



**'Wij zijn een doe-maatschappij,  
de Vlaamse regering is de opdrachtgever.  
Zij beslist.'**

Bruno Accou, algemeen manager BAM

## Bruno Accou over de werking van de BAM

# “Anticiperen of stilstaan”

Het goederenvervoer over de weg blijft groeien. Verwacht wordt dat er tegen 2010 een kwart en tegen 2020 tot 40 procent meer vrachtwagens op onze wegen zullen rijden. “De Vlaamse overheid is zich ervan bewust dat Vlaanderen tot stilstand komt indien ze niet tijdig anticipeert op deze evolutie,” zegt Bruno Accou, algemeen manager van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Die kreeg in 2003 de opdracht om het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit te realiseren. Onlangs rezen er echter vragen rond de financiering van de 2,95 miljard euro die nodig zijn voor de geplande infrastructuurwerken.

“De met het Masterplan beoogde verbetering van de mobiliteit steunt op infrastructuurwerken op drie vlakken: wegen, waterwegen en openbaar vervoer. Daarbij kwam men tot de vaststelling dat Antwerpen een vitaal knooppunt is. Zo moet de Kennedytunnel, die gebouwd was voor 60.000 dagelijkse kruisingen, er nu tot 120.000 verwerken. Dat is niet langer houdbaar, zie maar naar de dagelijkse files,” start Accou zijn betoeg. “Studies hebben aangetoond dat een sluiting van de Ring de beste oplossing is.”

De - ondertussen reeds beruchte - Oosterweelverbinding moet volgens de BAM-topman niet enkel de Ring ontlasten, maar kan tevens in geval van calamiteiten een uitwijkmogelijkheid bieden. Een andere vaststelling was dat wegeninfrastructuur alleen niet zaligmakend is. Het wegverkeer zal blijven toenemen. Vandaar de keuze voor enerzijds ontsluiting via de noorderring en anderzijds multimodaliteit. Zo is er in het programma van het Masterplan voor 300 miljoen euro werken aan waterwegeninfrastructuur voorzien. Naast de renovatie van een aantal sluizen in de haven staat ook de modernisering van het Albertkanaal op het programma.

### Timing

Accou: “Dit alles moet gerealiseerd zijn in een periode tussen 7 en 10 jaar van nu. Eenmaal je een plan hebt, moet je dat ook gaan uitvoeren. Drie elementen

lagen aan de basis van de oprichting van de BAM. Ten eerste bood de reguliere begroting onvoldoende middelen zodat men zich moest beroepen op alternatieve financiering. Ten tweede mocht de schuld van de BAM de begroting niet bezwaren en ten derde vond het Vlaams Gewest dat het binnen de administratie niet beschikte over alle competenties die nodig zijn voor zo'n complex proces.”

Bij de oprichting van de BAM gold slechts één hoofddoel: het Masterplan realiseren. “Het plan heeft een maatschappelijk draagvlak gekregen, dankzij ondermeer gouverneur Camille Paulus. Die heeft zich erachter geschaard met de Staten Generaal van 2001. Multimodaliteit was daarbij één van de belangrijkste uitgangspunten.”

De BAM was opgericht en er was een maatschappelijke draagvlak. Wat gebeurde er verder?

Accou: “Men is dan gaan kijken in binnen- en buitenland wat er aan gelijkaardige projecten gerealiseerd zijn. Op dat vlak is het Vlaams Gewest, met een structuur als BAM, een beetje een trendsetter geweest. Het gaat hier echter niet om de realisatie van de Oosterweelverbinding alleen, maar om een reeks projecten die moeten worden gerealiseerd.”

Een aantal van die projecten leent zich minder voor een DBfM-contract (Design, Build, finance &

'Na de zomer van 2006 wil ik de eerste Oosterweel-schop in de grond krijgen.'



Maintain). Maar het vinden van alternatieve financiering werd niet als een probleem aanzien. Gezien de complexiteit echter zou de BAM zelf moeten instaan voor een deel ervan. "Op zich is dat niet negatief. Bovendien responsabiliseren we op die manier de private sector," vindt Bruno Accou.

### Financiering

Er is geopteerd voor een verdeling 80 procent BAM en 20 procent privé. "Let wel, dit geldt voorlopig enkel voor de Oosterweelverbinding. Voor de andere projecten staat de BAM nog altijd voor 100 procent in voor de financiering," benadrukt Accou.

De BAM moet dus zo'n 2,5 miljard euro zelf financieren. "Het BAM-decreet voorziet dat alle activa die te maken hebben met Scheldeovergangen moeten worden ingebracht bij de BAM." De inbreng van de aandelen van het Vlaamse Gewest in de Liefkenshoek-tunnel had een kapitaalverhoging tot gevolg van ongeveer 78 miljoen euro. "Geen cash, maar wel goed om het eigen vermogen op te bouwen," aldus Accou.

