

Vraag nr. 117
van 2 april 2004
van de heer ANDRÉ-EMIEL BOGAERT

Luchthaven Deurne – PPS-dossier (2)

In juli 2003 kreeg de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) opdracht om de overeenkomst met de diverse partners voor te bereiden en onderhandelingen te voeren omtrent de selectie van commerciële partners voor het PPS-project (publiek-private samenwerking) van de luchthaven van Antwerpen (Deurne). Uiteindelijk dienden zich zes kandidaten (consortia) als commerciële partner aan, waaruit een speciale jury (PMV en de administratie) een selectie zou maken. Normaliter diende dit onderdeel van het dossier in januari laatstleden te zijn afgerond.

Wat de regionale partners betreft, was en is er sprake van het Vlaams Gewest, PMV, Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) Antwerpen, Havenbedrijf en de Hoge Raad voor Diamant (waar een aantal Vlaamse politici in de raad van bestuur zitting hebben). Oorspronkelijk werd vooropgesteld dat de private inbreng 8 miljoen euro zou bedragen, terwijl de inbreng vanuit de publieke sector veeleer vaag bleef. Thans keurde de provincieraad de principeovereenkomst goed voor de oprichting van een PPS voor de ondertunneling van de Krijgsbaan, de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de exploitatie van de luchthaven. De provincie stapt via de GOM in de PPS-constructie en de inbreng bedraagt 3,2 miljoen euro.

Terzelfder tijd wordt gezegd dat ook de Hoge Raad voor Diamant en het Havenbedrijf als publieke partners participeren, maar hun respectieve inbreng staat nog niet vast. Ook omtrent de inbreng ten bedrage van 8 miljoen euro vanuit de private sector is er nog maar weinig zekerheid. Vandaar ook is de provinciale deelname voorwaardelijk, aangezien de privé-partner eerst via een businessplan moet bewijzen dat het project Deurne leefbaar moet zijn, de gestelde voorwaarden kennende. Volgens de pers was en is de minister bijzonder opgetogen met de beslissing van zijn provincie.

Toch dienen een aantal substantiële vragen te worden beantwoord, wil het Vlaams Parlement het dossier met kennis van zaken opvolgen.

1. In hoeverre kreeg de door PMV op te stellen overeenkomst met en tussen de diverse partners uit de private en publieke sector gestalte ?
2. Welke consortia werden na onderzoek door PMV definitief aanvaard ?
3. De inbreng in de PPS van de provincie Antwerpen kennende, wat is de respectieve inbreng van de overige publieke en semi-publieke partners Vlaams Gewest, PMV, GOM Antwerpen, Havenbedrijf en Hoge Raad voor Diamant ?
4. In hoeverre zijn de akkoorden met en de inbreng van de GOM Antwerpen compatibel met het thans behandelde ontwerp van decreet betreffende de POM's (provinciale ontwikkelingsmaatschappijen) ?
5. Gesteld dat de inbreng van de private sector minstens 8 miljoen euro moet bedragen, in welke mate hebben de private partners tot op heden terzake reeds toegezegd (wie en hoeveel) ?
6. Hoe kan de private sector, waarvan de inbrengers thans blijkbaar nog niet bekend zijn, in de gegeven omstandigheden een businessplan omtrent de leefbaarheid van het project voorleggen, nochtans de voorwaarde van de provincie Antwerpen voor haar eigen inbreng ?
7. Welk tijdpad werd door de Vlaamse regering en/of door PMV in het dossier van de luchthaven Deurne vooropgesteld ?
8. Wanneer en met welke partners wordt de reeds in juli 2003 vooropgestelde overeenkomst finaal afgerond en ondertekend ?
In welk vehikel wordt nadien als rechtspersoon voor de PPS voorzien ?

Antwoord

Op 19 juli 2002 besliste de Vlaamse regering om de mogelijkheden voor een publiek-private samenwerking voor de ondertunneling van de Krijgsbaan aan de luchthaven van Antwerpen door PMV te laten onderzoeken. Daarbij werd tevens de randvoorwaarde gesteld dat minstens 50 % van de kostprijs van de tunnel door private partijen moest worden gefinancierd.

In het rapport dat PMV in het kader van haar opdracht opleverde, werd een concept voor een publiek-privaat samenwerkingsproject voorgesteld. Het voorstel koppelt daarbij de investering in de tunnel aan de rentabilisering van de luchthaven en de ontwikkeling van een deel van het bestaande luchthavendomein als bedrijventerreinen. Het rapport stelt ook dat er voldoende interesse zou bestaan bij de private sector om een dergelijk project conform de gestelde randvoorwaarden te cofinancieren.

Daarop besliste de Vlaamse regering op 27 juni 2003 haar principiële goedkeuring te geven aan het voorgestelde participatieve PPS-project, onder de voorwaarden gesteld in het rapport en door de Inspectie van Financiën. Daarop gaf ze aan PMV een tweeledige opdracht:

- enerzijds, het onderhandelen van een principe-overeenkomst met mogelijke regionale partners die samen met het Vlaams Gewest het project willen financieren ;
- anderzijds, in overeenstemming met de wetgeving op overheidsopdrachten, een onderhandelingsprocedure te starten voor de selectie van commerciële partners die het project zullen realiseren maar ook het resterende deel van de private financiering zullen leveren.

