

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 36
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 9 oktober 2014

aan **PHILIPPE MUYTERS**
VLAAMS MINISTER VAN WERK, ECONOMIE, INNOVATIE EN SPORT

Participatiemaatschappij Vlaanderen - Alternatieve financiering

In de voorbije jaren besliste de Vlaamse Regering de financiering van belangrijke investeringen te realiseren met modellen van publiek-private samenwerking (pps) of andere alternatieve financieringsvormen.

Volgens het laatste verslag over deze alternatieve financiering aan het Vlaams Parlement (dd. 22 november 2013 en besproken op 7 januari 2014) wordt er voor een investeringsbedrag van 9,961 miljard euro gewerkt met vormen van alternatieve financiering (vooral pps) voor investeringen in onder meer scholenbouw, missing links, tramlijnen, nieuwe rust- en verzorgingstehuizen enzovoort. Daarvan was op dat moment 2,7 miljard euro "niet geclosed".

Uit de boordtabel in de rapportering door de Vlaamse Regering blijkt ook dat zij in de periode 2014-2019 voor 2,4 miljard euro aan beschikbaarheidsvergoedingen zal moeten betalen. Allicht zal deze som nog behoorlijk toenemen omdat na de bespreking van het verslag voor 1,5 miljard euro investeringen voor nieuwe pps-projecten zijn bekendgemaakt (bijvoorbeeld voor de kustverdediging en voor zeesluizen in Gent en Zeebrugge).

Bovendien laat het verslag het Masterplan 2020 buiten beschouwing (de totale kostprijs van dat plan is door het Rekenhof geraamd op 7,2 miljard euro, terwijl al zeker voor het Oosterweelproject, met een kostenplaatje van ruim 3 miljard euro, wordt gedacht aan financiering via pps). Voor pps- en andere alternatieve financieringsconstructies waarbij de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) en de Limburgse Reconversiematschappij LRM betrokken zijn, wordt verwezen naar de jaarverslagen van die instellingen.

De rapportering door de Vlaamse Regering zet de grote complexiteit van de (alternatieve) financieringsconstructies en een blijvend gebrek aan transparantie in de verf, en dit ondanks opmerkingen en suggesties van het Rekenhof. Zo wordt aan sommige investeringen wel ESR-neutraliteit toegedicht, bij andere wordt dit niet vermeld. De rapportering ontwijkt ook de vraag naar de hoge kostprijs en de wenselijkheid van pps-formules, onder meer voor de realisatie van verkeersinfrastructuur. Verkeerseconoom Bruno De Borger vindt het alvast niet verantwoord om zo grote investeringen buiten de begroting te houden. Studies van de Europese Investeringsbank hebben uitgewezen dat voor projecten van wegeaanleg de kostprijs per kilometer 20 tot 25 procent hoger ligt bij het gebruik van pps in vergelijking met klassieke aanbestedingen.

Intussen sijpelen er steeds meer berichten door dat Eurostat strikte regels hanteert inzake de aanrekening in de Vlaamse begroting van investeringen, gefinancierd in pps-constructies of met andere vormen van alternatieve financiering.

In dat licht zou PMV nu werken aan een constructie waarbij haar aandelen in Via-Invest - een PMV-dochter die investeringen in infrastructuurprojecten zoals de R4 in Gent, de Noord-Zuidverbinding in de Kempen of de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem realiseert - verkocht zouden worden aan een halfdochter, met name PMF Infrastructure Fund.

Op het eerste gezicht lijkt dat een vrij doorzichtige interne doorschuifoperatie. Het is dan ook zeer de vraag of Europa hiermee zal kunnen worden gepaaid, zeker na de opstelling van Eurostat in het dossier van het Oosterweelproject (het doorschuiven van dat project van BAM naar de nv Tunnel Liefkenshoek zal niet helpen om de betrokken investering buiten de Vlaamse begroting te houden).

