

Zitting 2003-2004

21 januari 2004

BEKNOPT VERSLAG

MORGENVERGADERING

INHOUDSOPGAVE

Motie van orde

- Voorstel tot aanvulling van de agenda
(Spreker : de heer Filip Dewinter) **3**

Onderzoek van de geloofsbrieven en eedaflegging **3**

Voorstel van decreet

- Bekrachtiging van enkele stedenbouwkundige vergunningen
– Voorstel tot het verlenen van voorrang in commissie **3**

Ontwerpen van decreet

- Milieu-audit en milieuvorwaarden
 - Algemene bespreking
(Sprekers : de heren Johan Malcorps, verslaggever en Jef Van Looy en mevrouw Marleen Van den Eynde en minister Ludo Sannen) **3**
 - Artikelsgewijze bespreking **6**
- Mededeling van milieu-informatie en opheffing van de stilzwijgende milieuvergunning
 - Algemene bespreking
(Sprekers : de heer Jef Van Looy, verslaggever en mevrouw Marleen Van den Eynde en minister Ludo Sannen) **6**
 - Artikelsgewijze bespreking **8**

Actualiteitsdebat

- Toekomst van de luchthaven Antwerpen
(Sprekers : de heren Ludwig Caluwé, Jan Penris, Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme en Carl Decaluwe, mevrouw Ria Van Den Heuvel, de heer Johan Malcorps en minister Dirk Van Mechelen) **8**
- Moties van aanbeveling **18**

Voorstellen van resolutie

- Co-gebruik van private recreatieterreinen
 - Intrekking **18**
- Vogelschrikkanonnen
 - Bespreking
(Sprekers : de heer Johan Malcorps, verslaggever en mevrouw Marleen Van den Eynde) **18**

Verzoekschrift

- Taalboete
 - Verslag **19**

Regeling van de werkzaamheden **19**

Berichten van verhindering **19**

MORGENVERGADERING VAN WOENSDAG 21 JANUARI 2004

Voorzitterschap van de heer André Denys, ondervoorzitter

– *De vergadering wordt geopend om 10.01 uur.*

MOTIE VAN ORDE

Voorstel tot aanvulling van de agenda

De voorzitter : Met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Dewinter bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Filip Dewinter : De heer Verrijken heeft op 15 januari om persoonlijke redenen ontslag genomen. De eedaflegging van zijn opvolger is volgende week gepland. Omdat alle formaliteiten al vervuld zijn, stel ik voor de eedaflegging toe te voegen aan de agenda van vandaag.

De voorzitter : Is het Parlement het eens met dat voorstel tot aanvulling van de agenda ? (*Instemming*)

Dan stel ik voor dat het onderzoek van de geloofsbrieven van een nieuw lid en de eedaflegging van het nieuwe lid onmiddellijk wordt behandeld. (*Instemming*)

ONDERZOEK VAN DE GELOOFSBRIEVEN EN EEDAFLEGGING

De voorzitter : Bij brief van 15 januari 2004 heeft de heer Verrijken met ingang van 15 januari 2004 ontslag genomen als Vlaams volksvertegenwoordiger.

De opvolger die in aanmerking komt om hem te vervangen, is de heer Johan Van Brusselen.

De geloofsbrieven van de heer Van Brusselen werden al goedgekeurd in onze plenaire vergadering van 6 juli 1999. Een aanvullend onderzoek door het Algemeen Secretariaat heeft uitgewezen dat sindsdien geen wijziging is opgetreden in de vervulling van de verkiesbaarheidsvoorwaarden van de heer Van Brusselen.

Ik stel dan ook voor niet opnieuw een commissie te benoemen voor het onderzoek van de geloofsbrieven van de heer Van Brusselen. (*Instemming*)

Ik roep de heer Van Brusselen uit tot Vlaams volksvertegenwoordiger en nodig hem uit de grondwettelijke eed af te leggen, die luidt als volgt : “Ik zweer de Grondwet na te leven.”

– *De heer Johan Van Brusselen legt de grondwettelijke eed af.*

Namens alle collega's heet ik u van harte welkom in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

VOORSTEL VAN DECREET

Bekrachtiging van enkele stedenbouwkundige vergunningen

Voorstel tot het verlenen van voorrang in commissie

De voorzitter : Het Uitgebreid Bureau stelt voor om het voorstel van decreet van de heren van den Abeelen, Voorhamme, Stassen en Lauwers houdende bekrachtiging van de stedenbouwkundige vergunningen verleend door de Vlaamse regering op 9 januari 2004 in toepassing van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden, voorrang te

verlenen in commissie.

Is het Parlement het daarmee eens ? (*Instemming*)

– *De heer Norbert De Batselier, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

ONTWERPEN VAN DECREET

Milieu-audit en milieuvorwaarden

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor wat betreft de milieuaudit en tot aanvulling ervan met een titel milieuvorwaarden.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Johan Malcorps, verslaggever : Ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De heer Jef Van Looy : Dit ontwerp van decreet is niet alleen positief, het zou zelfs bepalend kunnen zijn omdat vergunningen voortaan verleend zullen worden op basis van een zuiver ecologisch concept. Toch zal CD&V zich om een aantal redenen onthouden.

Het ontwerp wordt voorgesteld als de grote administratieve vereenvoudiging omdat men wil verdoezelen dat de afspraken in het regeerakkoord over administratieve vereenvoudiging eigenlijk niet worden uitgevoerd. Daarnaast moet ik erop wijzen dat dit ontwerp van decreet niet los gezien mag worden van een aantal andere geplande ontwerpen, die wellicht niet meer goedgekeurd raken voor de verkiezingen.

Voorts vragen wij ons af hoe het decreet zal uitgevoerd worden. Hoeveel algemene regels zijn er nodig ? Hoe snel zijn wijzigingen mogelijk als de ecologische omstandigheden veranderen ? Het gaat met andere woorden niet alleen om minder regels, maar ook om betere regels. Biedt dit systeem de bedrijven meer rechtszekerheid, want naast de integrale voorwaarden kan men nadere eisen opleggen ?

Is de handhaving voorbereid op dit nieuwe systeem ? Is ons rechtssysteem flexibel genoeg voor zo'n algemeen kader ?

Het blijft een open vraag of dit ontwerp van decreet de langverwachte hervorming is waar we al 4 jaar op wachten. De meerderheid schuift alles voor naar de volgende regering. Groen! lijkt bang van zijn eigen schaduw. (*Applaus bij CD&V*)

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Dit ontwerp van decreet is het gevolg van de Europese EMAS-richtlijn, maar vereenvoudigt tegelijk de milieuwetgeving, want milieuvergunningen worden voortaan op sectorale basis toegekend.

De EMASII-richtlijn streeft naar vrijwillige deelname van organisaties aan milieubeheer- en milieu-auditsystemen. Het bedrijfsleven twijfelt aan deze richtlijn. De interesse voor de ISO14001-milieu-certificaten is evenmin groot, zeker in vergelijking met Duitsland en Nederland. Het probleem is dat bedrijven hier niet beloond worden om een dergelijk certificaat te behalen. In het ontwerp wordt onvoldoende aandacht besteed aan deze certificaten.

Zowel de SERV als Unizo vroegen al langer naar integrale milieuvorwaarden. Klasse II-inrichtingen worden nu meldingsplichtig in plaats van vergunningsplichtig, tenzij ze niet vallen onder de integrale milieuvorwaarden. Dat is weliswaar een vereenvoudiging, maar er blijft nog veel onduidelijkheid over. De sectoren moeten nog ingedeeld en de sectorale voorwaarden nog bepaald worden. De maatregel zou ook

voor problemen kunnen zorgen voor de mobiele installaties. Kunnen er sectorale voorwaarden opgesteld worden voor landbouwbedrijven ? Ik hoop dat er snel duidelijkheid komt, in nauw overleg met de sector.

Vanwege deze onduidelijkheid en omdat bedrijven die inspanningen leveren voor het milieu daarvoor niet beloofd worden zal het Vlaams Blok zich onthouden. (*Applaus bij het VB*)

De heer Johan Malcorps : De laatste tijd is er in binnen- en buitenland heel wat kritiek op het milieubeleid. In het tijdperk van Bush junior en van de anti-ecologische restauratiebeweging is ecologische politiek minder evident dan voorheen.

Kritiek is echter ook altijd een opportuniteit. Deskundigen stellen de complexiteit van het milieubeleid in vraag omdat ze voorstander zijn van nieuwe vormen van eco-efficiëntie. De New Ecology-beweging in de VS valt bijvoorbeeld niet noodzakelijk samen met de anti-ecologiebeweging. Een modernisering van de milieupolitiek wordt noodzakelijk geacht. Zo kan de crisis van het milieubeleid een nieuwe start worden voor een slagkrachtiger milieupolitiek.

Het is zeker geen toeval dat in verschillende industrielanden momenteel programma's lopen rond de zogenaamde opschoning van de milieuwetgeving. Wie vereenvoudiging zegt, denkt echter vaak versoepeling. Dat is zeker het geval in de VS. Dat kan volgens ons zeker niet de bedoeling zijn.

De milieubureaucraten vindt men vaak minder in de politiek dan in de uitgebreide milieu-administraties en in het bedrijfsleven zelf. Voldoen aan gedetailleerde lijstjes met voorschriften is voor de milieuverantwoordelijken binnen bedrijven vaak makkelijker dan vergunningen op hoofdlijnen, resultaatsverplichtingen en interne milieuzorg- of milieuverzekeringstelsels. Als bedrijfssectoren vrijwillige overeenkomsten sluiten met de overheid om bijkomende normen of heffingen te vermijden, dan leidt dit dikwijls tot bureaucratische en dure procedures die de toepassing van de vrijemarktprincipes in de milieusector juist in de weg staan.

