven van het Instituut voor de Nationale Rekeningen is een schrijven van 28 oktober 2008 gericht aan de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur met een afschrift aan mij. Dit afschrift heb ik persoonlijk overgemaakt aan de voorzitter van de raad van bestuur van BAM naar aanleiding van een van onze werkvergaderingen. Als ik me niet vergis, is dit recent besproken op de raad van bestuur van BAM. Iedereen is dus op de hoogte van dit schrijven. Iedereen is nu bezig om te anticiperen op wat in dit schrijven staat en hoe wij ons ofwel daaraan moeten conformeren ofwel een tegenargumentatie moeten indienen via INR bij Eurostat. Ook voeren we een politieke actie via de Europese Commissie.

Met betrekking tot de tol en het standpunt van Europa kan het zijn dat ik mij niet goed heb uitgedrukt. Ik herhaal. Europa zegt: “Je mag tol heffen, maar de tol moet de vertaling zijn van de reële kosten, zijnde onderhoud en exploitatie van de tunnel, niet de financiering van de

tunnel.” Tenzij ik er niets van begrijp, mijnheer Daems, zijn we daarmee geen stap vooruit.

We bouwen een Oosterweelverbinding. In tussentijd conformeren we de toltarieven van de Liefkenshoek-tunnel aan de Oosterweelverbinding. Als je dan tol gaat heffen in de Kennedytunnel die één op tien of één op vijftig bedraagt van de tol in de Oosterweelverbinding, hoef je die niet eens te bouwen. Dan gaat er niet één vrachtwagen over de Oosterweelverbinding rijden.

Heel de financieringsconstructie, en dat is het gevolg van de besluitvorming van de staten-generaal, is erop gebaseerd om de Oosterweelverbinding exclusief voor te behouden voor het vrachtwagenverkeer. Door de spreiding van het verkeer verdwijnen vrachtwagens uit de Kennedytunnel.

Of dat werkt en bijdraagt tot de veiligheid? Ik daag u uit om nog eens de analyse te maken van de renovatie van de ring van Antwerpen, toen we dat hebben toegepast. De vrachtwagens waren verplicht om rond te rijden via de Liefkenshoektunnel. Ik heb me nog nooit zo veilig gevoeld op de ring van Antwerpen als toen en ik ben ook nog nooit zo snel in Brussel geraakt. Het concept is getest tijdens de renovatie van de ring en het heeft bewezen dat het een goed model is.

Iedereen heeft het over de verbinding met de E17, waarvan ik voor alle duidelijkheid op termijn ook voorstander ben. Maar er zijn wel enkele bottlenecks voor je in de Liefkenshoektunnel bent. Je moet onder andere door de Tijsmanstunnel. Daar zit je midden in het havenverkeer. Naar capaciteit op langere termijn moet je weten wat je wilt doen. Tol heffen aan de Kennedytunnel, voor vrachtwagens en/of personenwagens, biedt geen soelaas omdat die tol nooit op het niveau kan zijn van de tol van de Oosterweelverbinding. Daardoor heb je een disproportie. Dan hoef je geen Oosterweelverbinding te bouwen. Je moet weten wat je wilt in het leven. Dat concludeer ik uit wat Europa zegt.

Met betrekking tot Noriant en de onderhandelingen weet u dat ik niet rond de tafel zit. Ik stel voor dat u daar deze middag op terugkomt bij het management van BAM.

Uit mijn informatie blijkt dat we een stabilisatie van de financiële markten kunnen verwachten binnen de twaalf maanden. Dat is gebaseerd op gesprekken van oktober. Het gaat dus over een stabilisatie in oktober 2009. Ik heb ook gezegd dat ik niet weet of dat twaalf of achttien maanden zal duren. Dan hebben we het over het voorjaar 2010.

In de voortgangsrapportage houdt men al rekening met een financial closing in het eerste kwartaal van 2010.

Met de kennis van het moment, maar die kan morgen compleet achterhaald zijn, zitten we qua timing goed.

Mijnheer Daems, u stelt dat de Vlaamse Regering geen beslissing meer neemt. Deze regering wil absoluut voor de Oosterweelverbinding een onomkeerbare beslissing nemen op het moment dat de third opinion bekend is.

De heer Rudi Daems: Stel u voor, mijnheer de minister, dat uit het alternatievenonderzoek volgt dat de brug-tunnelconstructie de optie is die het haalt. Gaat u dan als minister een bouwvergunning afleveren voor de hele financiële constructie rond is?

