

Vlaams
Parlement

stuk **1599** (2011-2012) – Nr. 4
ingediend op 20 juni 2012 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

tot wijziging van diverse bepalingen
van het decreet van 13 december 2002
houdende de oprichting
van de naamloze vennootschap van publiekrecht
Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

- 1599** (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Advies van het Rekenhof
– Nr. 3: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

INHOUD

I.	Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	6
1.	Historiek.....	6
2.	Doelstellingen.....	7
2.1.	ESR95-neutraliteit	7
2.2.	Scheldeoeververbindingen in één hand.....	7
2.3.	Gewestwaarborg	7
2.4.	Technische aanpassingen.....	7
3.	Adviezen.....	7
3.1.	MORA	7
3.2.	Raad van State	8
3.3.	SERV	8
II.	Toelichting door de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport.....	8
1.	Waarborg.....	8
2.	Principes.....	8
III.	Hoorzitting met de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof	9
1.	Focus op beheersing risico's.....	9
1.1.	Concessieverlening.....	9
2.	ESR-neutraliteit.....	10
3.	Waarborgverlening	10
3.1.	Grondslag financieel model.....	10
3.2.	Robuustheid financieel model	11
3.3.	Risico's.....	11
4.	Informatieverschaffing.....	12
IV.	Hoorzitting met de heer Jan Van Rensbergen, algemeen manager van nv BAM	12
1.	Belangrijkste elementen	12
1.1.	Betreffende BAM.....	12
1.1.1.	Eenheid van beheer betolde Scheldeoeververbindingen	12
1.1.2.	Machtiging tot langetermijnovereenkomsten met TLH	13
1.1.3.	Machtiging tot overdracht activa en passiva aan TLH	13
1.1.4.	Machtiging tot het heffen van tol.....	13
1.1.5.	ESR-neutraliteit	13
1.1.6.	Rapporteringsverplichtingen	13

1.1.7. Verplaatsen nutsleidingen	14
1.1.8. Vastgoedakten BAM	14
1.2. Betreffende TLH.....	14
1.2.1. Tolheffing	14
1.2.2. Waarborg.....	14
1.2.3. Uitsluiting erkenningsplicht.....	14
2. Adviezen.....	14
2.1. Advies van het Rekenhof	14
2.1.1. Toewijzing concessie Oosterweelverbinding aan TLH	14
2.1.2. Gewestwaarborg.....	15
V. Hoorzitting met de heer Arno Panis, directeur van Rebelgroup Advisory	16
1. Uitgangspunten	16
1.1. Tolopbrengsten	17
1.2. Aanbestedingsvorm: DB in plaats van DBFM.....	17
1.3. Termijn tot aan de financial close.....	17
2. Inputs financieel model.....	18
2.1. Realisatiekosten OWL.....	18
2.2. Onderhoudskosten	18
2.3. Financieringsstructuur	18
3. Belang financiële stand alone.....	18
4. Sensitiviteiten	19
4.1. Base case.....	19
4.2. Scenario stijging bouwkosten	19
4.3. Dramatisch scenario	19
5. Conclusies	20
VI. Hoorzitting met de heer Eddy Bruyninckx, directeur-generaal van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	20
1. Gebruik Liefkenshoektunnel	20
2. Tol en Liefkenshoektunnel.....	21
VII. Bespreking.....	21
1. Vragen en opmerkingen van de heer Dirk Peeters	21
2. Vragen en opmerkingen van de heer Dirk de Kort	22
3. Vragen en opmerkingen van de heer Jan Penris.....	22
4. Vragen en opmerkingen van de heer Bart Martens	23
5. Vragen en opmerkingen van de heer Jan Peumans, voorzitter	24
6. Vragen en opmerkingen van de heer Dirk Van Mechelen.....	25

7. Antwoorden van de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	27
8. Antwoorden van de heren Jan Van Rensbergen en Arno Panis	28
9. Slotopmerkingen	29
VIII. Stemming	31
Gebruikte afkortingen	32
Bijlagen:	
Bijlage 1: PowerPointpresentatie van het Rekenhof	33
Bijlage 2: PowerPointpresentatie van nv BAM	43
Bijlage 3: PowerPointpresentatie van Rebelgroup Advisory	51
Bijlage 4: Presentatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	67
Bijlage 5: Synoptische tabel met de aanpassingen van het voorontwerp aan de adviezen.....	77

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 31 mei en 7 juni 2012 het ontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

Op 31 mei lichtten mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport het ontwerp toe. Aansluitend waren er hoorzittingen met het Rekenhof, de BAM (vergezeld van Rebelgroup Advisory voor de toelichting van het financiële model) en het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen, waarna de algemene bespreking werd aangevat. Het Rekenhof had op vraag van de commissie een advies opgesteld met betrekking tot dit ontwerp van decreet (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1599/2).

Omdat het advies van de SERV¹ op 31 mei nog niet was ontvangen, werd de bespreking voortgezet op 7 juni 2012, met minister Hilde Crevits. De behandeling van het ontwerp werd toen afgerond met de stemming.

Volgende bijlagen zijn opgenomen: de presentaties van het Rekenhof (bijlage 1), van de BAM (bijlage 2); van Rebelgroup Advisory (bijlage 3) en van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (bijlage 4), en een synoptische tabel met de aanpassingen aan het voorontwerp na de verschillende adviezen (bijlage 5).

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

1. Historiek

Minister *Hilde Crevits* gaat even terug in de geschiedenis van het BAM-decreet, dat stoelt op een beslissing van de Vlaamse Regering van 15 december 2000 over het Masterplan 2000. De Oosterweelverbinding maakte er deel van uit. In 2002 werd in uitvoering van die beslissing het oorspronkelijke BAM-decreet goedgekeurd. De vennootschap ter implementatie van het Masterplan werd opgericht. De realisatie, ook van de Oosterweelverbinding, moest ESR-neutraal zijn; de financiering moest met tolgelden gebeuren.

In maart 2009 besliste het INR op advies van Eurostat BAM te klasseren als behorende tot de sector ‘overheid’. Dat impliceerde dat de vennootschap de realisatie van de Oosterweelverbinding niet langer zelf kon opnemen, zonder dat de verbinding en de nodige schuldfinanciering geconsolideerd moesten worden op de boeken van het Vlaamse Gewest.

Op 30 maart 2010 besliste de Vlaamse Regering om de ring rond Antwerpen prioritair te sluiten met een vierde Scheldekruising. Daarbij werd principieel gekozen voor een onder-tunnelde oplossing in zoverre aan een aantal voorwaarden werd voldaan. Eurostat liet bij brief van 9 juni 2010 in een advies weten dat nv Tunnel Liefkenshoek (TLH) beschouwd werd als een entiteit buiten de consolidatiekring van de overheid. Het project Oosterweel zou ook buiten de begroting van de overheid vallen, op basis van de voorgenomen concessiestructuur BAM-TLH.

De Vlaamse Regering besloot op 24 september 2010 om de Antwerpse ring te sluiten door een Scheldeoeververbinding met een afgezonken Scheldetunnel, een Oosterweelknooppunt en een cut&cover-tunnel – de Oosterweelverbinding. Het Masterplan 2020 wordt

¹ *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1599/3.

in één beweging goedgekeurd. Het plan is ook multimodaal en er wordt, zoals over het oorspronkelijke Masterplan, geregeld over gerapporteerd².

BAM kreeg de opdracht om een concessiestructuur met TLH te onderzoeken en erover te onderhandelen. De realisatie en uitbating van de Oosterweelverbinding blijven onderworpen aan de bijzondere randvoorwaarden, onder meer de ESR95-neutraliteit voor de financiering en garantiestructuur en ook de tolheffing voor de financiering. Het tarief zou bepaald worden door de exploitant binnen een door de overheid vastgestelde bandbreedte.

2. Doelstellingen

2.1. ESR95-neutraliteit

De doelstelling van het ontwerp van decreet is in eerste instantie in de decretale basis te voorzien voor toepassing van de voorwaarden die maken dat BAM door de ESR-kwalificatie niet langer zelf kan instaan voor realisatie, financiering en exploitatie en het feit dat de concessiestructuur met TLH principieel aanvaard is door Eurostat en INR. BAM heeft een eigen taakstelling en bevoegdheden. Om diverse daarvan met een openbaar karakter over te hevelen naar een dochteronderneming, is een decretale basis vereist. BAM wordt derhalve decretaal gemachtigd om de financiering, ontwerp, bouw, beheer en/of uitbating aan TLH over te dragen. BAM behoudt alle aandelen in TLH, en TLH is ook al concessiehouder van de Liefkenshoektunnel.

2.2. Scheldeoeververbindingen in één hand

Een tweede doelstelling is het beheer van de Scheldeoeververbindingen in één hand te brengen in het kader van een langetermijnovereenkomst tussen BAM en TLH. Voor financiering, realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding moet BAM ook een aantal afspraken kunnen maken met TLH en garanties kunnen bieden inzake onder meer eenheid van beheer van de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel. Ook verkeersbevorderende maatregelen met een weerslag op het gebruik van de Oosterweelverbinding waren nodig. BAM zal met het oog daarop in de toekomst instaan voor de bestaande en toekomstige betolde Scheldeoeververbindingen. De regering kan de niet-betolde Scheldeoeververbindingen toevertrouwen aan BAM als dat nodig zou blijken voor het beheer en de exploitatie van de betolde verbindingen.

2.3. Gewestwaarborg

Over een derde doelstelling, de toekenning van een gewestwaarborg aan TLH, geeft minister Muyters meer informatie.

2.4. Technische aanpassingen

De vierde doelstelling behelsde een aantal technische aanpassingen. Voor de implementatie van de beoogde structuur zijn wijzigingen en toevoegingen aan het bestaande BAM-decreet nodig. Zo moet BAM activa en passiva, nuttig voor de voorbereiding van een concessie Oosterweelverbinding, kunnen overdragen aan TLH, ook door inbreng en aanpassingen met betrekking tot de nood aan ESR-neutraliteit.

3. Adviezen

3.1. MORA

In een advies van de MORA, na goedkeuring van het voorontwerp van decreet door de Vlaamse Regering, wordt gevraagd om de tolninning te integreren in de kilometerheffing

² De voortgangsrapporten van de Vlaamse Regering, de verslagen van het Rekenhof daarover en de verslagen van de bespreking in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken worden gepubliceerd in de reeks parlementaire stukken (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/1-8 enzovoort).

die het Vlaamse Gewest wil invoeren. De optie zal worden meegenomen in de aanbesteding voor een dienstenleverancier voor realisatie en exploiteren van het systeem voor kilometerheffing. Ook de mogelijkheid voor TLH om die dienst rechtstreeks van de dienstenleverancier af te nemen wordt onderzocht. Er lopen al gesprekken met de bevoegde administratie. De integratie moet ook in het technisch, financieel en juridisch onderzoek verwerkt worden.

3.2. *Raad van State*

De Raad van State verwijst naar de wettelijkheidsvraag bij de toekenning van de concessie aan TLH zonder marktbevraging. De minister refereert in dat verband aan eerdere toelichtingen ter verantwoording van die keuze. De Raad van State blijkt de stelling verdedigbaar te achten, maar stelt dat afstemming met de Europese Commissie essentieel is. Daartoe is de aanschrijving intussen gebeurd, meldt minister Crevits.

Het punt van de afstemming met Europa geldt ook voor het aspect staatssteun.

3.3. *SERV*

Een advies van de SERV ontbreekt, omdat men ervan uitging dat die vertegenwoordigd is in de MORA. Formeel gezien is dat echter fout gebleken, stelt de minister. Het advies is intussen wel gevraagd. Het zou op zeer korte termijn al beschikbaar zijn en worden toegevoegd aan het dossier. De minister gaat ermee akkoord daarvoor de stemming uit te stellen³.

II. TOELICHTING DOOR DE HEER PHILIPPE MUYTERS, VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN, BEGROTING, WERK, RUIMTELIJKE ORDENING EN SPORT

1. Waarborg

Minister *Philippe Muyters* gaat dieper in op de mogelijkheid die het ontwerp van gewijzigd BAM-decreet biedt om een machtiging aan de Vlaamse Regering te geven voor honderdpercentwaarborg aan nv TLH. De bestaande mogelijkheid om liquiditeiten en financiële markten te raadplegen is niet eenvoudig, vermeldt de minister, vooral als het om aanzienlijke bedragen gaat zoals voor de Oosterweelverbinding. Het ontwerp van decreet geeft het Vlaamse Gewest, met het oog op het bekomen van de best mogelijke financieringsvoorwaarden, de mogelijkheid aan TLH een overheidswaarborg toe te kennen.

Er is gekozen voor een waarborg tot honderd percent omdat het om een openbare dienstverlening in concessie gaat. Dat vergt een ononderbroken voortzetting. Er mag zodoende nooit een discontinuïteit van de Scheldeoeververbindingen zijn, aangezien dan de integrale Antwerpse stadsregio geïmmobiliseerd zou worden. De overheid dient de activiteiten te allen tijde te vrijwaren en moet dus de activiteiten van TLH dienaangaande afdekken.

De definitieve financiering kan pas bepaald worden als de omvang en looptijd van de gewestwaarborg bekend zijn. Factoren daarin zijn realisatieprijs, vooralsnog onbekend, de kapitalisatie van de naamloze vennootschap TLH en eventuele Europese subsidies voor de uitbouw van het TEN. Voorts spelen ook de definitief vastgestelde inkomstenstromen conform de EU-tolrichtlijn een rol. BAM buigt zich over al die aspecten.

2. Principes

De minister legt uit dat de impact van de waarborg in zijn geheel moet worden bekeken. Het Rekenhof verwijst ernaar dat een waarborg ook een effect kan hebben op de rating

³ Het intussen bekomen advies van de SERV is gedrukt als *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1599/3.

van Vlaanderen⁴. Dat risico moet mee ingecalculeerd worden bij berekening van de kostprijs. Aan de concrete omvang zal de minister ook een aantal voorwaarden koppelen bij het verlenen van de waarborg om de risico's op uitwinning en oneigenlijk gebruik tot een absoluut minimum te beperken. De opmerkingen van het Rekenhof worden maximaal meegenomen.

Zo kan en zal de waarborg pas ingaan als die ESR-neutraal gevalideerd wordt. Die voorwaarde is ook expliciet ingeschreven in het begrotingsakkoord in het kader van voorliggend ontwerp van decreet. Het INR moet zich zodoende eerst uitspreken over de ESR-neutraliteit van de opgezette structuur met de 100%-waarborg. Voor die beoordeling zal zeker meespelen of er een robuust financieel model wordt voorgelegd en of de sensitiviteitsanalyses aantonen dat het project ook leefbaar is zonder de waarborg.

De waarborg zal niet onderhevig zijn aan de bepalingen van het Kas-, Schuld- en Waarborgdecreet omdat dat decreet stamt van 1996-1997 en afgestemd was op bedrijfsfinanciering en niet op projectfinanciering.

Minister Muyters vermeldt ook de principes die hij wil hanteren bij concretisering van de waarborg. Ze staan niet in het decreet, maar vormen tegelijk wel al een reactie op opmerkingen van het Rekenhof. Het maximumbedrag van de honderdpercentwaarborg zal de waarde van de externe schuldfinanciering niet overschrijden. De looptijd van de concessie zal de looptijd van de waarborg bepalen. Die kan dus nooit langer lopen dan vijftig jaar.

III. HOORZITTING MET DE HEER JAN DEBUCQUOY, RAADSHEER BIJ HET REKENHOF

1. Focus op beheersing risico's

De heer *Jan Debucquoy*, raadsheer bij het Rekenhof, uit zijn bezorgdheid over vier risicoaspecten van het ontwerp van decreet. In eerste instantie stelt het Rekenhof in vraag of de concessieverlening conform de – vooral Europese – regelgeving is. Vervolgens vraagt men zich af of de randvoorwaarde van de ESR-neutraliteit in de toekomst behouden zal blijven. Dat risico is in het verleden uitgewonnen doordat BAM geherklasseerd is tot de consolidatiekring van de overheid. Een derde bezorgdheid betreft de waarborgverlening en de vraag of die de financiële houdbaarheid van de Vlaamse openbare financiën niet in het gedrang brengt. Tot slot wil het Rekenhof nog weten of er wel voldoende informatie wordt ingewonnen om de risico's te beheersen. Over de juistheid en wenselijkheid van de keuzes van de Vlaamse Regering spreekt het hof zich niet uit. Die bevoegdheid en verantwoordelijkheid komt het parlement toe, stelt de spreker. Bovendien is het aan BAM en Vlaamse Regering om de beoogde aanpak toe te lichten.

1.1. Concessieverlening

De concessie die men wil toekennen voor vijftig jaar aan de nv TLH, werd onderzocht op conformiteit met de regelgeving. Vooreerst is nagegaan of het gaat om een concessie voor diensten of werken. Het Rekenhof beschouwt de Oosterweelconcessie als een concessie van openbare werken en niet van diensten. Die eerste vallen onder de wetgeving op de overheidsopdrachten. De beoordeling gebeurt op basis van het primair object van het contract, met name wat het belangrijkste aspect is: bouw of exploitatie. Het grote verschil tussen een klassieke overheidsopdracht voor openbare werken en een concessie openbare werken, schuilt in de situering van het exploitatierisico. Dat ligt in een concessiestructuur bij de exploitatiehouder, in het andere geval bij de overheid. De bestaande Liefkenshoekconcessie loopt nog tot 2037 en werd in 1997 geconcipeerd als een concessie van diensten. Die kwalificatie moet nog onder de loep genomen worden.

⁴ *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1599/2.

In elk geval ressorteren concessies de facto onder de Europese algemene regels van de mededinging. De spreker stelt vast dat er geen marktbevraging komt om de concessie toe te wijzen. De concessie wordt zodoende onttrokken aan mededinging. Is dat wel conform die Europese regels van mededinging? De concessie voor openbare werken valt onder de wetgeving op de overheidsopdrachten, stelt de spreker, maar het hoofdstuk met betrekking tot concessies staat geen uitzonderingen toe inzake de marktbevraging. De rechtspraak verschaft duidelijkheid ter zake met de uitspraak dat men voor een concessie openbare werken ook een beroep kan doen op de uitzonderingsregels voor klassieke overheidsopdrachten voor werken. De Inspectie van Financiën nam ter zake een ander standpunt in, vermeldt de heer Debucquoy.

Als uitzonderingsgrond op de mededinging wordt ingeroepen dat er hier slechts één enkele kandidaat geschikt blijkt voor de exploitatie omwille van technische redenen. Dergelijke uitzonderingen moeten altijd formeel en materieel aangetoond worden. Ze moeten dus op papier ex ante worden omschreven en dan ook daadwerkelijk verantwoord worden.

Elke uitzondering op de wetgeving op de overheidsopdrachten dient altijd strikt en beperkt geïnterpreteerd te worden. Voor de ingeroepen uitzondering is de vigerende rechtspraak, Europees, Belgisch en een recente uitspraak van de Raad van State, bijzonder streng. De redenen worden zelden aanvaard. Het Rekenhof maakt zich zorgen ter zake omdat als voornaamste motivatie bij de toelichting van het ontwerp van decreet het behoud van de ESR-neutraliteit wordt aangehaald. Dat is veeleer een financiële dan een technische reden en dergelijke redenen worden nooit als valabel aanvaard. Bovendien kan men bezwaarlijk een randvoorwaarde als reden invoeren, als men die zelf eerst heeft ingesteld.

Het Rekenhof vraagt uitdrukkelijk om nauwlettend om te springen met de motivering.