Waar het pleidooi voor ecologische efficiëntie uitgaat van een welgemeende zorg voor het leefmilieu, kunnen de aanbevelingen met beide handen aangegrepen worden. Waar dit alleen een zorg maskeert voor een doorgedreven economische efficiëntie, wordt eco-efficiëntie het breekijzer voor ecologische deregulering.

Vlaanderen heeft de voorbije jaren en decennia een wildgroei gekend van milieuregeling. Goede voorbeelden zijn Vlarem I en Vlarem II, die in hun tijd trouwens noodzakelijk waren. Er waren de federale wetten op lucht en water en vervolgens de Vlaamse decreten die naast elkaar werden uitgebouwd. Vervolgens probeerde de commissie-Bocken tot een systematiek te komen van de Vlaamse wetgeving. Nu is er het decreet Integrale milieuvorwaarden dat duidelijk geen versoepeling inhoudt, maar wel een vereenvoudiging.

Het biedt tal van voordelen. Het zorgt voor een grote rechtszekerheid voor de bedrijven, het is een gebruiksvriendelijk systeem, met normen op maat van de specifieke sectoren, het is ideaal voor een doelgroepenbeleid, het is beter toepasbaar en handhaafbaar en het maakt doorschuifoperaties tussen verschillende compartimenten moeilijker. Het biedt ook meer garanties dat alle bedrijven op dezelfde leest zullen worden geschoeid. Uit het Nederlandse voorbeeld is trouwens gebleken dat het kostenbesparend werkt en toch milieuwinst oplevert.

We zijn dat ook zeer blij met de positieve reacties van Unizo en VEV. Unizo berekende zelfs dat het voor de KMO's kan leiden tot een besparing van 50 miljoen euro per jaar. We zijn echter ook niet doof voor de waarschuwingen over problemen met de omzetting in de praktijk. De minister heeft ons verzekerd dat er proefprojecten zijn opgezet voor de schrijnwerkerij en de garages. Er waren ook vragen over de samenhang met het decreet Bronnenbeheersing. Ik weet echter niet hoever men daarmee nog zal raken tijdens deze regeerperiode. Dit decreet kan autonoom functioneren, maar we blijven vragende partij voor een decreet handhaving en een decreet Bronnenbeheersing.

Unizo had ook vragen bij de opmaak van de pakketten met integrale voorwaarden. Uiteraard mag dit niet leiden tot nieuwe vormen van betutteling. We zullen erop toezien dat dit gebeurt in nauw overleg met de betrokken sectoren. Eenvoudige procedures zijn noodzakelijk. We mogen niet terechtkomen in nieuwe

verkapte vergunningenstelsels. Dat betekent uiteraard niet dat we alle wensen van de sectoren klakkeloos moeten aanvaarden.

De integrale aanpak is ook van belang voor een doel van de ruimtelijke ordening, namelijk de verweving van kleinere bedrijven zoals schrijnwerkerijen en garages in woonzones.

De milieu-audit en het systeem van de bedrijfsinterne milieuzorg worden verder verfijnd. Er wordt een systeem van autocontrole ingevoerd. Uit Nederlandse ervaringen is evenwel gebleken dat controle op de controle noodzakelijk blijft. Controle op de milieuprestaties overlaten aan de markt werkt niet altijd omdat ook de verificateurs altijd afhankelijk blijven van hun klanten. De overheid moet dus toekijken op de organisatie en het verloop van het verificatieproces.

Het ideaal op langere termijn is het uitzetten van milieuvergunningen op hoofdlijnen, ook voor grotere bedrijven. Ik weet niet of de grote bedrijven daarvoor nog vragende partij zijn. Soms verkiezen de milieuverantwoordelijken in de bedrijven een milieucatechismus boven een creatieve aanpak waarbij een duurzame productie wordt geïnternaliseerd. Een begrip als *responsible care* moet een diepgewortelde bedrijfsstrategie worden. Er mag geen deregulering worden doorgevoerd die ten koste van het milieu gaat.

Minister Ludo Sannen : Aan de toespraak van de heer Malcorps heb ik weinig toe te voegen. Hij heeft de brede context van het ontwerp geschetst en de voordelen ervan duidelijk toegelicht. Ik wil vooral reageren op de tussenkomsten van de heer Van Looy en van mevrouw Van den Eynde.

De heer Van Looy stelt dat zijn fractie zich zal onthouden omdat het ontwerp de beloofde deregulering slechts gedeeltelijk realiseert. Hij vindt dus dat we ons werk doen, maar dat dit werk nog niet af is. Ik denk dat we mogen blij zijn dat dit ontwerp voorligt. Het is geen gemakkelijke oefening geweest. Gedurende jaren is het inzicht gegroeid dat een milieubeleid niet moet worden gevoerd met allerlei bijkomende regelgeving. Beter is het als de overheid allerlei doelstellingen formuleert en vervolgens probeert de sector te mobiliseren.

De integrale voorwaarden geven die mogelijkheid, maar ook de specifieke voorwaarden voor sommige bedrijven. Als een bedrijf kan aantonen dat het dezelfde doelstellingen kan halen met andere maatregelen, dan kunnen de milieuvorwaarden worden bijgestuurd.

Ik ben het eens met de heer Malcorps. Niet alleen bij de overheid, maar ook bij het bedrijfsleven is een mentaliteitswijziging noodzakelijk. Sommige bedrijven verschuilen zich nog steeds liever achter kleine concrete regeltjes die misschien meer duidelijkheid geven, maar die niet altijd leiden tot betere resultaten voor het leefmilieu. Ik ben het eens met de heer Malcorps dat dit decreet het best naast een decreet rond bronnenbeheersing zou worden geplaatst en naast een nieuw handhavingdecreet. Wat dat laatste betreft heeft het kabinet zijn werk gedaan. Er zijn ook preadviezen gevraagd bij de SERV en de MiNa-Raad. In dat laatste geval zullen de adviezen wellicht gemakkelijk te verwerken zijn gezien de grote eensgezindheid die erover bestaat. Ik hoop dat dit ontwerp nog zal kunnen worden goedgekeurd door de regering. Ik heb wel twijfels bij het decreet rond bronnenbeheersing. Toch blijf ik ervan uitgaan dat we prachtig werk hebben geleverd dat in de toekomst zal kunnen worden voortgezet.

Collega Van den Eynde klaagt aan dat men in Vlaanderen te weinig een beroep doet op systemen van interne kwaliteitszorg. Een van de redenen zou het gebrek aan beloning zijn. Het voorliggende ontwerp kent echter voor een deel een beloning toe, doordat interne zorgsystemen worden erkend als systemen die de milieu-audits die men anders zou moeten opstellen, kunnen vervangen. Het leefmilieubeleid stimuleert op die manier de bedrijven dus om dergelijke zorgsystemen toe te passen. Misschien kunnen er wel nog andere stimulansen uit andere beleidssectoren komen. Maar door beide zorgsystemen - EMA II en ISO14001 - te erkennen hebben we reeds een bijkomende stimulans gegeven. Dit alles is immers belangrijk voor het milieu en meer in het algemeen de kwaliteits- en zorgbewaking binnen het bedrijf zelf.

Dit decreet moet nog verder uitgewerkt worden, zegt men. In een parlementaire democratie is dat de normale situatie. Pas als men een decreet heeft, kan het verder uitgewerkt en geïmplementeerd worden. Intussen lopen de proefprojecten rond de garages en schrijnwerkerijen al. Uit deze projecten zullen lessen getrokken worden voor de andere sectoren. De testprojecten kunnen wel alleen plaatsvinden waar een zekere uniformiteit inzake exploitatie en productie bestaat. Het is de vraag of landbouwbedrijven een dergelijke

uniformiteit bezitten.

Ik denk we blij mogen zijn met dit ontwerp. Het bedrijfsleven is weliswaar ongeduldig, maar we zullen er alles aan doen om de proefprojecten binnen enkele maanden tot een goed einde te brengen. (*Applaus*)

De voorzitter : De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor wat betreft de milieuaudit en tot aanvulling ervan met een titel milieuvorwaarden.

– *De artikelen worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

Mededeling van milieu-informatie en opheffing van de stilzwijgende milieuvergunning

Algemene bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het ontwerp van decreet tot wijziging van de regelgeving betreffende het mededelen van milieu-informatie en tot opheffing van het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Jef Van Looy, verslaggever : Ik verwijs naar het schriftelijke vraag.

Met dit ontwerp wordt, in opdracht van de Europese Commissie, het milieuvergunningendecreet gewijzigd. Ons huidige systeem stipuleert dat als de overheid beslissingstermijnen voor de toekenning van een milieuvergunning in eerste aanleg overschrijdt, de milieuvergunning automatisch verworpen wordt. Indien dit echter bij een beroepsprocedure gebeurt, wordt de milieuvergunning automatisch toegekend. Dit is in feite het enige wapen waarover de burger beschikt.

De burger moet zelf voortdurend rekening houden met allerlei termijnen en wordt bij overschrijding onmiddellijk bestraft.

Maar de Europese Commissie vindt dat men een milieuvergunning niet automatisch kan toekennen. Een milieuvergunning moet immers toegekend worden op basis van een dossier.

Tegelijk is het zo dat in de huidige regelgeving de overheid in geen enkel geval gestraft kan worden. Vandaar dat wij een amendement indienen dat bepaalt dat de overheid, per dag dat zij een vooropgestelde termijn overschrijdt, beboet kan worden met 100 euro per overschreden dag. Zo heeft de aanvrager van de milieuvergunning toch een zeker verweer en komt de overheid ook wat onder druk te staan. Dit amendement geldt zowel voor de gemeenten, de provincies als voor de hogere overheden.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : De Vlaamse milieuwetgeving is een zeer ingewikkelde en complexe materie. Deze ingewikkeldheid leidt ertoe dat onze milieuwetgeving een negatieve invloed heeft op het ondernemerschap. Vele bedrijven zien zich immers genoodzaakt om een beroep te doen op allerlei milieu-expertisebureaus. Die laatste klagen op hun beurt de gebruiksonvriendelijkheid van de milieuwetgeving aan.

