

Zitting 2004-2005

5 juli 2005

## BEKNOPT VERSLAG

### VERGADERING

### INHOUDSOPGAVE

<b>Regeling van de werkzaamheden</b>	<b>3</b>
<b>Actualiteitsdebat</b>	
- Toekomst van de luchthaven van Zaventem (Sprekers: de heren Eloi Glorieux, Joris Van Hauthem, Eric Van Rompuy, Francis Vermeiren, Jos Bex, Mark Demesmaeker, Etienne Schouppe en Jos Stassen en minister Bert Anciaux en minister Kris Peeters)	<b>3</b>
- Actualiteitsmoties	<b>10</b>
<b>Actuele interpellaties</b>	
- Uitspraak in eerste aanleg met betrekking tot het Aquafin-BTW-geschil (Sprekers: de heren Jan Peumans, Rudi Daems, Erik Matthijs, Wim Van Dijck en Patrick Lachaert en minister Kris Peeters)	<b>11</b>
- Met redenen omklede motie	<b>15</b>

- Gesloten centrum van Everberg voor de voorlopige plaatsing van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd  
(Sprekers: mevrouw Marijke Dillen, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, mevrouw Vera Van der Borgh en mevrouw Patricia Ceysens, de heer Bart Caron, mevrouw Helga Stevens en minister Inge Vervotte) **15**
- Met redenen omklede motie **17**

### **Actualiteitsmoties**

- Toekomst van de luchthaven van Zaventem
  - Hoofdelijke stemmingen  
(Sprekers: de heren Filip Dewinter en Ludwig Caluwé) **17**

### **Regeling van de werkzaamheden** **18**

### **Aanwezig** **18**

### **Afwezig met kennisgeving** **18**

### **Afwezig zonder kennisgeving** **18**

## VERGADERING VAN DINSDAG 5 JULI 2005

### Voorzitterschap van de heer Norbert De Batselier, voorzitter

– *De vergadering wordt geopend om 14.07 uur.*

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**De voorzitter:** Ik stel voor de actuele interpellatie van de heren Peumans en Daems te behandelen voor de actuele interpellatie van mevrouw Dillen, zodat de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie kan bijeenkomen. Is het Parlement het daarmee eens? (*Instemming*)

## ACTUALITEITSDEBAT

### Toekomst van de luchthaven van Zaventem

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

Het debat is geopend.

**De heer Eloi Glorieux:** Wij hebben dt actualiteitsdebat gevraagd omdat het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering een standpunt moeten innemen over de uitspraken van federaal minister Landuyt. Ik vind het jammer dat minister Vervotte afwezig is omdat volksgezondheid een wezenlijk aspect is van dit dossier.

Groen! vindt net zoals de heer Vermeiren dat we de redelijkheid moeten bewaren. De heer Vermeiren beseft dat we de toekomstplannen voor Zaventem niet kunnen uittekenen zonder rekening te houden met gezondheid en milieu. Wij beseffen heel goed hoe belangrijk Zaventem is voor onze economie. Een opstijgend vliegtuig veroorzaakt geen tientallen doden maar minder nachtvluchten zal onze economie evenmin in elkaar doen stuiken.

De doemscenario's, die federaal minister Landuyt verspreidt, zijn misplaatst en illustreren dat hij niet bekwaam is om dit belangrijke dossier op te lossen. Hij schuift zijn verantwoordelijkheid van zich af door werkgevers en werknemers op te roepen klacht in te dienen. Een federale wet moet inmiddels vermijden dat burgers opkomen voor een gezonde woonomgeving.

Het noodzakelijke evenwicht tussen ecologie en economie is zoek: paars kiest voluit voor economie want federaal minister Landuyt betreurt dat het recht op rust belangrijker is dan het recht op werk. Hij betreurt voorts dat rechters het beleid bepalen. De rechters passen echter alleen maar de grondwettelijke principes van gelijkheid en recht op gezondheid toe.

Waarop wacht federaal minister Landuyt om een wetenschappelijke studie te laten uitvoeren over het economische potentieel van de luchthaven en de minimale gezondheidsvereisten? Op basis van zo'n studie kan de maximale capaciteit van de luchthaven worden vastgesteld.

In plaats van de rechterlijke uitspraken ernstig te nemen en het aantal vluchten te beperken, dient federaal minister Landuyt een voorontwerp van wet in dat de vliegprocedures betonneert. Wie opkomt voor zijn gezondheid, wordt zo het zwijgen opgelegd. Het voorontwerp bevat enkele restrictieve maatregelen. Wie voortaan zijn recht op gezondheid voor de rechtbank wil afdwingen, zal verschrikkelijk veel geld en geduld nodig hebben.

In het wetsontwerp komt er ook een rangorde in de criteria voor het bepalen van de vliegroutes, waarbij capaciteit boven gezondheid gaat. In de toelichting staat daarenboven dat het gezondheidscriterium geen rechten inzake gezondheid of geluid vestigt. Economie primeert dus. Na zich ontdaan te hebben van het groene juk hebben neoliberalisme en biefstuksocialisme hebben elkaar gevonden.

Groen! pleit voor een toekomstvisie over welzijn en welvaart in de regio rond de luchthaven. Wij dienden anderhalve maand geleden al een voorstel van resolutie in voor een actieplan om het ecologisch draagvlak voor de luchthaven van Zaventem te herstellen. Ongebreidelde expansie met weinig of geen oog voor gezondheid en milieu is volgens ons de grootste bedreiging voor het voortbestaan van de luchthaven. Het maatschappelijk en economisch draagvlak moet hersteld worden door kwaliteitsvol wonen als uitgangspunt te nemen voor het bepalen van het aantal vluchten overdag en 's nachts. We vragen dat de Vlaamse Regering een actieplan uitwerkt en begint met het aantal nachtvluchten met 5.000 te verminderen.

Premier Verhofstadt moet aan zijn belofte herinnerd worden om alvast de nachtvluchten in het weekend te schrappen. De Vlaamse Regering moet het voortouw nemen bij de totstandkoming van een algemene Europese regeling om de nachtvluchten aan banden te leggen.

Voldoende studies tonen een verband aan tussen overmatig vliegtuiglawaai, 's nachts én overdag, en ziekteverschijnselen. Dat veroorzaakt medische kosten en werkverlet. Alle hinder voor omwonenden ongedaan maken is niet haalbaar, maar streven naar een ongebreidelde expansie waartegen geen juridische acties mogelijk zijn, is evenmin realistisch. De hinder moet leefbaar zijn, daarom moet het aantal vluchten beperkt en zo veel mogelijk gespreid worden. De Vlaamse geluidsnormen kunnen gebruikt worden als drukkingmiddel.

Vóór de federale verkiezingen van 2003 zei Frank Vandenbroucke dat hij desnoods een regionalisering van de luchthaven zou vragen. Nu houdt hij zich, hoewel hij minister van de Vlaamse Rand is, in dit dossier Oost-Indisch doof. Ik stel vast dat hij ook nu niet aanwezig is om zijn zaak te verdedigen.

Groen! pleit voor gelijkaardige geluidsnormen in alle gewesten. Als het aantal nachtvluchten afneemt en het aantal dagvluchten geplafonneerd wordt, zal iedere bewonersgroep bereid zijn een rechtmatig deel van de hinder te dragen.

Het is nu aan de Vlaamse Regering om het evenwicht tussen ecologie en economie, zo duidelijk met de voeten getreden door de federale regering, te herstellen. Groen! zal in die zin een actualiteitsmotie indienen.

Voor minister Peeters is de vermindering van het aantal nachtvluchten geen taboe meer, maar minister Landuyt wil dat andere vrachtbedrijven zo snel mogelijk de vluchten van DHL overnemen. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering?

**Minister Bert Anciaux:** Wanneer heeft minister Landuyt dat gezegd?

**De heer Eloi Glorieux:** In zijn commentaren op een studie en in de pers pleit minister Landuyt duidelijk voor maximale expansie. (*Applaus bij Groen!*)

**De heer Joris Van Hauthem:** De toekomst van de luchthaven van Zaventem, die goed is voor 50.000 tot 60.000 directe en indirecte jobs, is onzeker: na Renault en DHL dreigt een nieuw debacle. Nog nooit was de rechtsonzekerheid voor alle betrokkenen zo groot. Bovendien zijn het momenteel de rechtbanken, en niet de overheid, die de luchthaven besturen en doen die rechtbanken dan nog eens tegenstrijdige uitspraken. Minister Landuyt slaagt er niet meer in het hoofd koel te houden. Zelfs de optie op een tweede nationale luchthaven wordt nog aangehouden, een idee dat voordien collectief van tafel werd geveegd.