2. ESR-neutraliteit

Volgende vraag betreft de ESR-neutraliteit van de Oosterweelconcessie en het feit of die de toets zal doorstaan voor de periode 2015-2065. De investeringskosten mogen derhalve naargelang de werken aanvangen, niet ten laste vallen van het vorderingssaldo van de Vlaamse overheid. Dat zou dramatisch zijn voor de toekomstige vrije beleidsruimte van de Vlaamse Regering in die periode. De negatieve ervaringen met de ESR-neutraliteit van BAM in het verleden, nopen er volgens het Rekenhof toe dit nauwgezet op te volgen. De heer Debucquoy herinnert eraan dat de BAM uiteindelijk werd geherklasseerd binnen de consolidatiekring van de Vlaamse overheid omdat er te weinig autonome bedrijfsvoering was en te veel sturing vanwege de Vlaamse overheid.

De heer Debucquoy onderstreept dat de minister al tegemoetkomt aan een aantal bezorgdheden. Zo is er een advies gevraagd aan het INR, dat een voorlopig gunstig advies verleende. Dat advies moet ook jaarlijks beoordeeld worden, leest men uitdrukkelijk. BAM blijkt zinnens om regelmatig het INR op de hoogte te houden. Die bezorgdheid acht het Rekenhof voldoende gedekt.

3. Waarborgverlening

3.1. Grondslag financieel model

Het Rekenhof waarschuwt om voorzichtig om te springen met het principe van waarborgen. In eerste instantie moet een oordeel gevormd worden over het financieel model, stelt de heer Debucquoy. Dat steunt op de geraamde investeringskost voor de Oosterweelverbinding, 3,2 miljard euro. De financiering is deels afkomstig van de bijdragen van de stad, de haven, de BAM, en het Vlaamse Gewest ten belope van 352 miljoen euro. 2,9 miljard euro dient nog gefinancierd te worden. Dat gebeurt gedeeltelijk met de geraamde toelagen – ongeveer 320 miljoen euro per jaar. Ook het beginkapitaal van TLH wordt mee

in rekening gebracht: 740 miljoen euro. Voorts komt het geld van allerhande externe financiering uit onder meer een lening van de Europese Investeringsbank en diverse leningen met even diverse looptijden en rentes.

Om een heel voordelige rente te garanderen is het wel degelijk nodig een algemene gewestwaarborg toe te kennen.

3.2. *Robuustheid financieel model*

Daarbij dient gelet te worden op de robuustheid van het financieel model, een absoluut minimaal risico op uitwinning, en er moet een grote zekerheid over bestaan dat er in de volgende vijftig jaar voldoende cashflow gegenereerd wordt om de schuld integraal terug te betalen.

De robuustheid van het financieel model moet in eerste instantie aangetoond worden voor de externe financiers en voor de waarborgverlener, het Vlaamse Gewest.

3.3. *Risico's*

De risico's voor waarborgverlening behelzen onder andere wat blijkt uit het financieel model. Dat blijkt gevoelig voor de realisatiekosten. Die moet absoluut strikt bewaakt worden. Ook de toelinkosten zijn een kwetsbaar punt. De verkeersstromen moeten grondig onderzocht en eventueel bijgestuurd worden. Tot slot is het model ook gevoelig op het vlak van de financieringskosten. Dat risico is het grootst, omdat de rente mogelijk niet zo historisch laag blijft. Het model is nog niet definitief, stelt de heer Debucquoy en moet bovendien in de eerste plaats door de andere instanties beoordeeld worden.

Welke andere risico's zijn er bij waarborgverlening? Als er uitgewonnen wordt, dan komen de uitgewonnen bedragen volledig ten laste van het vorderingssaldo van de Vlaamse overheid. Bovendien is het van belang voor de rating van Vlaanderen in welke mate de overheid het geheel van haar gewaarborgde schuld opvolgt en de risico's ter zake beheerst. Sommige reeds gewaarborgde bedragen zijn al afhankelijk van de rating, met name de crossborderleasingoperaties. Het Rekenhof heeft recent beslist om een beperkt onderzoek op te starten naar de manier waarop de Vlaamse overheid omspringt met het toekennen van waarborgen.

De gewaarborgde schuld is in de voorbije vijf jaar enorm toegenomen, met name van 7 miljard euro tot 10 miljard euro⁵. De heer Debucquoy wijst erop dat ook de Belgische schuld deels in handen zit van de Vlaming. De Vlaamse situatie kan dan ook niet los gezien worden van het algemeen waarborgniveau in België. Dat blijkt in een vergelijking met andere landen een relatief hoger percentage van gewaarborgde schuld te hebben. Statistieken van Frankrijk en Duitsland zijn niet beschikbaar. De waarborg van Dexia moet daar nog bijgeteld worden. Er lopen onderhandelingen met Frankrijk om het aandeel van de Dexia-waarborg voor België (momenteel 60,5% of 27 miljard euro) naar beneden te halen.

Het Rekenhof acht het verstrekken van een gewestwaarborg noodzakelijk gezien het gunstige effect op de financieringskosten, maar het stelt dat onbeperkte waarborgverlening (geen beperking van voorwerp, looptijd en bedrag) ongebruikelijk is. Het komt over als een blanco cheque, terwijl de noodzaak ervan niet afdoende wordt aangetoond in de toelichting. Het niveau van de waarborg moet gecontroleerd en beheersbaar blijven.

Het Rekenhof gaat iets verder in zijn advies. Het parlement kan de beperkingen waarin de minister voorziet decretaal verankeren, teneinde iets meer zekerheid te bieden, oppert de heer Debucquoy. De looptijd dient in elk geval beperkt te worden tot maximum vijftig

⁵ Zie bijlage 1, p. 38-39.

jaar. Het limietbedrag wil het Rekenhof bepaald zien volgens de te waarborgen hoofdsom. Ook het voorwerp moet beperkt worden, omdat de waarborg niet bedoeld mag zijn voor de aannemers, maar alleen om goedkope financiering van de banken te verkrijgen. De waarborg moet niet slaan op de overheidsopdracht, exploitatie of beheer.

4. Informatieverschaffing

Het Rekenhof maakt zich ten slotte ook zorgen over het feit of BAM in de toekomst wel voldoende informatie zal verzamelen om de risico's te beheersen. Dat is essentieel om de evoluties te beheersen en tijdig bij te sturen, zoals de verkeersstromen wanneer het gaat om de tolinkomsten. Ook die zorg wordt door het voorliggende ontwerp van decreet gedekt, erkent de spreker. Dat is terug te vinden in artikel 15. BAM moet over alle nodige relevante informatie beschikken om de verkeerstechnische en financiële risico's van de Vlaamse overheid te beheersen. Alle informatie wordt in rapportagevorm ook aan het Vlaams Parlement doorgespeeld.

Het Rekenhof formuleert twee aanbevelingen. De toewijzing van concessies moet nauwkeurig gemotiveerd worden en de gewestwaarborg wordt, bij voorkeur in het decreet, beperkt naar voorwerp (alleen ten gunste van de financiering vanwege banken, geen gewestwaarborg ten gunste van aannemers, geen gewestwaarborg voor exploitatie en beheer van de tunnels), bedrag (maximum 100% van de te waarborgen hoofdsom van de financiering) en looptijd (tot de maximumduur van de concessie of 50 jaar).

IV. HOORZITTING MET DE HEER JAN VAN RENSBERGEN, ALGEMEEN MANAGER VAN NV BAM

De heer *Jan Van Rensbergen*, overloopt het ontwerp van decreet kort. De memorie van toelichting omschrijft artikel per artikel vrij grondig de achterliggende reden voor de betrokken wijziging. Daarbij houdt de spreker zich aan de voornaamste elementen die aanleiding gaven tot de voorgestelde wijziging.

In zijn tweede deel concentreert de spreker zich op de twee aandachtspunten: de toepassing van de wetgeving overheidsopdrachten en de uitzonderingsgronden en de waarborgregeling.

De financiële aspecten zal de heer Van Rensbergen niet zelf toelichten. Hij heeft daarvoor de heer Arno Panis, partner van Rebelgroup, meegebracht.

1. Belangrijkste elementen

In het ontwerp van decreet onderscheidt de heer Van Rensbergen twee groepen artikelen: met betrekking tot BAM zelf en met betrekking tot TLH.

1.1. Betreffende BAM

1.1.1. Eenheid van beheer betolde Scheldeoververbindingen

Artikel 2 gaat over de eenheid van beheer voor de betolde Scheldeoververbindingen. Het Scheldekruisend verkeer in de Antwerpse regio vormt een geïntegreerd netwerk. Daarom moet het beheer ook berusten bij één instantie. Tolgelden die geheven worden voor het gebruik van de verbindingen moeten bij elkaar aansluiten, om ongewenste verschuivingen van verkeersstromen te voorkomen. De Scheldeoververbindingen noemt de heer Van Rensbergen communicerende vaten wat betreft de verkeersstromen. Om die te optimaliseren, is een gecoördineerd beheer nodig. Zo ook voor het beheer van de tolgelden, stelt de spreker.

BAM kan met de voorgestelde wijziging alle betolde en te betollen Scheldeoeververbindingen in de Antwerpse regio realiseren en beheeren. Het bestaande decreet geeft de opdracht om de masterplanprojecten uit te voeren. Er is een toevoeging nodig die stelt dat BAM instaat voor beheer, exploitatie en eventueel financiering en realisatie van de Scheldeoeververbindingen in de Antwerpse regio waarvoor tolgelden worden of zullen worden geheven.

Het Vlaamse Gewest kan de BAM ook belasten met realisatie, financiering, beheer en exploitatie van andere Scheldeoeververbindingen als dat nodig zou blijken voor de exploitatie van de betolde verbindingen. Hij verwijst bij wijze van voorbeeld naar de Kennedy-tunnel.

1.1.2. Machtiging tot langetermijnovereenkomsten met TLH

De machtiging is nodig omdat het om een overdracht van bevoegdheden gaat. Om te vermijden dat er sprake zou zijn van een verboden bevoegdheidsoverdracht, gelet op de aard van de over te dragen taken, wordt een decretale basis vastgelegd. De overdracht aan TLH is noodzakelijk omwille van de ESR-doelstellingen voor de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding. De spreker komt nog terug op de wettigheid en rechtsgeldigheid van de totstandkoming van een langetermijnovereenkomst ter zake.

1.1.3. Machtiging tot overdracht activa en passiva aan TLH

De machtiging voor overdracht van activa en passiva aan TLH voor de realisatie van de Oosterweelverbinding gebeurt in overleg. De BAM verenigt vooralsnog de hoedanigheid van concessiegever met die van concessienemer en neemt taken op die tot beide categorieën behoren. Met de bevoegdheidsoverdracht verschuiven een groot deel van de taken van de BAM naar TLH, de concessienemer. Tegelijk heeft die middelen nodig en personeel om de concessie voor te bereiden, uit te voeren en te realiseren. De machtiging laat toe dat de BAM activa en passiva aan hen overdraagt, bijvoorbeeld door inbreng van een bedrijfstuk.

1.1.4. Machtiging tot het heffen van tol

De Vlaamse Regering schept het kader waarbinnen een tolheffing kan gebeuren, terwijl de BAM gemachtigd wordt om binnen dat kader de modaliteiten van de tolheffing uit te werken. BAM krijgt meteen ook de bevoegdheid om zelf de tol te bepalen en dat door te geven aan TLH. Voorbeeld van zo'n kader is dat onder meer de milieucategorieën eenduidig worden vastgelegd en toegepast in de tolheffing en kilometerheffing. Zo waakt de Vlaamse Regering over de conformiteit en homogeniteit van dergelijke stelsels in het geheel van het Vlaamse hoofdwegennet.

1.1.5. ESR-neutraliteit

In artikel 11 gaat het over de bewakingsplicht voor de ESR-neutraliteit. De BAM is niet meer ESR-neutraal. De bepaling ter zake is dus voorbijgestreefd, stelt de heer Van Rensbergen. De verrichtingen consolideren mee. Toch moet erover gewaakt worden dat de Oosterweelverbinding in de grootst mogelijke mate tot stand komt op een ESR-neutrale manier.

1.1.6. Rapporteringsverplichtingen

TLH rapporteert niet rechtstreeks aan Vlaamse Regering en Vlaams Parlement, maar wel de BAM. BAM zal er evenwel op letten dat er voldoende informatie aan de Vlaamse overheid wordt doorgegeven, zonder de privébelangen van TLH te schaden. Dat moet garanderen dat de BAM aan de rapporteringsverplichtingen kan blijven voldoen.

1.1.7. Verplaatsen nutsleidingen

Er is ook een aanpassing wat betreft de verplaatsing van nutsleidingen. De BAM wordt gemachtigd om ter zake verplaatsingsbevelen te geven, zelfs als dat niet op terrein van BAM zelf gebeurt. Dat dient dan wel met akkoord van de domeinbeheerder te gebeuren.

1.1.8. Vastgoedakten BAM

De bevoegdheid van de Vlaamse Dienst Vastgoedakten wordt uitgebreid tot het verlijden van akten van en voor de BAM. Dat, ter aanvulling van de bevoegdheden van het Aankoopcomité.

1.2. Betreffende TLH

1.2.1. Tolheffing

Met betrekking tot TLH refereert de heer Van Rensbergen eerst aan artikel 12. BAM kan de tolheffing toevertrouwen aan TLH.

1.2.2. Waarborg

Ten gunste van TLH krijgt de Vlaamse Regering de machtiging om waarborg te verstrekken voor alle verbintenissen van TLH. Het ontwerp van decreet stelt dat alle verbintenissen van TLH ten aanzien van derden kunnen worden afgedekt. Er is een beperking. De waarborg kan enkel slaan op de maatschappelijke opdracht van TLH: de financiering, realisatie, beheer en exploitatie van de betolde Scheldeoeververbindingen. De waarborg kan pas in werking treden als er een langetermijnovereenkomst is met TLH over de Oosterweelverbinding. Er is een afwijking ingebouwd ten opzichte van het Waarborg- en Schulddecreet. Er is ook een vergoeding voor de waarborg door TLH mogelijk.

1.2.3. Uitsluiting erkenningsplicht

Nog met betrekking tot TLH is de bepaling over het doortrekken van de uitsluiting van de erkenningsplicht voor aannemers naar TLH. De BAM heeft die uitsluiting al. Dat moet ervoor zorgen dat er geen misvattingen ontstaan als TLH werken aanvaardt die het doorgeeft aan erkende aannemers. De reglementering inzake de erkenning van aannemers van werken is een federale materie. De afwijking ten behoeve van TLH kan worden gesteund op de impliciete bevoegdheden van het Vlaamse Gewest en is gerechtvaardigd in het licht van de realisatie van het Masterplan 2020. De afwijking is noodzakelijk opdat de BAM met middellangetermijnovereenkomsten, zoals de concessie voor werken, werken aan TLH zou kunnen toevertrouwen zonder dat TLH aannemer moet zijn of kan worden erkend.

2. Adviezen

2.1. Advies van het Rekenhof

De heer Van Rensbergen gaat kort in op de twee aandachtspunten van het Rekenhof.

2.1.1. Toewijzing concessie Oosterweelverbinding aan TLH

Het Rekenhof heeft vragen bij de toewijzing van de concessie van de Oosterweelverbinding door BAM aan TLH zonder raadpleging van de mededinging. De heer Van Rensbergen verwijst vooreerst naar zijn motivatie in de recente voortgangsrapportage Masterplan 2020⁶. De BAM is overtuigd van de verenigbaarheid van die gunning met de wetgeving op de overheidsopdrachten, omdat het TLH als autonome marktpartij de enige

⁶ Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 63/8.

is die de Oosterweelverbinding kan realiseren, financieren, beheren en exploiteren gezien haar expertise met de Liefkenshoektunnel en de objectieve randvoorwaarden.

Er is ook nog een terugvalpositie, met een optie tot een ‘Teckal in-house’⁷. Dat zou echter de ESR-positie van TLH in het gedrang kunnen brengen en geniet dus geen voorkeur. Er zijn goede redenen aan te voeren voor het invoeren van het principe van de uitzonderingsgronden, stelt de spreker.

Met betrekking tot de verenigbaarheid met de wetgeving op de overheidsopdrachten bevestigt de heer Van Rensbergen dat TLH als enige de Oosterweelverbinding kan realiseren. Het is ook de enige contractpartner die op de markt te vinden is. Om die argumenten te hanteren, moeten de uitzonderingsgronden gekend zijn. Zowel de Raad van State als het Rekenhof volgen de redenering dat die uitzonderingsgronden, die strikt genomen alleen gelden voor overheidsopdrachten, ook voor een concessie voor werken gelden. Die interpretatie krijgt steun in een interpretatieve mededeling van de Europese Commissie en recent in een nieuw voorstel van richtlijn dat de uitzondering om technische redenen expliciet van toepassing maakt op concessies. Over dat principe acht de spreker de visie eenduidig. Er is een aanmelding gebeurd bij de Europese Commissie, Dienst Interne Markt.

Welke technische redenen zijn er om aan te nemen dat TLH de enige mogelijke contractpartij is voor de BAM? Daarvoor moet men inzien dat de Scheldekruisingen in de Antwerpse regio behoren tot één geïntegreerd verkeersnetwerk. Ze kunnen niet onafhankelijk van elkaar geëxploiteerd worden, zoals reeds vermeld. De heer Van Rensbergen herhaalt de reeds aangehaalde uitleg over conformiteit en uniformiteit, het in één hand verenigen van beheer. Hij verwijst in dat verband ook naar de briefwisseling ter zake met de Europese Commissie DG Transport. Dat gegeven is ook in de aanmelding bij de EC uitgewerkt.

Discrepanties in tariefzetting zouden aanleiding geven tot het verleggen van verkeersstromen, maar ook de exploitatie van de Oosterweelverbinding zakelijk onmogelijk maken. De communicerende vaten in de verkeersafwikkeling kunnen niet onafhankelijk van elkaar functioneren. De verkeersstromen in de verbonden infrastructuur zijn inwisselbaar tussen beide Scheldeovergangen.

De technische redenen moeten tevens gekaderd worden binnen de reeds vermelde Vlaamse randvoorwaarden. Alleen een langetermijnovereenkomst op grond waarvan de financiering, realisatie, beheer en exploitatie van de Oosterweelverbinding aan TLH, de huidige exploitant van de Liefkenshoektunnel en publieke marktproducent in de zin van de ESR-95-reglementering, wordt toevertrouwd, kan aan alles beantwoorden en is dus de enige mogelijke contractpartner. Dat wordt alsnog nader afgetoetst bij de bevoegde Europese diensten. Op 4 mei 2012 is een schrijven gericht aan de DG Interne Markt met een verzoek om standpunt over de voorgestelde toewijzing van een concessie aan TLH zonder voorafgaande marktbevraging, het principe van de toepasbaarheid, de uitzonderingsgronden en de concrete toepassing daarvan.

2.1.2. *Gewestwaarborg*

Wat de gewestwaarborg betreft, het tweede aandachtspunt, verwijst de heer Van Rensbergen naar wat minister Muyters stelt. Het gaat om een explicitering van een impliciete waarborg (want zowel TLH als BAM zijn bedrijven van de overheid). Het Oosterweelproject is van algemeen belang, met de aanleg van en exploitatie van openbare verkeersinfrastructuur die voor iedereen toegankelijk is en van belang is voor de hele Vlaamse regio en niet alleen de Antwerpse regio, voor het internationaal verkeer en het TEN.

⁷ Zie arrest H.v.J., Teckal, C-107/98, 18 november 1999.