Anderzijds leidt de complexiteit van de milieuwetgeving ook tot allerlei overtredingen. Ook de Europese Commissie tikte ons land al meermaals op de vingers omdat bepaalde richtlijnen niet nageleefd werden.

Dit ontwerp heeft twee delen. Het eerste deel heeft het over de informatiedoorstroming. Het tweede is een gevolg van de veroordeling van België door het Europese Hof van Justitie. Het Hof oordeelde dat het systeem van de stilzwijgende toekenning van de milieuvergunning moest afgeschaft worden.

Bij de informatiedoorstroming worden de bedrijven geconfronteerd met enorme administratieve verplichtingen. Meermaals per jaar moeten de bedrijven allerlei gegevens over de afvalwaterheffing en de rapportering van de bedrijfsafvalstoffen door te sturen. Indien men deze administratieve mallemlen zou herleiden tot één enkel formulier, kan men tot een beter informatiebeheer komen. Deze gegevens zouden trouwens ook op een elektronische wijze moeten kunnen meegedeeld worden. Wij hopen dat het lopende proefproject positief zal geëvalueerd worden zodat de bedrijven zich meer kunnen richten op het echte ondernemersschap.

Verder zal, in een geval van een gunstige evaluatie, dit informatiebeheer misschien ook kunnen toegepast worden in andere beleidsdomeinen.

Bij het tweede deel van het ontwerp heb ik, net als collega Van Looy, heel wat vragen. Op het terrein heerst er heel wat onzekerheid over het al dan niet verkrijgen van een milieuvergunning. Het Europees Hof van Justitie is immers van oordeel dat het systeem van de stilzwijgende verkrijging in strijd is met een vijftal andere Europese richtlijnen en stelt dat een vergunningsaanvraag steeds beantwoord moet worden. Er moet dus steeds, binnen een gestelde termijn, geantwoord te worden of een vergunning al dan niet wordt toegekend. De aanvrager moet rechtszekerheid hebben.

Deze rechtszekerheid is er niet als de overheid niet tijdig antwoordt. De door de Vlaamse regering voorgestelde jaarlijkse verslagplicht is onvoldoende. Ook de overheid moet immers bestraft kunnen worden indien zij niet aan haar verplichtingen voldoet. De Vlaams-Blokfractie is het idee van de dwangsom dan ook niet ongenegen. Dit voorstel werd echter door de Vlaamse regering afgewezen.

Tevens dringt een jaarlijkse evaluatie van het decreet zich op. Enerzijds is het gunstig voor de bedrijven. Anderzijds moet men vaststellen dat het jaarlijkse milieuverslag onvoldoende is om de overheid er toe aan te zetten de eigen milieuwetgeving na te leven. Daarom dienen wij een amendement in waarbij we de Vlaamse regering vragen om een dwangsom op te leggen aan de overheden die zich niet aan de beslissingstermijnen houden. (*Applaus bij het VB*)

Minister Ludo Sannen : Dit ontwerp van decreet is een goed voorbeeld van bijkomende vereenvoudiging. Tot spijt van wie het benijdt, zetten we toch weer een aantal voorwaartse stappen.

Het kan nooit de bedoeling zijn dat de rechtszekerheid van de burger in het gedrang komt. Daar zijn we het allen over eens. Momenteel worden de meeste milieuvergunningen tijdig afgeleverd. Op dit vlak doen zich dus geen problemen voor.

De Europese Commissie verplicht ons ertoe om het systeem van de stilzwijgende milieuvergunningen op te geven. Het wordt vervangen door het jaarverslag. Het is dus wat voorbarig om het amendement van de CD&V-fractie te aanvaarden. Dit amendement vertrekt immers vanuit een fundamenteel wantrouwen ten opzichte van het functioneren van de overheid.

Met dit jaarverslag kunnen we op een uitstekende manier oordelen of het loslaten van het systeem van stilzwijgende milieuvergunning een nadelige uitwerking heeft op de rechtszekerheid van de burger. Mocht dit zo zijn dan kan het parlement de nodige initiatieven ontplooien. Laat ons dus het systeem van de jaarverslagen afwachten, alles in de commissie evalueren en vervolgens nagaan of de overheid haar verantwoordelijkheden al dan niet ontloopt.

De heer Jef Van Looy : In heel wat andere gevallen worden er wel termijnen opgelegd. Als de burger een termijn overschrijdt, wat evenmin vaak gebeurt, wordt hij wel bestraft.

Waarom zou men trouwens het systeem van de dwangsom tegenhouden, als er geen probleem bestaat ? Het systeem van de dwangsom geeft meer rechtszekerheid aan de burger. Blijkbaar wil de Vlaamse regering dat niet.

De voorzitter : De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter : Aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet tot wijziging van de regelgeving betreffende het meedelen van milieu-informatie en tot opheffing van het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning.

- *De artikelen 1 tot en met 4 worden zonder opmerkingen aangenomen.*
- *De stemmingen over de amendementen op artikel 5 en over dat artikel worden aangehouden.*
- *De artikelen 6 en 7 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen omstreeks 16 uur de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

ACTUALITEITSDEBAT

Toekomst van de luchthaven van Antwerpen

De voorzitter : Aan de orde is het actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Antwerpen.

De heer Ludwig Caluwé : Vorige vrijdag werden wij opgeschrikt door een forse verklaring van de heer Philippe Muylers, gedelegeerd bestuurder van het Vlaams netwerk van ondernemingen Voka. Hij beschuldigde de Vlaamse regering van woordbreuk over de financiering van de toekomstige structuur van de luchthaven van Deurne. Luchthavenbeleid is uiteraard geen eenvoudige zaak, maar deze regering maakte er wat Deurne betreft een echte vaudeville van. Zij begon ermee de procedure die de vorige regering had opgestart om de luchthaven te privatiseren en als geheel in concessie te geven, af te breken. Daarop ging men managementteams aanstellen om voor de financiering van de intunneling van de Krijgsbaan te zorgen, maar toen het verslag van het Rekenhof over de contracten zeer negatief bleek werd ook dat plan afgevoerd. Daardoor ging 2 miljoen euro belastinggeld in de vorm van schadevergoeding zonder meer verloren. Ook van het daaropvolgende plan om het met één manager te doen kwam niets in huis : in tegenstelling met Oostende werd in Deurne nooit een manager aangesteld.

Op 19 juli 2002 werd de basisbeslissing genomen voor een PPS-project. In juni 2003 deed PMV daarover een voorstel aan de Vlaamse regering, die daarover op 27 juni een beslissing nam. Van de vennootschap zouden het Vlaams Gewest, het stedelijk Havenbedrijf, de provinciale GOM Antwerpen, de Hoge Raad voor de Diamant als private partner, en een commerciële partner - die verantwoordelijk zou zijn voor de exploitatie - deel uitmaken. Zij zou enerzijds de intunneling van de Krijgsbaan financieren, 9 hectare luchthavengrond commercialiseren en de luchthaven exploiteren.

Het leek erop dat alles in orde zou komen, maar toen werden we plots opgeschrikt door die beschuldiging van de heer Muylers. Hij stelt dat de Vlaamse regering haar inbreng van 14 miljoen euro voor de intunneling van de Krijgsbaan plots vermindert tot 8 miljoen euro. De 6 miljoen euro van de GOM en het Havenbedrijf, die eigenlijk voor het beheer en de exploitatie bestemd waren, zouden in de plaats naar die tunnel gaan.

Havenschepen Leo Delwaide bevestigde dat het inderdaad nooit de bedoeling was geweest te participeren in de bouw van de tunnel, maar wel in het totaalproject. De Vlaamse regering zegt dan weer dat het altijd de bedoeling was de inbreng van de publieke partners daarvoor te gebruiken. Wie heeft gelijk ?

Minister Dirk Van Mechelen : In het bestek, dat opgestuurd werd in het kader van de Europese Code, staat duidelijk dat gekozen werd voor een participatieve PPS, waarbij de partners al hun middelen inbrengen

in een vennootschap dat dan opdrachten vervult. Een van die opdrachten is, naast de exploitatie van de luchthaven en de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen, de financiering van de bouw van de tunnel. Op basis daarvan moet een businessplan ontwikkeld worden dat deze regionale zakenluchthaven op lange termijn rendabel maakt. Dit plan krijgt stilaan vorm, hoewel er van de GOM en het havenbestuur nog een paar formele beslissingen inzake participatie verwacht worden. Maar het is dus niet zo dat de door de ene ingebrachte euro van meet af aan voor dit bestemd is en die van de andere voor dat. Neen, alles komt in één pot terecht en daarmee investeert de vennootschap.

De heer Jan Penris : Het document dat u nu citeert zouden wij graag ontvangen.

Volgens de pers bestaat een informatiebrochure voor kandidaat-investeerders, waarin staat dat het Vlaams Gewest de helft van de geschatte kostprijs van de tunnel, zijnde 14,3 miljoen euro, in geld inbrengt. Bestaat deze brochure, en staat die passus er inderdaad in ?

Minister Dirk Van Mechelen : Reeds op de eerste vergadering, en dat is meer dan 2 jaar geleden, heb ik gezegd dat het Vlaams Gewest zich de mogelijkheid voorbehoudt haar bijdrage te leveren in geld of in grond. In de principeovereenkomst, die nu blijkbaar geheel of gedeeltelijk op het bureau van de heer Muylers is terechtgekomen, wordt vorm gegeven aan de verbintenissen van alle partners. Vergeet niet dat ook het Havenbedrijf een aantal rendementseisen stelt, en dat de diamantsector en PMV eveneens voorwaarden stellen aan hun inbreng.