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer Daems, laat ons fair zijn. We hebben gezamenlijk een beslissing genomen in de commissie en in de Vlaamse Regering naar aanleiding van maatschappelijke commotie. Ik heb ontzaglijk veel respect voor mensen die daar vrijwillig mee bezig zijn.

We zullen als Vlaamse Regering onze verantwoordelijkheid nemen op het moment dat het moet. Of dat nu leuk is of niet. Ik heb mij te pletter gevochten voor de bouwvergunningen van het Deurganckdok en de realisatie ervan. Er waren mensen tegen en voor. Dat is ook zo in dit geval. Maar ik ben ervan overtuigd dat het Masterplan Antwerpen volledig moet worden uitgevoerd.

Eens de third opinion bekend is, zullen wij met kennis van zaken 'go' of 'not go' geven. Dat is een beslissing: ja of nee. Er zijn maar drie scenario's mogelijk. Ofwel heeft BAM het bij het rechte eind en kan de bouwaanvraag worden ingediend. Die zal nooit worden afgeleverd voor de verkiezingen. Dat kan niet, als je de termijn van het openbaar onderzoek alleen al in acht neemt. Deze Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening zal die bouwvergunning niet meer afleveren. (*Opmerkingen van de heer Rudi Daems*)

Als tweede bestaat de mogelijkheid dat blijkt uit de third opinion dat er aanpassingen moeten gebeuren. Dat zal tijd vragen. Ten derde kunnen we totaal verkeerd zijn. Dan is dit project weg.

Ik stel voor dat we nu wachten op de third opinion, anders hadden we ze niet moeten bestellen. Ik hoop dat we geen advocatennota krijgen, maar een helder wetenschappelijk rapport. Eens we de beslissing nemen, zal de procedure zich verder ontwikkelen. Noriant heeft de bouwaanvraag klaar. In het beste geval kan na de third opinion de bouwaanvraag worden ingediend en zal het afleveren van de bouwvergunning ongeveer in hetzelfde tempo lopen als de financial closure. Het is de financieringstechniek die aangepast moet worden. De projecten en de inkomsten zijn nog altijd dezelfde, met name de tolinkomsten.

De heer Rudi Daems: Bent u zeker van dat laatste?

Minister Dirk Van Mechelen: Het moet gefinancierd worden met tolinkomsten.

Gelet op de brief van het INR zou het kunnen dat wij de financieringstechniek van een aantal projecten moeten aanpassen. We hebben nu een Lijn-invest gemaakt. De heer Peumans heeft gelijk dat dit een goede zaak is voor de continuïteit van dit project. Moet er nu morgen een brug-invest komen om het probleem op te lossen? Dat weet ik niet.

Het uitgangspunt is dat we de projecten zullen realiseren. We gaan daar 100 percent voor.

De heer Jan Peumans: De bouwvergunning is gekoppeld aan het financieel model en aan de bankinkomsten. U zegt zelf dat het twaalf tot achttien maanden duurt voor het financiële verhaal rond is. Die bouwvergunning zal pas parallel kunnen worden afgeleverd als het financiële verhaal rond is.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik vrees dat het andersom is, mijnheer Peumans. Men moet eerst een bouwvergunning hebben die de proef van de Raad van State heeft doorstaan voor men een financial closing kan doen.

De heer Jan Peumans: Ik heb gezegd: parallel.

Minister Dirk Van Mechelen: De procedure bepaalt dat bouwaanvraag en aanbesteding parallel lopen. De financial closing kan pas plaatsvinden nadat er een bouwvergunning is die de toets van de Raad van State heeft doorstaan. Op dat vlak klopt de timing min of meer. Normaal gezien moeten we dat in het voorjaar van 2010 kunnen afronden.

De heer Jan Peumans: In de loop van deze maand wordt er in dat verband een studiedag georganiseerd. Daar leert men dat men voor grote infrastructuurwerken beter niet naar de Raad van State kan gaan. Ik zal u het foldertje bezorgen.

Minister Dirk Van Mechelen: We hebben in elk geval duidelijkheid gecreëerd over het financiële gedeelte.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris en mevrouw Bruyninckx, door de heer Daems en door de heer Peumans werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Dirk Van Mechelen, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de communicatie van de nv BAM en de communicatiecontracten met Groep C

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, deze interpellatie heeft een voorgeschiedenis. Het was oorspronkelijk een actuele interpellatie die achteraf is omgezet in een gewone interpellatie. We hebben hier intussen twee hoorzittingen gehad, een over de financiering en een over de communicatie van de BAM.

Gisteren heb ik via het Rekenhof de audit van Price-WaterhouseCoopers ontvangen. Ik heb ook het crisiscommunicatieplan opgevraagd, maar het verzoek om dit in te kijken, moet volgende week nog aan het Bureau worden voorgelegd. Volgende week zullen we daar dus meer over weten.