TLH is een overheidsonderneming, in eigendom van het Vlaamse Gewest via BAM. TLH zal instaan voor de exploitatie van de Oosterweelverbinding. TLH is uit hoofde van zijn aard en van het project dat er mogelijks wordt aan toevertrouwd, al gedekt. Een ononderbroken voortzetting en bestending van de wegeninfrastructuur is een noodzaak. Discontinuïteit van de twee Scheldeoeververbindingen – Liefkenshoek en Oosterweel – zou de Antwerpse regio immobiliseren. De overheid waarborgt derhalve dat de activiteiten te allen tijde blijven doorgaan.

De explicitering is nodig omdat het project een enorme financieringsbehoefte met zich meebrengt en dat, in een markt die kampt met een beperkte liquiditeit. Er zijn ook verschillende benaderingen bij de financiering van publieke entiteiten. De toestand van de financiële markt noopt tot explicitering van een impliciete waarborg. Zonder die waarborg is het project niet financierbaar, onderstreept de heer Van Rensbergen.

De aard van de waarborg en het algemene karakter ervan vertrekken vanuit de impliciete aanwezigheid van de borgstelling. Dat dekt alle verbintenissen van TLH. De waarborgregeling moet toelaten dat het integrale project op ESR-neutrale manier gerealiseerd wordt. Als de waarborg tot projectonderdelen beperkt zou worden, of tot soorten van risico's, dan zou het hele project geherkwalificeerd worden tot pps-project, waarvoor Eurostat richtlijnen heeft opgesteld die de waarborg tot vijftig percent beperken. De heer Van Rensbergen beklemtoont dat alles erop gericht moet zijn het positieve advies van Eurostat voor de concessiestructuur niet te ondergraven door projectspecifieke modaliteiten die plots naar boven zouden komen. Vandaar ook het algemene karakter van de gewestwaarborg, stelt hij.

Het Rekenhof stelt voor om de gewestwaarborg te beperken tot enkel de financiering. De waarborg is juist algemeen omdat er ook grote volumes en opdrachten worden gegeven aan aannemers. Van hen zal allicht ook in de aanbesteding een gedeeltelijke mede- of voorfinanciering worden gevraagd. Als de nodige dekking er niet is, dan kan het zijn dat TLH vooraf al moet zorgen dat alle financiering aanwezig is bij het begin van de bouwfase om zeker de aannemers te kunnen betalen. Ook dat kan de financieringskosten opdrijven.

De algemene aard van de waarborg maakt die niet tot een blanco cheque, verzekert de spreker. Het uitwinningrisico moet duidelijk aangetoond tot een absoluut minimum worden beperkt, ook voor Eurostat en INR, die het beoordelen vooraleer de waarborg verstrekt kan worden en er een concessieovereenkomst gesloten kan worden. Daarnaast herhaalt hij dat er een robuust financieel model moet zijn, dat voldoende sensitiviteitsanalyses heeft ondergaan en stresstests doorstaan. De scope is beperkt tot het doel van TLH en kan niet zonder meer toegepast worden op andere elementen.

V. HOORZITTING MET DE HEER ARNO PANIS, DIRECTEUR VAN REBEL-GROUP ADVISORY

De heer *Arno Panis*, licht de base case toe als financieel adviseur van BAM. In 2011 is een analyse gemaakt, die nadien nog geactualiseerd moet worden. Voor een actualisatie van die analyse is het nog vroeg, stelt de spreker vooraf. Hij wil vooral een goed beeld schetsen van de haalbaarheid van het project, in de gegeven marktomstandigheden.

1. Uitgangspunten

Er zijn drie uitgangspunten van belang: tolopbrengsten, keuze van aanbestedingsformule – van DBFM naar design-and-build – en de daaraan gekoppelde benadering van de financiële analyse en tot slot de consequenties, waarbij er vooralsnog werd uitgegaan van een financial close in 2015. Wat kan er in die tijd nog gebeuren?

1.1. Tolopbrengsten

Het financieel model is doorgerekend op basis van de resultaten van het Vlaams Verkeerscentrum zoals doorgegeven in 2011, met twee ijkpunten. Voor 2020 is er een uitsplitsing gebeurd over de diverse verkeersstromen in de prognose. Hetzelfde voor 2030, waarna men uitgaat van een nulgroei.

De reële verkeersstromen over de Schelde momenteel, wijken al sterk af van het oorspronkelijke verkeersmodel in het kader van het Oosterweelproject. Er zijn duidelijk positieve ontwikkelingen. De cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum zijn enigszins gecorrigeerd voor de base case, en dat op basis van studies van Standard & Poor's voor wat normaal gehanteerd wordt voor verkeersprognoses in infrastructurele projecten. Er wordt een percentage van 23 percent korting ingecalculeerd ten opzichte van wat in 2011 door het Vlaams Verkeerscentrum is aangeleverd.

Wat betekent dat voor de tarifiering? In 2005 zijn door de Vlaamse Regering tarieven voor de Oosterweelverbinding goedgekeurd. Ze worden getoond⁸ met tussen haakjes de geïndexeerde tarieven die intussen zouden gelden. Voor het model is de Europese index gebruikt, exclusief tabak. Vanaf 2011 wordt voor de prognoses rekening gehouden met een indexering van 2,5 percent. Men acht dat een voorzichtige handelwijze. De tarieven zijn gemiddelden, met de korting voor frequente gebruikers verrekend. In een vergelijking met de tarieven die al gelden voor passage door de Westerscheldetunnel, blijkt dat de Oosterweelverbinding bijzonder concurrerend zou zijn.

Zware vrachtwagens zijn een belangrijk punt. In 2008 zijn 9,853 miljoen zware vrachtwagens geteld, 2,631 lichte. Het Vlaams Verkeerscentrum leverde een prognose af die voor 2020 uitgaat van 13,2 miljoen zware vrachtwagens. De spreker geeft aan hoeveel in het basecasemodel met de toegepaste korting van 23 percent wordt gerekend: 10, 2 miljoen. Een gelijkaardige evolutie geldt voor lichte vrachtwagens en personenwagens.

1.2. Aanbestedingsvorm: DB in plaats van DBFM

In de in het model gekozen financieringsformule design-and-build wordt de integrale financiering opgehaald door TLH, met een gewestwaarborg. Dat geeft een positief effect op de bouwrente ten opzichte van de oorspronkelijke businesscase. Daardoor is het te financieren bedrag ook aanzienlijk lager geworden. Ook een heel aantal kosten, die het opzetten van een pps-financieringsmodel meebrengt, vervallen en zijn uit het model verwijderd.

In een financieel model zitten ook aspecten die niet meteen zichtbaar zijn en dus moeilijk te kwantificeren. Toch wil men die meteen ook vermelden. Er is het prijssherzieningsrisico, het onderhoudsrisico, waarvan altijd nog iets overblijft, en interfacerisico's mocht TLH beslissen om het project in kleinere delen op te splitsen. Het management van TLH ziet zich geconfronteerd met al die verantwoordelijkheden en taken en moet daarvoor ook uitgerust zijn.

Met DBFM liggen veel risico's aan privékant. Ook het management gebeurt daar. Met DB ligt dat risicomangement bij TLH, dat dan ook in staat moet zijn om dat op te nemen. De projectorganisatie BAM-TLH lijkt de financieel adviseur op heden te klein om dat adequaat aan te kunnen. Een forse uitbreiding is essentieel, stelt men.

1.3. Termijn tot aan de financial close

Het duurt nog een hele tijd vooraleer de sluiting van de concessieovereenkomst en de financial close in 2015 een feit zijn. In de tussentijd kan er nog heel wat veranderen: de marktrente, de marktprijzen van de grondstoffen, de houding van financiële partijen

⁸ Zie bijlage 3, p. 55.

tegenover dergelijke projecten en het project zelf. Die situatie dwingt tot een brede sensitiviteitsanalyse die in de komende jaren steeds verder verengd kan worden.

2. Inputs financieel model

De inputs van het financiële model zijn de realisatiekosten van de Oosterweelverbinding, de onderhoudskosten ervan en van de Liefkenshoek tunnel, en de financieringsstructuur.

2.1. Realisatiekosten OWL

De realisatiekosten worden verdeeld over verschillende parameters. Daarbij werd uitgegaan van het prijspeil van 2010 en van een bouwperiode van 2015 tot 2020. In de periode 2010-2011 bedroeg de indexatie 4,7 percent. Voor de periode 2011-2020 wordt een indexatie van 4 percent gehanteerd, wat duidelijk hoger ligt dan de inflatie.

2.2. Onderhoudskosten

Voor de onderhoudskosten werd uitgegaan van het principe dat bij grote infrastructuurele projecten een percent van de oorspronkelijke bouwkosten nodig is voor het jaarlijkse onderhoud. Ook dat bedrag is ruimer dan waarin nu wordt voorzien door het management van BAM en TLH. Bovendien werd rekening gehouden met een indexatie van 2,5 percent.

2.3. Financieringsstructuur

Voor de financieringsstructuur gaat men uit van de veronderstelling dat de bouwfinanciering beschikbaar is vanaf 1 januari 2015, dat ze langzaam volgetrokken wordt tot aan de voltooiing van het project in 2020 en dat ze eindigt in 2021. Op basis van de waarborg van het Vlaamse Gewest zou de bouwfinanciering kunnen worden gefinancierd door middel van een commercial paperprogramma, overgaand in een Medium Term Note. Daarbij gaat men uit van een ruime base rate van 1,6 percent. De marge bedraagt 125 basispunten. Na de bouw is er de consolidatiefinanciering. Er blijft een financiering van 1,4 miljard euro in Medium Term Notes. Bij de Index Linked Bond is de coupon van de rente deels gekoppeld aan de inflatie. Dat is interessant voor institutionele beleggers. Men gaat er ook vanuit dat de Europese Investeringsbank bereid zal zijn om te participeren voor een bedrag van 700 miljoen euro, dat de BAM 440 miljoen euro aan eigen vermogen inbrengt in TLH en additioneel nogmaals 300 miljoen euro.

3. Belang financiële stand alone

De financiële stand alone noemt de heer Panis heel belangrijk vanuit de ESR-optiek. De kans dat de gewestwaarborg wordt aangesproken moet minimaal zijn. Dat is ook van groot belang voor de financiers. Institutionele beleggers zullen immers pas beleggen in een project als ze de zekerheid hebben dat ze tot het einde kunnen participeren. De overheid wil 'value for money' en bescherming.

Waaruit zou men kunnen opmaken dat een financiële stand alone mogelijk is voor de Oosterweelverbinding? Vooreerst moet het mogelijk zijn om het vreemd vermogen integraal terug te betalen binnen de concessieperiode. De schulddekkingsratio, het vermogen om schuld en rente terug te betalen, moet voldoende hoog zijn. Het verwachte rendement op eigen vermogen moet minstens marktconform zijn. Aan het einde van iedere periode moet er voldoende cash zijn. Ten slotte moet de gearing – de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen – de test voor algemene infrastructurele projecten doorstaan.

4. Sensitiviteiten

Op dat financiële model werd een aantal sensitiviteiten toegepast. Zijn toelichting concreetiseert de spreker met een reeks dia's met grafieken⁹. Inzake de bouwkosten van de Oosterweelverbinding werd uitgegaan van een stijging met dertig percent, een daling met tien percent en een verlenging van de bouwperiode met een jaar. Een eventuele wijziging van de onderhoudskosten zou minder effect hebben. Een eventuele wijziging van de verkeersvolumes zou een effect hebben op de tolinkomsten. Er werd rekening gehouden met een reductie of een stijging van het aantal passanten met tien percent. Er werd ook rekening gehouden met een eventuele stijging van de rente met 200 basispunten voor de hele looptijd. Op dit ogenblik leven we immers in een extreem laag renteklimaat. Ten slotte werden combinaties van de verschillende effecten toegepast.

4.1. *Base case*

Eerst gaat de heer Panis in op de resultaten voor de base case. Daar bedraagt het rendement op eigen vermogen (Return On Equity) 8,4 percent en de maximale gearing 76 percent. Institutionele beleggers willen voor dergelijke projecten een rendement van 7 tot 9,5 percent. De base case valt dus binnen die range. De gearing is ook aanvaardbaar voor veel financiers. De grafiek over de cash balances toont dat het overschot tussen 2025 en 2049 minimaal is. De overtollige cash wordt immers uitgekeerd aan de aandeelhouder. Links onder staat de aanname van de financiering. Het witte gedeelte is de constructielening, vervolgens is er een herfinanciering in een zwarte Medium Term Note die zou lopen tot 2040, een Index Linked Bond en de inbreng van de Europese Investeringsbank. In deze twee laatste gevallen gaat het om financieringen op heel lange termijn, maar binnen de concessieperiode van het project.

Voor de base case werd rekening gehouden met de reeds genoemde cijfers van de financiering, met tolinkomsten op basis van het aantal voertuigen dat in 2011 werd geteld door het VVC en met een DSCR die zich constant gedraagt en ruim boven de acceptabele grens blijft. Bij de base case is er dus geen enkel probleem.

4.2. *Scenario stijging bouwkosten*

Op de base case wordt een eerste sensitiviteit toegepast, namelijk een stijging van de bouwkosten met dertig percent. In dat geval zal het voor de vennootschap moeilijker worden om het beoogde rendement te realiseren en om winsten uit te keren aan het Vlaamse Gewest.

Dat blijkt uit de oplopende cashpositie, die te maken heeft met het feit dat er op dat ogenblik nog geen boekhoudkundige winst gemaakt wordt. Het financieringsbedrag blijft langer hoog en de ROE bedraagt slechts 5,5 percent, wat onder de norm van de investeerders ligt. De gearing is gespannen, maar niet onacceptabel. De constructielijn vliegt omhoog naar ruim 4,5 miljard euro. De inbreng van eigen vermogen blijft gelijk. De noodzakelijke extra financiering komt vooral uit de extra Medium Term Note issue door de onderneming. De DSCR blijft op een en net daarboven. In dit geval kan het project nog net.

4.3. *Dramatisch scenario*

Een dramatischer situatie ontstaat er bij een stijging van de bouwkost met twintig percent, gecombineerd met een verlenging van de bouwperiode met een jaar en een stijging van de rentes. De ROE bedraagt dan slechts twee percent, wat totaal niet interessant is voor de beleggers, en de gearing stijgt naar 177,3.

⁹ Zie bijlage 3, p. 61-65.

5. Conclusies

De base case ziet er dus behoorlijk uit. Dat is een voldoende basis om de onderhandeling te starten met TLH als kandidaat-concessienemer. Die base case moet echter bewaakt worden. Dat impliceert kostenbewaking en goede afspraken met de stakeholders. In dat kader kan ook gedacht worden aan een uitbreiding van de staf van TLH en BAM. Zij moeten de risico's bewaken bij de realisatie van dit project.

De bandbreedte van de sensitiviteiten moet in de komende jaren vernauwd worden. De stand alone kredietkwaliteit is van fundamenteel belang, onder meer voor Eurostat en voor de institutionele beleggers, zoals de pensioenfondsen. Een stevige projectorganisatie is zeer belangrijk voor de beheersing en opvolging van het project. Ook een robuust eigen vermogen is belangrijk, zeker in functie van de gekozen aanbestedingsstrategie. Over de trafiekprognoses heeft hij het al gehad.

De volgende belangrijke bijwerking van het financieel plan gebeurt op het ogenblik dat de concessie wordt afgesloten. Op dat ogenblik dient men op basis van het model en van de dan te bepalen sensitiviteiten de definitieve kapitalisatie te bepalen en de financieringsuitgaven zoveel mogelijk af te dekken. Tot zover de heer Panis.

De heer *Jan Van Rensbergen* vult aan dat er nu stappen worden gezet om de onzekerheden verder te verminderen. Het studiebureau Rebelgroup heeft van BAM de opdracht gekregen om het concept Rechteroever verder uit te werken en om tot nieuwere ramingen te komen. Met het VVC werden alle verkeerscijfers gefinaliseerd. De sensitiviteiten werden doorgerekend. Nu wordt gewerkt aan een P90-situatie. P90 is een conservatieve benadering van verkeersstromen, die beter onderbouwd is dan de benadering van Standard en Poor's die 23 percent aftrekt.

Tijdens de gesprekken met de Europese Investeringsbank is gebleken dat die bereid is om reeds tijdens de bouwfase te investeren, terwijl de EIB binnen het toegelichte financiële model pas na de bouwfase zou betrokken worden. Dat kan een vertrouwenwekkend element zijn voor potentiële investeerders, zodat het een effect kan hebben op het financiële model. Ook alle andere uitgangspunten die aan de basis liggen van dit financiële model zijn geactualiseerd. Tegen het eind van dit jaar zou een definitief financieel model mogelijk moeten zijn, dat uitsluitel kan geven voor een concessieovereenkomst en voor een kapitalisatie en dat als basis kan dienen voor stress testing en voor het inschatten van het uitwinningrisico.

VI. HOORZITTING MET DE HEER EDDY BRUYNINCKX, DIRECTEUR-GENERAAL VAN HET GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN

De heer *Eddy Bruyninckx* vertolkt het standpunt van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen over de financieringsmogelijkheden voor de Oosterweelverbinding.

1. Gebruik Liefkenshoektunnel

De directeur-generaal zegt dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen al herhaaldelijk verkeerstellingen heeft uitgevoerd. Dat heeft verrassende resultaten opgeleverd. Op het hoofdwegennet in en rond Antwerpen blijkt slechts vier percent van het aantal vervoers-eenheden havengerelateerd vrachtverkeer te zijn. Slechts twintig percent van de vrachtwagens is gerelateerd aan de haven van Antwerpen. Er is dus heel wat transitverkeer.

Het vrachtverkeer in de Liefkenshoektunnel is echter voor 71 percent gerelateerd aan de haven van Antwerpen, waarvan 40 percent havenintern verkeer en 31 percent havenbetrokken. In 2011 hebben vrachtwagens in totaal 32,65 miljoen euro tol betaald voor de Liefkenshoektunnel. Men kan er dus van uitgaan dat het havenverkeer van Antwerpen goed was voor 23,2 miljoen euro. Dat is een bezwarend element voor het gebruik van

de haven. Het remt de havenontwikkeling op Linkeroever af en het heeft een negatieve invloed op de concurrentiepositie van de haven. De haven wil dat het level playing field zou worden hersteld.

2. Tol en Liefkenshoektunnel

In 2005 heeft de Vlaamse Regering aan de BAM gevraagd om te onderzoeken hoe een vrijstelling of vermindering van die tol zou kunnen worden verleend voor het havenintern verkeer. Tot op heden werd daarvoor geen oplossing gevonden.

Men zou echter kunnen onderzoeken welke nieuwe mogelijkheden er ontstaan door de geplande invoering van de kilometerheffing. De belangrijke vervoerstromen rond Antwerpen zouden in kaart moeten worden gebracht. Het gaat uiteraard niet alleen om de vervoerstromen die de Schelde kruisen. De heer Bruyninckx toont een grafiek met een opsplitsing tussen het doorgaand vervoer, het havenverkeer en het regionaal vervoer¹⁰.

Hij sluit zich aan bij het MORA-advies¹¹, dat zegt dat men tolpleinen moet vermijden en alle inningssystemen moet integreren in een uniform systeem van kilometerheffing. Men zou moeten onderzoeken of de tol financieel kan geïntegreerd worden in de veralgemeende kilometerheffing voor alle vervoerstromen. Zo kan ontwikkelingsgedrag beter voorkomen worden dan bij een klassieke tolheffing. Hiervoor verwijst hij naar de slotconsideratie van de MORA die stelt dat de toepassing van verschillende tolbedragen in parallelle tunnels moeilijk houdbaar is.

Ten slotte geeft hij een overzicht van de toltarieven die op dit ogenblik worden gehanteerd¹². Binnen de opbrengsten merkt men de dominantie van het vrachtverkeer waarvan 71 percent betrokken is bij de haven van Antwerpen.