De grote discussie die nu gaande is in de privé-sector, gaat erom wie van hen, naast de inbreng van de diamantsector, het verschil zal betalen. Dat bedrag is uiteraard afhankelijk van de hoogte van de kosten van de intunneling, die thans fictief op 28,6 miljoen euro zijn vastgelegd. Maar wie moet het ophoesten, en onder welke voorwaarden ? De groep die verantwoordelijk is voor de bouw van de tunnel en de exploitatie van de bedrijfsterreinen heeft er alle belang bij om bij voorbaat een exitvoorwaarde in te bouwen. Maar daarvoor moet het businessplan voldoende cashflow genereren. De offerteprocedure is lopende, en het is daarom bevreemdend dat tijdens die procedure een bepaalde partij standpunten inneemt die nogal vreemd zijn. Maar het bestek stellen we ter beschikking

De heer Ludwig Caluwé : Het was steeds de bedoeling om 9 hectare luchthavengrond in te brengen, naast de beloofde inbreng voor de tunnel. U kunt het ene niet door het andere vervangen. Het was ook steeds zo dat de inbreng van de haven en de GOM daarbovenop zou komen, en dus niet voor de tunnel maar wel voor de exploitatie moest dienen.

In het besluit van de Vlaamse Regering van 27 juni 2003 staat dat zij haar principiële goedkeuring verleent aan de oprichting van een participatieve PPS, onder bepaalde voorwaarden en na advies van de Inspectie van Financiën.

Die voorwaarden bepalen duidelijk dat het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro zou inbrengen in geld, de helft van de kostprijs van de tunnel, en dat de andere participanten gezamenlijk voor de financiering van de andere helft zouden zorgen. Dit wordt in het advies van de Inspectie van Financiën bevestigd.

Minister Dirk Van Mechelen : In diezelfde nota staat ook duidelijke taal aangaande de grond.

Het is de bedoeling naar een concessiepolitiek te gaan zoals dat ook het geval is bij de havens. Daar wordt gewerkt met A-, B- en C-concessies, waarbij het laagste tarief wordt gegeven aan diegene die de grootste trafiek in de haven bewerkstelligt. In het begin zal het moeilijk zijn op een zeer grote oppervlakte, 15 tot 27 hectare, luchthavengerelateerde bedrijven aan te trekken. Daarom zou er in eerst instantie een zeer laag tarief toegepast worden op de 9 hectare die het echte hart van de luchthaven zouden gaan vormen. De concessie zou gaan stijgen naarmate men meer afwijkt van het luchthavengerelateerde karakter van de bestemming, zodat men daarvoor tot een normale commerciële prijs zou komen die ook op andere Antwerpse bedrijfsterreinen gelden.

In het document van 27 juni staat dat er meerdere scenario's voor de commercialisering van de grond mogelijk zijn. Het gewest kan het zelf doen, of zijn gronden geheel of gedeeltelijk inbrengen in de PPS-

venootschap. Het kan ook een stuk in concessie geven of verkopen. Maar de 27 hectare op het terrein van de luchthaven is grond van het Vlaams Gewest, en alle profits komen dus ook op rekening van het Vlaams Gewest en niet van de privé-sector.

Het uitgewerkte voorstel bestaat uit een compromis waarbij 27 hectare wordt opgedeeld in 9, 6 en 12 hectare. De waarde van de negen hectare die nu in de vennootschap wordt ingebracht, is 6 tot 7 miljoen euro.

Als in de verdere onderhandelingen blijkt dat het businessplan maar kan slagen als men 12 hectare krijgt, dan zal daarover met de regering moeten worden onderhandeld. De regering heeft totnogtoe alleen een onderhandelingskader gemaakt, wetende dat er toezeggingen zijn van de haven, de GOM en de Hoge Raad voor Diamant. Nu moet er een offerte worden gemaakt en dan moet worden nagedaan wat er nodig is om het businessplan te doen kloppen.

Ook in de nota van de Inspectie van Financiën van 14 mei 2003 staat dat finaal alleen het op te maken businessplan uitsluitend kan geven, ook voor de partners die pas dan definitief een verbintenis aangaan.

We zitten midden in een procedure van gesprekken. De eerste insteek moet op 9 februari binnen zijn. Nadien starten de formele onderhandelingen tussen PMV en alle partners. Eind februari, begin maart zullen we weten waar we staan. Dan zal ik volledige verantwoording komen afleggen.

De heer Ludwig Caluwé : Ik heb u vorige vrijdag niet horen zeggen dat de Vlaamse regering grond zou inbrengen in plaats van 14,3 miljoen euro. Er is altijd sprake geweest van de 9 hectare.

Minister Dirk Van Mechelen : Men moet goed weten wat de afspraken zijn. Er komt een participatieve PPS. Een afspraak is dat voor de bouw van de tunnel de helft van de middelen publiek en de andere helft privaat zijn. Het debat gaat vandaag over de vraag of de helft van het private geld er is. Pas als er een contract is waarin staat dat de private sector mee investeert, kan men een businessplan opmaken en nagaan of alle partijen aan de voorwaarden voldoen.

De heer Jan Penris : Het is aangewezen dat de minister duidelijk aangeeft wat de financiële limiet is : is dat 8,05 of 14,3 miljoen euro ?

De heer Ludwig Caluwé : In het advies van de Inspectie van Financiën staat duidelijk dat het financieringsaandeel van de regionale partners ten minste gelijk dient te zijn aan dat van de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid brengt in elk geval 14,3 miljoen euro in voor de bouw van de tunnel en de regionale partners zouden 15,4 miljoen euro moeten inbrengen, gespreid in de tijd.

Na de beslissing van de Vlaamse regering van 27 juni 2003 heb ik een vraag om uitleg gesteld, onder meer over het feit dat er verschillende cijfers zijn over de kostprijs : 25 en 37 miljoen euro. De minister heeft daarop geantwoord dat het bedrag van 37 miljoen euro tal van andere aspecten bevat. De 25 miljoen euro slaat alleen op de bouw van de tunnel. De 50 procent slaat daarop : 50 procent van de 25 miljoen euro moet uit de privé-sector komen, 50 procent van het Vlaams Gewest. Verder stelt de minister dat de Antwerpse diamantsector vragende partij is voor de bouw van de tunnel. Als die sector een inbreng van 6,25 miljoen euro doet, wil ze een verbintenis van alle regionale publieke actoren, met name de provincie en de stad. Die moeten dus mee een verbintenis aangaan voor de exploitatie en het beheer van de luchthaven, en kunnen eventueel in de PPS-koepel worden opgenomen.

In het Europees Bulletin der Aanbestedingen van 5 september 2003 staat dat er van de commerciële partner een substantiële financiële inbreng in het kapitaal van de vennootschap wordt verwacht van een vermoedelijk bedrag tussen 6 en 9 miljoen euro. In de informatiebrochure die PMV op het Internet ter beschikking heeft gesteld van geïnteresseerde partners, staat dat het Vlaams Gewest een inbreng doet voor de helft van de geraamde kostprijs van de tunnel, met name 14,3 miljoen euro. De inbreng van de regionale en commerciële partners wordt geraamd op 14,5 miljoen euro.

In het Lastenboek staat dat de financiële inbreng van het Vlaams Gewest maximaal 50 procent bedragen van de kostprijs van de tunnel en die werd volgens een voorlopige raming vastgelegd op 14,3 miljoen euro. Over

de inbreng van de regionale partners wordt momenteel nog onderhandeld tussen het Vlaams Gewest en die partners. Onder voorbehoud van ondertekening van de principeovereenkomst kan worden gesteld dat de inbreng zal gebeuren voor een vermoedelijk bedrag van 12,5 miljoen euro, waarvan de helft publieke en de helft private middelen zijn. Als de bepalingen van de definitieve principeovereenkomst niet aan de kandidaten wordt meegedeeld voor 16 december 2003, mag de kandidaat een voorstel indienen op basis van die veronderstellingen.

In de nota van 12 december 2003 stelt de Vlaamse regering in het commentaar bij artikel 7 van de principeovereenkomst dat er wordt aangegeven dat de verbintenis van de het Vlaams Gewest om een inbreng te doen voor 50 procent van de kostprijs van de tunnel, gebaseerd is op een raming van 28,6 miljoen euro. Wat de budgettaire inspanning betreft staat dat PMV 14,3 miljoen euro zal inbrengen in het kapitaal van de PPS-vennootschap. Volgens artikel 7 van de principeovereenkomst verbindt het Vlaams Gewest zich ertoe om vermogensaandelen in te brengen in de PPS-vennootschap voor een waarde die 50 procent zal bedragen van de kostprijs van de tunnel en bedraagt de geraamde kostprijs 28,6 miljoen euro.

Op de ministerraad van 19 december zijn twee zaken gewijzigd. Zo is er niet alleen sprake van een verbintenis van het Vlaams Gewest maar ook van de provincie - de GOM - en de stad - het Gemeentelijk Havenbedrijf. Verder wordt de inbreng door PMV in het kapitaal van de PPS-vennootschap geraamd op 8,05 miljoen euro in plaats van 14,3 miljoen euro.

Uit het voorgaande blijkt dat het Vlaams Gewest zou instaan voor de helft van de kostprijs van de tunnel met een maximum van 14,3 miljoen euro. De privé-partners zouden minstens de helft van de kosten dragen. De inbreng van de haven en van de GOM was steeds bedoeld voor de exploitatie van de luchthaven en de commercialisering van de luchthavengronden, niet voor de tunnel.