Ik volg dit dossier al sinds 2004. Iedereen is het erover eens dat het gaat om een belangrijk project voor Antwerpen en Vlaanderen. Er gaat trouwens heel wat geld mee gepaard. Als de overheid over de brug komt met vers geld of garant staat voor leningen, mag ze daartegenover elementaire eisen stellen over een goede communicatie met de burger. Dat is fundamenteel. Een grootschalig project heeft immers een draagvlak nodig, niet zozeer bij de gouverneur van Antwerpen en alle groten der aarde die in Antwerpen rondlopen, maar wel bij de man in de straat. Die wordt vaak veel meer met dit soort projecten geconfronteerd dan zij die er beroepshalve mee bezig zijn.

De jongste maanden blijkt in Antwerpen duidelijk dat dit draagvlak voor het Masterplan Antwerpen en meer specifiek voor de Oosterweelverbinding er niet is. Dit werd ook zo geformuleerd door het Rekenhof. Ik citeer uit de achtste voortgangsrapportage: "Ook het handhaven van het maatschappelijk draagvlak lijkt nog steeds moeizaam te verlopen." Ook u, mijnheer de minister, hebt reeds publiekelijk toegegeven dat de communicatie tot op heden gefaald heeft, zeker over de Oosterweelverbinding. Die uitspraak hebt u in de Panorama-uitzending eind oktober over de Oosterweelverbinding gedaan.

Men kan niet ontkennen dat Groep C een belangrijke rol heeft als communicatiedienstverlener in dit verhaal. Er werd reeds meer dan 6 miljoen euro besteed aan erelonen voor dit communicatiebureau, naast een aantal andere kosten voor communicatie. We gaan momenteel na wat er sinds 2001 is uitgegeven aan communicatie.

Ik heb me altijd afgevraagd waarom men niet, zoals bij de juridische of financiële dienstverlening, is overgegaan tot een rechtstreekse relatie met BAM, maar werkte via de

tussenweg van TV SAM. Belangrijker nog, waarom ontsnapt Groep C aan de logica om de dienstverleners scherp te houden door regelmatig de prijsconformiteit en kwaliteit op de markt te toetsen, wat nochtans een uitgangspunt is van behoorlijk bestuur?

De voorbije weken is er heel wat gebeurd. Minister-president Peeters uitte opeens, drie jaar te laat, twijfels over het functioneren van Groep C, in een uitzending van TerZake op 9 november 2008. Wij hebben in 2005 al gewezen op de problematiek van de communicatie. Een dag later maakte Groep C bekend dat ze de samenwerking met BAM stopzet nu "ze niet langer het vertrouwen geniet van een van de drie Vlaamse meerderheidspartijen".

Met het ontslag van Groep C zal BAM nu eindelijk de communicatie zelf aansturen. Ik heb daar tot nu toe nog geen officiële mededeling over gezien, maar ik heb onlangs in een artikel in De Standaard gelezen dat men eindelijk de zaken op een andere manier wil aanpakken.

Intussen is een hoorzitting op 12 november gestart en afgerond, met vertegenwoordigers van BAM, het Rekenhof, Groep C, TV SAM, Advocatenkantoor Stibbe en Deloitte.

Stibbe en het Rekenhof beaamden tijdens die hoorzitting van 12 november 2008 de uitleg van Groep C en gaven aan dat er strikt juridisch geen probleem was: "Er volgden sindsdien 27 deelcontracten tussen TV SAM en Groep C over precieze opdrachten, taakverdeling, gepresteerde uren en tarieven. Elke deelopereenkomst is een onderdeel van de kaderovereenkomst en voldoet aan die voorwaarden. Er was ook een mondeling akkoord."

Daarnaast was er een intentieovereenkomst van 27 juni 2001 van drie bladzijden die niet in een definitieve overeenkomst is omgezet. Er bestaat blijkbaar geen contract waarin de concrete langetermijndoelstellingen, de resultaatsafspraken en de toetsingscriteria inzake communicatie vastgelegd werden. Dat is nochtans niet overbodig voor een dergelijk groot communicatieproject. Bij de gunning van de communicatie is duidelijk vooropgesteld dat Vlaanderen op dat vlak geen ervaring had. Men kon enkel verwijzen naar de herinrichting van het – trouwens zeer geslaagde – stationsplein in Leuven.