VII. BESPREKING

1. Vragen en opmerkingen van de heer Dirk Peeters

De heer *Dirk Peeters* had eerder al, toen hij inzage kreeg in het advies van de Inspectie van Financiën, de indruk dat men met dit dossier in een moeras terechtkwam. Die indruk is niet veranderd. De concessie voor de Liefkenshoektunnel is verlengd tot 2037. Die beslissing werd genomen op vraag van de Amerikaanse banken. Het is namelijk de bedoeling om ook na 2012 van het fiscale systeem te blijven profiteren. In feite gaat het echter om een nieuwe concessie en niet om de verlenging van een bestaande concessie. De schulden zijn immers afbetaald.

Zijn fractie heeft een voorstel van resolutie ingediend om de Liefkenshoektunnel bij wijze van proef tijdelijk tolvrij te maken en om tegelijkertijd te experimenteren met een kilometerheffing op de Antwerpse ring¹³. Dat voorstel van resolutie heeft tot op vandaag echter geen kans gekregen. Daarom is hij blij dat de vertegenwoordiger van het havenbestuur hier dezelfde mening heeft vertolkt.

Een van de bedoelingen van dit ontwerp van decreet is de tolinningen in één hand te brengen zodat het mogelijk wordt om mobiliteitsstromen te sturen. Het is logisch dat men geen twee elkaar beconcurrerende systemen van tolheffing moet invoeren voor twee tunnels. Als men de Liefkenshoektunnel tolvrij maakt, krijgt men ook een ander mobiliteitstraject in de Antwerpse agglomeratie.

¹⁰ Bijlage 4, p. 73.

¹¹ *Parl. St. Vl. Parl.* 2011-12, nr. 1599/1, p. 23-24.

¹² Bijlage 4, p. 75.

¹³ *Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 1026/1-2.

Het feit dat de schulden zijn afbetaald is ook belangrijk in het kader van de ESR-neutraliteit. Het behouden van de tol op de Liefkenshoektunnel is een vorm van prefinanciering van de werken die later moeten gebeuren.

Hij ziet een aantal gelijklopende elementen in de adviezen van de Raad van State en van de Inspectie van Financiën en in de aanbevelingen van het Rekenhof, namelijk het belang van het respect voor de wet op de overheidsopdrachten en het probleem van de gewest-waarborg. Dat laatste is volgens het Rekenhof een blanco cheque, aangezien de waarborg wordt verstrekt voor het totale bedrag, voor alle mogelijke werken, over vijftig jaar. Alle adviezen stellen dat men best zou afwachten wat Europa daarover te vertellen heeft.

Hetzelfde geldt voor de lening van de Europese Investeringsbank die in het vooruitzicht werd gesteld. Welke garantie is er dat die lening werkelijk zal worden toegekend? Waarom heeft men daarop niet gewacht alvorens te beginnen met nieuw wetgevend werk. Men dient ook rekening te houden met het aspect toezicht. Het Oosterweelproject is een onderdeel geworden van BAM, dat met zijn voortgangsrapportage twee keer per jaar aan bod komt in het Vlaams Parlement¹⁴. Welke bevoegdheid zullen het Vlaams Parlement en het Rekenhof nog hebben als TLH de opmaak van het dossier, de voorbereiding en de financiering van de Oosterweelverbinding in handen heeft? Om al deze redenen staat hij heel terughoudend tegenover dit dossier.

2. Vragen en opmerkingen van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* vraagt zich af in welke mate het voorliggende ontwerp van decreet rekening heeft gehouden met het advies van de IF. Er wordt verwezen naar een taakwijziging binnen de BAM, maar er wordt niets veranderd aan de omvang van de bestuursorganen of aan de werkingskosten. De IF suggereert ook dat er beter een regeringscommissaris wordt aangesteld om toezicht te houden op de ESR-neutraliteit. De tarieven zouden op een andere manier moeten worden bepaald dan in het ontwerp van decreet wordt voorgesteld. Hij vindt dat er een antwoord moet worden gegeven op de inhoudelijke bemerkingen van de Inspectie van Financiën. Het verbaasde hem dat de IF uiteindelijk toch een gunstig advies heeft gegeven.

Heeft het bureau dat het financieel model heeft geactualiseerd ervaring met het doorlichten van dergelijke projecten? Waarom is de verschuiving van DBFM naar DB gebeurd? Waarom werd het onderhoud eruit gehaald?

De *voorzitter* verduidelijkt dat met de minister-president is afgesproken dat alle verslagen van de IF toegevoegd worden aan het dossier, maar dat het stuk niet gedrukt wordt. Iedereen heeft vandaag dat verslag ontvangen.

Ook de heer *Dirk de Kort* stelt vast dat het verkeer in de Liefkenshoektunnel vooral haven-gerelateerd is. Daarvoor betaalt de haven zowat 23 miljoen euro per jaar. Dat vervalst de concurrentie met de andere havens. Zullen die kosten verrekend worden als er een kilometerheffing ingevoerd wordt? Is dat technisch mogelijk? Op 2 juli 2005 droeg de Vlaamse Regering de BAM op om een vrijstelling of vermindering van de tol voor het havenintern verkeer te onderzoeken en daarbij ook de mogelijkheden die de Liefkenshoektunnel biedt en volumekortingen in ogenschouw te nemen. In het ontwerp is de bevoegdheid van de BAM over de Scheldeoeververbinding strikt bepaald, in de memorie lijkt ook de infrastructuur van en naar de verbinding daarbij inbegrepen. Wat is de juiste interpretatie?

3. Vragen en opmerkingen van de heer Jan Penris

De heer *Jan Penris* dankt de vertegenwoordigers van het Rekenhof, die in herinnering hebben gebracht dat de waarborgverlening en het financieel model steunen op de zekerheid

¹⁴ *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/1-8 enzovoort.

over de bijdrage van de stad, de haven, de BAM en het gewest. Kan men zeker zijn van de bijdrage van die partners? De bijdrage van het havenbedrijf was bedoeld voor de versteviging van een kaaimuur in het Straatsburgdok, dat weinig of geen maritieme doelstellingen heeft. Hij denkt dat er een politiek compromis werd gesloten. De bouwput van de tunnel-elementen zou gefinancierd worden door het havenbedrijf. Het havenbedrijf heeft weinig belang bij een bouwput die ergens in Nederland gerealiseerd wordt. Over de bijdrage van het havenbedrijf in de financiering deelt de heer *Eddy Bruyninckx* mee dat de raad van bestuur op 6 september 2011 de overeenkomst goedkeurde.

De huidige voorzitter en algemeen manager van de BAM hebben op de heer *Jan Penris* een betrouwbare indruk gemaakt, in tegenstelling tot hun voorgangers. De vraag is evenwel of hun rechtsopvolgers die taak even goed zullen aankunnen.

Vrachtwagens die de Schelde kruisen zullen gemiddeld 19,5 euro moeten betalen. Daardoor zullen ze in sommige gevallen voor een andere haven kiezen.

Zou men de beheerder van een pensioenfonds kunnen aanraden om te investeren in een dergelijk project?

4. Vragen en opmerkingen van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* vraagt of het ontwerp van decreet rekening houdt met de kritische opmerkingen van het Rekenhof, de Raad van State en de Inspectie van Financiën. Zo niet, welke redenen kunnen daarvoor worden aangehaald¹⁵?

Er is nog geen advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen. Dat advies werd pas gevraagd als het ontwerp van decreet al was ingediend bij het Vlaams Parlement. Daarom stelt hij voor dat de commissie de stemming over dit ontwerp van decreet zou uitstellen tot ze kennis heeft kunnen nemen van het advies van de SERV.

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat ze in het begin van haar uiteenzetting heeft uitgelegd dat er aan de SERV geen advies werd gevraagd omdat die deel uitmaakt van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. De SERV heeft zelf gevraagd om advies te mogen geven. Dat advies is nu bijna klaar. Daarom heeft zijzelf voorgesteld dat de commissie pas over het ontwerp van decreet zou stemmen als ze dat advies heeft kunnen inkijken.

De heer *Bart Martens* preciseert dat de Raad van State had opgemerkt dat er aan de SERV geen advies was gevraagd. In een schrijven van 7 september 2011 heeft de SERV aan de minister-president meegedeeld dat hij het als een probleem ervaart dat hij herhaaldelijk niet om advies werd gevraagd rond voorontwerpen van decreet. Vermits de commissie wacht op het advies van de SERV, is zijn eerste bekommernis uit de weg geruimd.

In dit dossier zijn echter nog heel wat open vragen. Een eerste vraag is of de gewestwaarborg al dan niet moet worden aangemerkt als staatssteun. De Europese Commissie zal ook vragen of de onderhandse gunning aan nv Tunnel Liefkenshoek niet in strijd is met de wet op de overheidsopdrachten. Inzake de integratie van de tol in de kilometerheffing zou er een technisch-financieel-juridisch onderzoek gebeuren. Daarbij zal men ook nagaan of dit verenigbaar is met het principe dat nv Tunnel Liefkenshoek zijn eigen financiering kan aantrekken. Wanneer zal de commissie een antwoord krijgen op die vragen?

Over de ESR-neutraliteit is er destijds een advies geweest van Eurostat. Intussen is het concept echter sterk veranderd. Daarom is het zinvol om het ontwerp van de nieuwe concessieovereenkomst voor advies voor te leggen aan het INR. De gewestwaarborg wordt

¹⁵ Op verzoek van de heer Bart Martens en de voorzitter is door minister Hilde Crevits aan de commissie een synoptische tabel bezorgd met een overzicht van de wijzigingen die aan het voorontwerp van decreet zijn aangebracht als gevolg van de adviezen. Zie bijlage 5.

voor de volle honderd percent gegeven. Dat betekent dat er een risico bestaat dat het deel van de financiering dat volgens de huidige voorstelling zou gebeuren door een marktpartij, misschien toch door de overheid moet worden gedragen.

Is er een reguleringssimpactanalyse geweest? Waarom heeft men gekozen voor DB en niet voor DBFM, publiek-private samenwerking of een gewone aanbesteding? Men kan de argumenten voor die verschuiving tussen de regels lezen, maar dit zou moeten geëxpliciteerd worden.

Er is een tegenstrijdigheid tussen de uitspraken van het Rekenhof en die van de BAM. Het Rekenhof suggereert dat men de scope van de gewestwaarborg sterk zou beperken. Men zou die bijvoorbeeld kunnen beperken tot de aanleg, en exploitatie en beheer uitsluiten. De BAM vindt dan weer dat de gewestwaarborg zo ruim mogelijk moet zijn. Dat kan de financiële kosten drukken. Zo niet bestaat het gevaar dat Europa deze regeling aanmerkt als pps, waardoor de gewestwaarborg geplafonneerd zou worden op 50 percent. De voor- en nadelen van beide opties zouden duidelijk op een rijtje moeten worden gezet.

Werden er ook alternatieve financieringsmodellen onderzocht? Die vraag heeft hij al gesteld naar aanleiding van het vorige voortgangsrapport. In het huidige model gebeurt de financiering alleen op basis van de verbindingen die de Schelde kruisen. Dat heeft een negatieve invloed op de Antwerpse haven. Daarom ziet hij wel iets in de suggestie van de heer Bruyninckx. Het invoeren van een kilometerheffing is trouwens opgenomen in het regeerakkoord. De MORA beveelt aan om de tol technologisch te integreren in de kilometerheffing. Hij vraagt zich af of de tolheffing ook financieel niet zou kunnen worden geïntegreerd, hetzij in een kilometerheffing voor de Antwerpse agglomeratie, hetzij in een algemene Vlaamse kilometerheffing.

De heer Panis merkte op dat de projectorganisatie substantieel zou moeten worden uitgebreid. De financiële risico's die in de DBFM-constructie bij de private partners zaten, komen nu immers bij de projectorganisatie terecht. Volgens de heer Panis is de huidige organisatie daar onvoldoende voor toegerust. Welke uitbreiding is er nodig voor de projectorganisatie? Dat zal namelijk financiële consequenties hebben. Het standpunt van de heer Panis is volgens hem in tegenspraak met dat van de IF die pleitte voor een afslanking.

Heeft de heer Panis in het voorliggende financieel model rekening gehouden met een btw-vrijstelling? Voor de Lange Wapper werd met de btw-administratie afgesproken dat de btw volledig aftrekbaar zou zijn omdat het merendeel van de trafiek op die verbinding betalend zou zijn. Alleen via de Oosterweelknoop zou men gratis gebruik kunnen maken van een deel van de infrastructuur. Het huidige concept is echter ruimer. Het aandeel niet-betalend verkeer zal groter worden. Daarom is er een risico dat de btw-administratie geen volledige aftrek van de btw zal toestaan. De btw is een extern risico dat men best vooraf kan kennen. Uit de sensitiviteitsanalyse is namelijk gebleken dat er niet veel verkeer moet lopen of het financieel model komt in gevaar.

Hoe gaat men om met de opmerking van de IF over regeringscommissarissen? Het statuut van de BAM voorziet in een toezicht door regeringscommissarissen op de dagelijkse werking van de BAM. Hoe kan men dat dagelijks toezicht garanderen met twee halftijdse regeringscommissarissen? Kan men door een aanpassing van de statuten de belangrijkste vergaderingen afstemmen op de agenda van die twee halftijdse regeringscommissarissen? Een goed toezicht op heel deze constructie is van groot belang. Moet er daarop wel bespaard worden?

5. Vragen en opmerkingen van de heer Jan Peumans, voorzitter

De *voorzitter* brengt een afspraak in herinnering die werd gemaakt met de regering. Als een commissie oordeelt dat een bepaald ontwerp van decreet belangrijk is, dan kan ze de

regering om een synoptische tabel vragen die verduidelijkt in welke mate rekening werd gehouden met de opmerkingen van de IF, de Raad van State en het Rekenhof. Hij stelt voor dat de commissie dat in dit geval ook zou doen.

Wat is het verschil tussen DBFM en DB? Wat is het voordeel van dit financieel model in vergelijking met het model dat eerder door Vlaams minister Dirk Van Mechelen is toegelicht? De spreker zou graag een olijfsting zien van de verschillen.

Bij de bespreking van het Rekendecreet werd er een voorstel ingediend dat beoogde het Vlaams Parlement volledig te informeren. In dit ontwerp gaat de BAM waken over de informatie. Artikel 15 vermeldt: “BAM waakt er bij het afsluiten van de in artikel 6, §1, bedoelde langetermijnovereenkomsten over dat BAM, zonder dat daarbij afbreuk moet worden gedaan aan de rechtmatige bedrijfsbelangen van Tunnel Liefkenshoek NV, te allen tijde aan diens informatie- en rapporteringsverplichtingen aangaande de realisatie van het Masterplan kan voldoen.”. Deze nv zou kunnen stellen dat het Vlaams Parlement geen informatie krijgt. De heer Peumans vindt dat er een informatieverplichting moet zijn.

De spreker heeft een onbehaaglijk gevoel bij de nieuwe ontwikkelingen in Antwerpen. In de vorige legislatuur werd ervoor gewaarschuwd dat men de nodige budgettaire middelen niet zou vinden op de kapitaalmarkt. Hoe gaat men die financiering nu garanderen?

De Inspectie van Financiën maakt een opmerking over de regeringscommissarissen. In de toelichting staat nochtans duidelijk dat de raad van bestuur verengd zou worden.

Is er voldoende autonomie voor TLH zodat die ook in de nieuwe constructie zelfstandig kan handelen? Het einde van de Liefkenshoektunnel werd volgens de spreker veroorzaakt door politieke bemoeienissen in de BAM. Elk detail moest naar de regering. Hij hoopt dat dit ontwerp van decreet dat gaat verhelpen.

6. Vragen en opmerkingen van de heer Dirk Van Mechelen

De heer *Dirk Van Mechelen* citeert uit zijn toespraak van 22 januari 2009 waarin hij Antwerpen betitelt als het hart van de economie en het Masterplan Antwerpen als de manier om de slagaders, de toegangswegen, open te houden. Om die reden pleitte hij toen al voor snelle beslissingen passend in een duurzame langetermijnvisie. Als eind mei duidelijk zou worden dat het Oosterweelscenario niet haalbaar was, moest volgens de heer Van Mechelen ervoor gekozen worden nv Tunnel Liefkenshoek verantwoordelijk te maken voor het sluiten van de Antwerpse ring. Het project moest in drie grote loten aanbesteed worden: de werken op Linkeroever, de nieuwe Scheldeoeververbinding en de werken op rechteroever met de aansluiting op de Antwerpse ring. Het huidige ontwerp van 2012 heeft precies tot doel dat voorstel te realiseren, namelijk de nv BAM te machtigen om TLH verantwoordelijk te maken voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.

De spreker vraagt zich nu af of het ontwerp wel de goede oplossing is. Hij verwijst daarvoor naar de verschillende adviezen, onder meer van de Raad van State. Zowel de Inspectie van Financiën, het Rekenhof als de SERV uiten twijfels of de procedure van het ontwerp juridisch stand kan houden. Niet alleen vragen ze zich af of de gunning aan de nv Tunnel Liefkenshoek de toets van de mededinging wel zal doorstaan, maar ook of Europa wel zal aanvaarden dat de procedure ESR-neutraal is.

De spreker wil zich echter niet toespitsen op die juridische kwesties. Daarnaast stelt het Rekenhof immers de vraag of de milieutechnische en ruimtelijke plannings- en verguningsprocedures en de adviesprocedures over de financiële en juridische structurering ver genoeg gevorderd zijn om nu al deze machtiging te geven aan nv TLH. Het lijkt wel of er een lijk doorgegeven wordt van BAM naar TLH. In de adviezen wordt ook aangekaart

dat er geen duidelijke timing is voor de procedures. Dat bleek trouwens ook al bij de tweede voortgangsrapportage.

Ook de studie van het adviesbureau Rebelgroup wijst op de financiële moeilijkheden, vooral voor de construction loan, waarvoor 3,3 miljard euro moet worden geleend, zij het wel slechts voor de korte termijn tot de herfinanciering. Ook over het eigen vermogen is er nogal wat onduidelijkheid. De inbreng van BAM is volgens de studie 440 miljoen euro, BAM had echter een volstort kapitaal van 882,2 miljoen euro. Het lid vraagt na te gaan waar de overige 440 miljoen euro heen is. Volgens het Rebel-model komt er een extra equity-inbreng van 300 miljoen euro. Wie brengt dat kapitaal in en op welke manier? De studie poneert interessante scenario's die met alle mogelijke factoren rekening houden, maar de centrale vraag is of Vlaanderen en nv TLH financieel sterk genoeg zijn om dit project te financieren. Is het parlement ook bereid de waarborg te verstrekken die volgens de adviezen kan oplopen tot honderd percent van de financiering? Het Rekenhof suggereert om de waarborg enkel te laten gelden op de externe financiering en niet op het eigen vermogen of bijkomende financiële middelen.

Het lid oppert de vraag of het wijs is dit ontwerp nu snel goed te keuren als er een tussenoplossing is. De milieu- en planningsprocedures voor de nieuwe Oosterweelverbinding beloven niet veel goeds. In alle documenten staat de aanvangsdatum van 1 januari 2015. Dat is, gelet op de talrijke procedures en de te verwachten protesten, onhaalbaar. Daarbij komt nog de discutabele these dat nv TLH de enige mogelijke partij is, wat de eenzijdige gunning van een concessie voor openbare werken moet verklaren. Het is bijna cynisch dat die uitzondering bij Europa gemotiveerd wordt door een arrest over de vernieuwing van de veilinginfrastructuur voor een stedelijke vismijn. Het lid waarschuwt dat dit niet anders kan dan fout gaan.