Minister Landuyt roept de vakbonden nu op om hun recht op arbeid via de rechtbanken af te dwingen, en dat doet de rechtsonzekerheid verder toenemen. Was het overigens wel een goed idee dergelijke algemene rechten in de Grondwet op te nemen? Dat biedt immers bijzonder veel interpretatieruimte aan de rechter.

Uit een studie in opdracht van BIAC blijkt dat de luchthaven nog toekomst heeft als groeipool, maar blijkt tevens dat de geluidsnormen en vliegroutes voor rechtsonzekerheid zorgen. Met het plan voor de luchthavenregio heeft de Vlaamse Regering zich ertoe verbonden tot 800 miljoen te investeren. Wat kan de Vlaamse Regering nu doen tegen die rechtsonzekerheid?

Wij steunen de uitgangspunten van de Vlaamse Regering inzake de ontwikkeling van de luchthaven. De regering laat wat de geluidsnormen en vliegroutes betreft echter teveel begaan. De herfederalisering van de geluidsnormen is niet de goede weg, want daarvoor is te weinig tijd. De politieke sleutel ligt in Brussel: we worden gegijzeld door de Brusselse Regering, meer bepaald door minister Huytebroeck en haar partij Ecolo.

**De heer Eloi Glorieux:** De geluidsnormen werden collegiaal beslist door de Brusselse Regering.

**De heer Joris Van Hauthem:** Minister Huytebroeck is verschillende keren zelf naar de rechtbank gestapt, misschien uit ideologische overwegingen, of uit weerwraak voor wat met toenmalig minister Durant is gebeurd. Mevrouw Durant heeft het fragiele draagvlak in de regio weggeslagen en heeft het bijzonder moeilijk gemaakt om nog tot een compromis tussen economie en ecologie te komen.

Ik neem aan dat de Brusselse Regering de beslissingen collegiaal heeft genomen. Dat betekent dat de Vlaamse partijen een verpletterende verantwoordelijkheid dragen.

50.000 jobs staan op de helling, de Vlaamse meerderheidspartijen moeten hun collega's duidelijk maken dat er niet mag gespeeld worden met de economische toekomst van de luchthaven. Er moet een redelijke harmonisering komen van de geluidsnormen.

De Vlaamse Regering blijft er wat apathisch bij. Toch heeft ze ook politieke middelen om de Brusselse Regering tot redelijkheid te dwingen. Als Brussel de zaak blijft blokkeren, kan Vlaanderen er bijvoorbeeld mee dreigen de samenwerkingsakkoorden op te zeggen. Het gaat niet op dat 50.000 jobs op de helling staan door de halsstarrigheid van één Brusselse minister. (*Applaus bij VB*)

**De heer Eric Van Rompuy:** Dat dit debat hier moet gevoerd worden is dramatisch: de toekomst van de luchthaven van Zaventem is ook de toekomst van 60.000 gezinnen en van het welvaartspeil van de hele regio. De hele problematiek brengt rechtsonzekerheid met zich mee, zowel voor binnenlandse als voor buitenlandse bedrijven. Nadat de federale regering beslist had het beheer van de luchthaven uit handen te geven, werd door een buitenlandse groep ontzettend veel geïnvesteerd: ook dat wordt nu op de helling gezet. De onzekerheid wordt ondraaglijk voor de inwoners van de hele regio: de politiek moet nu eindelijk duidelijkheid scheppen.

CD&V vindt de economische toekomst van het grootste belang. Met haar START-plan, waarvoor 800 miljoen euro uitgetrokken wordt, wil de Vlaamse Regering de sociale en de economische ontwikkeling van de luchthavenregio schragen. Ook de mobiliteit en de ontwikkeling van de omliggende industrie moeten alle kansen krijgen. Mijn fractie heeft zich altijd verzet tegen de uitbouw van een nieuwe luchthaven: dat zou 2,5 miljard euro kosten en 8 tot 10 jaar duren. De problemen die er zijn moeten nu aangepakt worden. CD&V streeft naar rechtszekerheid en een evenwicht tussen ecologie en economie.

We pleiten niet voor een herfederalisering van de geluidsnormen maar als het Brussels Gewest onredelijk blijft, moeten we het denkspoor van de minister-president inslaan: Vlaanderen mag zich niet in een chantagepositie laten dwingen. We zouden er moeten toe komen gemeenschappelijke normen vast te leggen; lukt dat niet, dan moeten er op federaal niveau wel initiatieven genomen worden om de chantagepositie van Brussel te doorbreken.

CD&V is een grote voorstander van een terugkeer naar de situatie van vóór 1999. Toen passeerden er in Zaventem ruim 2 miljoen passagiers, en hoewel er wel wat actiegroepen waren, hadden die nooit enige politieke betekenis: er bestond een duidelijke consensus over hoe de luchthaven functioneerde. We moeten opnieuw naar de wind vliegen, in de lucht spreiden, en Brussel zijn deel van de hinder geven. De bevolking ging akkoord met de toenmalige schema's, de route-Chabert en de Kanaalzone: waarom nemen we die dan niet terug op?

Ook de experts zeggen dat er maar één goede oplossing is: het logische, historische baangebruik weer invoeren. Laten we onze fouten erkennen: noch het concentratieplan van minister Durant, noch het spreidingsplan van minister Anciaux waren goede alternatieven.

**De heer Eloi Glorieux:** De heer Van Rompuy mag de feiten niet verdraaien. Als er vóór 1999 geen problemen geweest waren, waren we toch nooit van de toenmalige routes afgestapt? De dossiers van 1997, 1998 en 1999 zijn erg lijk: er waren voortdurend protesten van actiegroepen, onder meer van Wakker Tervuren.

Ons voorstel, waarin we het totale aantal vluchten willen doen dalen en de resterende vluchten maximaal willen spreiden, biedt aan iedereen soelaas: iedereen zal wat hinder ondervinden, maar de situatie zal draaglijk blijven. De vliegroutes verschuiven lost niets op: de hinder wordt enkel van de ene groep naar de andere doorgespeeld.

**De heer Joris Van Hauthem:** Ik weet niet wat de heer Glorieux wil. Op de tribune verkondigde hij iets anders. Verder is er geen taboe over het aantal vluchten: tussen 2000 en 2004 is dat met 75.000 gedaald.

**De heer Eric Van Rompuy:** In de jaren 1990 is in dit parlement nooit een debat over de toekomst van de luchthaven gevoerd en het maatschappelijke draagvlak van het protest was nooit van die aard dat de rechtszekerheid van de luchthaven werd aangetast.

Minister Anciaux stelde in januari 2004 dat twee nachtvluchten per inwoner haalbaar was. Door het huidige spreidingsplan zijn er dat in mijn regio nu twintig. Het spreidingsplan voldoet niet: de nieuwe concentraties maken dat er overal problemen zijn. Bovendien is het geluidskadaster er nog altijd niet. Als het spreidingsplan in een wet wordt gegoten, zal de discussie niet stilvallen. Dat zal pas gebeuren als men terugkeert naar de situatie voor 1999.

**Minister Bert Anciaux:** Stellen dat er voor 1999 een betere spreiding was, is de waarheid geweld aandoen want toen waren er geen nachtvluchten boven het centrum van Brussel. Verder blijf ik erbij dat twee nachtvluchten per inwoner haalbaar is op een bepaalde afstand van de luchthaven, maar daarvoor moet de politieke wil aanwezig is. Mijn plannen hebben het in 2004 niet gehaald.

**De heer Eric Van Rompuy:** Minister Anciaux heeft altijd erkend dat men in het spreidingsplan bepaalde toegevingen heeft moeten doen aan de Franstaligen. We gaan daarover geen debat voeren. Als minister Landuyt van oordeel is dat het spreidingsplan het uitgangspunt moet worden, dan is hij totaal verkeerd bezig. Men dient na te gaan waar de zwaartepunten liggen en moet een oplossing zoeken op basis van de geluidsmetingen, het baangebruik en dergelijke meer. Men moet er ook rekening mee houden dat de nieuwe gehinderden zwaarder tillen aan geluidsoverlast dan diegenen die er historisch last van hebben.

Ik hoop dat de Vlaamse Regering een uniform standpunt inneemt. Het is mogelijk om een oplossing te vinden, maar men moet overleg plegen en rekening houden met de gevoeligheden. Ik vraag dat de Vlaamse Regering hard onderhandelt met de Brusselse Regering. Als die niet toegeeft, moet men het federale machtswapen gebruiken. Het is mogelijk om economie en ecologie met elkaar te verzoenen. Dat is de grote opdracht van de Vlaamse Regering. (*Applaus bij CD&V en N-VA*)

**De heer Francis Vermeiren:** Ik heb er enkele weken in een vrije tribune voor gepleit dat het gezond verstand zou overwinnen. Op de luchthaven werken meer dan 30.000 mensen en in de regio 70 tot 80.000. Het gaat niet alleen om Zaventem: de hele regio, heel Vlaanderen en België hebben belang bij de luchthaven van Zaventem.