Niettemin stellen we vast dat dit dossier het Masterplan en de Oosterweelverbinding geen goed heeft gedaan. Voor het belangrijkste investeringsproject van Vlaanderen bleef het behoorlijk stil langs de kant van de Vlaamse Regering. Nochtans lieten verschillende ministers in het verleden kritische geluiden optekenen over de communicatie.

Mijnheer de minister, ik heb gisteren van het Rekenhof de verslagen van de raad van bestuur van de BAM

gekregen. Ik heb eindelijk ook de audit dienstverlening TV SAM, onderdeel communicatie van april 2006 gekregen.

Men deed alsof er niets aan de hand was. Ik ga niet citeren wat er allemaal over mijn persoon is gezegd. PricewaterhouseCoopers gebruikt een classificatiesysteem dat gaat van hoog, medium tot laag voor wat de vaststellingen uit de audit betreft. Hoog als classificatie betekent: “Een effectieve zwakheid die als onregelmatig kan worden beschouwd en die onmiddellijk dient te worden opgelost”. Medium wil zeggen: “Een potentiële zwakheid die aanleiding kan geven tot bijvoorbeeld discussies tussen de contractpartijen en die bij de eerstkomende opportuniteit opgelost dient te worden”. Laag is: “Een bevinding die geen onmiddellijke bedreiging vormt, maar vanuit het oogpunt van goed beheer, toch aangepakt dient te worden”.

Wat me is opgevallen bij de audit van PricewaterhouseCoopers, is dat er twee keer een hoog is en drie keer medium. Laag komt in de hele audit niet voor. We zullen daar later op terugkomen.

Wij hebben de heer Bosschem tijdens de hoorzitting op 12 november ondervraagd, een van de drie directeurs van de tijdelijke vennootschap TV SAM. Wij hebben hem namelijk de vraag gesteld op welke manier hij is overgegaan tot het bevragen van de markt inzake communicatiebureaus. De heer Bosschem zegt op pagina 27 van het ontwerpverslag: “Wij hebben een aantal communicatiebureaus geraadpleegd, getelefoneerd. U weet dat er niet veel communicatiebureaus zijn in Vlaanderen die de ervaring hebben om dit soort projecten te begeleiden. We hebben niet lang gearzeld in 2001, toen we Noël Slangen bereid gevonden hebben (...)”. Het gaat hier niet om Noël Slangen, het gaat over Groep C. Anders zegt hij weer dat hij gestalkt wordt. Iedere keer als ik Groep C uitspreek, wordt er een streepje getrokken. Het schijnt stalking te zijn wanneer ik mijn werk goed doe als volksvertegenwoordiger. Ik verwacht straks trouwens weer een persmededeling van die kant. Dus: “Wij hebben niet lang gearzeld in 2001, toen we Noël Slangen bereid gevonden hebben om met ons samen te werken, om dat dan ook te doen”. Dat is het antwoord over de marktbevraging.

We hebben de heer Bosschem toen ook gevraagd om de bureaus eens op te noemen, maar hij was het allemaal vergeten omdat het er maar een paar waren. Groep C zegt nochtans dat de negen bureaus die in 2001 een offerte hebben ingediend, allemaal gelieerd waren aan een reclamebureau. Ik heb een schriftelijke vraag ingediend over die negen reclamebureaus. Ik wil graag weten welke die acht reclamebureaus dan wel waren, want de heer Bosschem zei dat er bijna geen waren.

Bij PricewaterhouseCoopers wordt over de prijszetting van het communicatieluik bij de gunning gezegd: “Op het

ogenblik van de gunning had men niet veel ervaring op het vlak van de integratie van communicatieadvies in grootschalige openbare werken, met uitzondering van de herinrichting van het stationsplein in Leuven, waar de grootorde van het budget voor communicatie destijds 0,8 percent tot 1 percent van de totale kost van de werken bedroeg. Vanuit die optiek en het gegeven dat het masterplan veel omvangrijker is, meende de gunningscommissie, die onder leiding stond van de heer Yvan Verbakel, dat het budget voor communicatie een aandeel van 1 percent van het totaalbudget voor de werken zeker niet mocht overtreffen. Uit onze analyse blijkt dat het communicatieluik de facto nu ongeveer 4,5 percent uitmaakt van de totale betalingen”.

Mijnheer de minister, u was niet aanwezig bij deze hoorzitting, maar ik veronderstel dat u het verslag ook hebt gelezen. Ik heb de indruk dat u ook veel leest.

De voorzitter: U citeert uit een ontwerpverslag dat u als verslaggever nog niet hebt vrijgegeven.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, excuuseert u mij, ik zal u het ontwerpverslag bezorgen.

Hier is gezegd dat het maar om 4,5 percent ging. Uit de audit blijkt dat het in feite maar om 1 percent gaat.