Terwijl er een interessantere werkwijze is die de toets van gunning zonder mededinging wel zou doorstaan, namelijk de nv TLH te machtigen voor een betere aansluiting op de toegangswegen van de Liefkenshoektunnel, zijnde de E17 en de E313 en de E34 via het rondpunt van Wommelgem. De maximumcapaciteit van de tunnel is immers nog lang niet bereikt.

In het zuiden staat de reservatiestrook nog altijd op het gewestplan. Het RSV betitelt die niet als een hoofdweg en dat moet dus worden aangepast. Sinds de inwerkingtreding van de Codex RO op 1 september 2009 is er echter een vereenvoudigde procedure om tegelijk het RSV te wijzigen en een GRUP-onderzoek voor de ontsluiting voor te leggen. In het noorden kan de aansluiting verbeterd worden via de Tijsmanstunnel, die toch moet worden aangepast om meer vrachtverkeer mogelijk te maken. Meer concreet moet de A12 van de Tijsmanstunnel in de richting van het rondpunt in Ekeren gesplitst worden van een 2x2 naar een 2x3-vaksbaan. Zo staat het trouwens ook in een streefbeeldstudie van de A12. Voorts is er de aanleg van de A102, de aansluiting vanuit Ekeren, en de tweede spoorontsluiting richting Wommelgem. Samen vormen ze een perfect afgesloten geheel.

De leidinggevend ambtenaar van het Antwerps Havenbedrijf heeft in 2000 berekend dat de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E17 100 miljoen euro zou kosten, met inflatie en ABEX-index is dat vandaag 141 miljoen euro. Gedetailleerde berekeningen van dat Havenbedrijf komen vandaag tot een investeringskost van 84 miljoen euro; daarnaast moeten vanzelfsprekend de kosten voor de onteigeningen, de verlichtingen en nutsleidingen en natuurcompensaties gefinancierd worden. Bij die beperktere kosten, moet in overweging genomen worden dat de nv TLH een rendabele vennootschap is met een stevige cashflow van ongeveer 15 miljoen euro. Een investering van 150 miljoen euro zal vlot op 25 jaar terugbetaald worden met een jaarlijkse financiële kost van ongeveer 11 miljoen euro.

Een betere verbinding tussen de E17 en de Liefkenshoektunnel zou de verkeerstrafieken in de tunnel substantieel verhogen. Als nog maar de helft van het verkeer dat momenteel de E17 naar Antwerpen neemt door de tunnel zou passeren, betekent dat een bedrijfsontvangst tussen de tien en de twaalf miljoen euro, wat de nv nog meer financiële zuurstof geeft voor extra investeringen. Op die manier zou de Liefkenshoektunnel de E17 en de E34 rechtstreeks verbinden en op relatief korte termijn veel trafiek van de R1 halen. Die snelle oplossing zou de verkeerssituatie snel drastisch verbeteren en ondertussen kunnen de milieurapporteringen en planningsinstrumenten nodig voor de rest van de Antwerpse ring te sluiten, gerealiseerd worden.

Kortom, de heer Van Mechelen stelt voor om BAM niet decretaal te machtigen om TLH de opdracht te geven om de ring van Antwerpen conform de OWV te sluiten, maar een tussenstap te nemen en in eerste instantie de nv TLH te machtigen om de verbindingswegen naar de Liefkenshoektunnel te optimaliseren. Die aanpak komt trouwens tegemoet aan de kritieken van de Inspectie van Financiën, van het Rekenhof, van de SERV en kan rekenen op de goedkeuring van de Europese Commissie.

Op vraag van de heer *Jan Peumans*, antwoordt de heer *Dirk Van Mechelen* dat hij met de zuidelijke ontsluiting de verbinding Liefkenshoektunnel-E17 bedoelt en met de noordelijke ontsluiting de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de E34. Hij beaamt dat de betere verbindingen met de Liefkenshoektunnel al 25 jaar voer voor discussie zijn, eerst was het een contractuele verbintenis die de regering niet nakwam, in de jaren 80 was er een regeringsbeslissing die in laatste instantie door een communicatiefout naar de prullenmand verwezen is. De oplossing van de heer Van Mechelen zal vooral een veroordeling voor concessie zonder mededinging vermijden.

De heer *Dirk de Kort* wijst erop dat de oplossing van de heer Van Mechelen niet de oplossing is die de Wase burgemeesters unaniem naar voren brachten. Die consensus voor de situatie op Linkeroever is een van de uitgangspunten van het Masterplan 2020. Hij waarschuwt voor nieuwe ideeën die het noodzakelijk maken dat Masterplan te herzien en ervoor zorgen dat de procedures van plan-MER en project-MER opnieuw moeten gedaan worden.

7. Antwoorden van de heer Philippe Muylers, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Philippe Muylers* herhaalt dat de machtiging aan de Vlaamse Regering tot het geven van een waarborg tot honderd percent aan nv TLH wordt beperkt zowel in tijd als in omvang. In de tijd zal de machtiging tot vijftig jaar worden beperkt. De ESR-neutraliteit werd in het begrotingsakkoord opgenomen. Dit akkoord, na goedkeuring door de regering, is automatisch een onderdeel van de besluitvorming. De ESR-neutraliteit is op die wijze gegarandeerd. Er zal immers geen waarborg zijn zonder een akkoord.

Als Antwerpenaar kan de minister enig begrip opbrengen voor de wens om alles wat tol is te verspreiden over heel Vlaanderen. Hij denkt echter niet dat dit een meerderheid in het parlement zal halen. De contouren voor de tolheffing werden tijdens de vorige legislatuur vastgelegd, namelijk een heffing op de Liefkenshoektunnel en de Oosterweelverbinding. Die nu vervangen door een tolheffing over heel Vlaanderen is onhaalbaar.

Minister *Hilde Crevits* stelt in verband met de aanpassing van de doelmatigheid van de organisatie van BAM, dat als men de opdracht wijzigt, het een logisch uitvloeisel is dat ook de raad van bestuur wijzigt. Ook de vermagering van de opdracht van de regeringscommissarissen vloeit daaruit voort. Als men ESR-neutraliteit nastreeft, heeft men een regeringscommissaris nodig die daarover rapporteert.

Het woord waken over de informatieplicht heeft als definitie wakker blijven, nauwkeurig toezien, zeker niet gaan slapen en absoluut de wacht houden. Het is dus wel dwingender dan men zou kunnen denken.

Volgens minister *Philippe Muyters* is de keuze van het woord waken ook belangrijk omwille van de ESR-neutraliteit. In het verleden is gebleken dat dit een element kan zijn dat speelt in de ESR-neutraliteit. Waken is wel toezicht, maar geen inmenging.

Minister *Hilde Crevits* vult aan dat er over de voortgangsrapportage met het Rekenhof afspraken zullen moeten worden gemaakt.

Bij de opdrachten van BAM en TLH zit men in het verhaal van de kip of het ei. Er is eerst een decretale basis nodig om toe te laten dat de concessie wordt verleend, dan zal de hele organisatie er zich op moeten aanpassen. Omgekeerd werken zou de commissie nooit aanvaarden. Er blijven vanzelfsprekend vragen. Het is een voortschrijdend proces. In het ontwerp van decreet staat nu ook een machtiging aan de regering om een waarborg te kunnen verlenen. Op het moment dat dit zal worden toegepast, moeten alle details goed en helder zijn uitgewerkt.

Over de vraag om een proefproject te starten om de Liefkenshoektunnel gratis te maken, verwijst minister *Crevits* naar de uitleg van de heer *David Van Herreweghe*, voorzitter van nv TLH op een eerdere voortgangsrapportage Masterplan 2020¹⁶. Hij heeft onder meer gesteld dat dit niet kan als men de ESR-neutraliteit wil behouden. De schaduwtoel is momenteel beperkt tot calamiteiten. Wanneer men het onbeperkt zou uitbreiden komt het hele systeem op de helling.

De opmerkingen van de haven van Antwerpen over de problemen Linker- en Rechteroever en het havenintern verkeer zijn terecht. De Vlaamse Regering heeft hierover een engagement genomen. Er zijn echter beperkingen door de regels van de gelijke behandeling. Men zou eventueel wel in kortingen kunnen voorzien. Dit wordt verder onderzocht. Over de integratie in het rekeningrijden wordt volgens de minister door de heer *Bart Martens* de suggestie gedaan alle opbrengsten in Antwerpen te investeren.

De heer *Bart Martens* weerlegt dit. Hij heeft wel gesuggereerd in een ‘mark-up’ te voorzien voor het transitverkeer dat de Antwerpse agglomeratie doorkruist. Hij wil het noord-zuidverkeer over de ring vanuit mainport Rotterdam naar het zuiden van Europa mee laten betalen. Vandaag draagt dit verkeer niets bij in de financiering van de haveninfrastructuur.

Voor minister *Hilde Crevits* is het van belang dat het tarief voor de kilometerheffing eenvormig is en niet verschilt per agglomeratie. Deze Vlaamse Regering heeft niet voor verschillende tarieven per agglomeratie gekozen.

8. Antwoorden van de heren Jan Van Rensbergen en Arno Panis

De heer *Jan Van Rensbergen* geeft een aanvulling op het al dan niet schuldenvrij zijn van de Liefkenshoektunnel. Er is nog altijd een uitstaande schuld van ongeveer 200 miljoen euro ten aanzien van de Vlaamse overheid.

DBFM is een term die voortvloeit uit de benaderingen van Eurostat met betrekking tot de ESR-neutraliteit. Die zegt bijvoorbeeld dat in het DBFM-scenario het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico verlegd zijn naar de private sector. De overheid betaalt een beschikbaarheidsvergoeding. De Braboprojecten zijn klassieke DBFM-projecten. Twee van de drie risico's zijn dan verlegd. Het bouwrisico moet altijd verlegd zijn. Dan blijft er dus de keuze om het beschikbaarheids- of het vraagrisko te verleggen.

¹⁶ *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/6, p. 39 e.v.

In het ontwerp zit men in een nieuwe structuur, die van een concessie. Die moet volledig gescheiden van een pps-benadering worden beoordeeld. In een concessie gaat men een exploitatierecht toekennen aan een private partner. Na de toekenning ervan, draagt de concessienemer zelf een aantal risico's die inherent zijn aan de exploitatie.

De aanneme in het financieel model is genomen om duidelijkheid te scheppen tussen de financiële analyses op basis van een DBFM en hoe in de aannames van de financiële analyses men de positie van TLH heeft proberen in te voeren. Met name het duidelijk begroten, identificeren en weggelaten van de kostprijs, de realisatieprijs, design en build, ontwerp en bouwrisico. TLH gaat zelf de financiering dragen en aantrekken. TLH gaat zelf de maintenance en exploitatie doen. Men doet die aanneme omdat dit vandaag voor de Liefkenshoek-tunnel gebeurt en logischerwijze dan ook voor de Oosterweelverbinding.

Bij de inschatting en begroting van de kostencomponenten werden de luiken apart genomen als een logische inschatting van de positie die TLH zal innemen als concessienemer. Als concessienemer blijft TLH vrij om te kiezen voor andere vormen van aanbesteding. In de financiële aannames is het geoorloofd dat onderscheid te maken.

De verschuiving van DBFM naar DB heeft volgens de heer *Arno Panis* direct aanwijsbare voordelen in het financieel model. Gelijktijdig moet men oog hebben voor de risico's en voor wie ze managet. In een DBFM nemen de private partijen een aantal risico's. In een DB-model zit alles in handen van TLH. TLH moet dan ook een voldoende organisatie hebben om de risico's te managen. Dan gaat het niet over de witte maar de blauwe 'border', zoals ingenieurs en juristen.

Momenteel zit men in de haalbaarheidsfase. Het is dus voor geen enkele partij zinvol om een investerings- of financieringspositie in te nemen.

Het financieel model gaat uit van een volledige vrijstelling van btw. De heer Panis kan het realiteitsgehalte van deze aanneme zelf niet inschatten.

De heer Panis stelt dat het financieel model uitgaat van een volledige btw-vrijstelling in hoofde van TLH. Vandaag immers voert TLH dergelijke activiteiten al uit voor een soortgelijke tunnel.

Het is wel zo dat de tolinstanties akkoord moeten gaan met de tariefzetting. De Europese Commissie zal zich uitspreken over de tariefberekening, de verantwoording en motivering van die tarieven.

Er zijn een drietal elementen die spelen in verband met de informatie. Er is een verhouding van moeder-dochter. Die geeft de aandeelhouder een aantal rechten voor het inwinnen van informatie. Daarnaast is er de concessieovereenkomst zelf waarin bepalingen betreffende rapporteringen zullen worden opgenomen. Dan is er ook nog het Rekenhof dat op niveau van BAM alle inzage krijgt, ook in de geconsolideerde stukken van de dochter. Zo heeft het Rekenhof inzage in het geheel van het dossier.

Minister *Philippe Muyters* merkt nog op dat er bij de besprekingen van het Rekendecreet sluitende afspraken zijn gemaakt over de beschikbaarstelling van informatie. Volgens de heer *Jan Van Rensbergen* zijn er voldoende garanties om de nodige informatie te kunnen inkijken. Hij verzekert dat indien dit niet zo zou zijn, hij die aan het Vlaams Parlement zal bezorgen. Een aantal commissieleden reageert sceptisch.

9. Slotopmerkingen

De heer *Steve D'Hulster* benadrukt nogmaals dat sp.a het belangrijk vindt dat bij de integratie van de tol en de kilometerheffing ervoor gezorgd wordt dat ook het doorgaand noord-zuidverkeer bijdraagt tot de financiering van de infrastructuur.

De heer *Dirk Van Mechelen* wijst erop dat de regering nog niet heeft gezegd of de pps-constructie voor schoolgebouwen met haar honderdpercentwaarborg de toets van de ESR-neutraliteit doorstaat. Artikel 13 van het voorliggende ontwerp stelt dat het Vlaamse Gewest de Vlaamse Regering machtigt om alle verbintenissen te waarborgen die nv TLH ten aanzien van derden is aangegaan of zal aangaan in zoverre ze binnen het maatschappelijke doel zijn. Overleeft die passage de toets van Europa? De heer *Dirk de Kort* wijst erop dat minister Muyters hierover op vraag van Open Vld al heeft geantwoord.

Ook minister *Hilde Crevits* zegt dat minister Muyters al uitgebreid de waarborgregeling heeft toegelicht, alsook de tegemoetkomingen aan de opmerkingen van het Rekenhof. Het grote verschil met de pps-scholenbouw is dat het hier een concessie is; dus is een waarborgverlening van honderd percent geen probleem. Er is al uitgelegd waarop de honderd percent precies van toepassing is. Dat was trouwens een vraag van het Rekenhof.

De minister vraagt of de heer Van Mechelen, gezien zijn concreet voorstel, vindt dat er geen extra Scheldekruising meer nodig is. De heer *Dirk Van Mechelen* herhaalt dat bij de tweede voortgangsrapportage geen tijdsplanning gegeven is voor de milieuprocedure, de planning- en de vergunningprocedure. Een startdatum op 1 januari 2015 is dus de wens voor waarheid nemen. Gelet op de aanhoudende kritiek dat de procedure de toets van de Europese Commissie voor een procedure zonder mededinging niet zal kunnen doorstaan, vindt hij het beter om nv TLH vandaag de opdracht te geven ervoor te zorgen dat de tunnel beter bereikbaar wordt. Dat kan gefinancierd worden met de cashflow van de nv, zeker als ze daarvoor het kapitaal krijgt dat de nv BAM niet meer nodig heeft. Vanzelfsprekend blijft de vierde Scheldeoeververbinding nodig, alleen is het onmogelijk te voorspellen wanneer die werken van start kunnen gaan, los nog van de aansluiting aan de rechteroever die discutabel blijft.

Minister *Hilde Crevits* acht die vierde verbinding prioritair en de Vlaamse Regering heeft haar keuzes daarop gebaseerd. De concessie kan zonder mededinging aan nv Tunnel Liefkenshoek gegeven worden omdat over de hele verbinding tol geheven wordt. Voor betere verbindingswegen naar de Liefkenshoektunnel moeten er trouwens ook heel wat procedures doorlopen worden en het maatschappelijke draagvlak is daarvoor in die regio bijzonder klein. Kortom, het voorstel van de heer Van Mechelen past niet in het Masterplan 2020. De regering zal haar keuze om eerst in de vierde oeververbinding te investeren niet laten vallen. Daarbij komt nog dat de minister er helemaal niet van overtuigd is dat de betere toegangswegen naar de Liefkenshoektunnel snel kunnen aangelegd worden.

Het is de bedoeling van de minister de tolheffing en de kilometerheffing te integreren, zodat automobilisten in ieder geval niet moeten stoppen om tol te betalen. De consultant zoekt momenteel uit of dat financieel haalbaar is. In zijn contract staat ook dat hij een andere regeling voor het havenintern dan voor het doorgaand verkeer moet vastleggen zodat de concurrentiepositie van de Antwerpse haven zoveel mogelijk gevrijwaard blijft.

In de memorie van toelichting bij het ontwerp staat dat tol mogelijk is op de Scheldeoeververbindingen met inbegrip van alle op- en afritten alsmede bruggen en tunnels die ernaar leiden. Die bepaling moet nog verduidelijkt en geïnterpreteerd worden.