Ik zou al die dramaturgen die het dossier menen te kennen eens willen confronteren met de duizenden mensen die hun brood verdienen op de luchthaven of klagen over de leefbaarheid. We moeten stoppen hier een drama van te maken.

De luchthaven is bij de opening afgebrand. Vandaag staat de luchthaven opnieuw in brand. Vandaag is er opnieuw schrik voor de werkgelegenheid omdat men alle realiteitszin is verloren. Het klopt dat een aantal mensen onaanvaardbare zaken moet ondergaan. Ik kan me niet voorstellen dat een minister weigert daar iets aan te doen.

Als we het eens zijn dat we de werkgelegenheid niet op spel mogen zetten en dat we voor alles aandacht

moeten hebben, is er maar één oplossing: het gezond verstand gebruiken. Het Brussels Gewest als enige grote boeman naar voren schuiven is verkeerd, maar het Brussel Gewest moet ook beseffen dat het verkeerd is. Hoe lang streeft men al niet naar een verfranste corridor tussen Brussel en Zaventem? De Brusselse taxichauffeurs, hoteluitbaters, chocolatiërs, beenhouwers, bakkers enzovoort genieten ook van de luchthaven.

In 1999 was de toestand minder zwaar, maar verre van optimaal. In april 1999 heeft het Vlaams Parlement met de steun van Groen! een resolutie goedgekeurd over de uitbouw van Zaventem. Deze resolutie is gewoon gebaseerd op gezond verstand en was het gevolg van een hoorzitting. Bepaalde belangengroepen stelden op die hoorzitting voor de luchthaven te vervangen door een boomgaard. Ik heb die man achteraf een whisky aangeboden. Ik vond dat hij dat nodig had.

Alle opeenvolgende bevoegde ministers hebben inspanningen geleverd. Ik verwacht dat nu opnieuw. De routes werden voortdurend gewijzigd afhankelijk van de politieke invloed.

Als iedereen overtuigd blijft van zijn gelijk, zullen we nooit tot een oplossing komen. Brussel telt 25 procent werklozen. De luchthaven heeft een enorm potentieel aan arbeidsplaatsen. We mogen dat niet afremmen. In 1994 waren er 21.500.000 passagiers. Vandaar zijn het er 17.000.000. De toestand is verbeterd. De vliegtuigen zijn minder lawaaierig waardoor het geluid met 40 procent verminderd is. En toch neemt het aantal klachten toe.

Er is dus iets fout. We moeten daarover praten. Dat betekent dat we de Brusselse normen moeten wijzigen. Lasten en baten moeten eerlijk verdeeld worden. We moeten - economen en ecologen samen - oplossingen zoeken.

Ik was bijzonder verheugd met het START-plan. De hele Vlaamse Regering verklaarde op de luchthaven dat ze een oplossing zouden zoeken. Ik heb toen elke minister individueel op het probleem van de ruimtelijke ordening gewezen. Drie jaar lang al worden alle bouwvergunningen in de regio geweigerd omdat er misschien een automatisch landingssysteem of ISL-systeem komt. Mijn brieven naar de bevoegde ministers worden niet beantwoord. Ik heb de minister voor Ruimtelijke Ordening bezocht en hij heeft eveneens een brief verstuurd met de vraag of er een ISL-systeem komt. Hij heeft wel een antwoord gekregen met de melding dat bouwvergunningen afleveren niet kan vermits er misschien ooit een ISL-systeem komt.

Minister Peeters kondigt een nieuwe milieuv vergunning aan, maar dat komt niet in orde. Iedereen zegt dat DHL weggaat, maar ook dat klopt niet: er zal steeds een deel in Zaventem blijven. Het is logisch dat de miljardeninfrastructuur gebruikt wordt. Ik hoop dus dat de vluchten van DHL door andere firma's overgenomen zullen worden.

Er liggen veel meer mensen wakker van de werkgelegenheid dan van het lawaai. Verdichtsel schaden de economie en de mens. Ze hebben een invloed op de investeringen. Ik pleit dus voor gezond verstand en de waarheid. En als er iets fout loopt, moeten de regels aangepast worden.

Ik heb een kleinzoontje die hier aanwezig is in de publiekstribune. Hij droomt ervan om piloot te worden. Ik zal ervoor zorgen dat hij dat kan worden. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

**De heer Eloi Glorieux:** In de vorige regeerperiode werd er gestreefd naar een evenwicht tussen economie en ecologie. De vorige sprekers bewijzen dat nu maximale capaciteit voor gezondheid en ecologie gaat. Groen! staat in deze diametraal tegenover de andere partijen.

**De heer Jos Bex:** De luchthaven is de economische motor van Vlaanderen. Wij redeneren te vaak vanuit ons eigen beperkte standpunt. De omwonenden hebben al heel wat veranderingen doorgemaakt. Het spreidingsplan-Durant beloofde minder hinder, minder gehinderden en geen nieuwe gehinderden. De realiteit is het omgekeerde. De politici hebben de verwachtingen dus zelf gecreëerd. De burgers raken er stilaan van overtuigd dat gerechtelijke stappen nodig zijn om gelijk te halen.

**De heer Francis Vermeiren:** Minister Landuyt was dus verkeerd?

**De heer Jos Bex:** Minister Landuyt heeft alleen willen zeggen dat processen het vinden van een oplossing niet vergemakkelijken.

De problemen van de luchthaven hebben te maken met een gebrek aan ruimtelijke ordening. De zones rond de luchthaven zijn volgebouwd, alle routes hinderen. Gemeenten die bepaalde zones vrijgehouden hebben, worden daarvoor gestraft. Routes worden immers gepland boven minder dichtbevolkte zones.

**De heer Francis Vermeiren:** In de verkavelingen rond de luchthaven wonen niet de grootste klagers. Integendeel, vaak werken die mensen in of rond de luchthaven en willen ze dicht bij hun werk wonen. Het heeft dus geen zin om de al schaarse woonruimte nog te beperken door bijvoorbeeld onteigeningen, waarvoor er trouwens geen geld is. Natuurlijke wallen en groene zones zijn misschien wel een deel van de oplossing.

**De heer Jos Bex:** Wij verschillen van mening. Het gaat niet om ruimtelijke ordening en schaarste van gronden, maar om pure speculatie. Men kan de mensen toch niet laten bouwen, wetende dat er later hinder zal zijn.

Wat de toekomst van de luchthaven betreft, is de mentaliteit van de mensen veranderd. Daarnaast mag ook de logistieke functie van de luchthaven niet worden verwaarloosd. De huidige exploitant is immers vooral passagiersgericht.

Er zijn grenzen aan de groei. Het is niet realistisch om terug te keren naar de situatie van 1999, want de aanpassingen zouden nieuwe conflicten veroorzaken. De uitkomst van die conflicten zou wel eens het scenario van Heathrow kunnen zijn, en ook dat is geen oplossing. Er zijn dus geen oplossingen mogelijk op korte termijn, een langetermijnvisie is noodzakelijk.

**De heer Eric Van Rompuy:** Dit debat dient om klaarheid te krijgen over de stellingen van de verschillende fracties. De VLD is duidelijk, maar wat is het standpunt van sp.a-spirit? Steunt sp.a-spirit de houding van minister Landuyt?

**De heer Jos Bex:** Het voorstel van minister Landuyt dient in ieder geval nog bijgeschaafd te worden. De discussie daarover zal na het parlementair reces moeten volgen.

Ons standpunt is het volgende. Er moet een stappenplan naar een duurzame oplossing worden uitgewerkt. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor zowel de regeringen als de exploitant, de omwonenden, de werkgevers en de werknemers.

Alle deelproblemen moeten in dit stappenplan worden opgenomen. Eén van die problemen is het grondlawaaï rond de luchthaven, dat tot nu toe onvoldoende in rekening werd gebracht.

Op termijn moet er een maximale spreiding komen. Er zijn verschillende mogelijkheden om die te bereiken. Zo kan men bepaalde bakens hertekenen, kan men de reservaties in het luchtruim voor militairen herbekijken en kan men prioriteit schenken aan de nationale luchthaven ten opzichte van de regionale luchthavens.

Het zou goed zijn mocht men in Brussel de normen tijdelijk opschorten, zodat we gezamenlijk tot een norm kunnen komen. Dat lijkt me beter dan te dreigen met uithongering.

**De heer Joris Van Hauthem:** Enkel de betekenis van het arrest werd met één maand opgeschort. Ze houden dus het mes op de keel.

**De heer Jos Bex:** Ook de discussie over de nachtvluchten is één van de deelproblemen van het stappenplan. De geluidshinder moet verminderd worden in de nacht, beperkt worden in de weekends en verdeeld worden tijdens de week. De nieuwe luchthavenexploitant is voornamelijk passagiersgericht, de mogelijkheid bestaat dus dat het aantal nacht- en weekendvluchten nog toeneemt.