Het brengt me bij de eerste vraag. In 2001 werd een aanbestedingsprocedure opgestart die tot de gunning van het contract leidde voor de TV SAM en enkele onderaannemers, waaronder Slangen & Partners, de huidige Groep C. Welke communicatiepartners nam de TV SAM op in de kandidatuurstelling voor deze opdracht? De heer Bosschem geeft me geen antwoord. Uit het gunningsverslag moet dat toch op te maken zijn. Welke communicatiepartners werden tijdens de offertefase voorgesteld door de TV SAM?

De contracten van de onderaannemers vloeiden voort uit de gunning van de opdracht voor TV SAM. Vindt u deze juridische vormgeving voor langlopende engagementen waarin grote sommen geld omgaan, de meest aangewezen vorm van samenwerking? Welke stappen heeft de regering via haar toezichthoudende commissarissen op dit punt ondernomen? Ik heb al vaak vragen gesteld over toezichthoudende commissarissen bij de NV BAM. Als u nog met andere onderaannemers gaat samenwerken – het gaat hier toch over 250 miljoen Belgische frank – dan moet daar toch eens goed over nagedacht worden.

De deelcontracten waarvan sprake, betreffen specifieke opdrachten inzake communicatie op korte termijn. Nu Groep C zich heeft teruggetrokken, zal BAM de communicatie aansturen. Zal men nu wel langetermijndoelstellingen en resultaatsverbintenissen inzake communicatie verwoorden? Wanneer? Wie zal dit doen?

Zal men hiervoor externe expertise inschakelen, hetzij voor het formuleren van doelstellingen, hetzij voor de uitvoering ervan?

Zowel in de Panoramareportage 'Een brug te ver' als in de uitzending van Terzake op 29 oktober 2008, stelde de bedrijfsleider van Groep C, de heer Slangen, zijn onrechtstreekse opdrachtgever, de BAM, in een kwaad daglicht. Tevens beschuldigde hij een vertegenwoordiger van de aandeelhouder van BAM, in casu mezelf, tot twee maal toe van een correctioneel misdrijf. Indirect beschuldigde hij zo ook de BAM, zijn opdrachtgever, van het vervalsen van examens. Jan Van Rensbergen, gedelegeerd bestuurder van de BAM, distantieerde zich tijdens de hoorzitting op 12 november van deze beschuldigingen. Wat is uw standpunt ter zake? Heeft de BAM contractuele verweermiddelen tegen dergelijke deloyale houding van een onderaannemer en werden ze aangewend?

Heeft de BAM contractuele verweermiddelen tegen het feit dat het communicatiebureau Groep C de Nederlandse gemeente Weert – die tegen de IJzeren Rijn is – als klant aantrekt, terwijl dit rechtstreeks ingaat tegen de maatschappelijke doelstelling van de BAM, zijnde de verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio. Bestond er rond deze problematiek een exclusiviteits-overeenkomst met Groep C met het oog op het vermijden van belangenconflicten?

Verschillende leden van de regering, waaronder uzelf, beoordeelden de prestaties op het vlak van de communicatie als ondermaats. Welke stappen nam de regering via haar twee toezichthoudende commissarissen bij de BAM, de heren Borré en Haekens, om deze problematiek aan te kaarten bij de BAM? Ik heb de verslagen pas gisteren ontvangen. Het zou kunnen dat ze die problematiek intussen aangekaart hebben. Ik zou graag willen weten welke stappen ze ondernomen hebben.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Ik heb de evaluatie van Price-waterhouseCoopers niet gezien of gelezen. Maar als het klopt wat de heer Peumans zegt, namelijk dat bepaalde onderdelen van de uitvoering van het communicatiecontract de categorie 'hoog' krijgen – wat eigenlijk een onmiddellijk ingrijpen noodzakelijk maakt – dan vraag ik me af waarom, hetzij de BAM, hetzij de politiek verantwoordelijken, hetzij de regeringscommissaris, niet vastgesteld hebben dat er een probleem is dat eventueel geremedieerd moet worden.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het minste wat we kunnen stellen is dat over de communicatie van BAM heel wat gezegd en geschreven is, zeker de voorbije weken. Logischerwijze

werd in dit debat dan ook steeds vaker de focus gelegd op de gedeeltelijke outsourcing van die communicatie, meer bepaald via het contract met TV SAM en bij afgeleide met Groep C.