1. Kan de minister een overzicht geven van alle aandeelhouderschappen en andere participaties of constructies waarmee PMV investeringen van de Vlaamse overheid mogelijk maakt en/of mede financiert in het kader van pps-projecten of andere vormen van alternatieve financiering?
2. Klopt het dat PMV de verkoop van haar aandelen in dochter Via-Invest aan PMF Infrastructure Fund voorbereidt? Zo ja, wie gaf de opdracht aan PMV om een "oplossing" te zoeken voor dit infrastructuurprogramma? Hoe luidde die opdracht? Zijn er nog andere infrastructuurprojecten die PMV op die manier wil doorschuiven naar PMF Infrastructure Fund?
3. Waarborgt deze doorschuifoperatie dat de financiering van deze infrastructuurprojecten, onder de brede dekmantel van PMV, wél buiten de Vlaamse begroting en schuldopbouw kan worden gehouden? Worden hierover gesprekken gevoerd met Europa? Zo ja, door wie en op welk niveau?
4. Is het volgens de minister aangewezen om deze doorschuifoperatie on hold te zetten tot de gesprekken met Europa ter zake duidelijkheid gecreëerd hebben? Is de minister van oordeel dat om dezelfde reden alle alternatief gefinancierde projecten waarbij PMV betrokken is en die "niet geclosed" zijn, eveneens best on hold gezet worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 36 van 9 oktober 2014

van **BJÖRN RZOSKA**

1. PMV investeert zowel rechtstreeks als onrechtstreeks via onderstaande dochtermaatschappijen in de pps-projecten van de Vlaamse overheid:

Naam dochtervennootschap	% aandelen aangehouden door PMV	Andere aandeelhouder
Via-Invest	51%	Vlaams Gewest (AWV)
Nautinvest	50%	Vlaams Gewest (MDK)
Schoolinvest	50%	Vlaams Gewest (Agion)

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de participaties die PMV aanhoudt in het kader van PPS-projecten:

Project	% aandelen	Aangehouden door
Via-Zaventem	49%	Via-Invest
Via NZ Kempen	50% - 1 aandeel	Via-Invest
R4-Zuid	25% + 1 aandeel	Via-Invest
A11	39,33%	Via-Invest
Wandelaar Invest NV	25% + 1 aandeel	Nautinvest
DBFM Scholen van Morgen NV	25% + 1 aandeel	Schoolinvest
Sport in Vlaanderen NV	49%	PMV

2. PMV is samen met het Vlaams Gewest aandeelhouder in Via-Invest NV. PMV heeft niet de intentie haar aandelen in dochter Via-Invest te verkopen aan PMF Infrastructure Fund en is dus ook niet bezig met de voorbereiding ervan.

Zoals hoger werd aangegeven, houdt Via-Invest aandelenparticipaties aan in Via-Zaventem NV, Via NZ Kempen NV, Via R4 NV en Via A11 NV.

Het structureren van deze DBFM projecten in de vorm van een participatieve PPS is een belangrijke activiteit voor Via-Invest. Het is echter nooit de bedoeling geweest van Via-Invest NV of haar aandeelhouders om de publieke middelen die via Via-Invest werden geïnvesteerd voor zeer lange tijd in deze projecten vast te zetten. Eens de projecten zijn gerealiseerd heeft Via-invest immers haar rol vervuld.

Reeds in 2009 erkende de raad van bestuur van Via-invest dat de verkoop van participaties na de bouwfase een noodzaak zou zijn om alle projecten op basis van het participatieve model te kunnen realiseren. Dezelfde idee kreeg ook vorm in de schoot van PMV. Door de verkoop van participaties in gerealiseerde projecten van de PMV-groep aan private investeerders zouden immers publieke investeringsmiddelen ter beschikking komen voor nieuwe projecten met maatschappelijke meerwaarde.

Terzelfdertijd werd vastgesteld dat externe marktomstandigheden een belangrijke impact hebben op de beschikbaarheid van externe financiering om middelen vrij te maken. Tijdens de crisisjaren was het namelijk niet evident om dergelijke lange termijn financiering te verzekeren aan voldoende aantrekkelijke voorwaarden.

In 2010, nadat Belgische institutionele investeerders (pensioenfondsen en verzekeraars) interesse hadden getoond om via PMV op lange termijn in infrastructuur te investeren, beslisten PMV en Via-Invest om een transparante marktbevraging te organiseren en zo op zoek te gaan naar private investeerders die geïnteresseerd zouden zijn om op lange termijn te investeren in infrastructuurprojecten.

Deze zoektocht resulteerde in de oprichting van PMF Infrastructure Fund, een privaat investeringsfonds met een fondsgrootte van 100 miljoen euro waar enkele private aandeelhouders samen 85% van het kapitaal investeren en waarin PMV op haar beurt een participatie van 15% aanhoudt.