Door ineens 6 miljoen euro minder te investeren, schaadt de overheid het vertrouwen van de privé-sector in PPS-projecten. De Vlaamse regering stelt zich daarenboven bloot aan juridische vervolging en eisen tot schadevergoeding.

De luchthaven kreeg enkel door dit project een tijdelijke uitzondering op de internationale veiligheidsvoorschriften. De enige alternatieven voor de tunnel zijn het afsluiten van de Krijgsbaan overdag of het inkorten van de startbaan. Het eerste is niet haalbaar en het tweede wijkt af van voornoemde voorschriften. Als geen enkele commerciële partner op korte termijn de bijkomende middelen wil of kan investeren, dreigt dus de sluiting van de luchthaven.

Waarom werden de afspraken zo plots gewijzigd ? Is de regering bereid om haar beslissing te herzien ? Zal men de kandidaat-aanbesteders op de hoogte brengen van de wijziging ? Wat zal de regering doen als er door de wijzigingen geen enkele commerciële partner een bod uitbrengt ? (*Applaus bij CD&V en het VB*)

De heer Marc van den Abeelen : Ik zal me beperken tot een aantal politieke kanttekeningen. Is het wijs dat de heren Muylers en Luwel nu, terwijl de aanbestedingsprocedure loopt en PMV de zaak onderzoekt, dergelijke tijdingen brengen ? Dat ruikt naar onbehoorlijk bestuur. Schieten op de minister, een vurig verdediger van dit dossier, is onheus. Ik heb vernomen dat die heren in eigen naam spreken en niet in naam van hun vereniging. Het is beter de voorstellen van de PMV af te wachten en dan pas te debatteren. Er moet wel snel gehandeld worden want Europa zal een afwijking van de normen niet al te lang dulden.

Ik heb altijd begrepen dat de kosten voor de tunnel gelijk verdeeld zouden worden tussen de overheid en de privé-sector. Dan betaalt het Vlaams Gewest inderdaad 8 miljoen euro. De Haven en de GOM samen dragen 6,250 miljoen euro bij. De inbreng van de Hoge Raad voor Diamant, 6,250 miljoen euro, was verbonden aan de participatie van de regionale partners en van andere privé-partners. Vandaar dat in de brief van de Kamer van Koophandel staat dat hij zal zorgen voor een inbreng van de Hoge Raad voor Diamant, van privé-personen, van luchthavengebonden ondernemingen en van ondernemingen, die zich verbonden voelen met die luchthaven. Nu ontbreekt er echter 8,050 miljoen euro van de privé-partners. Ik begrijp dan ook de zenuwachtigheid van de ondertekenaars van de brief.

We moeten allemaal een oplossing nastreven en niet schieten op de overheid. De overheid doet immers meer dan louter de ondertunneling financieel steunen. Ze brengt grond in. Ze engageert zich om de bestaande

dotatie van 340 miljoen euro gedurende 10 jaar te bestendigen. Bovendien staat de Vlaamse regering in voor de ontsluiting van het project en de KMO-zone. Gezien die inspanningen en de lopende onderhandelingen past het niet om te spreken van woordbreuk van de Vlaamse regering.

In de vennootschap zijn middelen nodig voor de startbaan, de tunnel, de exploitatie en het onderhoud. De cruciale vraag blijft waar de ontbrekende 8 miljoen euro van de privé-partners blijft. (*Applaus bij de VLD en Groen!*)

De heer Jan Penris : Al 10 jaar geleden stelde de toenmalige minister van Mobiliteit Sauwens dat de luchthaven van Deurne enkel kon overleven door een verlenging van de startbaan, technisch alleen mogelijk door een tunnel onder de Krijgsbaan. Hij plakte daar zelfs een prijskaartje op. Er gebeurde verder niets meer. In het begin van deze regeerperiode stond er niet veel over de luchthavens in de regeerverklaring. Desalniettemin zijn er studies uitgevoerd over de leefbaarheid ervan. Die bevestigden enkel wat men tien jaar geleden al wist : de luchthaven kan maar overleven mits de startbaan wordt verlengd door een tunnel onder de Krijgsbaan.

Pas op 19 juli 2002 nam deze regering een principiële standpunt in : ze was bereid de ondertunneling financieel te steunen als de privé-partners de helft van de kosten betaalden. De minister antwoordde steeds op vragen en interpellaties dat er schot in de zaak kwam, dat er voldoende privé-partners waren en dat de regionale overheden gunstig reageerden. Binnen afzienbare tijd zou de PPS-vennootschap, verantwoordelijk voor de werken en de rendabele uitbating van de luchthaven, opgestart worden. Het zag er naar uit dat we begin februari duidelijkheid zouden hebben. Plots echter stellen de privé-partners vragen bij de constructie.

Het is immers niet duidelijk of het Vlaams Gewest 14,3 of 8,05 miljoen euro zal investeren. Minister Van Mechelen moet daarom zo snel mogelijk een antwoord geven op deze kernvraag. Ik moet zeggen dat ook het Antwerpse Havenbedrijf er altijd is van uitgegaan dat het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro zou investeren. Omdat dit een belangrijk PPS-dossier is, legt een mislukking een zware hypotheek op alle andere PPS-dossiers. Omdat vrijwel iedereen wil dat de luchthaven van Deurne blijft bestaan, moeten de partners zo snel mogelijk tot een vergelijk komen. Daarvoor moet minister Van Mechelen echter duidelijkheid scheppen. (*Applaus bij het VB*)

De heer Robert Voorhamme : De heer van den Abeelen heeft gelijk : een aantal partners die al van bij aanvang betrokken waren bij het overleg over de luchthavenexploitatie, veroorzaken een storm in een glas water. Ik hoop dat ze zich daar goed bewust van zijn want de informatie die zij verspreiden stemt niet altijd overeen met de werkelijkheid. Van partners die al van in het begin betrokken zijn bij dit dossier, mag men toch aannemen dat ze op de hoogte zijn van alle details.

De geschiedenis van dit dossier is belangrijk omdat de basisprincipes voor ons belangrijk zijn en blijven. Het regeerakkoord bepaalt dat de luchthaven van Deurne onder welbepaalde voorwaarden moet blijven bestaan. Eén ervan is dat de startbaan niet verlengd mag worden, maar dat wel gezocht moet worden hoe die efficiënter gebruikt kan worden. Ondertunneling van de Krijgsbaan is een optie. Al van in het begin is bovendien bepaald dat de tunnel voor de helft betaald moet worden door de overheid en voor de helft door de privé-sector.

PMV heeft de opdracht gekregen privé-investeerders te zoeken. Al gauw bleek dat weinig privé-partners bereid waren om alleen maar in de ondertunneling van de Krijgsbaan te investeren. De Hoge Raad voor Diamant was bereid 6,25 miljoen euro te investeren mits ook de lokale en regionale partners een inspanning leveren. Door deze bijkomende voorwaarden is dit eenvoudige dossier vrij complex geworden. Men heeft geprobeerd het Havenbedrijf en de GOM als een privé-partner voor te stellen, maar dat is wettelijk onmogelijk.

Het basisprincipe dat de ondertunneling voor de helft door de overheid en voor de helft door de privé-sector gefinancierd dient te worden, blijft intussen overeind. De lokale en de regionale partners waren bereid te participeren en de privé-partners wilden deelnemen maar een en ander moet uitgebreid worden tot de exploitatie. De uiteindelijke tender is gebaseerd op deze principes.

We hebben het voortaan dus over de financiering van de ondertunneling en van de exploitatie. De vraag

wiens geld voor de ondertunneling gebruikt moet worden en wiens geld voor de exploitatie, is naast de kwestie. Belangrijker voor ons is dat de 50/50-financiering van de ondertunneling overeind moet blijven. Op dit ogenblik heeft de Hoge Raad voor Diamant 6,25 miljoen euro ter beschikking gesteld. Er is dus nog 8 miljoen euro nodig. Als de bedrijven niet bereid zijn om alleen maar in de ondertunneling te investeren, moeten we de opbrengst van de tender afwachten. Ik hoor van alle kanten dat de opbrengst hoger zal zijn dan 8 miljoen euro.

VOKA wekt nog altijd ten onrechte de illusie dat de lokale en regionale partners privé-partners zijn. De inbreng van de overheid in de totale financiering zal hoger zijn dan die van de privé-sector.

Dit dossier sleept al lang genoeg aan. Alle betrokkenen wensen duidelijkheid. Wij rekenen op minister Van Mechelen. Alle betrokkenen hebben recht op een snelle afhandeling van dit dossier.

De heer Carl Decaluwe : Het is de voorganger van de huidige minister, de heer Stevaert, die van het hele dossier een knoeiboel heeft gemaakt. Daardoor is nu twee miljoen euro aan schadevergoeding is uitbetaald aan Ernst & Young. Holderdebolder werd er een PPS-constructie in het leven geroepen. De heren Stevaert en Bossuyt, de opeenvolgende ministers van Openbare Werken, hebben beloofd dat de overheid de helft van de ondertunneling zou betalen indien die niet meer zou kosten dan 28 miljoen euro. Indien de kostprijs hoger zou zijn, zou de rest mee moeten gefinancierd worden door de private sector. Nu wil de overheid blijkbaar niet meer garanderen dat ze de helft van de onkosten zal dragen. Het nodige geld is er blijkbaar niet.

Blijkbaar is het de bedoeling dat een deel van de gronden ingebracht wordt in de PPS-constructie. Deze gronden zouden een commerciële waarde hebben van 6 tot 7 miljoen euro, maar zouden ingebracht worden voor 3,1 miljoen euro. Geen enkele bedrijfsrevisor zal dit aanvaarden, want dit kan niet volgens de vennootschapswetgeving.

