

**ANTWOORD**

op vraag nr. 240 van 28 november 2012

van **DIRK PEETERS**

---

De door u gestelde vragen kwamen grotendeels uitgebreid en uitdrukkelijk aan bod n.a.v. de voortgangsrapportage over het masterplan (stuk 63 – nr.6, p.39 ev.). Ik herhaal hier de belangrijkste items mbt uw vragen.

1. De banklening voor de Liefkenshoektunnel werd afgelost einde 2012.
2. Er is nog een schuldvordering van BAM op de NV Tunnel Liefkenhoek (NV TLH) lopende tot 2025 (bedrag kapitaal : 193,1 miljoen euro – bedrag intresten 133,4 miljoen euro) die voortkomt uit de verlenging van de concessieovereenkomst van destijds. Tot heden is 41,0 miljoen euro aan interesten afgelost. Vanaf 2013 starten ook de kapitaalsaflossingen. Het jaarlijks af te lossen bedrag is dan circa 30 miljoen euro (constante kapitaalaflossing, regressieve interestaflossing). De aflossingsperiode loopt tot 2025.
3. Het heffen van tol in de Liefkenshoektunnel is inherent aan de betreffende concessie. De concessie houdt in dat de concessiehouder een exploitatie voert en dat hij vergoed wordt voor zijn investering, beheer en exploitatie door de gebruikers van de diensten of de infrastructuur en niet door de overheid die de concessie afsluit. De tolheffing is bijgevolg onlosmakelijk verbonden aan de concessie.
4. Het heffen van tol is een verplichting, zoals hierboven gesteld omdat ze (wettelijk) inherent is aan de figuur van de concessie. Bovendien heeft NV TLH een schuld lopen t.a.v BAM (zie antwoord op vraag 2) en heeft ze daarbij de contractuele plicht haar activiteiten niet te wijzigen of stop te zetten zolang die schuldvordering loopt, i.e. tot 2025. De tolheffing is financieel noodzakelijk om aan haar verplichtingen uit hoofde van de schuldvordering te voldoen. BAM heeft vervolgens haar schuldvordering op TLH NV in pand gegeven voor de door haar uitgeschreven effecten.
5. Het gewijzigde BAM-decreet houdt de bevoegdheid in voor BAM om de realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding (OWV) toe te kennen aan de NV TLH. In dat geval staat de OWV-aanleg en exploitatie naast de verdere exploitatie van de Liefkenshoektunnel. Het gaat om twee aparte concessies. Er bestaat verkeerstechnisch en beheersmatig uiteraard een interferentie tussen beide omdat ze samen één verbonden infrastructuurnetwerk vormen voor lokaal en internationaal verkeer.
6. Indien de overheid vervroegd een einde zou stellen aan de concessie, is ze verplicht een vergoeding te betalen die TLH NV in staat moet stellen al haar verplichtingen aan derden na te komen.  
In concreto gaat het minstens al om de terugbetaling van de schuld aan BAM met alle nog te lopen intresten en verbrekkingsvergoedingen.  
Het beëindigen van de concessieovereenkomst heeft voor gevolg dat de NV TLH in vereffening gesteld moet worden (o.m. afdanking personeel). De overheid zal ook deze kosten moeten dragen. Het Gewest zal dan zelf alle kosten van onderhoud, instandhouding en beheer moeten dragen