

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



Zitting 2003-2004

19 februari 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID
EN TOERISME

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de aanwending door PMV van het Fonds voor Grondgebonden Investeringen in Zaventem

Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 19 februari 2004

VOORZITTER : De heer André-Emiel Bogaert

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.06 uur.*

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de aanwending door PMV van het Fonds voor Grondgebonden Investerings in Zaventem

De voorzitter : Collega's, als u mij toestaat, stel ik de vraag als voorzitter.

Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de aanwending door PMV van het Fonds voor Grondgebonden Investerings in Zaventem.

Mijnheer de minister, collega's, mijn vraag dateert al van 13 november 2003, kan door diverse omstandigheden pas nu worden behandeld, maar heeft niets aan actualiteit ingeboet.

Op 19 september 2003 heb ik een interpellatieverzoek ingediend tot minister-president Somers over de voorstellen van de federale premier voor de uitbouw van een tweede nationale luchthaven. Deze interpellatie werd in de commissie voor Openbare Werken behandeld op 7 oktober 2003. Minister Bossuyt heeft toen geantwoord namens minister-president Somers. Op mijn eerste vier vragen werd een antwoord gegeven. De vijfde vraag, over de grondgebonden investeringen in en om Zaventem, bleef onbeantwoord. Ik ging ervan uit dat dit eerder een onderwerp is voor de minister die bevoegd is voor het economisch overheidsinstrumentarium. Op 13 november heb ik de vraag dan opnieuw ingediend.

Vanuit alle hoeken wordt steeds meer gefocust op het bijzondere belang van de luchthaven van Zaventem, zowel voor Vlaanderen als voor België. Zaventem is goed voor 62.000 jobs, een bijdrage van 3,9 miljard euro aan de Belgische economie en 1,5 percent van het BNP.

De ballon van een tweede nationale luchthaven werd inmiddels doorprikt, maar de Vlaamse verankering van Brussel-Nationaal bleef onbesproken. Later was er de problematiek rond DHL en de bespreking hiervan op de diverse politieke niveaus van het federale België.

Vlaanderen heeft vooral baat bij grondgebonden investeringen in Zaventem. Dit bleek ten volle bij de beslissing van de Vlaamse regering om niet te investeren in het maatschappelijk kapitaal van de nieuwe 'nationale' luchtvaartmaatschappij SN Brussels Airlines. Ik lag destijds mee aan de basis van de beslissing. Vanuit de toenmalige VU&ID-fractie hebben we, zoals de Vlaamse regering, gezegd dat alles wat in de lucht gebeurt een privé-dynamiek moet hebben. Wat met veiligheid, toegankelijkheid en grondgebonden aangelegenheden te maken heeft, behoort tot de bevoegdheid van de regio of de staat waar de luchthaven zich bevindt.

De Vlaamse regering heeft dan beslist, in tegenstelling met de Brusselse, de Waalse en de federale overheid, om niet te investeren in het maatschappelijk kapitaal van SN Brussels Airlines. De Vlaamse regering wou ook niet overkomen als de Nederlandse 'oom Piet' die op zijn centen zit en niets doet. Op een bepaald ogenblik is beslist om 25 miljoen euro onder te brengen bij de PMV en voor te behouden voor grondgebonden investeringen in en om de luchthaven van Zaventem, mobiliteit inbegrepen. Later bleek het om een bedrag te gaan van 20 miljoen euro, maar dit is een detail.

De fondsen zijn nog voorradig, en worden in de planning niet aangewend voor het vooropgestelde

Voorzitter

doel. Voor dit doel is het van essentieel belang te weten hoe, waar en wanneer de Vlaamse regering deze middelen zal aanwenden om de socio-economische uitbouw en de verankering van deze nationale luchthaven op Vlaams grondgebied te realiseren.

Er wordt nu op alle niveaus veel verschoven naar het najaar. In het najaar kan meer gebeuren dan nu, maar de beslissing dateert al van 2001. Waarom werden de fondsen, voorbehouden voor grondgebonden investeringen in en om Zaventem, tot op heden niet aangewend door de PMV? De andere twee gewesten hebben hun inbreng in het maatschappelijk kapitaal van SN Brussels Airlines reeds geruime tijd verricht. Behoort de doelgerichte aanwending van deze financiële middelen tot de bevoegdheid van de beheersorganen van de PMV, of dient de Vlaamse regering hieromtrent nog een meer gedetailleerde beslissing te nemen?

Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, de voorgeschiedenis van dit dossier is ons bekend. In antwoord op uw vragen wil ik wel een aantal zaken scherper stellen.

Er kan geen sprake zijn van een fonds voor grondgebonden investeringen. De middelen waarop u doelt, zijn een onderdeel van het eigen vermogen van de PMV, en zijn door het Vlaams Gewest als kapitaalsinbreng bij de PMV ondergebracht, met als bestemming het investeren in luchthavengebonden activiteiten.

Het moet niet meer onderstreept worden dat Vlaanderen van mening was dat het geen opdracht is van het Vlaams Gewest om te investeren in een 'carrier', met name SN Brussels Airlines. Vlaanderen is, gelet op de ligging van de internationale luchthaven van Zaventem op zijn grondgebied, bereid om zijn verantwoordelijkheid te nemen, en bij te dragen tot de ontwikkeling van een internationale luchthaven in Brussel, dat de poort naar Europa en de wereld is voor de diverse instellingen in ons land.

Er werd gedacht aan infrastructuur ter ontsluiting van de luchthaven en aan luchthavengerelateerde infrastructuur voor bedrijven. Er is ook gedacht aan het aanzwengelen van logistieke clusters. De Vlaamse regering is er zich ook goed van bewust dat ze de activiteiten die door BIAC op dit terrein worden ontwikkeld of kunnen worden ontwikkeld,

goed moet gadeslaan. We moeten nagaan in welke mate we eventueel moeten tussenkomen en via welke weg.

Er is ook sprake geweest van een eventuele participatie. In het contract van de oprichting van SN Brussels Airlines staat de mogelijkheid tot converteren van de geldelijke inbreng van andere gewesten naar omzetting in een kapitaalsparticipatie bij BIAC. Daarom hebben we altijd de optie openge laten om de gereserveerde middelen in dit kader eventueel te gebruiken in het geval een Vlaamse aanwezigheid in het kapitaal van BIAC mogelijk zou zijn en die opportuniteit zich zou kunnen voordoen. Die stap is echter nog niet gezet. BIAC bereidt op dit ogenblik de privatisering verder voor. Hierbij zou de federale regering in plaats van een meerderheids- een minderheidsparticipatie nemen in BIAC. Wij wachten nog of we de gereserveerde middelen eventueel daarvoor moeten inzetten.

Wat is de kapitaalsinbreng die we hebben gedaan bij de PMV met het oog op eventuele operaties binnen BIAC of rondom de luchthaven van Zaventem? We hebben een reservering gedaan van 20 miljoen euro, die bij de oprichting is opgenomen in het kapitaal van de PMV en door haar wordt beheerd.

We kunnen investeren in infrastructuur waarbij er een hele reeks opportuniteiten zijn. We zijn bereid om via de PMV te stappen in publiek-private samenwerkingsverbanden die zich zouden kunnen ontwikkelen. Ik geef een voorbeeld : er moeten nogal wat HSL-aansluitingen worden gerealiseerd om de luchthaven van Zaventem een tweede adem te geven. Op dat ogenblik zou de mogelijkheid van pre- of cofinanciering zich kunnen voordoen waardoor we de investeringen een duwtje in de rug zouden kunnen geven. Vanuit Ruimtelijke Ordening volgen we dit dossier intens op. De Vlaamse regering heeft al tracékeuzes goedgekeurd. Daar heb ik eerder in antwoord op een interpellatie al een gedetailleerde opsomming van gegeven.

De aanwending van de 20 miljoen euro kan alleen gebeuren op basis van een beslissing van de Vlaamse regering. Het staat trouwens in het oprichtingsdecreet van de PMV dat dit soort inzet alleen maar kan gebeuren na een opdracht van de Vlaamse regering aan de PMV. Daarbij zal altijd rekening moeten worden gehouden met het feit dat het gaat om eigen vermogen van de PMV, en dus om een kapitaalsparticipatie die op een bepaalde, nader te omschrijven return moet kunnen rekenen.