VIII. STEMMING

Het ontwerp van decreet tot wijziging van diverse bepalingen van het decreet van 13 december 2002 houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiekrecht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wordt aangenomen met 8 stemmen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Jan PENRIS
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ABEX	Association belge des Experts
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
btw	belasting over de toegevoegde waarde
DB	Design Build
DBFM	Design Build Finance Maintain
DG	directoraat-generaal
DSCR	schulddekkingsratio (debt service coverage ratio)
EC	Europese Commissie
EIB	Europese Investeringsbank
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
H.v.J.	Europees Hof van Justitie
IF	Inspectie van Financiën
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MER	milieueffectrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
nv	naamloze vennootschap
OWL	Oosterweelverbinding
pps	publiek-private samenwerking
RIA	reguleringsimpactanalyse
ro	ruimtelijke ordening
ROE	Return on Equity
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
TEN	Trans-Europees Netwerk
TLH	Tunnel Liefkenshoek
VVC	Vlaams Verkeerscentrum

BIJLAGE 1:

PowerPointpresentatie van het Rekenhof



Wijzigingen BAM-decreet

Advies van het Rekenhof aan de Commissie
voor Mobiliteit en Openbare Werken



Advies Rekenhof bij wijzigingen BAM-decreet

- Focus op beheersing risico's
 - Concessieverlening
 - ESR-neutraliteit
 - Waarborgverlening
 - Informatievoorziening
- Geen oordeel over juistheid en wenselijkheid

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

2



Concessieverlening

- Oosterweelconcessie = concessie van openbare werken
- Verlenging Liefkenshoekconcessie = concessie van diensten
- Mededingingsverplichting volgens Europese normen

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

3



Concessieverlening

- Uitzonderingen mededinging bij klassieke opdrachten
 - nog geen definitieve regels voor concessies
 - analoge toepassing bij concessies aanvaardbaar
- Ingeroepen uitzondering : één kandidaat wegens alleenrecht of technische redenen
 - Financiële redenen niet aanvaard door bepaalde rechtspraak
 - Voorleggen aan Europese Commissie

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

4



ESR-neutraliteit

- BAM niet langer ESR-neutraal
- BAM moet waken over behoud ESR-neutraliteit nv TLH (artikel 11)
- Opvolging advies aan INR

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

5



Waarborgverlening

- Financieel model steunt op
 - Geraamde investeringskost
 - Bijdragen stad, haven, BAM en gewest
 - Geraamde tolinkomsten Oosterweel en Liefkenshoek voor 50 jaar
 - Kapitaal nv TLH te leveren door BAM
 - Externe financieringen
 - Algemene gewestwaarborg voor voordelige financiering
- Essentieel : financieel model = robuust (kans op uitwinning héél laag)
 - Aantonen voor externe financiers, Europese Commissie, waarborgverlener (dus ook parlement)

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

6

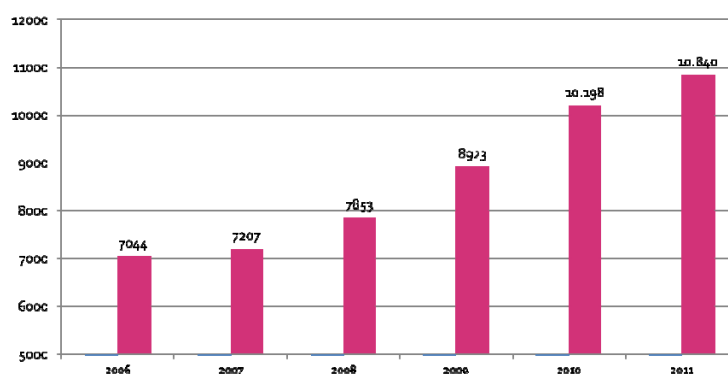
Waarborgverlening

- Risico's voor financiering
 - Beheersing realisatiekosten
 - Tolinkomsten / verkeersprognoses
 - Rentevoeten / financieringskosten
- Financieel model nog niet definitief
- Risico's van waarborg voor Vlaamse overheid
 - ESR-neutraliteit
 - Kredietwaardigheid / rating Vlaamse overheid
 - Beheersing niveau gewaarborgde schuld

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

7

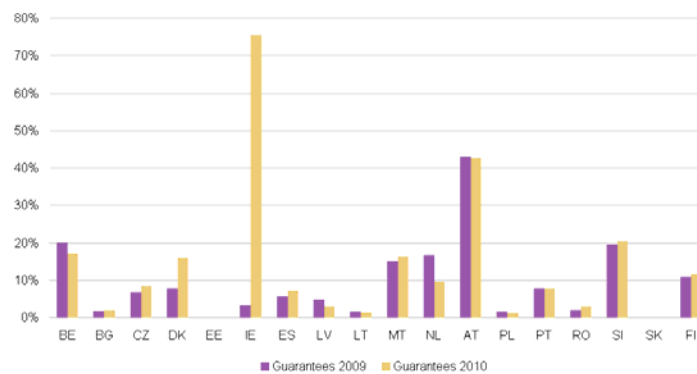
Evolutie gewaarborgde schuld Vlaamse Gemeenschap (in miljoen euro)



Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

8

Waarborgniveau in % van BBP voor België en andere landen (bron: Eurostat)



Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

9

Waarborgverlening

- Waarborg noodzakelijk omwille van gunstig effect op financieringskost
- Onbeperkte waarborgverlening is ongebruikelijk
- Noodzaak algemene waarborg onvoldoende aangetoond (artikel 13)
- Controleerbaarheid en beheersbaarheid waarborg

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

10



Waarborgverlening

- Principiële beperking volgens kas-, schuld- en waarborgdecreet
 - Looptijd → max. 50 jaar (concessie)
 - Bedrag → bepalen limietbedrag in functie van te waarborgen hoofdsom
 - Voorwerp → enkel leningen
→ niet noodzakelijk voor realisatie, exploitatie, beheer?

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

11



Informatievoorziening

- BAM moet als concessiegever over alle relevante informatie beschikken (artikel 15) om
 - verkeerstechnische en financiële risico's van Vlaamse overheid te beheersen
 - verantwoording af te leggen aan parlement mits respect voor de autonome bedrijfsvoering van concessienemer

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

12



Aanbevelingen

cfr. tweede voortgangsrapportage
Masterplan 2020 :

- Toewijzing concessies aan nv TLH
zorgvuldig motiveren
- Gewestwaarborg voor verbintenissen nv
TLH beperken naar voorwerp, bedrag en
looptijd

Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

13



Wijzigingen BAM-decreet - advies Rekenhof, 31 mei 2012

14

BIJLAGE 2:

PowerPointpresentatie van nv BAM



beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit



ONTWERPDECREET TOT WIJZIGING BAM-DECREET

Toelichting aan de Commissie voor Mobiliteit en
Openbare Werken van het Vlaams Parlement
31 MEI 2012



beheersmaatschappij
antwerpen mobiliteit

Agenda

- » Inhoud voornaamste artikelen ontwerpdecreet
 - BAM
 - TLH
- » Adviezen en aandachtspunten
 - Toewijzing concessie OWV door BAM aan TLH
 - Gewestwaarborg
- » Toelichting financieel model

**bam**
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Inhoud 1

**» Inhoud voornaamste artikelen ontwerpdecreet
BAM (1)**

- Eenheid van beheer betolde Schelde-oeververbindingen
 - » Ook niet betolde Schelde-oeververbindingen indien nodig
- Machtiging tot lange termijnovereenkomsten met TLH voor realisatie, financiering, exploitatie en beheer betolde Schelde-oeververbindingen
- Machtiging tot overdracht activa/passiva aan TLH voor realisatie OWV, in overleg met TLH
- Machtiging heffen tol op door BAM beheerde Schelde-oeververbindingen

**bam**
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Inhoud 2

**» Inhoud voornaamste artikelen ontwerpdecreet
BAM (2)**

- Bewakingsplicht ESR95-neutraliteit (merendeel) uitgaven OWV
- Rapporteringsverplichtingen (zonder afbreuk bedrijfsbelangen TLH)
- Aanpassing bevoegdheden verplaatsen nutsleidingen
- Bevoegdheid Vlaamse Dienst vastgoedakten BAM

**bam**
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Inhoud 3

» Inhoud voornaamste artikelen ontwerpdecreet TLH

- BAM kan tolheffing toevertrouwen aan TLH
- Machtiging aan VR tot waarborgen verbintenissen van TLH
 - » Alle verbintenissen van TLH t.a.v. derden
 - » Beperking: maatschappelijk doel TLH is en blijft beperkt tot financiering, realisatie, beheer & exploitatie betolde Schelde-oeververbindingen
 - » Pas zodra BAM aan TLH OWV toevertrouwt obv LT-overeenkomst
 - » Afwijking van bepalingen waarborg- en schulddecreet
 - » Vergoeding TLH mogelijk
- Doortrekken uitsluiting erkenningsplicht aannemer BAM naar TLH

**bam**
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Adviezen en aandachtspunten 1

» Adviezen en aandachtspunten

- Toewijzing concessie OWV door BAM aan TLH
 - » Verenigbaarheid met wetgeving overheidsopdrachten: TLH is de enige die de OWV kan realiseren, financieren, beheren en exploiteren in het licht van de Liefkenshoektunnel en de objectieve randvoorwaarden
 - » Beroep op art. 17, § 2, 1° f) overheidsopdrachtenwet
 - » => Afstemming bevoegde diensten E.C.: brief aan de Dienst Interne Markt met argumentatie en verzoek om standpunt inzake de verenigbaarheid van de voorgenomen transactie met wetgeving overheidsopdrachten



bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Adviezen en aandachtspunten 2

» Adviezen en aandachtspunten

- Gewestwaarborg (1)
 - » Waarom gewestwaarborg:
 - Expliciteren impliciete waarborg Gewest
 - Toegang tot voldoende grote financiële markt: beperkte liquiditeit financiële markten, zeer hoge volumes nodig, moeilijke marktomstandigheden
 - Bekomen van betere, optimale voorwaarden
 - » Pas bij afsluiten lange termijnovereenkomst
 - » VR zal beslissing moeten nemen tot toekenning: modaliteiten vastleggen, a.h.v. concrete cijfers, financieel model, ESR-advies.



bam
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiliteit

Adviezen en aandachtspunten 3

» Adviezen en aandachtspunten

- Gewestwaarborg (2)
 - » Aard van gewestwaarborg
 - Algemeen karakter
 - Rekening houden met vereisten ESR95: geen PPS
 - Afwijking bepalingen schuld- en waarborgdecreet
 - Maar:
 - Uitwinningsrisico zeer beperkt : robuust model
 - Voorwaarde dat het maatschappelijk doel van TLH beperkt is en blijft tot realisatie, financiering, beheer en exploitatie van betolde Schelde-oeververbindingen Antwerpse regio

**bam**
beheersmaatschappij
ontwerpen mobiel

Toelichting financieel model

» Toelichting financieel model

- Toelichting Base Case (Rebel)
- Volgende stappen

BIJLAGE 3:

PowerPointpresentatie van Rebelgroup Advisory

Actualiseren financieel model

REBELGROUP ADVISORY 31 MEI 2012

Achtergrondinformatie bij de actualisering van het financieel model voor de realisatie van de Oosterweelverbinding

 bam
beheersmaatschappij oostweel model

Arno Panis
Dries Van den Broeck

"Ask yourself "If I had only sixty seconds on the stage, what would I absolutely have to say to get my message across"
Jeff Dewar

REBEL

Inhoudsopgave

Page 2

1. Toelichting bij uitgangspunten
2. Belangrijke inputs
3. Belang financiële stand alone
4. Sensitiviteiten
5. Conclusie



1. Toelichting bij uitgangspunten

1. Tolopbrengsten
2. Wijziging van de aanbestedingskeuze: Van DBFM naar DB
3. Termijn tot financial close



Tolopbrengsten

Page 4 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Verkeersmodel

- Financieel model is momenteel gebaseerd op de resultaten van het Vlaams Verkeerscentrum als vervaardigd in 2011.
- Verkeersmodel geeft referenties voor 2020 en 2030. Financieel model hanteert lineaire interpolatie 2020-2030 en nulgroei van trafiekcijfers na 2030.
- Belangrijke verhoging t.a.v. eerdere (MOTO) cijfers en actuele tellingen; in belangrijke mate functie van toekomstige regionale ontwikkelingen en verdere infrastructuurprojecten (A102, R11 etc.)
- Sensitiviteitsanalyses door het Vlaams Verkeerscentrum waren toen nog niet beschikbaar. In afwachting hanteerden we een "p90"-case van -23% (gemiddelde 'optimism bias' uit studies door Standard&Poor's op 104 tolwegen)

Tolopbrengsten

Page 5 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Tarieven

- Beslissing Vlaamse Regering 22 juli 2005
 - Zware vrachtwagens: 15,6 EUR (19,5 EUR)
 - Lichte vrachtwagens: 13,0 EUR (16,3 EUR)
 - Personenwagens: 2,0 EUR (2,5 EUR)
- Prijspeil: 31 Dec 2000
- Indexatie: Europese HICPxT-index (indexatie tot 2010 = 22,59%)
- Gehanteerde indexatie: 2,5% pa (vanaf 2011)

Kortingen

- Bovenstaande tarieven zijn gebaseerd op gemiddelden per jaar. Deze tarieven zijn bijgevolg inclusief kortingen voor frequent users.

Ter vergelijking

- Westerscheldetunnel (standaardtarieven):
 - Zware vrachtwagens: 25,00 EUR
 - Lichte vrachtwagens: 18,20 EUR
 - Personenwagens: 5,00 EUR
 - Personenwagens met aanhanger: 7,45 EUR

Tolopbrengsten

Page 6 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Schelde-kruisende verkeersvolumes: Vrachtverkeer

- Tellingen 2008
 - Zware vrachtwagens: 9.853.444
 - Lichte vrachtwagens: 2.631.673

Verkeersvolumes: Liefkenshoek-tunnel/OWV

- Prognoses verkeersvolumes OWL en TLH:

	2020	2030
Vrachtwagens	13.291.264	14.953.865
Lichte vrachtwagen	4.076.291	4.699.867
Personenwagens	7.418.825	8.732.552

- Onderzoek S&P: Gemiddeld gezien actual = 77% van forecasts

	2020	2030
Vrachtwagens	10.234.273	11.514.476
Lichte vrachtwagen	3.138.744	3.618.898
Personenwagens	5.712.495	6.724.065



Aanbestedingsvorm: DB ipv DBfM

Page 7 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Financiering

Besparing financieringskosten

- Financiering integraal opgehaald door TLH, mét Gewestwaarborg
- Dubbel effect:
 - Lagere bouwrente
 - Lager totaal te financieren bedrag
 - Lagere interesten tijdens exploitatieperiode
 - Lagere interestvoet tijdens exploitatieperiode
- Kostprijs van zekerheden vervat in DBfM (aandeelhoudersgarantie, performance bond,...) vervalt



Aanbestedingsvorm: DB ipv DBfM

Page 8 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Risico's

- Sommige risico's berusten bij BAM/TLH
 - Prijsherzieningsrisico
 - Onderhoudsrisico
 - Eventuele interfacerisico's (opsplitsing in meerdere aannemingen)

Niet alle aspecten verbonden aan zulke risico-allocatie kunnen adequaat worden vertaald in het financieel model

Aanbestedingsvorm: DB ipv DBfM

Page 9 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Project-organisatie

- DB aanbesteding vereist sterke projectorganisatie van BAM/TLH:
 - Met het wegvallen van de “f component” moeten (deels) de taken van de financiers overgenomen worden door de projectorganisatie.
 - Huidige projectorganisatie verdient volgens Rebel een aanzienlijke uitbreiding;
 - Noodzakelijk voor het goede beheer van een project van dergelijke omvang;
 - Noodzakelijk om alle risico's die gepaard gaan met een DB-aanbesteding goed te kunnen managen.

9

Termijn tot aan financial close

Page 10 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

- Lange termijn tot sluiting concessieovereenkomst en financial close
- Brengt logischerwijze belangrijke onzekerheden met zich mee
 - Evolutie marktrente
 - Evolutie marktprijzen
 - Evolutie financieringsmarkt (Basel III, Solvency 2 ...) en appetijt van financiers en investeerders (voor bouwfinanciering, vraagrisico, inflatie,...)
 - Evolutie project (gedetailleerder ontwerp en nauwkeurigere raming)
- Dwingt tot zeer ruime sensitiveitsanalyse
- Bandbreedte van sensitiviteiten moet in de komende jaren beperkt worden naar financial close toe.

10

2. Inputs Financieel Model

1. Realisatiekosten OWL
2. Onderhoudskosten OWL en TLH
3. Financieringsstructuur



Realisatiekosten

Page 12 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. **INPUTS** 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Bouwkosten:	Bouwkosten:	
✓ TLH:		2.830.200 k Eur
✓ BAM:		55.600 k Eur
✓ GHA:		172.800 k Eur
✓ Stad Antwerpen:		177.500 k Eur
✓ Ntb:		12.500 k Eur
✓ Totaal:		3.248.600 k Eur

Prijspeil: 2010

Bouwperiode: 2015 – 2020

Indexatie:

- ✓ 2010 – 2011: 4,7% (real, obv indexen TVSAM)
- ✓ 2011 – 2020: 4,0 % pa

Onderhoudskosten

Page 13 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. **INPUTS** 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Onderhoud: Onderhoud:

- ✓ OWL: Aannee is een gemiddelde 1% van de totale capex van het project
- ✓ TLH: Aannee is een gemiddelde 1% van de totale capex van het project.

Prijspeil: 2011

Onderhoudsperiode: 2021 - 2063

Indexatie:

- ✓ 2011 – 2063: 2,5% pa

13

Financieringsstructuur

Page 14 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. **INPUTS** 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

	Construction Loan	Medium Term Note	Index Linked Bond	EIB Loan	
<i>Financieringsstructuur: Vreemd Vermogen</i>	Max. Faciliteit	3.300 m EUR	1.400 m EUR	1.000 m EUR	700 m EUR
	Start beschikbaarheid	1 jan 2015	1 jul 2021	1 jul 2021	1 jul 2021
	Einde beschikbaarheid	30 jun 2021	31 dec 2032	na	na
	Start aflosperiode	01 jul 2021	1 aug 2021	1 aug 2021	1 jan 2022
	Einde aflosperiode	31 jul 2021	na	31 dec 2062	31 dec 2062
	Aflosmethode	bullet	sculpted	lineair	lineair
	Base Rate	1,600 %	4,000 %	2,843 %	3,200 %
	Marge	125 bps	150 bps	140 bps	150 bps

*Financieringsstructuur:
Equity*

- ✓ Inbreng BAM NV: 440 m EUR (1 jul 2011)
- ✓ Extra equity inbreng: 300 m EUR (1 jul 2013)

14

3. Belang financiële stand alone

1. Belang financiële stand alone positie TLH
2. Meting financierbaarheid



Belang van financiële autonomie van TLH

Page 16 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

- ESR neutraliteit
 - Kans op gebruik gewestwaarborg dient zo klein mogelijk te zijn.
- Financiers en in het bijzonder Institutionele beleggers

Wensen:

 - ✓ Stabiliteit
 - ✓ Continuïteit
 - ✓ Lange termijn
- Overheid
 - ✓ Value for money
 - ✓ Bescherming overheid

A

Bepalen financierbaarheid

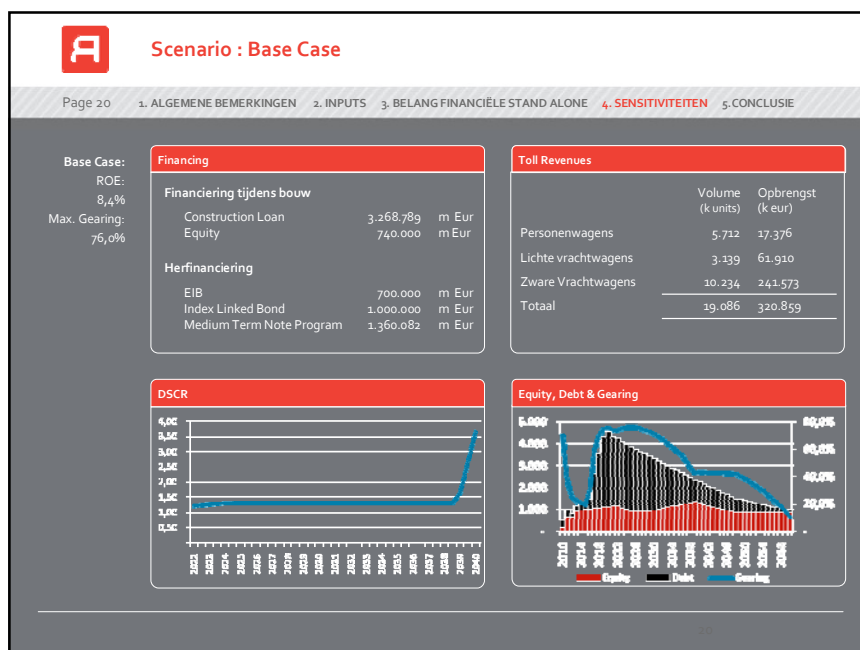
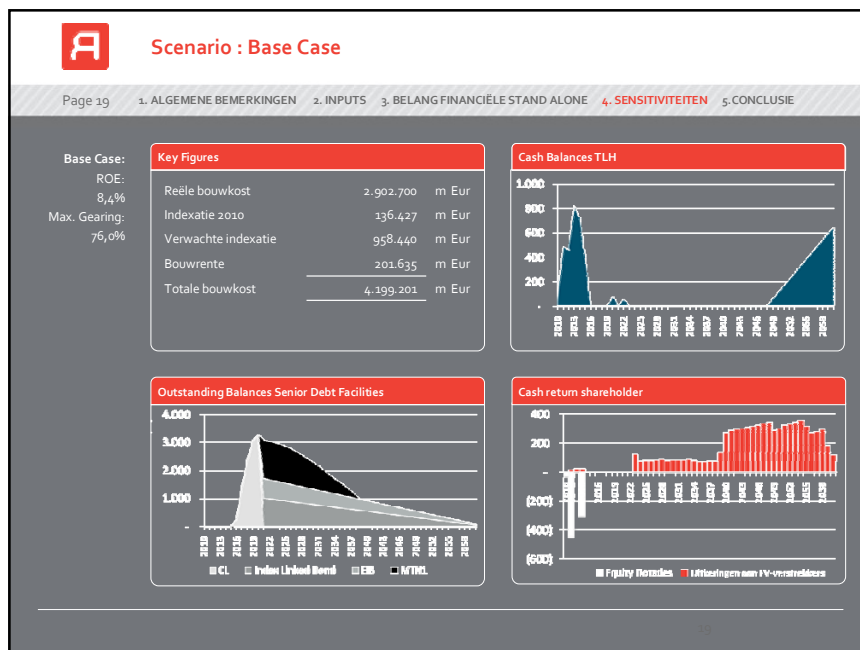
Page 17 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