Uiteraard moet er een plafond zijn voor het totaal aantal bewegingen op de luchthaven, anders spreken we niet over een spreiding maar over een expansie.



Bij de evaluatie moeten bovendien niet de aantallen bekeken worden, maar de graad van blootstelling van de omwonenden aan pollutie.

**De heer Mark Demesmaeker:** Voor de politiek is de problematiek van de luchthaven een gordiaanse knoop, maar ook voor de burgers is de verwarring groot. Het probleem is gejuridiseerd: Zaventem wordt bestuurd door rechters en vliegen wordt zo bijna onmogelijk. De sluiting van de luchthaven zou economisch echter catastrofale gevolgen hebben.

De uitspraak van minister Landuyt aan het adres van de vakbonden - dwing uw recht op werk af via de rechtbank - was niet echt gelukkig; anderzijds stelde ze het conflict tussen economie en ecologie wel heel duidelijk aan de orde.

De luchthaven ligt in een dichtbevolkt gebied; dat is een gevolg van een verkeerd beleid Ruimtelijke Ordening. De akoestische muur die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgetrokken werd, maakt een billijke spreiding van de hinder onmogelijk.

Hoewel de minister-president vorig jaar al pleitte voor overleg met Bussel en harmonisering van de normen, blijkt dat tot op vandaag niet mogelijk.

Het is duidelijk dat de luchthaven van Zaventem economisch essentieel is, zowel voor Vlaanderen als voor Brussel. Er moet ruimte komen voor groei, maar de draagkracht van een regio is beperkt. Een te grote groei kan de volksgezondheid schaden en dus waardeloos worden. Het is daarom erg belangrijk zowel de lasten als de lusten te verdelen: dat kan, als iedereen het ook wil.

De luchthaven van Sidney, op alle vlakken met die van Zaventem te vergelijken, is het bewijs dat er een goede oplossing voor het probleem bestaat. Er is echter één groot verschil: Sidney kent geen communautaire perikelen, daar zijn alle burgers gelijk. Hier is het Bruxelles National voor de lusten, maar Zaventem Vlaams voor de lasten.

Het zijn de strenge Brusselse normen die een goede spreiding onmogelijk maken: het is natuurlijk absurd dat de stadstaat Brussel haar eigen normen kan uitvaardigen. Dat is echter geen reden om terug naar het unitaire België te gaan: het verleden heeft vaak genoeg bewezen dat een unitaire staat erg nadelig is voor Vlaanderen. Het probleem ligt bij het federalisme met drie. Men zou het Brusselse waterhoofd beter leegpompen tot het niveau van een efficiënt stadsbestuur.

Er is nog een andere mogelijkheid. De Bijzondere Wet van 12 januari 1989 voorziet dat de federale regering, ter vrijwaring van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, de uitvoering van sommige ordonnanties en besluiten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan schorsen. Men zou - met het oog op het hoger belang van de hoofdstedelijke functie van Brussel - het toezicht op de Brusselse regelgeving beter naar letter en geest verscherpen en uitbreiden.

Men kan niet loochenen dat Brussel, als hoofdstad van Vlaanderen, België en Europa, veel baat heeft bij de luchthaven van Zaventem. Als ingrijpen in de hoofdstedelijke functie geen optie is, kan Vlaanderen nog altijd in de financiering ingrijpen.

Dit is de sleutel tot de ontwarring van de gordiaanse knoop: herleid Brussel tot zijn ware proporties en zorg voor een eerlijke verdeling van lusten en lasten, in overeenstemming met het draagvlak. (*Applaus bij CD&V en N-VA*)

**De heer Eloi Glorieux:** Ziet de heer Demesmaeker enkel heil in een betere spreiding van de lasten, of voelt hij ook iets voor de vermindering van het aantal vluchten?

**De heer Mark Demesmaeker:** Ik pleit ervoor het draagvlak van de regio's en de impact op de deelgebieden te bekijken. Ik denk dat we van heel ver komen met het verdelen van de lasten, die zich nu voornamelijk in de Noord- en de Oostrand concentreren: Vlaams Brabant krijgt te veel, Brussel te weinig

hinder.

**De heer Francis Vermeiren:** We hebben hier verschillende keren voor vermindering van de vluchten horen pleiten. Welke criteria zal men daarbij hanteren voor de 30 tot 40 procent van de jobs die daardoor zullen verloren gaan? Hoe moet men dat politiek vertalen?

**De heer Eloi Glorieux:** Ik geloof niet dat een vermindering van het aantal vluchten de hele economie in elkaar zal doen storten, of tot een drastische vermindering van het aantal jobs zal leiden.

We moeten kiezen voor een evenwicht tussen economie en ecologie; nu ligt het accent te veel op economie.

**De heer Etienne Schouppe:** Elke partij, elke fractie wil zijn eigen ideeën opleggen: zo komen we nooit tot een oplossing.

Toen de Vlaamse Regering eind vorig jaar de milieuvergunning van BIAC goedkeurde, werden er enkele kanttekeningen gemaakt, stelde zij duidelijk dat de hinder gradueel moest afgebouwd worden, en dat men tot een maximaal gebruik van de 6 banen moest komen; daarvoor zouden de nodige investeringen gedaan worden. Het geluidsvolume zou verminderd worden door het aantal dagvluchten en het volume per vliegtuig te beperken.

In december benadrukte de Vlaamse Regering dat de gerechtelijke uitspraken het banengebruik in de verdrukking dreigde te brengen, waardoor een billijke spreiding van de overlast nagenoeg onmogelijk werd. Zes maanden later zijn we nog geen stap verder: het dossier zit muurvast.

Men stelt dat het dossier muurvast zit en er geen oplossing voor het reces mogelijk is. Nochtans zijn er resultaten nodig. Op het vlak van de investeringen moet men vroeg of laat de zes banen effectief gaan gebruiken, anders krijgt men geen goed spreidingsplan. Om het gevoel van overlast rond de luchthaven te verminderen moet men de moed hebben om de routes meer te spreiden en uit te waaiëren vanaf een grotere hoogte. Het uitwaaiëren vanaf 700 voet creëert immers problemen voor de hele Brusselse agglomeratie.

De vonnissen, arresten en verklaringen van de minister hebben als belangrijk neveneffect dat het maatschappelijke draagvlak verkleint om tot een oplossing te komen. Iedereen pleit voor een vermindering van het nachtlawaai. Om een logistiek bedrijf goed te laten functioneren, moet men niet 's nachts vliegen. De luchthaven van Luxemburg en Zürich zijn 's nachts niet geopend. We moeten proberen om tot een oplossing te komen rekening houdend met de werkgelegenheid en een goed leefbaar milieu rond de luchthaven belangrijk zijn.

**De heer Jos Stassen:** Is dat een pleidooi om terug te keren naar de situatie voor 1999?

**De heer Etienne Schouppe:** Terugkeren naar 1999 veronderstelt dat men het eens is over de betekenis daarvan, meer bepaald dat Brussel een rechtmatig aandeel in de lawaaihinder op zich neemt en dezelfde normen als Vlaanderen hanteert. Als men ervan overtuigd is dat Zaventem nodig is en dat de werkgelegenheid belangrijk is, is gezond verstand onontbeerlijk. Er moet een maatschappelijk draagvlak zijn voor de maatregelen die onvermijdelijk zijn. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

**De heer Francis Vermeiren:** Pleit u voor een verlenging van de pistes?

**De heer Etienne Schouppe:** De zes pistes worden niet optimaal gebruikt vanwege de technische uitrusting. Voor de veiligheid en de vermindering van de geluidsoverlast is de windrichting belangrijk.

De pistes moeten technisch zodanig uitgerust worden dat men regelmatig van piste kan veranderen en een spreiding mogelijk wordt. De uitwaaiëring en de routekeuze zijn van primordiaal belang. Veel problemen kunnen worden voorkomen als men op grotere hoogte uitwaaiert. Dat vereist een positieve opstelling, ook van degenen die in Brussel de lakens uitdelen. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

**Minister Kris Peeters:** Iedereen pleit voor gezond verstand. We zullen dat gebruiken om vrij snel tot een

duurzame oplossing te komen. De Vlaamse Regering heeft drie uitgangspunten. Ten eerste moet de luchthaven van Zaventem operationeel blijven. Het gaat om tienduizenden jobs. Het is evident dat de Vlaamse Regering alles doet om de directe en indirecte werkgelegenheid veilig te stellen.

Een tweede uitgangspunt is een evenwichtige en billijke verdeling van de geluidshinder voor alle inwoners over de gewestgrenzen heen. Dat heeft te maken met de leefbaarheid voor iedereen in de omgeving van Zaventem.