De BAM moest echter een bedrag aan werkmiddelen hebben om te investeren in verschillende projecten. Dus werd ook een vordering van het Vlaamse Gewest op de NV Liefkenshoek-tunnel voor een bedrag van 185 miljoen euro in de BAM ingebracht. Via een effectiseringstransactie en de uitgifte

van obligaties werd dit bedrag te gelde gemaakt. Eind 2004 bedroeg de kaspositie van de BAM circa 240 miljoen euro. Tot op heden bedraagt het eigen vermogen van de BAM 463 miljoen, voor een stuk door het Vlaams Gewest in cash volstort. Mits een jaarlijkse kapitaalsinbreng van de Vlaamse overheid moet dit tegen 2010 op 700 miljoen euro worden gebracht.

Met dit eigen vermogen van de BAM en de privé, die instaat voor de financiering van 20 procent van de Oosterweelverbinding - zo'n 250 miljoen -, rest er dus nog 2 miljard euro die moeten worden opgehaald in de vorm van schulden. De aanbesteding voor die financiering zou nog in de tweede helft van dit jaar naar de markt gebracht worden. BAM voorziet een periode van twaalf maanden voor negotiatie. Zowat alle Belgische banken aangevuld met internationale financiële instellingen worden op het appel verwacht.

Voorts verwacht BAM een bijdrage van de Europese investeringsbank (EIB) in de schuldfinanciering. "Op de website van de EIB staat ons project al aangekondigd voor 700 miljoen euro. Er zijn aanvellingen dat dit nog zal stijgen tot 50 procent van de schuld of 1 miljard euro. Dit zou in 2006 moeten rond zijn, want dan willen we met verschillende projecten die voorzien zijn in het Masterplan van start gaan. Om de eerste schop van Oosterweel nog in de eerste helft van 2006 in de grond te krijgen, zal een beetje scherp zijn, maar na de zomer zou dat moeten lukken", blikt de BAM-topman al vooruit.



De BAM staat niet enkel in voor het ontwerpen, concipiëren en realiseren van de projecten maar ook voor de exploitatie ervan. Daarmee zijn we bij een volgende fase beland, waarin vanaf eind 2010 de Oosterweelverbinding operationeel wordt. Het feit dat men hier te doen heeft met bestaande verkeersstromen, noemt de BAM een heel sterk element van het business plan. "Dit is geen totaal nieuwe link, het verkeer is er al", zo verduidelijkt Bruno Accou. "Bovendien wordt bij de openstelling van de Oosterweel de Kennedytunnel gesloten voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Voor personenverkeer blijft de Kennedytunnel gratis."

Tegen 2010 groeit het aantal vrachtwagens op de Ring tot 37.500. De Oosterweelverbinding zal een gunstige invloed hebben op zowel de filetijd als op de reistijd. De noordelijke ontsluiting is immers korter dan de zuidelijke. De tol beschouwt Accou als de kostprijs die hiervoor betaald wordt. "In de Staten-Generaal werd in 2001 een tarief van 13 euro (te indexeren) voorgesteld, wat voor een vrachtwagen overeen komt met een kwartier filetijd," berekent hij a rato van 60 euro voor een uur transporttijd. "Ik geloof dat we daarmee een economisch goed voorstel hebben voor de professionele gebruikers."

**'De Kennedytunnel, gebouwd voor 60.000 kruisingen per dag, moet er nu tot 120.000 verwerken. Dat is niet langer houdbaar!'**

#### PPS

In een pps-structuur zijn er volgens Accou twee belangrijke elementen om succesvol te zijn. Ten eerste moet men ervoor zorgen dat er voldoende competitiviteit is. Met de vier bouwgroepen die weerhouden zijn, is aan deze voorwaarde voldaan. Een tweede element is de juiste afbakening van het risico. In dit geval draagt de private partner zowel het bouwrisico als het beschikbaarheidsrisico. De 20 procent privé-inbreng wordt terugbetaald over een periode van 30 jaar, mits het project op het vlak van beschikbaarheid en onderhoud voldoet aan de gestelde criteria.

De BAM raamt de inkomsten van de tol uit zowel de Liefkenshoektunnel als de Oosterweelverbinding, samen met de beheersvergoeding van het Vlaams Gewest, op ruim 200 miljoen euro per jaar. Europa bepaalt ondermeer dat het gedeelte van de tolgelden dat geïnd wordt voor voertuigen van minder dan 12 ton, vrij aangewend kan worden.

De BAM heeft een timing voor de verschillende projecten uit het Masterplan aan de Vlaamse regering voorgelegd. "Wij zijn een doe-maatschappij, de Vlaamse regering is de opdrachtgever. Zij beslist," zo besluit Bruno Accou.

#### De financiering van het Masterplan

- Masterplan in zijn totaliteit: 2,95 miljard euro
- Oosterweelverbinding: 80% BAM (1,25 miljard), 20% privé (250 miljoen)
- Alle activa Scheldeovergangen worden ingebracht bij de BAM
- Tol Oosterweel: € 2 voor personenwagens, € 13 voor vrachtwagens
- Kaspositie BAM: 240 miljoen (eind 2004)
- Eigen vermogen BAM: 463 miljoen
- 2 miljard te financieren via financiële instellingen en Europese Investeringsbank

Start Masterplan: na zomer 2005  
Oosterweelverbinding operationeel: eind 2010