Misschien zal Groen!, dat voorstander is van een sluiting van de luchthaven van Deurne, het in deze kwestie halen. Als er geen duidelijkheid komt, zal Groen! gelijk krijgen in dit dossier en dat verklaart wellicht waarom de partij zo gemakkelijk akkoord is gegaan. Wat is nu eigenlijk het standpunt van de Vlaamse regering en van de groenen in dit dossier ?

De heer Robert Voorhamme : Ik spreek namens mijn fractie en niet namens de hele meerderheid of namens de regering.

De heer Decaluwé zegt dat de Vlaamse regering geknoeid heeft. Het initiële principe in dit dossier was dat de luchthaven van Deurne blijft bestaan voor een beperkte missie en onder bepaalde voorwaarden inzake infrastructuur. De ondertunneling van de Krijgsbaan zou gefinancierd worden in een 50/50-verhouding. Daarover bestond eensgezindheid op lokaal vlak. Binnen de Vlaamse regering vormde het de basis voor een akkoord.

In den beginne verklaarde de privé-sector dat zulks geen enkel probleem zou zijn, maar mettertijd bleek het toch niet zo eenvoudig. De nieuwe oefening heeft alles daarmee te maken. De privé-sector was niet bereid om 50 procent van de ondertunneling te financieren. De Hoge Raad voor Diamant heeft 6,25 miljoen euro op tafel gelegd en heeft daaraan de voorwaarde verbonden dat de regionale partners daarbij zouden worden betrokken. De andere partners hebben daaraan de voorwaarde gekoppeld dat het moest gaan over het geheel, de exploitatie inbegrepen. Nu moeten we dus afwachten wat de inbreng zal zijn van de privé-sector. Het ziet er echter niet naar uit dat die de helft van de kosten zal willen dragen.

De heer Ludwig Caluwé : De heer Voorhamme doet denigrerend over de inbreng van de privé-sector. Men moet echter ook het plaatje van de privé-sector maken. De Hoge Raad voor Diamant heeft uiteraard onmiddellijk voordeel bij het voortbestaan van de luchthaven. Er worden bijkomende partners gezocht voor de exploitatie, maar men moet ook eens nagaan welk risico deze partners nemen. Ze moeten minstens 8 miljoen euro aanbrengen voor de ondertunneling van de Krijgsbaan.

De voorzitter : In deze wachten we op de tussenkomst van de minister.

De heer Ludwig Caluwé : De voorzitter onderbreekt me. Hij wil blijkbaar niet horen welk risico de privé-sector loopt.

De voorzitter : Ik heb de heer Caluwé niet eens het woord gegeven. Hij heeft zonet alle kansen gekregen om zijn mening te zeggen.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik zou me kunnen beperken tot het antwoord op de vraag of de privé-sector voldoende geïnteresseerd is in de luchthaven van Deurne. Blijkbaar is dat niet het geval : de privé-sector is niet bereid te investeren. Nochtans was dat een voorwaarde om verder te gaan. Ik wil mijn ideeën echter verder ontwikkelen.

Eerst wil ik het debat kaderen. De luchthaven is tot nu toe een structureel verlieslatend bedrijf. Het probleem is dus niet van technische, maar van bedrijfseconomische aard, wat te maken heeft met een gebrek aan marktpotentieel. Het Rekenhof geeft duidelijk aan dat er minimaal 2,2 miljoen euro per jaar wordt geïnvesteerd in de luchthaven. De belastingsbetaler subsidieert ieder vliegtuigticket vanuit Deurne met 30 euro. We moeten ons dus wel degelijk afvragen hoe lang dit kan doorgaan.

De Vlaamse regeringspartijen waren het erover eens dat het uiteindelijke doel dient te zijn een rendabele zakenluchthavenexploitatie, zodat de inbreng van het Vlaams Gewest tot een minimum kan worden beperkt. De inspectie van Financiën heeft een aantal voorwaarden opgesomd waaraan de PPS-constructie voor de bouw van de tunnel moet voldoen.

Wordt het akkoord van februari 2000 door deze regering uitgevoerd ? De vraag of we voor of tegen een regionale luchthaven zijn is op dit ogenblik niet aan de orde, wel tegen welke kost en met welke maatschappelijke overlast dit eventueel wel kan.

Men kan niet zeggen dat deze regering geen pogingen heeft gedaan om deze luchthaven te laten voortbestaan. Men heeft een poging gedaan om de luchthaven in concessie te geven. Men heeft een poging gedaan om een manager aan te stellen. Dat is mislukt. Nu probeert men een PPS-constructie uit te bouwen. Er is geprobeerd om de belangstelling van de privé-sector om te zetten in financiële middelen, maar dat is niet gelukt. Nu is men opnieuw aan het onderhandelen. Het is wellicht ongelukkig daarover nu allerlei zaken in de media te brengen, want dit kan de onderhandelingen doen mislukken.

De ondertunneling van de Krijgsbaan was het eerste waarover men een akkoord bereikte. Voor deze investering heeft men 28,5 miljoen euro nodig. De inspectie van Financiën schat de kosten van deze ondertunneling hoger in. Ik hou het echter bij het eerste bedrag.

Men is het er over eens dat zowel de overheid als de private sector elk ongeveer 14 miljoen euro moeten inbrengen. Tot nu toe wist de private sector echter slechts 6,5 miljoen te verzamelen.

De heer Ludwig Caluwé : De kostprijs van de ondertunneling zou 28,5 miljoen euro bedragen. Er wordt echter ook over een mogelijke kostprijs van 34 miljoen gesproken. Zowel de publieke als de private sector zouden elk de helft van de kostprijs betalen. Gaat u ermee akkoord dat, als de kostprijs van de ondertunneling effectief zou oplopen tot 34 miljoen euro, de overheid meer dan 14 miljoen euro moet betalen ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik leg andere accenten. De private sector heeft altijd al beweerd dat het voortbestaan van de zakenluchthaven van Deurne zeer belangrijk is maar slaagt er niet om deze stelling ook daadwerkelijk financieel hard te maken. In tegenstelling tot de minister, houdt de privé-sector zich niet aan zijn verbintenissen.

De heer Ludwig Caluwé : De privé-sector zou gemakkelijker financiële middelen vrijmaken indien de Vlaamse overheid daadwerkelijk bereid zou zijn om desnoods 17 miljoen euro te betalen.

De heer Carl Decaluwe : Dit is een bijzonder bizar debat. De heren van den Abeele, Voorhamme en Van den Heuvel schuiven de zwarte piet door naar de private sector. Maar intussen heeft de regering de vooropgestelde 14 miljoen euro tot 8 miljoen euro gereduceerd. Welk engagement neemt de regering nog op ?

De private sector is alvast niet happig om met onbetrouwbare partners een PPS-constructie op te zetten. Wat wil Groen! precies ?

Minister Dirk Van Mechelen : Voor alle duidelijkheid wens ik te benadrukken dat de Vlaamse regering geen beslissing nam op 12 december. De Vlaamse regering nam, rekening houdend met alle eisen van de inspectie van Financiën, op 19 januari een beslissing.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : De door de Vlaamse regering aangegane verbintenis moet beantwoorden aan alle vooropgestelde voorwaarden. De privé-sector engageert zich niet.

Ik ben het eens met de minister als hij stelt dat de middelen van het Havendrijf en van de GOM niet als private middelen mogen beschouwd worden. Hierover kan niet gediscussieerd worden.

De heer Carl Decaluwe : Had de Vlaamse regering oorspronkelijk 14 miljoen of 8 miljoen euro uitgetrokken ? Indien men het nu op het laatste cijfer houdt, ligt de schuld bij de overheid en niet bij de private sector.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : De Groen!-fractie en de ministers van Groen! zullen er zeer nauwgezet op toezien op welke manier men een mogelijke PPS-constructie zal opzetten. Over het voorliggende principeakkoord kan niet gemarchandeerd worden.

Het akkoord dat in 2000 gesloten werd, laat overigens toe dat er onderzocht wordt of een ondertunneling een noodzakelijk instrument is om de luchthaven rendabel te maken en te houden. De heer Voorhamme wees er echter terecht op dat men van een ondertunnelingsproject evolueerde naar een vastgoedproject.

Het is dus zonneklaar dat de privé-sector in feite niet geïnteresseerd is in een tunnel maar wel in tal van andere projecten. Het kan echter niet toegelaten worden dat de lusten voor de privé-sector zijn en de lasten naar de Vlaamse overheid doorgeschoven worden.

Het akkoord van 2000 stipuleerde ook dat een ondertunneling een mogelijkheid was nadat alle andere mogelijkheden waren onderzocht. Zeker nu het blijkbaar zeer moeilijk is om alle noodzakelijke financiële middelen te verzamelen, is het goed dat heel het akkoord uitgevoerd wordt en er alternatieven worden voorgesteld.

Men poogt om de luchthaven te laten verder bestaan en rendabel te maken. De voorwaarden hiertoe zijn voor alle partners bekend.

Nog nooit heeft dit parlement het alternatief van de 'steep approach' in overweging genomen. Ook het alternatief van de U-bocht werd nog niet besproken. Bij dit laatste zou de startbaan optimaal kunnen gebruikt worden. Bovendien is het veel goedkoper alternatief.

De heer Carl Decaluwe : Wie houdt men hier voor de gek ? Gisteren las ik nog in een rapport dat de 'steep approach' in Deurne niet mogelijk is omdat het beton van de startbaan hiervoor niet stevig genoeg is.

Ofwel onderschrijft Groen! de ondertunneling ofwel is Groen! er tegen gekant. In dat laatste geval moet u consequent zijn en een duidelijke oppositie voeren. Welk standpunt heeft minister Sannen ingenomen : wil hij een overheidsinvestering van 14 of van 8 miljoen euro ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik blijf consequent mijn standpunt verdedigen.