Ten derde is een duurzaam juridisch kader heel belangrijk. Op basis van die uitgangspunten kunnen en moeten we het dossier oplossen en het moeilijke evenwicht tussen economie en ecologie realiseren. Ik pleit ervoor om de verdeling van de geluidshinder op een voldoende wetenschappelijke basis te verantwoorden.

Op basis van het gewogen gemiddelde, de pieken en de frequenties kunnen de ideale routes, verdeling en banen bepaald worden. We moeten de geluidshinder evenwichtig verdelen op objectieve en wetenschappelijke basis.

Het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest en de federale regering moeten tot een akkoord komen over de geluidsnormen. De huidige Brusselse normen zijn onhoudbaar.

Bovendien dringt de tijd. In de milieuvergunningen proberen wij ecologie en economie met elkaar te verzoenen. We moeten de herstructurering van DHL aangrijpen om het aantal nachtvluchten te verminderen. We hebben daarover een studie besteld zodat we op objectieve basis naar een oplossing kunnen zoeken.

Uiteraard zal de Raad van State nog moeten oordelen over het voorontwerp van federaal minister Landuyt. Over dat voorontwerp moeten we de komende weken van gedachten wisselen. Het idee om een controle-instituut op te richten is heel waardevol. We moeten daar snel werk van maken.

De Vlaamse Regering levert in alle stilte hard werk. De experts komen meermaals per week samen.

**De heer Eric Van Rompuy:** De federale regering wil het spreidingsplan tot in 2008 vastleggen. Op basis van welke criteria of studies zullen de vluchten gespreid worden? Is de Vlaamse Regering er zeker van dat die studie na de zomer af zal zijn?

**Minister Kris Peeters:** Ik kan geen enkele garantie geven, noch over het juridische kader, noch over de toekomst. Het voorontwerp moet nog naar de Raad van State en behandeld worden in het federale parlement. De Vlaamse Regering zal er een advies over formuleren.

De vraag is of het federale, Brusselse en Vlaamse niveau tot een akkoord kunnen komen. Ik heb onze uitgangspunten opgesomd. Vervolgens moet dat akkoord een juridisch en rechtszeker kader krijgen. We zullen dat op vraag van iedereen zo snel mogelijk proberen te realiseren. (*Applaus bij CD&V, sp·a-spirit en N-VA*)

**De heer Francis Vermeiren:** De Vlaamse Regering moet rekening houden met het pleidooi van alle fracties voor een geobjectiveerd voorstel dat de geluidshinder vermindert en degelijk spreidt.

**De heer Etienne Schouppe:** Minister Peeters verwijst terecht naar de herstructurering bij DHL om het aantal nachtvluchten te verminderen. Ik benadruk dat de nacht moet lopen van 23 tot 7 uur, zoals in de andere Europese luchthavens.

**De heer Joris Van Hauthem:** Wij zijn het in grote lijnen eens met de uitgangspunten. Alleen is een oplossing op lange termijn onmogelijk zonder een akkoord over de geluidsnormen. De Brusselse Regering heeft de sleutel in handen. De Vlaamse regeringspartijen maken echter ook deel uit van de Brusselse Regering. In onze actualiteitsmotie wijzen we daarom op de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering en de Vlaamse meerderheidspartijen.

**De heer Eloi Glorieux:** Ik ben blij dat de Vlaamse Regering van de herstructurering bij DHL gebruik wil

maken om het aantal nachtvluchten te verminderen. De vluchten moeten billijk gespreid worden op wetenschappelijke basis. We moeten daarom extra meetposten plaatsen. Ik hoop dat het standpunt van de heer Schoupe dat van de hele CD&V is.

### **Actualiteitsmoties**

**De voorzitter:** Door de heren Vermeiren, Van Rompuy, Demesmaeker, Schoupe en Bex werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een actualiteitsmotie ingediend.

Ook door de heren Glorieux, Stassen en Daems en door de heer Van Hauthem werden tot besluit van dit actualiteitsdebat eveneens actualiteitsmoties ingediend. Ze zullen worden rondgedeeld.

We zullen ons daarover straks uitspreken.

Het debat is gesloten.

### **ACTUELE INTERPELLATIES**

#### **Uitspraak in eerste aanleg met betrekking tot het Aquafin-BTW-geschil**

**De voorzitter:** Aan de orde zijn de samengevoegde actuele interpellaties van de heer Peumans tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitspraak in eerste aanleg met betrekking tot het Aquafin-BTW-geschil en van de heer Daems tot de heer Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over Aquafin en het BTW-tarief, naar aanleiding van de recente uitspraak van de Antwerpse rechtbank.

**De heer Jan Peumans:** Het BTW-geschil tussen Aquafin en de fiscus is beslecht in het voordeel van de fiscus. Daardoor moet Vlaanderen het verschil tussen 6 en 21 procent BTW voor de periode 1996-2001 ophoesten. Dat bedraagt inmiddels 287 miljoen euro.

Het siert de minister dat hij door het invoeren van de integrale waterfactuur het probleem uit de wereld geholpen heeft. Het zou helemaal goed zijn als de BTW, zoals in Wallonië, tot nul herleid zou worden.

De Vlaamse Regering had steeds gedacht dat ze de zaak zou kunnen winnen. Ze baseerde zich daarvoor op het principe van het vertrouwensbeginsel. Desondanks stelde minister Van Mechelen dat hij de nodige provisie had als Vlaanderen in het ongelijk gesteld werd. Klopt dat?

Het rechtsgeding betreft de periode van 1 september 1996 tot 30 september 2001. Voor de daaropvolgende periode, namelijk van 1 oktober 2001 tot 31 december 2004 heeft Aquafin tegen 21 procent gefactureerd, maar het Vlaams Gewest tegen 6 procent gebudgetteerd. Die betalingsachterstand is door Aquafin, dat voor het verschil een tegenvordering instelt, gefinancierd. De tegenvordering bedroeg op het einde van 2004 167 miljoen euro. Door een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en Aquafin moet het gewest, na een definitieve gerechtelijke uitspraak en de vervulling van een aantal voorwaarden, ook die kosten vergoeden. De intresten ingecalculerd, bedraagt de totale schuld dus ongeveer 500 miljoen euro. Vraag is wat de budgettaire implicaties van dit alles zijn.

Hoe staat de Vlaamse Regering tegenover de uitspraak in eerste aanleg: wat was de motivering van de rechtbank en zal de Vlaamse Regering hiertegen in beroep gaan? Voort procederen doet de kosten nog stijgen.

Heeft de Vlaamse Regering 287 miljoen euro opzij gezet? Zo ja, hoe en op welke begrotingspost? Zo neen, hoeveel dan wel? Werd met dat bedrag rekening gehouden bij het berekenen van de budgettaire marge in de meerjarenbegroting?

Wat zijn de gevolgen van de uitspraak voor de periode 2001-2004? Conform de overeenkomst van de Vlaamse Regering van 26 april 2002 met Aquafin zal er daarvoor een bijkomende kost zijn van minstens 167 miljoen euro. Is dat correct en werd met dat bedrag rekening gehouden bij het berekenen van de budgettaire marge in de meerjarenbegroting?

Welke gevolgen heeft dit alles op het uitgaven- en investeringstempo van de waterzuivering in Vlaanderen en de uitvoering van de Europese Waterrichtlijn? (*Applaus bij CD&V en N-VA*)

**De heer Rudi Daems:** Het Vlaams Gewest draait op voor het BTW-tekort voor de periode 1996-2001 en daarenboven voor de betalingsachterstanden voor 2001-2004. De kansen op een gunstigere uitspraak in beroep worden door kenners gering ingeschat. Het Vlaams Gewest kan trachten tot een vergelijk te komen met de federale regering, maar dat is, gezien de tekorten daar, geen sinecure.

Het verbaast me dat de Vlaamse Regering de beheersovereenkomst met Aquafin, die Vlaanderen al veel geld heeft gekost, verlengd heeft. De vorige minister van Leefmilieu had de overeenkomst opgezegd. Er zijn wel twee beperkte addenda aan de overeenkomst: over de 6 procent-facturatie aan drinkwatermaatschappijen en over een beperkt exploitatie- en bouwrisico waarbij de vergoeding aan Aquafin gerelateerd wordt aan de kwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Dat laatste is echter niet meer dan een symbolische resultaatsverbintenis. Het is niet zeker of dat als voldoende bedrijfsrisico beschouwd wordt om Aquafin te consolideren buiten de Vlaamse overheidsschuld.

Zal er in beroep gegaan worden tegen de rechterlijke beslissing? Wat zal de Vlaamse Regering doen om het probleem aan te kaarten bij de federale regering? Is de opzegging van de beheersovereenkomst inderdaad ongedaan gemaakt? Voor hoe lang is de beheersovereenkomst verlengd? Moet, eens de private partners zijn uitgekocht, de Aquafinschuld niet opgenomen worden in de Vlaamse overheidsschuld?