- De mate waarin het vreemd vermogen integraal kan worden terugbetaald (binnen de termijn van de concessie)
- De te behalen **schulddekkingsratio** (DSCR) (met name in de eerste jaren na aanvang exploitatie), of andersom, de mate waarin nog bijkomend ontleend moet worden in de eerste jaren na opening. We gaan uit van een minimumniveau van 1.3x (gemodelleerd voor de Medium Term Note).
- Het verwachte **rendement op eigen vermogen** (ROE). Het rendement moet minstens marktconform zijn (ESR-vereiste). Het rendement mag evenmin méér zijn dan marktconform (EU toelichtlijn).
- Het kunnen hanteren van een positief **cashsaldo** binnen elke periode
- De maximale **gearing** (verhouding vreemd tav eigen vermogen)

4. Sensitiviteiten

1. Base Case
2. Wijziging bouwkosten
 - a. Stijging bouwkosten Oosterweelverbinding met 30%
 - b. Daling van de bouwkosten Oosterweelverbinding met 10%
 - c. Verlenging bouwperiode met 1 jaar
3. Wijziging onderhoudskosten
 - a. Stijging onderhoudskosten Oosterweelverbinding en Tunnel Liefkenshoek: + 25%
 - b. Daling onderhoudskosten Oosterweelverbinding en Tunnel Liefkenshoek: - 25%
4. Wijziging verkeersvolumes
 - a. Reductie in het aantal passanten: - 20%
 - b. Stijging in het aantal passanten: + 20%
5. Stijging rentes: 200 basispunten over de gehele looptijd.
6. Stijging Capex met 20% en stijging rentes met 200bps
7. Stijging Capex met 20%, verlenging bouwperiode 1 jaar en stijging rentes met 200bps





A Scenario : Base Case

Page 21 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Base Case:
ROE: 8,6%
Max. Gearing: 75,6%

• **Conclusies Base Case:**

- Gearing blijft onder 80%
- DSCR van 1.3x wordt altijd gerespecteerd
- Schulden worden tijdig terugbetaald
- Eventueel sneller terugbetaling mogelijk van EIB en Index Linked Bond, maar dit gaat ten kosten van het rendement op eigen vermogen.

21

A Scenario : Stijging bouwkosten OWL met 30%

Page 22 1. ALGEMENE BEMERKINGEN 2. INPUTS 3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE 4. SENSITIVITEITEN 5. CONCLUSIE

Scenario 2a:
ROE: 5,5%
Max. Gearing: 89,7%

Key Figures

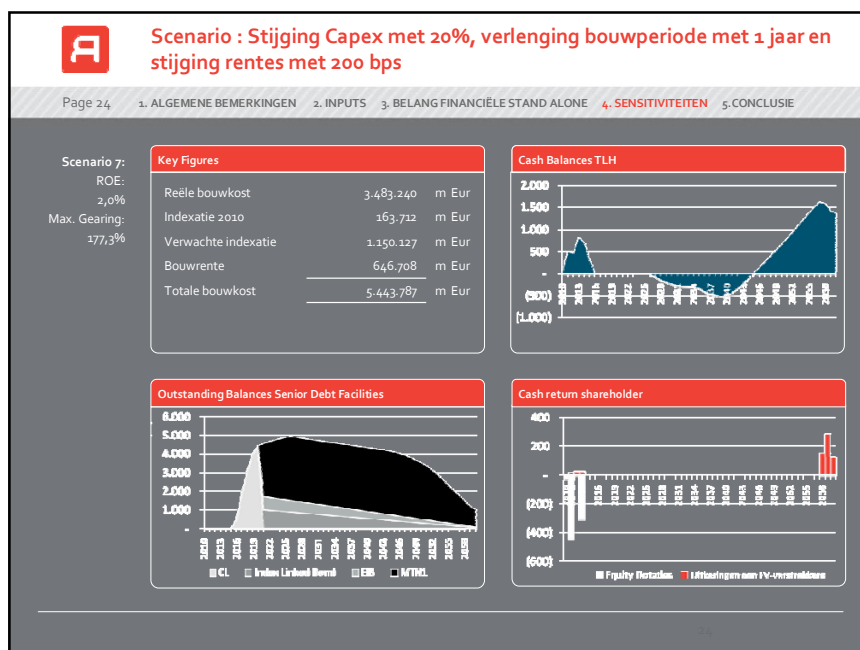
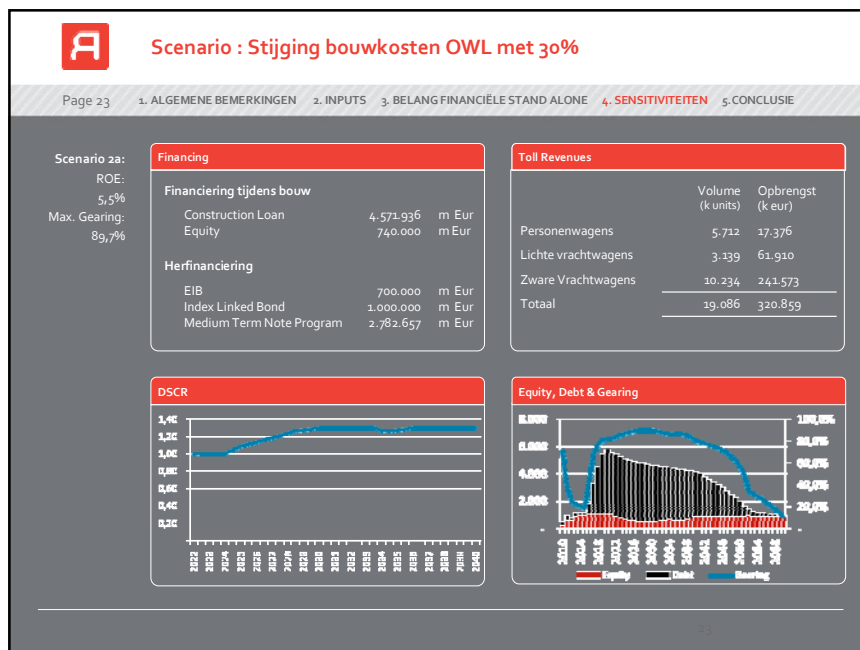
Reële bouwcost	3.773.510	m Eur
Indexatie 2010	177.355	m Eur
Verwachte indexatie	1.245.971	m Eur
Bouwrente	287.062	m Eur
Totale bouwcost	5.483.898	m Eur

Cash Balances TLH

Outstanding Balances Senior Debt Facilities

Cash return shareholder

22





Scenario : Stijging Capex met 20%, verlenging bouwperiode met 1 jaar en stijging rentes met 200 bps

Page 25
1. ALGEMENE BEMERKINGEN
2. INPUTS
3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE
4. SENSIVITEITEN
5. CONCLUSIE

Scenario 7:

ROE:
2,0%

Max. Gearing:
177,3%

Financing

Financiering tijdens bouw			
Construction Loan	4.516.084	m	Eur
Equity	740.000	m	Eur

Herfinanciering

EIB	700.000	m	Eur
Index Linked Bond	1.000.000	m	Eur
Medium Term Note Program	3.400.000	m	Eur

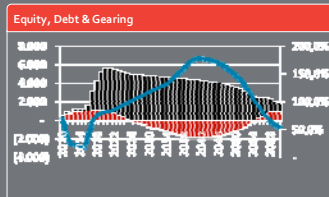
Toll Revenues

	Volume (k units)	Opbrengst (k eur)
Persoonswagens	5.834	18.032
Lichte vrachtwagens	3.187	64.300
Zware Vrachtwagens	10.362	249.449
Totaal	19.383	331.580

DSCR



Equity, Debt & Gearing



5. Conclusions



The background of the slide is a dark, monochromatic image of a canyon or mountain range with distinct horizontal geological layering. In the upper right corner, there is a small white rectangular inset. Inside this inset, four golden, stylized human figures are positioned around a large, light-colored puzzle box. The box has a grid pattern and the words "Lessons Learned" are printed on its front face. The figures appear to be interacting with or presenting the box.

26

5. Conclusies Gevoeligheden financieel model

Page 27
1. ALGEMENE BEMERKINGEN
2. INPUTS
3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE
4. SENSITIVITEITEN
5. CONCLUSIE

Conclusies

1. De base case toont behoorlijke resultaten voor het geheel van het voorliggende project
2. Er is een voldoende basis om de onderhandeling op te starten met TLH als kandidaat concessienemer
3. De base case moet met zorg bewaakt worden. Kostenbewaking, goede afspraken met stakeholders en andere derden, etc zijn van cruciaal belang.
4. De bandbreedte van de sensitiviteiten moet vernauwen, oa door de risico-allocatie scherp te stellen, rulings te bekomen, het ontwerp verder te detailleren, een sterke projectorganisatie uit te bouwen,...
5. De stand-alone kredietkwaliteit van het financieel plan is fundamenteel met name maar niet uitsluitend voor Eurostat en institutionele investeerders; het verder leveragen van de financieringscapaciteit op basis van de gewestwaarborg is niet opportuun aangezien de zelfstandige businesscase dan te zeer onder druk komt te staan.
6. Een stevige projectorganisatie is uitermate belangrijk voor de beheersing en opvolging van project.

Conclusies Gevoeligheden financieel model

Page 28
1. ALGEMENE BEMERKINGEN
2. INPUTS
3. BELANG FINANCIËLE STAND ALONE
4. SENSITIVITEITEN
5. CONCLUSIE

Conclusies

7. Zeker in functie van de gekozen aanbestedingsstrategie is een robuust eigen vermogen van groot belang. Er moet over gewaakt worden dat de in het financieel model veronderstelde kapitalisatie van TLH ten belope van 740 mln EUR ten volle ter beschikking staat van het project en niet voorafgaandelijk wordt aangesproken.
8. De trafiekprognoses gehanteerd in het financieel model zijn gebaseerd op de cijfers van het VVC van april 2011. Op basis van een ruime marktstudie van S&P werd een base case gedefinieerd op -23% van de VVC-cijfers.
9. De volgende majeure bijwerking van het financieel plan vindt plaats op het ogenblik van de opstart van de concessie. Op dat ogenblik dient op basis van het model en dan te bepalen sensitiviteiten de definitieve kapitalisatie van TLH te worden bepaald en de financieringsuitgaven voor zover mogelijk te worden afgedekt.

BIJLAGE 4:

Presentatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Tol en Liefkenshoektunnel

Hoorzitting Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Standpunt Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

31 mei 2012



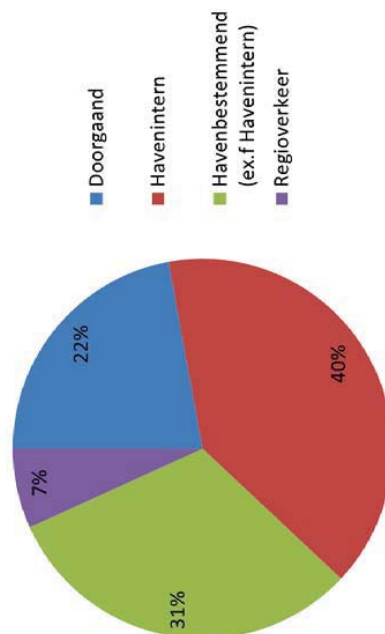
Gebruik Liefkenshoektunnel

Slechts 4,6% van verkeer op Antwerpse hoofdwegennet is havengerelateerd vrachtverkeer.

MAAR

Liefkenshoektunnel heeft duidelijk havenstatuut : **71%** is havengerelateerd

- Tijdens verkeerstelling (2011) van 24 uur:
 - 10.534 geregistreerde vrachtwagens in beide richtingen
 - 4.214 haveninterne vrachtwagens en
 - 3.266 vrachtwagens havenbestemming.



Tol en Liefkenshoektunnel

- Betaalde tol vrachtwagens in 2011 : 32,65 miljoen EUR
 - Havenverkeer betaalt hiervan 23,2 miljoen (71%)
- Tol Liefkenshoektunnel vormt belangrijke rem op ontwikkeling van Linkeroeverhaven.
- Tolheffing werkt kostprijsverzwarend voor havengebruikers
 - + schaadt de concurrentiepositie van de haven
- Level playing field zou moeten hersteld worden.



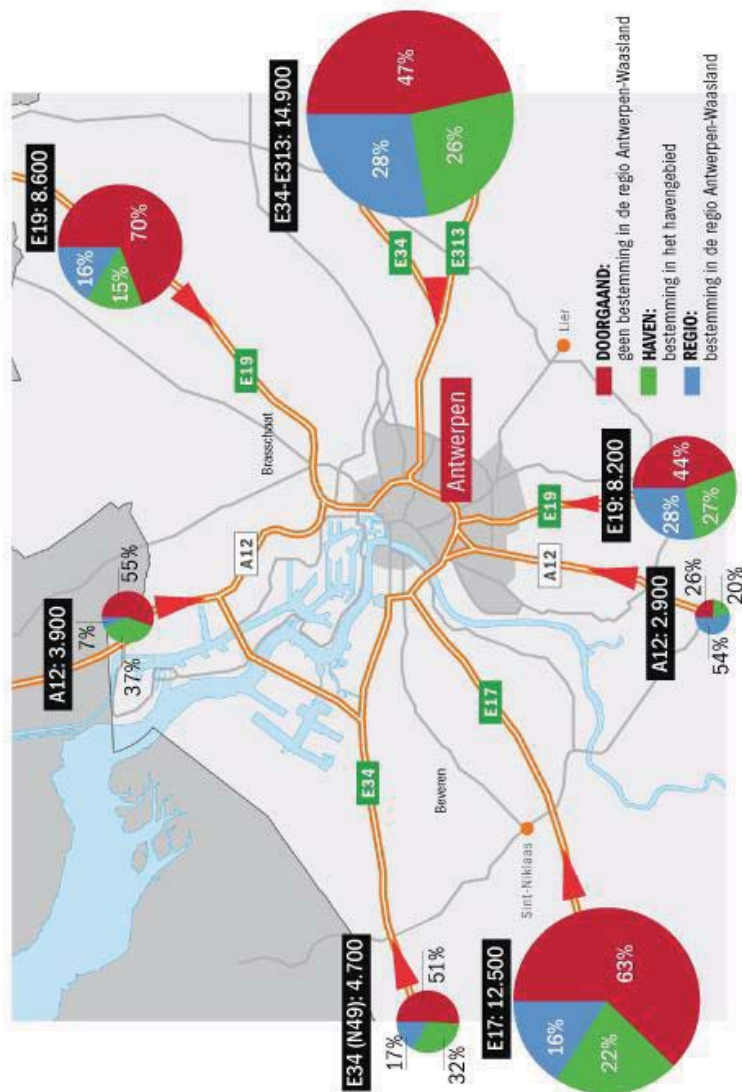
Tol en Liefkenshoektunnel

- **Beslissing van de Vlaamse regering 22 juli 2005 met betrekking tot het Masterplan Antwerpen (punt 9) :**
 - “ ... aan de nv BAM op te dragen te onderzoeken op welke wijze een vrijstelling of vermindering van de tol voor het havenintern verkeer kan worden verleend en daarbij ook de mogelijkheden die de Liefkenshoektunnel biedt en volumekortingen in ogenschouw te nemen”
 - Tot op heden geen uitvoering van deze beslissing
- Belangrijk nieuw element :
 - De aangekondigde invoering van de kilometerheffing



Tol en Liefkenshoektunnel

Bij de invoering van de kilometerheffing zullen ook de Noord-Zuid en Oost-West transitstromen automatisch een financiële bijdrage leveren.