Het onderzoek naar de mogelijkheid tot uitbouw van een PPS-constructie zit nog altijd in een voorwaardelijke fase. Er bestaat enkel een principeakkoord over. De voorwaarden van de Vlaamse overheid zijn gekend. Het valt nog altijd af te wachten of de privé-sector aan die voorwaarden beantwoordt. Groen! kijkt op geen enkele manier van de bestaande akkoorden af.

Als alle voorwaarden van het principeakkoord vervuld zijn, zal Groen! dit akkoord ook uitvoeren. Momenteel

zijn deze voorwaarden echter niet vervuld. Wij zullen ook niet toelaten dat de voorwaarden in de loop van het proces gewijzigd worden.

De publieke sector zal 14 miljoen euro inbrengen voor de ondertunneling.

Het zou goed zijn dat alle parlementsleden ook het antwoord van de commissie voor Mobiliteit, Energie en Openbare Werken op het verzoekschrift van de heer André zouden lezen. De commissie zegt dat zij de door de inspectie van Financiën vastgelegde randvoorwaarden voor de ondertunneling van de Krijgsbaan zal controleren en naleven.

De randvoorwaarden van de inspectie van Financiën bepalen dat het financieringsaandeel uit de private sector ten minste de helft moet bedragen, dat Vlaamse Gemeenschap haar initiële inbreng moet kunnen terugwinnen uit de inkomsten van de landingsrechten, dat het projectrisico goed omschreven en gedeeld moet worden en dat de aangezochte privé-partners blijf moeten geven van een duurzaam belang.

Deze aanbevelingen, samen met het plan zoals het voorligt en waaraan gewerkt wordt, garanderen een deugdelijk beleid inzake Deurne. (*Applaus bij Groen!*)

De heer Ludwig Caluwé : Het is vreemd dat u nu pleit voor een volledig alternatief voorstel. We weten sinds november 1999 dat er nieuwe veiligheidsvoorschriften zijn, en dat de Krijgsbaan daardoor een obstakel zou worden. De Vlaamse Regering heeft dus 4 jaar de tijd gehad om scenario's uit te werken om dit probleem op te lossen. Nu we eindelijk goed op gang komen in een bepaald scenario, komt u plotseling met iets totaal nieuws op de proppen. Waarom hebt u dat niet veel eerder gedaan ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik heb daarover vroeger al vragen gesteld. Ik doe deze uitspraken niet voor het eerst.

Minister Dirk Van Mechelen : Minister Bossuyt woont momenteel het mobiliteitsdebat van Febiac bij. Bijgevolg zal ik namens de Vlaamse regering, als gemandateerd voogdijminister van PMV, op al uw vragen trachten te antwoorden.

We praten over een zeer moeilijk en geladen dossier, niet alleen op het economische en het ecologische, maar ook op het maatschappelijke en het politieke vlak. Het verschil in meningen loopt lang niet altijd samen met de grenzen tussen de verschillende politieke partijen. Toch moeten we tot een duurzame beslissing komen die zowel ecologisch en economisch als maatschappelijk verantwoord en haalbaar is.

Wij geloven in Deurne als regionale luchthaven. Wij proberen dit geloof al zeer lang om te zetten in beleidsdaden, en komen nu tot een oplossing waarbij de publieke en de private sector de verantwoordelijkheid delen. Alleen al deze keuze was verre van eenvoudig, noch voor de publieke noch voor de private sector.

In juli 2002 is er een beslissing genomen. Wat mij betreft, is er nooit enig misverstand geweest over het financiële schema dat tot stand moest komen, en waarover het laatste jaar enorme onderhandelingen werden gevoerd. Niet alleen door de politiek, maar ook door heel wat ondernemers werden enorme inspanningen geleverd. Anderzijds zit dit dossier gekneld in een aantal voorwaarden die moeten vervuld worden.

Wat nu voorligt en wat op 19 januari door de Vlaamse regering is goedgekeurd, is de principeovereenkomst die afgesloten werd tussen 4 partners : het Vlaams Gewest, de Stad Antwerpen (in hoofde van het Havenbedrijf), de provincie (in hoofde van de GOM) en de privaat-regionale Hoge Raad voor Diamant. Het is de bedoeling dat deze 4 partners in onderhandeling treden met de groepen die zich aangediend hebben om in aanmerking te komen voor de realisatie van het PPS-project. Een van de essentiële factoren in de besluitvorming was vanaf de eerste dag dat de inbreng voor de financiering van de tunnel voor de helft uit private en voor de andere helft uit overheidsmiddelen zou bestaan.

Een van de belangrijkste actoren, de Hoge raad voor Diamant, stelde van in het begin als voorwaarde dat de Vlaamse Gemeenschap, de stad en de provincie zouden participeren, niet alleen omwille van de financiële dekking door deze publieke actoren maar ook omwille van het maatschappelijk engagement van de overheid.

Andere voorwaarden voor de Hoge Raad waren het limiteren van de financiële inbreng, een actief medebeheer in de luchthaven door de betrokken partners, en ten slotte een garantie dat de luchthaven minstens 10 jaar operationeel zal blijven.

Op die uitdrukkelijke vraag gingen wij gesprekken aan met de stad en de provincie Antwerpen. Daaruit vloeide de bereidheid bij beide om tot dit kader toe te treden en zich bij de publieke actoren te scharen.

Zij die met het dossier bezig zijn, kennen het goed. Ik probeerde met PMV een voorlopig schema te maken binnen hetgeen men nu moet gaan onderhandelen. Pas na de onderhandelingen en het opmaken van een businessplan zal uiteindelijk blijken of we met deze PPS-constructie kunnen doorgaan.

Het bedrag dat nodig is voor de tunnel, werd geraamd op 28,6 miljoen euro. De inbreng van de publieke sector bedraagt 14,3 miljoen euro, waarvan 8,05 miljoen van het Vlaams Gewest, 3,125 miljoen van het Havenbedrijf en 3,125 van de GOM.

Andere engagementen van het Vlaamse Gewest zijn 9 hectare te ontwikkelen grond, door het comité tot aankoop geraamd op 3,150 miljoen euro, maar commercieel geraamd op 6 tot 7 miljoen euro, en het doortrekken van de DAB-dotatie naar de PPS via een contractuele verplichting over 10 jaar, wat goed is voor een niet geïndexeerd bedrag van 34,240 miljoen euro. De kosten voor de hoofdontsluiting van de Krijgsbaan bedragen 1,730 miljoen euro en worden ten laste genomen van het Vlaamse Gewest, terwijl de onteigeningen van de RESA-zone op 0,237 miljoen euro geraamd is. Deze engagementen zijn samen goed voor 39,357 miljoen euro, zodat de totale inspanning vanuit de publieke middelen alles bijeen 53,657 miljoen euro groot is.

Als inbreng vanuit de privé-sector werd door de Hoge Raad voor Diamant 6,250 euro beloofd; de inbreng van de commerciële partners om de delta in te vullen zou 8,05 miljoen bedragen. De totale privaatinbreng bedraagt dus 14,3 miljoen euro.

De procentuele verhouding, over een tijdsbestek van 10 jaar, is dus 79 procent publieke middelen tegenover 21 procent privé-kapitaal.

Belangrijk daarbij is dat we de tunnel gaan bouwen in een systeem waarbij we de BTW proberen te recupereren door de vennootschap. Vandaar is er de idee om gronden in te brengen als inspanning van de Vlaamse overheid in de vennootschap, die worden ontwikkeld door de vennootschap en die leiden tot concessiebetalingen waarop BTW is verschuldigd. De vraag is gesteld aan de Inspectie van Financiën of het kan dat de BTW wordt gerecupereerd door facturatie aan landingsrechten, concessievergoedingen en dergelijke waardoor men binnen de vennootschap een gesloten BTW-systeem krijgt.

Verder moeten we goed opletten voor de mogelijke meerwaarde die in de vennootschap wordt gerealiseerd. In de regeringsbeslissing van 19 januari wordt gesteld de term concessie wordt vervangen door de meer algemene termen terbeschikkingstelling en toekenning van rechten zodat men bij de definitieve uitwerking van de contracten de meest aangewezen rechtsfiguren kunnen kiezen. Op die manier wordt vermeden dat we in de valstrik van meer vergoedingen trappen.

In het bestek staat dat over de inbreng van de regionale partners momenteel nog wordt onderhandeld tussen het Vlaams Gewest en die partners. Zodra de principeovereenkomst ondertekend is, zullen de definitieve voorwaarden om een inbreng te doen aan de kandidaten worden overgemaakt. Onder voorbehoud van ondertekening van die overeenkomst zal een vermoedelijk bedrag van 112,5 miljoen euro worden ingebracht waarvan de helft publieke en de helft private middelen zijn, die gespreid over tien jaar ter beschikking van de PPS-vennootschap worden gesteld. Aan die inbreng worden voorwaarden gesteld, onder meer inzake medezeggenschap, financiële return en zekerheden. Daarom zullen die voorwaarden aan de kandidaat worden overgemaakt zodra de principeovereenkomst is ondertekend. Als dat niet voor 16 december 2003 gebeurt, mag de kandidaat een voorstel indienen op basis van de bovenstaande veronderstellingen en moet men geen rekening houden met eventueel bijkomende voorwaarden.