De operatie drinkwatermaatschappijen is goed om het BTW-probleem op te lossen maar een voldoende economische en ecologische regulering is er nog niet. Daardoor hebben Aquafin en anderen de handen te veel vrij. Er zijn onvoldoende contacten tussen de organisatoren van de waterketen en van het watersysteem, het zogenaamde integrale waterbeleid. De snelheid van de parlementaire behandeling en de verlenging van de beheersovereenkomst dreigen Vlaanderen in een financieel en ecologisch avontuur te storten. (*Applaus bij Groen!*)

**De heer Erik Matthijs:** De Vlaamse Regering moet 287 miljoen euro achterstallige BTW, boetes en intresten betalen aan de federale BTW-administratie omdat de NV Aquafin jarenlang een te laag BTW-tarief heeft toegepast. Die gerechtelijke uitspraak volgt op de onverwachte meevaller van 230 miljoen euro uit de schenkings- en successierechten. De Vlaamse minister van Werk wijst er nu op dat de marges klein zijn, en dat roept bij mij enkele bedenkingen op.

Op 6 november 2001 ontving Aquafin het bericht dat ze sinds 1993 het verlaagd tarief van 6 procent niet meer kon toepassen. Op 11 december 2001 kwam er een proces-verbaal waarin stond dat tussen 1 september 1996 en 31 december 2000 ten onrechte het tarief van 6 procent was toegepast. De BTW-administratie eiste bijna 190 miljoen euro BTW, plus bijna 19 miljoen euro boetes en intresten.

Eind 2001 werd door middel van een nota van de bijzonder gevolmachtigde van de Vlaamse Regering aan Vlaams minister van Leefmilieu Dua gevraagd om een constructie op te zetten waardoor het BTW-tarief van 6 procent kon worden toegepast. Met die nota gebeurde niets en zo gingen drie jaren verloren. Om het verschil bij te passen heeft Aquafin ongeveer 140 miljoen euro moeten lenen.

Minister Peeters heeft het voorstel van de bijzonder gevolmachtigde inmiddels decretaal vastgelegd, zodat sinds januari 2005 het BTW-tarief van 6 procent geldt. Als die maatregelen vroeger waren genomen, had men 140 miljoen euro kunnen besparen. Bovendien zijn er nu Europese boetes mogelijk.

Van een heronderhandeling van de beheersovereenkomst in 2000 kwam niets in huis. De kredieten voor de waterzuivering werden gehalveerd en het halen van de Europese verplichtingen werd in de tijd vooruitgeschoven.

Het vonnis lijkt me goed onderbouwd. De regering moet zich nu beraden over het al of niet aantekenen van hoger beroep. In ieder geval moet ze daarbij het verder oplopen van gerechtelijke intresten vermijden door middel van een kantonement. Men kan best ook met de BTW-administratie onderhandelen over het volledige dossier.

Er zijn bij de verdediging van het dossier ook enkele fouten gebeurd. Zo werden de conclusies laattijdig neergelegd en had de vordering voor het gedeelte voor 1 januari 1999 bij dagvaarding, en niet bij verzoekschrift, moeten gebeuren.

De onverwachte uitspraak is een serieuze tegenvaller. Voor de terugbetaling van het hoge BTW-tarief draagt de vorige minister van Leefmilieu de volle verantwoordelijkheid.

Welke houding zal de regering nu aannemen? Gaat ze in beroep?

**De heer Wim Van Dijk:** Het overdreven optimisme en de zelfzekerheid waarmee de vorige Vlaamse Regering deze zaak heeft aangepakt hebben een realistische kijk op dit dossier verhinderd.

In 1993 werd de afspraak gemaakt dat het tarief van 6 procent zou blijven gelden, maar die afspraak werd misschien nooit op papier gezet. In 2001 vielen de BTW-inkomsten wat tegen. Om de gaten te dichten werd de eerder gemaakte afspraak vergeten en stelde de BTW-administratie een vordering ingesteld voor 5 jaar achterstal.

De Vlaamse Regering zou de zaak rechtekken via een driesporenbeleid: een juridisch spoor, een overleg met de federale regering en een eventuele reorganisatie van de sector. Het juridische spoor is op niets uitgedraaid. Ook het overleg leverde niets op, hoewel de discriminatie tussen Vlaanderen en Wallonië duidelijk was. Uiteindelijk is men pas in deze legislatuur overgegaan tot reorganisatie, hoewel die piste reeds eerder bekend was. Zo is het BTW-probleem wel van de baan, maar werd de factuur deels doorgeschoven naar de gebruiker.

Tot nu toe werden de tegenvallers budgettair nog niet in rekening gebracht, hoewel me dat toch logisch lijkt. Bovendien kunnen we ons, na de verklaringen van minister Vandenbroucke, afvragen of er nog tegenvallers in de pijplijn zitten.

Voor de periode na 2001 kan ik de regeringspolitiek moeilijker volgen. In plaats van de bedragen op te nemen in de begroting liet men Aquafin leningen aangaan, met als gevolg dat het hele bedrag nu in één keer moet worden betaald. Samen is dat nu reeds 455 miljoen euro.

Gaat men in beroep tegen de beslissing? Zo ja, heeft men daarvan de financiële risico's afgewogen?

De vorige Vlaamse Regering heeft bij de behandeling van dit dossier niet de nodige voorzichtigheid aan de dag gelegd. Bovendien hebben de federale instanties in deze zaak duidelijk aangetoond dat ze niet te vertrouwen zijn. (*Applaus bij VB*)

**De heer Patrick Lachaert:** Deze BTW-affaire verwondert mij niet in het minst: zij kondigde zich aan van bij het begin, en niet slechts tijdens de vorige regeerperiode. Het concept waarbinnen men Aquafin heeft opgezet - in Vlaanderen onder het systeem van handelsrechtelijk vennootschap maar in Wallonië onder het openbare systeem - was meteen de kiem van het probleem. De BTW-plicht van 21 procent was duidelijk te voorzien. Ik pleit er dan ook niet voor beroep aan te tekenen.

De zaak leert ons dat we voorzichtig moeten zijn met het opzetten van cross border lease: zaken die opgezet worden via gemeentelijke autonome bedrijven en intercommunales zullen met dezelfde problemen te kampen krijgen.

Ik pleit namens VLD voor het voortbestaan van Aquafin: het zou van onbehoorlijk bestuur getuigen na de enorme investeringen heel de situatie nu zomaar blauwblauw te laten. Wel moet de opdracht van Aquafin een nieuwe definitie krijgen, en dit onder een voortdurende zorg voor een evenwicht tussen economie en ecologie.

**De heer Rudi Daems:** Ik heb niet gezegd dat Aquafin niet kan voortbestaan; ik zegde enkel dat de bestaande overeenkomst slecht was. In 2002 werd zij, met het oog op heronderhandeling, stopgezet. Nu blijkt echter dat er enkel een klein addendum aangebracht werd, maar dat de beheersovereenkomst eigenlijk doorgaat. Deze foute beslissing van deze regering betreurt ik.

**De heer Patrick Lachaert:** Ik was ook niet gelukkig met die opzegging: ze had geen economisch rendement. Het enige gevolg was dat de intrestvoet voor de leningen van Aquafin verhoogd werd.

Als overheid moeten wij proberen de wetgeving ter zake beter in het oog te houden: wij begeven ons te gemakkelijk op glad ijs.

**Minister Kris Peeters:** In 1991 werd een akkoord inzake de BTW afgesloten: men ging ervan uit dat die 6 procent bedroeg. In 1993 werd een wetswijziging doorgevoerd: het KB 20 wijzigde, en artikel 38 paragraaf 3 werd paragraaf 38 paragraaf 4. Daardoor kwam de in 1991 afgesloten ruling in het gedrang. Ik spreek er mij niet over uit wie daarin de verantwoordelijkheid draagt.

We moeten proberen in te zien waar we nu, na het vonnis van 29 juni, precies staan. Er worden duidelijk twee periodes onderscheiden: een eerste van 1 september 1996 tot 30 september 2001, en een tweede van 1 oktober 2001 tot 31 december 2004. Van 1991 tot 1993 gold de ruling van 6 procent; de periode van 1993 tot 1996 is verjaard.

In de eerste periode factureerde Aquafin 6 procent BTW. De BTW-administratie stelde in december 2001 dat dit eigenlijk 21 procent moest zijn: zij vorderde de bijkomende 15 procent. Dit komt neer op een bedrag van 287 miljoen euro, bestaande uit de hoofdsom van 189 miljoen euro, intresten ten belope van 78 miljoen euro, en een boete van om en bij de 20 miljoen euro.