Nadat in 2012 het beschikbaarheidscertificaat werd afgeleverd voor het project Via-Zaventem, werden in de zomer van 2014 eveneens beschikbaarheidscertificaten afgeleverd voor de projecten R4 Zuid en Noord-Zuid Kempen. De aflevering van deze beschikbaarheidscertificaten is een mijlpaal waardoor het risicoprofiel van deze projecten interessant wordt voor private investeerders.

De aandelenparticipaties van Via-Invest in Via-Zaventem, Via R4 en Via NZ Kempen komen vanaf nu dan ook in aanmerking om te worden verkocht aan dit privaat investeringsfonds. Via-Invest stelde bovendien vast dat de marktprijzen voor de verkoop van participaties in PPS projecten op dit ogenblik bijzonder gunstig zijn.

Het is in die context dat de raad van bestuur van Via-Invest de mogelijkheid onderzoekt om haar participaties in Via-Zaventem, Via R4 en Via NZ Kempen tegen marktconforme voorwaarden te verkopen aan PMF Infrastructure Fund. Dit is een autonome beslissing van de raad van bestuur van Via-Invest, die verdere uitvoering geeft aan haar eigen intentie – zoals geformuleerd in 2009 en 2010 – om door de verkoop van participaties investeringsmiddelen vrij te maken die opnieuw kunnen worden geïnvesteerd in de realisatie van nieuwe projecten met maatschappelijke meerwaarde.

De raad van bestuur van PMV besliste op 2 juli 2014 om haar participatie in Sport in Vlaanderen NV te verkopen aan PMF Infrastructure Fund. Het betreft eveneens een operationeel pps-project. Ook hier is het meerwaardepotentieel en het vrijmaken van investeringsmiddelen ter ondersteuning van toekomstige initiatieven de aanleiding geweest om deze participatie te verkopen.

3. De eventuele verkoop van aandelenparticipaties van Via-Invest in de infrastructuurprojecten aan PMF Infrastructure Fund zal tot gevolg hebben dat deze participaties worden aangehouden door een privaat investeringsfonds dat voor 85% gefinancierd is met private middelen en dat niet onder controle staat van enige overheidsentiteit.

Één en ander zal bovendien tot gevolg hebben dat de aandeelhoudersstructuur van de betrokken projectvennootschappen na de verkoop aan PMF Infrastructure Fund volledig zal bestaan uit private entiteiten. Hoewel deze transactie op zichzelf uitsluitend een gunstige impact kan hebben op het risico van ESR consolidatie, is de verkoop op zich geen waarborg dat het project buiten de consolidatiekring blijft. Echter, de context en de motieven voor een eventuele verkoop zijn, zoals in voorgaande vraag aangegeven, niet louter een ESR-aangelegenheid.

De classificatie van PPS-projecten vloeit voort uit een complex stelsel van regels en richtlijnen. Eurostat ziet toe op de correcte naleving van deze regels. Het Instituut voor de Nationale Rekeningen is binnen België bevoegd om dienaangaande de contacten met Eurostat te onderhouden. Het is dan ook aan INR en Eurostat om ter zake een finaal standpunt in te nemen.

4. Aangezien de verkoop van de aandelenparticipaties van Via-Invest aan PMF Infrastructure Fund op zichzelf geen nadelige impact zal hebben op de ESR kwalificatie van de projecten is het in geen geval aangewezen dat de Vlaamse regering op welke manier dan ook zou tussenkomen in de normale beslissingsprocedures van Via-Invest. Voor de mogelijke verkoop van deze drie participaties is de raad van bestuur van Via-Invest bevoegd.

Voor projecten die nog in aanbesteding zijn, of waarvan de aanbesteding nog moet opgestart worden, zal rekening worden gehouden met de wijze waarop het INR of Eurostat in de toekomst bepaalde regels wenst te interpreteren.

Naast de ESR-classificatie staat bij de keuze voor PPS het meerwaardepotentieel voorop. In tegenstelling tot wat de vraagsteller lijkt te suggereren, is PPS of DBFM niet enkel een vorm van alternatieve financiering. Het betreft een samenwerking met de private sector vanuit een geïntegreerde benadering van het project. Daarbij worden optimalisaties gezocht (en bijhorende verantwoordelijkheden vastgelegd) over de volledige levenscyclus van ontwerp over bouw tot exploitatiefase en wordt via private financiering de private partner geresponsabiliseerd voor de genomen risico's. Hierdoor wordt voor het Vlaams Gewest een meerwaarde gerealiseerd.

Er is dan ook geen reden om lopende projecten on hold te zetten.