Op 12 november heeft deze commissie hierover een bijzondere hoorzitting georganiseerd, waarbij alle protagonisten uitgebreid aan het woord zijn geweest en zelfs in een tegensprekelijk debat met leden van de commissie hun versie van de feiten en hun visie op de communicatie hebben kunnen geven. Die hoorzitting heeft het voordeel gehad dat iedereen zijn positie heeft kunnen verduidelijken, scherpstellen en in het perspectief plaatsen dat hij wilde, waarna het aan de volksvertegenwoordigers toekomt zich hierover een opinie te vormen.

Bovendien denk ik dat het debat over de communicatie van BAM heeft geresulteerd in een fundamentele koerswijziging, in die zin dat die communicatie grotendeels zal worden ingesourcet en de vroegere uitbesteding via TV SAM en Groep C werd stopgezet. In elk geval zal de communicatie voortaan vanuit BAM worden aangestuurd en niet meer het omgekeerde.

De heer Peumans stelde het al: tijdens de hoorzitting hebben zowel het Rekenhof als het advocatenkantoor Stibbe bevestigd dat het dossier juridisch in orde was en dat er op dat vlak geen probleem is gerezen met de vroegere outsourcing. Dat vind ik op zich een belangrijk gegeven. Dat is voor mij dan ook een eindpunt van dat debat. Dit is immers definitief opgehelderd.

Dan rest de vraag over de politieke visie op een en ander. Dat is natuurlijk een opportuniteitsvraag en -afweging. Straks zal ik proberen ook daarop een aantal antwoorden te formuleren. Toch is het misschien aangewezen dat ook de regering probeert op uw concrete vragen te antwoorden en de dingen duidelijk te schetsen.

De eerste vraag betreft de aanbestedingsprocedure uit 2001. Om te beginnen wil ik nogmaals benadrukken dat heel die procedure is voorbereid en afgehandeld door de Vlaamse administratie, meer bepaald het toenmalige departement Openbare Werken en Verkeer. Er is een nota voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Over die nota is advies gevraagd aan de Inspectie van Financiën. Er is een begrotingsakkoord aangevraagd. Dat heeft geleid tot een beslissing van de Vlaamse Regering, op 15 juni 2001.

Onder punt I.8 Projectteam van het initiële bestek staat duidelijk dat ook de communicatie mee moest vervat zijn in de offerte. Ik citeer: "Het projectteam moet minimaal bestaan uit experts die blijk hebben gegeven van de volgende kwalificaties: burgerlijke bouwkunde, architectuur, stedenbouw, milieu (...) en communicatie." Ik wil dus nogmaals onderstrepen dat dit geen uitvinding is geweest van de raad van bestuur of het

management van BAM, maar dat het van bij het begin een duidelijke beleidskeuze is geweest van de Vlaamse Regering en de Vlaamse administratie, die het masterplan op dat ogenblik voorbereidden.

Vervolgens wil ik ingaan op de vragen over het gunningsverslag. Ik wil benadrukken dat de jurering voor de gunning is verricht door ambtenaren van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Op 19 april werden alle negen ingediende kandidaturen en offertes in orde bevonden, waarna de Vlaamse administratie de onderhandelingen heeft aangevat. Na de eerste onderhandelingsronde waren er nog drie kandidaten over, waaronder TV SAM. Vanaf 17 juli 2001 heeft de tweede ronde plaatsgevonden. Op 24 en 26 juli werd uiteindelijk beslist, op basis van een definitief best and final offer, dat TV SAM als beste inschrijver zou worden geselecteerd.

Om op de volgende vragen te kunnen antwoorden, bekijken we even de offerte van TV SAM, meer bepaald onderdeel B2.1.6, dat handelt over de communicatie en dat u vindt op de bladzijden 48 tot en met 59 van de offerte. We lezen daar dat TV SAM het volgende team voor communicatieaspecten voorstelt. De heer Marc Van Dyck zou zich richten op interne communicatie. De heer Luc Janssens zou vooral optreden als gespreksfacilitator in contacten met de bevolking. Slangen & Partners moest instaan voor de communicatie met het brede publiek en de organisatie van communicatiecampagnes. Vanaf pagina 96 in die offerte wordt het hele team van medewerkers van het bureau Slangen & Partners voorgesteld. Uiteindelijk werd een en ander definitief juridisch vastgelegd in de zogenaamde kaderovereenkomst die op 1 oktober 2001 werd afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en TV SAM.

Vervolgens moeten we even halt houden bij de zogenaamde overeenkomst van overdracht. Concreet betekent dit dat het Vlaamse Gewest, in casu de toenmalige minister van Openbare Werken, de volledige kaderovereenkomst met TV SAM in al haar rechten en plichten overdraagt aan de intussen opgerichte BAM. Die overeenkomst van overdracht, met alle rechten en plichten, werd afgesloten op 1 september 2003.