Omdat de inbreng van de private middelen ten minste 50 procent moet bedragen van de kostprijs van de tunnel, dient de kandidaat een inbreng te doen die gelijk is aan 50 procent van de geraamde kostprijs van de tunnel min de inbreng van private regionale partners. Als de kostprijs van de tunnel op 28,6 miljoen euro wordt

geraamd en de inbreng van de private regionale partners 6,25 miljoen euro is, dan moeten de leden van de geselecteerde combinatie minstens 8,05 miljoen euro inbrengen. Dat betreft de minimale financiering van de vennootschap. Als uit het businessplan een grotere financieringsbehoefte blijkt, zal daarin moeten worden voorzien door bijkomend eigen of vreemd vermogen afkomstig van private actoren. Ook is het mogelijk dat er wordt onderhandeld over andere financieringsvormen door het Vlaams Gewest.

Op basis van het kader dat momenteel op tafel ligt, zijn er twee fundamentele discussies bezig. We zijn het erover eens dat een delta van het Vlaams Gewest gelijk is aan diegene die het consortium moet inbrengen en dat wat de diamantsector heeft gevraagd, met name 6,25 miljoen euro, gelijk is aan het bedrag dat de regionale publieke partners inbrengen.

De Vlaamse regering verbindt zich tot de inbreng van 14,3 miljoen euro door de publieke partners. Als het voorstel in de provincieraad niet wordt goedgekeurd, betekent dat automatisch dat de Vlaamse regering die verbintenis op zich moet nemen. Als conform de vraag van de diamantsector de publieke partijen hun deel doen, komt dat in de tabellen zoals we vandaag hebben gesteld. Dat is de reden waarom de nota van 12 december niet goedgekeurd is door de Vlaamse regering. Ze beantwoordde namelijk niet aan het kader en het advies van de Inspectie van Financiën. Het voorstel is aangepast en goedgekeurd op 19 januari, en wordt aan de betrokken partners meegedeeld om de onderhandelingen te kunnen voortzetten.

De heer Ludwig Caluwé : U moet de passage uit het Lastenboek volledig lezen, met name ook wat er staat met betrekking tot de inbreng van het Vlaams Gewest : die zal maximaal 50 procent bedragen van de kostprijs van de tunnel. Op basis van een voorlopige raming werd die vastgelegd op 14,3 miljoen euro. Een commerciële partner gaat ervan uit dat het Vlaams Gewest dat bedrag zal inbrengen.

Voorts doen ook regionale partners een inbreng van 12,5 miljoen euro. Als daarover geen duidelijkheid bestaat voor 16 december, mag de commerciële partner ervan uitgaan dat dit het geval zal zijn. Met het Lastenboek maakt de Vlaamse regering zich sterk dat als de constructie niet doorgaat, ze zelf voor de middelen zorgt.

Vervolgens staat er dat de commerciële partner ervoor moet zorgen dat minstens de helft van de kostprijs van de tunnel wordt gedragen met private middelen. Als er bovenop dit kader nog behoefte is aan extra financieringsbronnen, moet men private actoren inschakelen.

De heer Jan Penris : De essentie van het debat wordt aangeraakt. De partners geven verschillende interpretaties. De regering zegt dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen private en publieke actoren. De financiële grens van de inbreng van het Vlaams Gewest als publieke actor is 8,05 miljoen euro. Het Havenbedrijf en de private partners gaan uit van een andere constructie waaraan drie partners deelnemen, met name het Vlaams Gewest, de regionale actoren en een commerciële partner. Men gaat ervan uit dat de inbreng van het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro is. Hoe gaat men dit debat tot een goed einde brengen ?

De heer Johan Malcorps : De heer Penris geeft aan dat een grote groep vertrokken is van een constructie die niets met de werkelijkheid heeft te maken. Van het begin af is duidelijk gezegd dat er een eerlijke verdeling moet zijn tussen publiek en privaat. De inbreng van de publieke sector bedraagt momenteel 79 procent. Dat is heel wat. Men heeft altijd gezegd dat in het Antwerpse de privé-sector vragende partij is. Als dat het geval is, moet die met de helft van de financiering over de brug komen. De hele constructie staat of valt met de vraag of de privé-sector een risico wil nemen. Of wil men alles laten afhangen van de verder inbreng van de publieke sector ?

Minister Dirk Van Mechelen : De drie betrokken groepen weten perfect waarover het gaat. Het is duidelijk wat in het Lastenboek staat, met name dat de inbreng van de publieke sector 14,3 miljoen euro bedraagt.

Onderhandelingen met privé-partners verlopen nu eenmaal hard. Er is vastgelegd dat het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro inbrengt en dat de inbreng van de regionale partners bepaald zal worden na onderhandelingen tussen die partners en het Vlaams Gewest. De gelijke verdeling impliceert een inbreng van 6,250 miljoen euro van de Hoge Raad voor Diamant, maar ook nog een bijkomende 8 miljoen euro van privé-

partners.

Het is niet de bedoeling dat de GOM of het Havenbedrijf geld inbrengen in een vennootschap om gedurende 10 jaar een verliesfinanciering door eigen vermogen te dekken. Het kan niet dat we een vennootschap kapitaliseren die gedurende 10 jaar haar eigen vermogen gaat consumeren om de vennootschapswetgeving te ontwijken, waarin staat dat een negatief eigen vermogen niet kan. Het Vlaams Parlement moet dat duidelijk maken. Ik heb geen fiat om meer dan 80 procent te financieren.

Uit de studies blijkt duidelijk dat de ondertunneling de enige mogelijkheid is om de landingsbaan optimaal te gebruiken. Daaraan valt niet te tornen. Dit is een proefdossier voor PPS, dus is een sereen debat nodig. Er zijn drie consortia geïnteresseerd. In elk consortium zijn er twee groepen : de exploitatievereniging, die nu rekent over rendabiliteit en de vereniging, verantwoordelijk voor de werken, die nu berekent hoe de tunnel zo goedkoop mogelijk kan gebouwd worden. Op 9 februari moeten de offertes binnen zijn.

Er zijn drie scenario's : ze haken alle drie af; ze willen verder praten over de voorwaarden; een of meerdere consortia zijn klaar om de onderhandelingen over het businessplan te starten. In elk geval komt het dossier terug bij de Vlaamse regering. Die moet de politieke verantwoordelijkheid nemen en snel beslissen. Ik benadruk nu al dat ik, hoewel ik al drie jaar vecht voor dit dossier, niet bereid ben om af te wijken van de voornoemde politieke en bedrijfseconomische voorwaarden. (*Applaus bij de VLD, sp.a, Groen! en VU&ID*)

De heer Jan Penris : Ik zal een motie van aanbeveling indienen.

De heer Ludwig Caluwé : Het was dus de bedoeling van PMV en minister Van Mechelen om het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro te laten inbrengen, daar bovenop zouden de GOM en de Haven het project financieel steunen. Minister Van Mechelen is teruggefloten en uit de reactie van Groen! meen ik de oorzaak daarvan te kunnen detecteren. Voor de commerciële partners is de oorspronkelijke belofte echter een juridisch feit dat vastligt in het lastenboek.

Ik wil benadrukken dat de privé-partners een groot risico lopen : als de tunnel meer kost dan 28 miljoen draaien zij daarvoor op. Daarenboven is de luchthaven nu niet rendabel. Het is goed dat de Vlaamse regering jaarlijks 5 miljoen euro meer wil bijdragen dan oorspronkelijk gezegd. Als de partners echter 6 miljoen euro extra moeten inbrengen, zullen ze de rendabiliteit van de exploitatie opnieuw moeten bekijken.

Het debat is nog niet afgerond. Het zou me niet verbazen als de minister zijn interpretatie nog wijzigt, zoniet vrees ik dat er geen afdoend bod zal komen en dan komt de luchthaven van Deurne in grote problemen.

Ook ik zal een motie van aanbeveling indienen.

De voorzitter : De bespreking is gesloten.

Moties van aanbeveling

De voorzitter : Door de heer Penris en door de heer Caluwé werden tot besluit van dit actualiteitsdebat moties van aanbeveling aangekondigd. Ze moeten uiterlijk vrijdag 23 januari 2004 om 17 uur zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE

Co-gebruik van private recreatieterreinen

Intrekking

De voorzitter : Het voorstel van resolutie van de heer Decaluwe betreffende het co-gebruik van private

recreatieterreinen in het weekend door openbare besturen wordt ingetrokken.

Vogelschrikkanonnen

Bespreking

De voorzitter : Aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Malcorps, Lachaert, Bex, Maes en Kindermans betreffende de promotie van alternatieven voor vogelschrikkanonnen.
De bespreking is geopend.

De heer Johan Malcorps, verslaggever : Dit voorstel van resolutie komt er na een verzoekschrift en een aantal klachten. Er was al een circulaire van de minister van Leefmilieu maar de gemeenten hebben daar niet voldoende op gereageerd. Het is niet de bedoeling om betuttelend op te treden, maar de klagers hebben gelijk. Daarom stellen we voor om een imperatieve circulaire aan de gemeenten moet gericht worden. Het blijft een gemeentelijke bevoegdheid, dus het moet geregeld worden in het politiereglement. We geven wel een aantal voorwaarden aan.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : De vorige circulaire bracht tot onze spijt geen oplossing, ik hoop dus dat door dit voorstel het probleem wel zal verholpen worden. We zullen het goedkeuren maar betreuren dat we het niet mee mochten ondertekenen, ondanks onze grote inbreng bij de bespreking.

De voorzitter : De bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie houden.

VERZOEKSCHRIFT

Taalboete

Verslag

De voorzitter : Aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken over het verzoekschrift over het invoeren van een taalboete.

Mevrouw Mieke Van Hecke en de heer Dirk Holemans, verslaggevers, verwijzen naar het schriftelijke verslag.

Is het parlement het eens met de conclusies van de commissie ? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen. (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 12.59 uur.*

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Wilfried Aers, Leo Peeters, Jacques Timmermans, Francis Vermeiren, Johan Weyts : gezondheidsredenen.