Voor de tweede periode, van 1 oktober 2001 tot 31 december 2004, is de situatie anders: Aquafin factureerde 21 procent, maar er was een prefinanciering omdat het Vlaams Gewest slechts 6 procent voorzag.

Het vonnis omvat twee belangrijke argumenten: het eerste slaat op het KB 20 en het artikel 38 paragraaf 4, en het tweede op het vertrouwensleerbeginsel. In de periode van 1996 tot 2001 hebben controleurs van de BTW-administratie nooit een opmerking gemaakt; daaruit meende Vlaanderen te mogen besluiten dat er geen probleem was, en dat het beroep kon doen op het vertrouwensbeginsel. De rechtbank van eerste aanleg heeft geoordeeld dat niet het vertrouwensbeginsel, maar de wet prioritair is. Daarnaast stelde de rechtbank dat er bij overgang van onzuiver naar zuiver water geen sprake is van omvorming en dat het BTW-tarief van 6 procent dus niet van toepassing kan zijn.

We gaan juridisch na wat onze kansen bij hoger beroep zouden zijn: we gaan geenszins in beroep om de zaak op de lange baan te schuiven. Vrijdag zal ik in de regering een voorstel doen om al dan niet beroep aan te tekenen.

In ieder geval gaan we onderhandelen met de federale overheid en zullen we proberen een dading af te sluiten, waarbij we over de intresten en de boete zullen negotiëren.

Gaan we wel in beroep, is het belangrijk dat de intresten gestuit worden, in de vorm van een kantonnement: het hoofdbedrag wordt dan in een consignatiekas gestort.

Ook een combinatie van beide mogelijkheden kan: in dat geval zullen we eerst kijken in hoeverre we kunnen onderhandelen, en daarna indien nodig en binnen de wettelijke periode, alsnog beroep aantekenen.

Er zijn bij mijn weten geen inspanningen gedaan om een dading af te sluiten omdat men ervan uitging dat het dossier voldoende elementen bevatte om voor de rechtbank gelijk te krijgen.

Het bedrag van 287 miljoen euro is niet in de meerjarenbegroting opgenomen. Het is in eerste instantie Aquafin dat dit bedrag moet betalen, maar in 2002 is een overeenkomst afgesloten dat het Vlaams Gewest de nodige inspanningen zal doen. We zullen stap voor stap bekijken wat er verder zal worden ondernomen. In de

periode 2001-2004 heeft de administratie het juiste tarief aangerekend. In het kader van het financieringsschema Aquafin zullen we in 2006 een terugbetaling doen van de vordering. De afspraak is dat als we de zaak winnen, we het bedrag terugkrijgen, maar anders geven we het geld over een bepaalde termijn aan Aquafin terug. De uitspraak heeft geen uitwerking op de Europese Waterrichtlijn. We gaan door met de implementatie ervan en het realiseren van de nodige projecten.

Ik ben verbaasd over de vraag van de heer Daems over de beheersovereenkomst omdat die in de commissie Leefmilieu uitvoerig aan bod is gekomen. We hebben in een eerste fase geprobeerd om het ESR-probleem op te lossen en we hebben dat op een vrij snelle en accurate wijze gedaan. In een tweede fase gaan we een beheersovereenkomst afsluiten. We hebben op een korte periode heel goed werk geleverd. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp.a-spirit en N-VA*)

**De heer Rudi Daems:** Ik heb het debat over de twee fasen van de beheersovereenkomst meegemaakt. In deze fase worden een aantal kansen gemist om ecologische doelstellingen op te nemen.

Ik zal de zware beschuldigingen van de heer Mathijs aan het adres van mevrouw Dua overmaken. Hij moet zijn beschuldigingen ook richten tot de huidige coalitiepartners. De BTW-discussie was er ook al midden de jaren 1990 en men had toen ook al zijn politieke verantwoordelijkheid kunnen nemen.

**De heer Jan Peumans:** Niet alleen mevrouw Dua, maar ook de vorige minister van Financiën en Begroting hebben altijd gezegd dat we niet zouden moeten betalen. De federale overheid vraagt om de extra 230 miljoen euro van de registratie- en schenkingsrechten dit jaar niet uit te geven. De Vlaamse Regering twijfelt om daarop in te gaan omdat ze de factuur van Aquafin moet betalen. Klopt het dat het federale niveau het ene aan het andere koppelt? Ik begrijp dat minister Peeters moeilijk op deze vraag kan antwoorden, maar ik had die vraag gesteld aan de minister van Financiën en Begroting.

**De heer Erik Matthijs:** Er is geen gevolg gegeven aan de brieven van de bijzonder gevolmachtigde en het probleem is pas drie jaar later opgelost. Dat is een vaststelling, geen beschuldiging. Het BTW-probleem is gerezen in het jaar 1991. De wetgeving is veranderd in 1993, maar er zijn geen opmerkingen van de administratie geweest.

**De heer Wim Van Dijck:** Het is onvoorstelbaar dat er vroeger geen pogingen zijn gedaan om een dading te sluiten. Dat is nu veel moeilijker omdat de tegenpartij een gunstig vonnis heeft gekregen. Verder heeft men een sterkere onderhandelingspositie als men beschikt over een schriftelijk akkoord. Het is logisch om na te gaan of het gaat om mondelinge dan wel om schriftelijke afspraken.

**Minister Kris Peeters:** De wetgeving is gewijzigd in 1993 en dan krijgt het document een andere context als de overeenkomst slaat op een situatie van 1991. Wat betreft de dading zullen we de argumenten bekijken. Een dading is interessant omdat men zowel over de interesten als de boeten kan onderhandelen en de totale factuur doen dalen. We moeten een afweging maken tussen de argumenten om in beroep te gaan en de slaagkansen om een dading af te sluiten. De regering zal daarover vrijdag een duidelijk standpunt innemen.

Het is evident dat de federale overheid graag heeft dat we het bedrag van 287 miljoen euro zo snel mogelijk storten.

### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door de heer Wim Van Dijck werd tot besluit van deze actuele interpellaties een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld. Het Parlement zal zich daarover dan donderdagnamiddag uitspreken.

Het incident is gesloten.

**Gesloten centrum van Everberg voor de voorlopige plaatsing van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd**



**De voorzitter:** Aan de orde is de actuele interpellatie van mevrouw Dillen tot mevrouw Vervotte, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de mogelijke opzegging van het samenwerkingsakkoord van 30 april 2002 betreffende het gesloten centrum van Everberg voor de voorlopige plaatsing van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd

**Mevrouw Marijke Dillen:** In 2002 werd het probleem van het tekort aan opvangplaatsen in gesloten instellingen bijzonder acuut omdat artikel 53 van de Wet op de jeugdbescherming moest worden opgeheven zodat jongeren die een als misdrijf omschreven feit (MOF) hebben gepleegd, niet langer konden worden opgesloten in de gevangenis. Omdat er in de gesloten instellingen vaak geen plaats was om die jongeren in voorhechtenis te nemen, werden ze opnieuw vrijgelaten, met alle gevolgen van dien. De federale regering besloot om in Everberg een gesloten centrum voor de voorlopige plaatsing van minderjarigen die een MOF hebben gepleegd, op te richten. De fameuze Everbergwet bood daarvoor de wettelijke basis.

De voorwaarde dat de Everbergwet een voorbode van een grondige hervorming van het jeugdsanctie recht was, werd uitdrukkelijk gekoppeld aan de goedkeuring van die wet.

De Everbergwet kon pas in werking treden nadat de gemeenschappen een samenwerkingsakkoord hadden gesloten. Dat samenwerkingsakkoord kreeg zware kritiek en is uiteindelijk in geamendeerde vorm toch goedgekeurd. De wet Everberg en het gesloten centrum De Grubbe waren slechts een voorlopige en tijdelijke oplossing in afwachting van een volledige hervorming van het jeugdrecht voor 31 augustus 2004.

Aan het einde van de vorige regeerperiode kreeg de federale regering zes maanden extra. In de memorie van toelichting van de wijziging werd uitdrukkelijk overleg gevraagd.

Wij kunnen alleen maar vaststellen dat federaal minister van Justitie Onkelinx dat overleg blijft weigeren. Vlaanderen wordt aan het lijntje gehouden omdat de Franstaligen een grondige hervorming van het jeugdrecht weigeren.

De Kamercommissie Justitie buigt zich momenteel over een wetsontwerp tot hervorming van het Jeugdrecht. In dat wetsontwerp wordt geen rekening gehouden met de Vlaamse vragen. Het houdt geen rekening met de doelstellingen van Everberg en integreert de Everbergwet evenmin. Laat ons niet naïef zijn: het jeugdsanctierecht komt er niet. Daarom moeten we het samenwerkingsakkoord opzeggen.