Verder lijkt het me goed duidelijkheid te creëren in de discussie over de vraag of er nu al dan niet een contract bestond tussen de betrokken partijen. Ik ben geen jurist. Ik verontschuldig me daarvoor, maar ik heb die vraag nooit echt goed begrepen. De overeenkomst afgesloten op 27 juni 2001 tussen TV SAM en Slangen & Partners laat immers aan duidelijkheid niets te wensen over. Ik heb trouwens aan de voorzitter van de raad van bestuur van BAM, de heer Vinck, een kopie van dat contract bezorgd. Mijn kennis van het recht is bescheiden, maar dat lijkt me een rechtsgeldig contract. Het lijkt me dus niet verstandig het te hebben over een intentieovereenkomst.

Het is wel degelijk een contract tussen TV SAM en Slangen & Partners.

Dat wordt gestaafd door een aantal objectieve elementen. Het doel van de overeenkomst wordt duidelijk beschreven. Onder het tweede punt staat zelfs uitdrukkelijk te lezen dat die overeenkomst tussen partijen afdwingbaar is. Ook gaat het over een exclusiviteitsovereenkomst. Onder het tweede punt staat immers eveneens te lezen: “Er zal in dit domein geen andere expert worden ingeschakeld zonder het akkoord van de in deze overeenkomst genoemde expert.” De duur van de overeenkomst is uitdrukkelijk bepaald. Ook zijn de tarieven vastgelegd, ook al is dat door een verwijzing naar de kaderovereenkomst. U weet dat de K VIV-tarieven daar uitdrukkelijk in staan vermeld. Ten slotte wordt in punt 7 gestipuleerd dat de rechtbanken van Antwerpen bevoegd zullen zijn in het geval van een geschil. Het gaat hier dus niet over een intentieovereenkomst, maar wel degelijk over een juridisch afdwingbaar contract.

Door dit nog eens exhaustief op te sommen, meen ik een antwoord te hebben geboden op een aantal van uw concrete vragen. Dan rest de vraag wat uiteindelijk de positie van de minister van Financiën en Begroting is in dit dossier. Ik meen dat het niet aangewezen was voor mij als minister van Financiën en Begroting om ter zake initiatieven te nemen, aangezien het initieel de Vlaamse Regering is geweest die heel deze constructie heeft voorbereid en operationeel gemaakt. Bij afgeleide vind ik het niet mijn opdracht om ter zake de regeringscommissarissen aan te sturen. Bovendien heeft dat latente spanningsveld met de juridische procedures in dit dossier natuurlijk voortdurend een rol gespeeld. Daarmee wil ik ook niet gezegd hebben dat vele zaken niet beter hadden gekund of dat het ene het andere per definitie uitsluit. Daar is het geheel immers uiteindelijk op uitgedraaid.

Het is mijn overtuiging dat we op communicatief vlak misschien te weinig hebben gedaan. Het is niet omdat je in een aantal juridische geschillen bent verwickeld, dat je moet beslissen om niet meer te communiceren. Als er juridische geschillen lopen, moet je vanzelfsprekend alert en voorzichtig zijn, maar om dan meteen te beslissen om de communicatie stop te zetten totdat er duidelijkheid is, vind ik niet de goede keuze.

Een dergelijk groot en maatschappelijk ingrijpend multimodaal project kan nooit slagen als we niet voldoende brede steun genieten van het maatschappelijke veld. De actievoerders bewijzen dat.

Ik trap een open deur in als ik stel dat BAM deze bladzijde heeft omgedraaid. Het is nu de uitdaging om eensgezind en met een zeker optimisme naar de toekomst te kijken en te handelen, en ervoor te zorgen dat dit project

kan slagen. Mijn visie is dat er nu eerst een duidelijk strategisch communicatieplan moet komen vanuit BAM. BAM moet nu met andere eerst een langetermijnvisienota opstellen. Wat wil men doen en op welke manier? Welke capaciteiten heeft men op dit ogenblik in huis? Wat kan men eventueel uitbesteden? Welke expertises moeten eventueel intern verhoogd worden? Welke acties wil men voor welke doelgroep organiseren? Vanzelfsprekend zullen een goede prijs-kwaliteitverhouding bij het insourcen en outsourcen een belangrijke rol spelen om tot een definitieve strategie te komen.

Het is nu vooral belangrijk een betere interne kwalitatieve capaciteitsopbouw mogelijk te maken, om voorbereid te zijn op de toekomst. Men moet als het ware beschikken over een kwalitatieve challenger voor een eventuele nieuwe externe dienstverlener. Dat gegeven ontbrak mijns inziens in het verleden.