Het eerste deel van de opdracht, de onderhandelingen met de regionale partners, die bestaan uit het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de GOM Antwerpen en de Hoge Raad voor Diamant, werd in december 2003 gefinaliseerd en een tekstvoorstel voor de overeenkomst werd door de Vlaamse regering op 16 januari van dit jaar goedgekeurd. Ook de betrokken partners hebben de voorgestelde tekst inmiddels formeel goedgekeurd.

De ondertekening van de overeenkomst volgt binnenkort.

Deze principeovereenkomst legt de inbreng en de voorwaarden vast voor het Vlaams Gewest en alle regionale partners. Dit betekent:

- het Vlaams Gewest doet, uitgaande van een geraamde kostprijs van de tunnel van 28,6 miljoen euro, een inbreng van 8,05 miljoen euro via PMV (dit is naast de andere verbintenissen

zoals de inbreng van 9 ha grond voor bedrijventerreinen, de ontsluiting van de Krijgsbaan naar de bedrijventerreinen, de concessie voor de exploitatie van de luchthaven, de gronden nodig voor de aanleg van de veiligheidszones, het toekennen van dotaties gedurende 10 jaar en de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, om dit alles mogelijk te maken);

- de GOM Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen brengen elk 3,125 miljoen euro in, gespreid over tien jaar;
- de Hoge Raad voor Diamant, die een private partij is, doet een inbreng van 6,25 miljoen euro, eveneens gespreid over tien jaar.

Voor alle partijen geldt dat de inbreng is gekoppeld aan het vinden van een commerciële partner die, binnen de contouren die de Vlaamse regering heeft vastgelegd, een geloofwaardig businessplan voor de luchthaven indient en zelf ook bereid is om de nodige financiële middelen risicodragend in te brengen.

Dit brengt ons bij het tweede deel van de opdracht van PMV, namelijk het zoeken van de commerciële partners volgens een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. Hiervoor werd een oproep gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en het Europees Publicatieblad in augustus 2003. Op basis van deze oproep hebben zes combinaties van bedrijven hun kandidatuur gesteld om als commerciële partner het project mee te financieren en te realiseren.

Een jury met vertegenwoordigers van PMV en de afdeling Wegen en Verkeer heeft geoordeeld dat hiervan drie combinaties voldeden aan de vooropgestelde selectiecriteria. Het betreft:

- een combinatie bestaande uit Interbuild, Cordeel, Van Laere, Vooruitzicht en BIAC;
- een combinatie bestaande uit AIM, Flying Group, VLM, Exmar, Bosal, Technum en Jacobs;
- een combinatie bestaande uit London City Airport en Belgian Contractors en Exporters.

(BIAC: *Brussels International Airport Company*; VLM: *Vlaamse Luchttransportmaatschappij – red.*)

Aan deze geselecteerde combinaties werd een uitgebreid bestek bezorgd op basis waarvan ze alle drie op 9 maart een voorstel hebben ingediend.

Dit voorstel moest minstens volgende elementen bevatten.

- Een verbintenis om een bedrag in geld, risico-dragend, in te brengen in de op te richten PPS-vennootschap zodat samen met de inbreng van de Hoge Raad voor Diamant, de totale private inbreng minstens 50 % van de kostprijs van de tunnel is.
- Een gedetailleerd ontwerp voor de ondertunneling met een verbintenis hetzij deze voor een vaste prijs te bouwen, hetzij deze conform de wetgeving overheidsopdrachten te laten bouwen.
- Een geloofwaardig businessplan waaruit blijkt dat de luchthaven binnen de door de Vlaamse regering vastgestelde contouren rendabel kan worden gemaakt.

Momenteel is een uitgebreid team van specialisten aan de slag om deze voorstellen te evalueren in al hun aspecten op luchtvaarttechnisch, bouwtechnisch, economisch, financieel-juridisch, milieu- en ruimtelijk ordeningsvlak. Deze evaluatie wordt nu gefinaliseerd waarna de onderhandelingen onverwijld zullen aanvangen. Deze onderhandelingen moeten uiteindelijk leiden tot de definitieve keuze van de commerciële partners en uitgewerkte contracten die dan tegen het najaar van dit jaar voor definitieve goedkeuring aan de Vlaamse regering kunnen worden voorgelegd.

Dit moet uiteindelijk leiden tot de oprichting van een publiek-private vennootschap waarin alle partijen participeren en die dan de luchthaven, voor een periode van minstens 25 jaar, volgens een duidelijk afsprakenkader met de huidige DAB (*dienst met afzonderlijk beheer – red.*), zal uitbaten, als bouwheer zal optreden voor de intunneling van de Krijgsbaan en de bedrijventerreinen zal ontwikkelen.

De vraagstelling inzake de GOM Antwerpen dient te worden gericht aan de functioneel bevoegde minister van Economie.