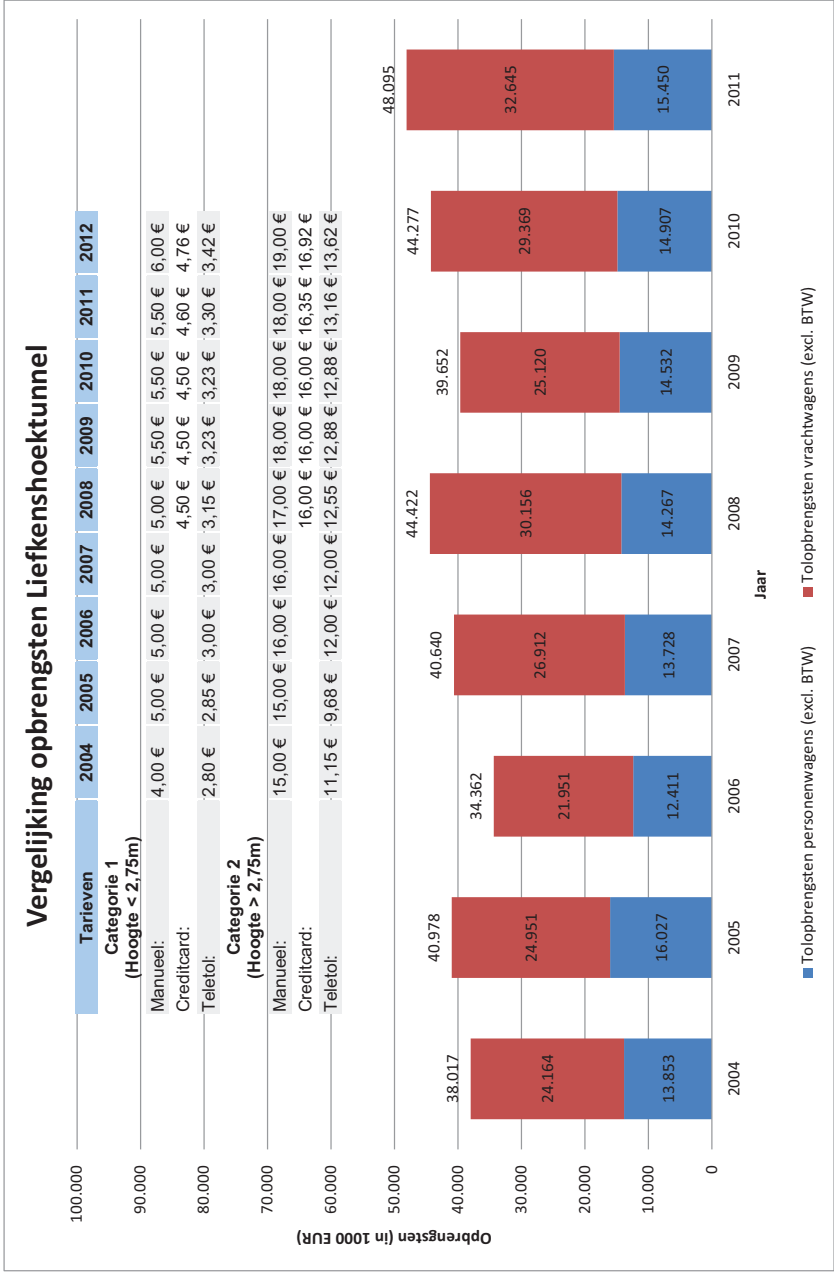
Tol en Liefkenshoektunnel

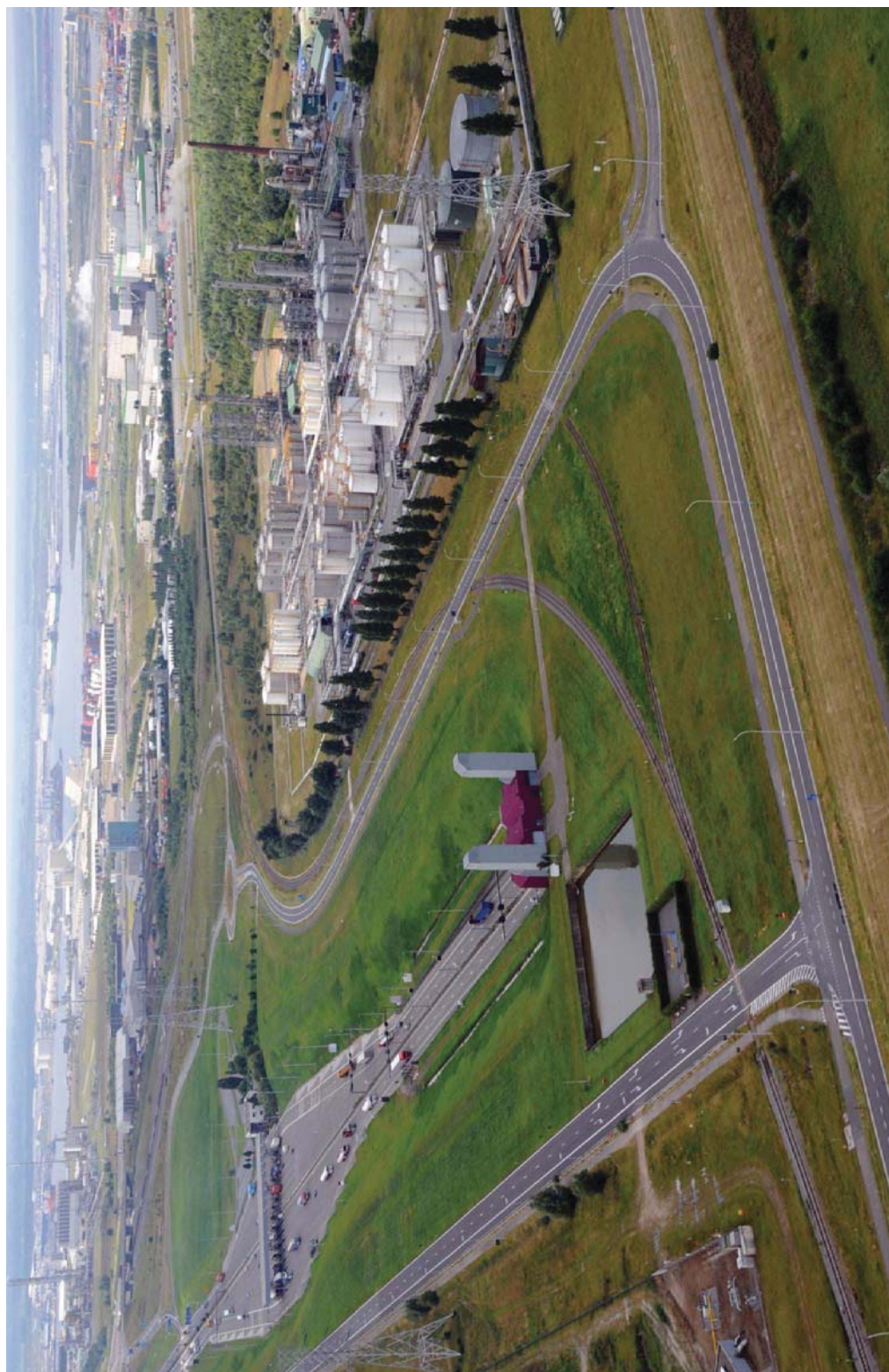
- De **invoering van de kilometerheffing** is een opportuniteit voor :
 1. Technologische integratie
 - Tolpleinen vermijden en alle inningssystemen integreren in een uniform systeem van kilometerheffing (cfr advies MORA)
 2. Financiële integratie
 - Integratie van de bestaande tol aan de Liefkenshoektunnel in de kilometerheffing
 3. Bieden van een oplossing aan ontwijkingsgedrag dat ontstaat bij toepassing van verschillende tolbedragen (problematisch in klassieke scenario)



Liefkenshoektunnel

Evolutie tarieven en opbrengsten





 Port of
Antwerp

BIJLAGE 5:

Synoptische tabel
met de aanpassingen van het voorontwerp aan de adviezen

TABEL AANPASSINGEN VOORONTWERPDECREET WIJZIGING BAM-DECREET

Advies IF / MORA / R.v.St.	Item/artikel	Aanpassing decreet	Aanpassing memorie v toelichting
ADVIES IF 21.11.11	<u>Toewijzing concessie:</u> verenigbaarheid wetgeving overheidsopdrachten: voorbereiding inbreukprocedure EC		Zie advies R.v.St.
	<u>Gewestwaarborg – afwijking KSW-decreet:</u> Advies in art. 13 een afwijking op te nemen van art.8 KSW-decreet om een marktconforme vergoeding mogelijk te maken voor de gewestwaarborg	Aanpassing art.13: <u>schrapting</u> 'In afwijking van de bepalingen van het decreet van 7 mei 2004 houdende bepalingen inzake kas-, schuld- en waarborgbeheer van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest', waarborgt het Vlaamse Gewest' en <u>toevoeging:</u> 'De Vlaamse Regering kan van de Tunnel Liefkenshoek NV een eenmalige of periodieke vergoeding vorderen in ruil voor de in dit artikel bedoelde waarborg. Die vergoeding kan variëren in functie van de omvang van de waarborg of op grond van andere relevante parameters. Het niet of laattijdig betalen van de vergoeding door de Tunnel Liefkenshoek NV doet op geen enkele wijze afbreuk aan de rechtsgeldigheid of aan het onvoorwaardelijk, onherroepelijk en abstract karakter van de waarborg. De in dit artikel bedoelde waarborg is niet onderworpen aan de bepalingen van het decreet van 7	Aanpassing art.13, voorlaatste alinea: 'Teneinde de toets van de marktconformiteit mogelijk te maken specifiek voor deze waarborg, is een afwijking opgenomen van de bepalingen van het decreet van 7 mei 2004 houdende bepalingen inzake kas-, schuld- en waarborgbeheer van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest. Zo kan een marktconforme vergoeding bepaald worden voor de waarborg op basis van de specifiek daarvoor relevante parameters.'

mei 2004 houdende bepalingen inzake kas-, schuld- en waarborgbeheer van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest, waarborgt.'	Zie advies R.v.St.		Overeenkomstige aanpassing art.12: 'In het eerste lid wordt aan de Vlaamse Regering een machtiging verleend om, weze het op voorstel van BAM, een tolregeling uit te werken, waarin de belangrijkste voorwaarden worden uitgewerkt inzake...'
Gewestwaarborg - staatssteun: Indien EC oordeelt dat de concessie relevant is voor de interne markt, risico voor inbreukprocedure voor ongelijke behandeling en toelaatbaarheid van staatssteun voor garanties <u>ESR conformiteit:</u> Advies om nieuw ESR advies en/of Eurostat in te winnen wegens gewijzigde omstandigheden nl dat het VG deel zal nemen in de kapitaalverhoging <u>Tolgelden:</u> advies tot omkering bevoegdheden Vlaamse Regering en BAM (art.12): VR de algemene bevoegdheid om (de bandbreedte van) de tolgelden vast te stellen en BAM bevoegd te maken om de nadere modaliteiten verder te bepalen		Vervangen art. 12: 'BAM is gerechtigd tolgelden vast te stellen [...] De nadere modaliteiten omtrent deze tolgelden worden bepaald bij besluit van de Vlaamse Regering, genomen op voorstel van BAM.'	Door: 'Op voorstel van BAM bepaalt de Vlaamse Regering voorwaarden voor het vaststellen [...] Binnen de grenzen van de door de Vlaamse Regering overeengekomen het eerste lid bepaalde voorwaarden, is BAM gerechtigd om de tolgelden bedoeld in het eerste lid vast te stellen, op te leggen en te innen en om hiervoor nadere modaliteiten te bepalen'
		<u>Bevoegdheidsuitbreiding</u> _____ <u>instrumenterende ambtenaren</u> – art. 9: IF beveelt aan om het decreet van 18 dec 2009	Artikel behouden

aan te passen met invoeging van BAM in de lijst <u>Schrapping van één regeringscommissaris BAM:</u> Bewaking van de ESR neutraliteit door een commissaris aangesteld door de minister van begroting lijkt van cruciaal belang	Aanpassing art. 14 Vervanging één regeringscommissaris door twee deeltijdse: 'In artikel 23 paragraaf 1 van het voormelde decreet wordt in de tweede zin het woord 'voltijdse' vervangen door het woord 'deeltijdse'.'	Aanpassing art.14: '... Het toezicht wordt toevertrouwd aan twee commissarissen van de Vlaamse Regering met een deeltijdse opdracht. In dat kader zal ook de samenstelling van de raad van bestuur van BAM gereduceerd worden tot een maximum aantal leden van vijf in plaats van negen.'
<u>Verplaatsingsbevelen nutsleidingen:</u> - nieuw art.9§3 is te ruim omdat alle provincies en gemeenten hun bevoegdheid kunnen overdragen aan BAM terwijl de opdracht van BAM territoriaal beperkt is. - nieuw art.9§3 is te beperkt omdat het enkel twee soorten leidingen omvat	<u>Territoriale beperking van domein tot de Antwerpse regio in nieuw art. 9, § 2 en § 3 (art. 7, 2° en 4° voorontwerp decreet):</u> - art. 7, 2° toevoeging aan "aan domein dat BAM niet in eigendom heeft...": 'gelegen in de regio zoals bedoeld in artikel 4' - art. 7, 4° toevoeging aan "van provincies en gemeenten het geheel of een deel van de bevoegdheden": 'in de Antwerpse regio'	
	<u>Uitbreiding soort nutsleidingen in nieuw art.9, § 3 (art. 7, 4° voorontwerp decreet)</u> - art. 7, 4° vervanging van verplaatsbevelen "met betrekking tot gasvervoersleidingen en de elektriciteitstransmissieleidingen" door: 'alle nutsleidingen en kabels (waaronder, zonder beperking, leidingen en kabels met	

		betrekking tot gas, elektriciteit, elektronische communicatie, televisie, water, rioleringen, chemische agentia, en aardolieproducten)	
ADVIES MORA 27.1.12	<u>Toewijzing concessie:</u> Risico op inbreukprocedure door de EC prioritair uit te klaren <u>Voortgangsrapportage:</u> Absolute transparantie is essentieel voor controlerol van Rekenhof en CMOW <u>Integratie van de tolverwerking in de kilometerheffing</u>		Zie advies R.v.St.
			Algemene Toelichting: toevoeging laatste alinea: 'Momenteel wordt door het Vlaamse Gewest de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens voorbereid, met een elektronische verwerking van de kilometerheffing en centrale inning. Het zou daarbij een meerwaarde kunnen hebben om de tolnning op de Schelde-oeververbindingen geïntegreerd te laten gebeuren in het inningsproces voor de kilometerheffing en eveneens op basis van een "free flow". Het Vlaamse Gewest heeft de intentie om in het kader van de voorbereiding van de kilometerheffing een geïntegreerde inning van de tolgeden op de Schelde-oeververbindingen (met dien verstande dat dit dan zou gebeuren voor rekening van Tunnel Liefkenshoek NV) te laten onderzoeken vanuit technisch, financieel en juridisch oogpunt. Daarbij zal o.m. de verenigbaarheid met het aantrekken

ADVIES R.v.ST. 24.4.12			van een eigen financiering door Tunnel Liefkenshoek NV moeten onderzocht worden.'
	Nivellering van de toltarieven over de betolde Scheideoeververbindingen: Verwijzing naar eis van overeenstemming met de Europese regelgeving		
	<u>SERV-advies</u> <u>Afwijking erkenning aannemer art. 8 - uitbreiding naar TLH: voorbehoud omwille van federale materie en inroepen impliciete bevoegdheden</u>		Uitbreiding motivering art.8: Derde alinea: 'Het is immers niet zo dat Tunnel Liefkenshoek NV zelf evident in aanmerking kan komen voor erkenning in het licht van de daartoe gestelde eisen inzake o.m. de technische bekwaamheid en de financieel-economische draagkracht.' En vierde alinea: 'De afwijking strekt er enkel toe te garanderen dat de werken die deel uitmaken van de opdracht voor de realisatie van de Oosterweelverbinding in eerste orde kunnen toevertrouwd worden aan Tunnel Liefkenshoek NV zonder miskenning van de de erkenningswetgeving. De finale impact van de vooropgestelde regeling is tot slot ook niet groter dan deze van het oorspronkelijke opzet in het huidige artikel 9bis van het BAM-decreet.'

	<u>Overheidsopdrachten art. 4:</u> Argumentatie is verdedigbaar. Gelet op mededeling dat dit wordt afgestemd met de EC, maakt RvSt een voorbehoud en stelt ze dat het aan de EC is om zich over de verenigbaarheid met de Europese regels inzake overheidsopdrachten uit te spreken		Uitbreiding toelichting art.2 voorlaatste alinea: 'Er is op te merken dat de lange termijn-overeenkomst die tussen BAM en Tunnel Liefkenshoek NV zou worden afgesloten, kan geacht worden verenigbaar te zijn met de wetgeving overheidsopdrachten. Uit onderzoek is gebleken dat, rekening houdend met de randvoorwaarden gesteld voor de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding, Tunnel Liefkenshoek NV in essentie de enige mogelijke contractspartner is voor BAM. De Raad van State heeft in diens advies alvast gemeend dat de vooropgestelde argumentatie voor de verenigbaarheid met de wetgeving overheidsopdrachten op het eerste zicht verdedigbaar is. Dit zal ook afgestemd worden met de bevoegde instanties van de Europese Commissie op basis van een informele adviesprocedure.'
	Formulering art.2: aanpassen: "tolgelden worden geheven" aanpassen met zelfde terminologie als in art. 4§1 "tolgelden worden of zullen worden geheven"	Aanpassing art. 2, eerste lid (= gewijzigde art. 4, tweede lid): toevoeging aan "waarvan tolgelden worden geheven" van: 'of zullen worden'	Toegelicht in art.2, laatste alinea: 'In navolging van de opmerking van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State werden de bewoordingen van het gewijzigde artikel 4, tweede lid en het gewijzigde artikel 6, § 1 eerste lid op elkaar afgestemd. Het gaat om de Schelde-oeververbindingen waarvoor tolgelden "worden of zullen worden geheven"

	<u>Gewestwaarbörg art.13:</u> Moet de gewestwaarbörg als steunmaatregel beschouwd worden en zo ja, kan die dan beschouwd worden als verenigbaar met de interne markt? Aangezien gemeld is dat de gewestwaarbörg en de concessieovereenkomst zullen aangemeld worden aan de EC, om zich uit te spreken over de verenigbaarheid van de waarborgregeling met de Europese regels inzake staatssteun		Toevoeging verantwoording in art.13, laatste alinea: ‘Om diverse redenen is deze gewestwaarbörg niet te beschouwen als een steunmaatregel in het licht van de regels inzake staatssteun. Hoe dan ook bestaat de overtuiging dat de Europese Commissie zelfs indien het zou gaan om een steunmaatregel de gewestwaarbörg zou goedkeuren in het kader van de aanmeldingsprocedure. De gewestwaarbörg zal sowieso vooraf afgestemd worden bij de Europese Commissie en afhankelijk van hun validatie zal de waarborg pas kunnen worden toegekend.’
	<u>Formulering inwerkingtreding - art.16:</u> Invullen datum van inwerkingtreding van het decreet heeft geen zin	Formulering art.16 “[Dit decreet treedt in werking [***]]” vervangen door: ‘Dit decreet treedt in werking op de tiende dag na de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad’	
	<u>Afwijking recht van wederinkoop retroactieve uitwerking (Art.16, tweede lid):</u> Er dient nagegaan of er reeds door onteigenden beroep is gedaan op dit recht. Als dat het geval is moet er voor die gevallen een uitzondering gemaakt worden op de retroactiviteit.		Toevoeging verantwoording in art.16, voorlaatste en laatste alinea: ‘In zijn advies 51.121/3 van 11 april 2012 merkt de Afdeling Wetgeving van de Raad van State op dat de retroactiviteit, zoals in het ontwerp verwoord, ook van toepassing is op de onteigende gronden waarvoor de oorspronkelijke eigenaar reeds een beroep heeft gedaan op artikel 23 van de onteigeningswet van 17 april 1935.

			De stellers van het ontwerp dienden na te gaan of dergelijke gevallen zich al hebben voorgedaan. Mocht dat het geval zijn, dan leek de retroactiviteit moeilijk de verantwoordoren, en dan zou er voor die gevallen in een uitzondering moeten voorzien worden, aldus de Raad van State. Navraag bij BAM leert dat geen van de oorspronkelijke eigenaars reeds een beroep heeft gedaan op artikel 23 van de onteigeningswet van 17 april 1935. Het is dus niet noodzakelijk om artikel van 16 van het ontwerp aan te passen in de zin zoals door de Afdeling Wetgeving van de Raad van State gesuggereerd.'
SERV - ADVIES			
	<u>Toewijzing concessie:</u> verenigbaarheid wetgeving overheidsopdrachten	Zie advies IF en R.v. St.	Zie memorie van toelichting art.2 voorlaatste alinea
	<u>Gewestwaarborg:</u> Onbeperkt karakter		Zie uiteenzetting min. Muyters en BAM op de hoorzitting 31.5.12
	<u>ESR-neutraliteit:</u> Voorafgaandelijk advies INR		Zie uiteenzetting BAM op de hoorzitting 31.5.12. Positief advies INR/Eurostat over concessiestructuur is voorhanden. Wezenlijk onderscheid in garantstelling tussen PPS en Concessie. Zie ook Memorie van toelichting artikel 13. Zie begrotingsakkoord 23.12.11 :

				advies INR/Eurostat voorafgaandelijk aan waarborgverlening door Vlaamse regering. Zie uiteenzetting min. Crevits op de hoorzitting 31.5.12
ADVIES REKENHOF	<u>Concessieverlening</u> Analoge toepassing uitzonderingen aanvaardbaar Voorleggen aan E.C.	Zie advies IF en R.v. St.		Zie memorie van toelichting art.2 voorlaatste alinea
	<u>ESR-neutraliteit</u> BAM moet waken over behoud ESR-neutraliteit TLH	Zie artikel 11		Zie eis begrotingsakkoord 23.12.11: advies INR over het voorstel van waarborg aan de Vlaamse Regering, de toekenning van de waarborg zal ook afhangen van de uiteindelijke validatie door Europa/Eurostat
	<u>Waarborgverlening</u> Essentieel: robuust financieel model, heel beperkte kans op uitwinning Noodzaak voor gunstig effect financieringskost Noodzaak algemene waarborg onvoldoende aangetoond Principiële beperking looptijd, bedrag, voorwerp			Nodig voor externe financiers, E.C., waarborgverlener Zie uiteenzetting min. Muylers en BAM op de hoorzitting 31.5.12 Zie uiteenzetting min. Muylers op de hoorzitting 31.5.12: beperkingen aan de waarborg

<u>Informatievoorziening</u>	Zie artikel 15	Zie uiteenzetting BAM op de hoorzitting 31.5.12
------------------------------	----------------	---