Als die strategische visienota klaar is en zodra die visienota het akkoord heeft gekregen van de raad van bestuur, moeten we daarover een rapportage krijgen in dit parlement, om er een debat over te voeren. De raad van bestuur heeft ter zake alvast een goede beslissing genomen door het reeds opgestelde nieuwe bestek voor een nieuwe uitbesteding niet goed te keuren, en om eerst een strategische visienota over het toekomstige communicatiebeleid van het management van BAM te vragen.

We zijn het hier met elkaar eens dat het van weinig intelligentie zou getuigen om opnieuw dezelfde fout te maken. Dat is voor ons geen optie.

Wat ons betreft, collega's, mag dit debat worden afgesloten. Ik hoop dat we onze energie nu kunnen stoppen in het realiseren van het zo noodzakelijke maatschappelijke draagvlak om het masterplan ooit gerealiseerd te krijgen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, al zijn er een aantal van mijn vragen niet beantwoord. Wat doen de regeringscommissarissen eigenlijk? Als ik me niet vergis, houden zij toezicht, hebben zij een signaalfunctie, en kunnen ze bezwaar indienen als een raad van bestuur bij bepaalde zaken te ver gaat. Ik krijg daar geen antwoord op, maar ik kan u niet dwingen mij daar een antwoord op te geven.

U zegt dat de hele voorbereiding van het masterplan gebeurd is door de Vlaamse overheid. Daar zijn natuurlijk politieke verantwoordelijken bij. Ik geloof dat Steve Stevaert toen minister van Openbare Werken was. U was toen minister van Economie.

U zegt dat die bladzijde wat u betreft omgedraaid is. Voor mij is die bladzijde niet omgedraaid. Men verbergt zich

voortdurend achter het Rekenhof. Het Rekenhof heeft inderdaad bekeken hoe de toewijzing aan TV SAM met Groep C als onderaannemer is gebeurd. Ik wil u er evenwel op wijzen dat er nooit een uitspraak is gedaan over de opportuniteit van de geleverde dienstverlening of de effectiviteit van de communicatieacties.

U hoeft daar vandaag niet op te antwoorden, mijnheer de minister. Ik zal dat wel via de controlemogelijkheden waarover ik beschik, proberen te achterhalen. Maar als iemand per jaar 900.000 euro aan erelonen uitbetaald krijgt, en de eindfactuur bedraagt 250 miljoen oude Belgische frank, dan heb ik als volksvertegenwoordiger het recht om te weten welke prestaties er voor die 900.000 euro per jaar zijn geleverd.

Ik weet dat u veel respect hebt voor het parlement, maar de manier waarop mijn parlementair werk door anderen soms omschreven werd, heeft mij gestimuleerd om dit dossier tot op de bodem uit te spitten. Ik zal de heer Bosschem nog eens vragen welke communicatiebureaus hij indertijd heeft aangeschreven en opgebeld. Hij herinnert zich dat naar eigen zeggen niet meer, maar ik vermoed dat hij gewoon geen andere communicatiebureaus heeft aangeschreven en dat er maar één bureau in aanmerking kwam. Het is mijn werk als parlements lid om dat verder uit te zoeken.

Ik vind overigens dat het ook de taak is van mijn collega's die zagezegt tot de linkse fractie behoren, de collega's van sp.a, om uit te zoeken wat er met al dat belastinggeld is gebeurd. Maar ik stel vast dat men daar wat meesmuilend begint te grinniken wanneer ik aankondig dat ik dit verhaal verder zal onderzoeken.

De minister is overigens een medestander van mij, collega's. Hij heeft daarnet gezegd dat er in het verleden op dit vlak een aantal stomiteiten gebeurd zijn – ik druk het nu in mijn eigen woorden uit – en dat er helemaal geen langetermijn doelstellingen aanwezig waren. Ik nodig u ook uit om de audit van PricewaterhouseCoopers te lezen. Daaruit blijkt dat dit een regelrechte aanfluiting was van het aanwenden van belastinggeld.

Mijnheer de minister, ik ben dit dossier tot op het bot aan het uitzoeken, en ik val daarbij van de ene verbaazing in de andere. Ik zal daar te zijner tijd de bevoegde ministers over ondervragen. Misschien moet ik dan ook de minister-president ondervragen. Hij heeft in een uitzending van Terzake gesteld dat er meer gecommuniceerd werd over de communicatie dan over de BAM zelf. Blijkbaar begint de minister-president ook verstand te krijgen van communicatie.

Mijnheer de voorzitter, ik kondig een met redenen omklede motie aan.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Peumans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.