Van Mechelen

Het is met andere woorden de bedoeling dat de PMV marktconform functioneert, maar ook daar heb ik het in deze commissie reeds voldoende over gehad. Daarom zal bij de toekomstige aanwending, op basis van een initiatief van de Vlaamse regering, rekening moeten worden gehouden met drie criteria. Ten eerste moet het gaan om een beslissing van de Vlaamse regering. Ten tweede moet de beslissing passen binnen het beleid waarvoor de Vlaamse regering heeft geopteerd, namelijk een meerwaarde creëren via investeringen in ondersteunende luchthavengebonden activiteiten. Men kan dit doen door een participatie in het kapitaal van BIAC, of door met de NV BIAC en de NV PMV in een PPS-dochter te stappen, of in het kader van de prefinanciering, bijvoorbeeld van ontsluitende spoorweginfrastructuur. Dit zijn diverse mogelijkheden die onderzocht moeten worden als de opportuniteit zich voordoet. Een derde criterium is het volgende : aangezien het gaat om kapitaal van de PMV, kunnen de middelen uitsluitend worden aangewend voor participaties in vennootschappen of in projecten die bijdragen tot het genoemde beleid.

Dat betekent dat voorstellen die afwijken van de bovengenoemde doelstellingen, niet in behandeling kunnen worden genomen. Aangezien er op dit moment geen duidelijkheid bestaat over de toekomstige aandelenverhouding bij BIAC en er geen samenwerkingsprojecten zijn met BIAC die voldoende uitgewerkt zijn om tot investeringen te leiden die aan de doelstellingen beantwoorden, blijven de middelen gereserveerd. 20 miljoen euro geef je niet zomaar uit, we moeten nagaan welke opportuniteit zich aandient.

Er zijn vanzelfsprekend contacten met BIAC. We volgen heel de operatie van de privatisering van nabij op, onder meer omdat BIAC in een aantal dossiers vragende partij is ten aanzien van de Vlaamse regering, zoals op het vlak van milieuvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen. Ik heb daarover verschillende overlegvergaderingen gehad. Op 27 november 2003 vond een vrij ruime concertatie plaats tussen mezelf en mensen van BIAC, onder leiding van de afgevaardigd bestuurder en de voorzitter van de raad van bestuur. Gisteren is er nog een informatieronde geweest dienaangaande.

Kortom, het dossier BIAC en de toekomst van de luchthaven van Zaventem ligt ons na aan het hart. Er zijn zowel middelen als een kapitaalsparticipatie gereserveerd bij de PMV. Op het moment dat we deze middelen kunnen inzetten als onze joker of als een hefboom voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven, dan zullen we onze verantwoordelijkheid nemen. Zoals de procedure het voorschrijft, zullen we dit ter principiële beslissing voorleggen aan de Vlaamse regering, vergezeld van een advies van de Inspectie van Financiën.

De voorzitter : Mijnheer de minister, het is goed dat de commissie kennis neemt van de huidige stand van zaken na de beslissing. Dat men de middelen niet zomaar moet uitgeven, wordt verondersteld bij een goed bestuur. De problematiek van Zaventem is in een stroomversnelling gekomen. Ik dacht dat het uitgangspunt van de Vlaamse regering was om niet te investeren in een luchtvaartmaatschappij, wat niet onze corebusiness is, maar wel te investeren in luchthaven- of grondgebonden investeringen, uitgaande van een gebruikelijke omschrijving van investeringen.

Nu hoor ik dat er een tweesporenbeleid wordt gevoerd waarbij er een keuze zal worden gemaakt tussen ofwel het versterken van het maatschappelijk kapitaal van BIAC, ofwel het investeren van de middelen op marktconforme wijze in Zaventem en omgeving. Dat is een enorm verschil omdat participeren in maatschappelijk kapitaal van BIAC niet automatisch de doelstelling beoogt om te investeren in luchthavengebonden activiteiten. Dat kan er wel uit voortvloeien. Ik neem kennis van het feit dat er geen fonds is en dat er onderhandelingen bezig zijn met BIAC, die kunnen uitmonden in een verhoging van het maatschappelijk kapitaal of in het aanwenden van de middelen op marktconforme wijze. We zullen dit dossier uiteraard blijven opvolgen.

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.22 uur.*