Wat de Vlaamse Regering zal doen is onduidelijk. Zegt ze het akkoord op of komt er een stilzwijgende verlenging? In een nota stelt minister Vervotte terecht dat Vlaanderen geen gepast opvang- en begeleidingsbeleid kan uitbouwen zonder nieuw kader voor het jeugdrecht. Omdat minister Vervotte verantwoordelijk is voor een slagvaardig beleid, moet ze nu handelen. Als minister Vervotte decreten goedgekeurd door het Vlaams Parlement respecteert, moet ze het samenwerkingsakkoord opzeggen.

De opzeggingstermijn is lang. Als het akkoord nu wordt opgezegd, blijft het lopen tot 1 maart 2008. Dit akkoord opzeggen betekent het einde van de Vlaamse pedagogische begeleiding, maar tijdens de opzeggingstermijn kunnen jeugdrechters wel nog jongeren naar Everberg sturen.

Welke initiatieven heeft minister Vervotte al genomen om het samenwerkingsakkoord op te zeggen? Hoe lang zal de opzeggingstermijn precies lopen? Enerzijds moeten we tijd genoeg hebben om voor voldoende opvang te zorgen, maar anderzijds moeten we ook kordaat durven op te treden. Welke initiatieven neemt minister Vervotte om voor voldoende capaciteit te zorgen? Hoe zal minister Vervotte tijdens de opzeggingstermijn voor pedagogische en educatieve begeleiding zorgen?

**Mevrouw Trees Merckx-Van Goey:** Onze basishouding is gekend. CD&V is eensgezind in de Senaat, Kamer en Vlaams Parlement. CD&V is altijd eenduidig geweest.

We zijn allemaal samen verantwoordelijk voor een slagvaardig jeugd-delinquentiebeleid. Dat hebben we vorige week opnieuw duidelijk gesteld in onze motie. Onze motie houdt de kansen op overleg open. De Vlaamse Regering mag aanpassingen voorstellen mits die overeenstemmen met haar standpunt van 24 december 2004. De aanpassingen moeten er ook voor zorgen dat het ontwerp conform is aan het IVRK.

Alle kansen voor overleg moeten openblijven, niet alleen om het ontwerp aan te passen, maar vooral om ook de Everbergwet erin te passen. In functie van de resultaten ervan zullen we handelen. De motie omschrijft de ruimte van de minister om te overleggen met Onkelinx. In het regeerakkoord staat dat de Vlaamse Regering zal ijveren voor de federalisering van het jeugdsanctierecht.

De Raad van State en het Arbitragehof omschrijven de federale bevoegdheid om in de infrastructuur in te grijpen als tijdelijk en van uitzonderlijke aard, namelijk in afwachting van een hervorming van de wet van 1965. De gemeenschappen waren dus al lang gewaarschuwd dat ze actie dienden te ondernemen. Na het ontwerp Onkelinx kan de infrastructuurbevoegdheid dus niet meer ingeroepen worden.

De voorlopige plaatsing van minderjarigen verdient een omvattende oplossing. De Everbergwet was een tijdelijke oplossing. Ondertussen neemt de Vlaamse Regering diverse bijkomende maatregelen. Het samenwerkingsakkoord voorziet trouwens in een einddatum. Zolang er geen nieuw regelgevend kader is voor het jeugdrecht is het moeilijk om uitspraken te doen. Ik pleit dus niet voor een onmiddellijke opzegging van het samenwerkingsakkoord. Desahiettemin moet de bijzondere jeugdzorg prioritair uitgewerkt worden. Ik hoop dat de minister niet alleen in het overleg maar ook bij de begrotingsbesprekingen de nodige toezeggingen zal krijgen. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit en N-VA*)

**Mevrouw Vera Van der Borcht:** In de Kamercommissie zal donderdag over het ontwerp gestemd worden. Het zal nog voor het reces behandeld worden in plenaire vergadering. Het wetsvoorstel houdt een aantal belangrijke verbeteringen in. Opzegging zonder alternatief is niet opportuun, afwachten wel. De oplossing is belangrijker dan een datum. Mevrouw Dillen heeft alle goede argumenten tegen een opzegging gegeven. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp-a-spirit, Groen! en N-VA*)

**Mevrouw Marijke Dillen:** De spreker heeft het fout voor. De basis van mijn betoog is een decreet van dit parlement, waarin een datum staat. Het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering moeten de decreten naleven.

**Mevrouw Patricia Ceysens:** In het samenwerkingsakkoord staat de mogelijkheid tot verlenging.

**Mevrouw Marijke Dillen:** De uitstel is beperkt tot zes maanden.

**De heer Bart Caron:** De Everbergwet is er gekomen omdat Vlaanderen onvoldoende opvangplaatsen had. De behoeften zijn nog altijd groot, er zijn nog steeds onvoldoende plaatsen. Het akkoord opzeggen zonder alternatief is geen goede oplossing. Een goed beleid is wel het antwoord. In de beleidsnota besteedt de minister ruime aandacht aan de bijzondere jeugdzorg. De minister wil een oplossing ten gronde.

We trachten het ontwerp zoveel mogelijk aan te passen aan de krachtlijnen van de Vlaamse Regering. Het voorstel van resolutie van de meerderheid dringt aan op interministerieel overleg na de stemming in de Kamercommissie. Laat ons wachten op dat resultaat alvorens het akkoord op te zeggen.

Vlaanderen heeft behoefte aan een omvattende aanpak met een batterij aan maatregelen voor als misdrijf omschreven feiten, aangepaste voorzieningen enzovoort. De beleidsnota bevat een aantal aspecten, maar die zijn onvoldoende of worden te traag uitgevoerd. We moeten de bijzondere jeugdbijstand grondig vernieuwen en niet alleen de preventie aanpakken. Vlaanderen is bevoegd. Wanneer komt er een omvattend plan voor de bijzondere jeugdbijstand?

**Mevrouw Helga Stevens:** In het Vlaams regeerakkoord staat een eigen jeugdsanctierecht.

Alle meerderheidspartijen moeten het regeerakkoord loyaal uitvoeren.

Ik wil ook verwijzen naar de motie die vorige week werd ingediend. Ik verwacht dat ten opzichte van minister Onkelinx één Vlaams front wordt gevormd.

Op 19 juli 2002 werd bij decreet beslist het samenwerkingsakkoord op te zeggen als het federale

jeugdsanctierecht niet werd goedgekeurd. Daar moeten we ons dan ook aan houden. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp·a-spirit en N-VA*)

**Minister Inge Vervotte:** Ik deel de bekommernissen van de interpellanten. Zo moet er inderdaad een adequate en coherente rechtspraak en aanpak komen. Verder is er ook noodzaak aan een hogere capaciteit, en niet enkel in de residentiële opvang. Daartoe werden reeds een aantal beslissingen genomen die nu in uitvoering zijn.

Ondertussen werden meer dan 100 amendementen ingediend op het oorspronkelijke ontwerp. Het Vlaamse standpunt kwam reeds aan bod in diverse overlegcomités en zal ook verdedigd worden tijdens het overleg met minister Onkelinx op vrijdag.

Everberg is een tijdelijke constructie, dat was ook steeds de bedoeling. Het evaluatierapport toonde enkele knelpunten aan in de werking, zoals de problemen door het samenbrengen van verschillende taalgroepen. Bovendien moeten er garanties worden gegeven voor voldoende opvangcapaciteit in Vlaanderen.

Voor het globale dossier ben ik afhankelijk van de timing van het federale Parlement. Het globale dossier bestaat uit volgende elementen: de evaluatie van de nieuwe wet, de evaluatie van het standpunt ten opzichte van de Vlaamse Regering, de toekomst van Everberg in het nieuwe globale beleid, een verslag van het overleg met minister Onkelinx, het standpunt met betrekking tot het nieuwe samenwerkingsakkoord, een plan van aanpak voor de MOF's en POF's met de nodige capaciteitsuitbreiding en als laatste element de budgettaire impact voor de Vlaamse Regering.

Voor 31 augustus 2005 zal de Vlaamse Regering haar standpunt bepalen ten opzichte van het globale dossier. (*Applaus bij CD&V, VLD-Vivant, sp·a-spirit en N-VA*)

**Mevrouw Marijke Dillen:** Ik betreur dat men er niet voor kiest het decreet na te leven. Gelukkig laat u de deur nog op een kier: voor het reces zal de Vlaamse Regering haar standpunt bepalen. Het zou goed zijn om een opzeggingstermijn in te bouwen die het mogelijk maakt voldoende opvangcapaciteit te voorzien.

Het opzeggen van het samenwerkingsakkoord zou een duidelijk signaal zijn naar de federale regering om rekening te houden met de Vlaamse eisen. (*Applaus bij VB*)

### **Met redenen omklede motie**

**De voorzitter:** Door mevrouw Dillen werd tot besluit van deze actuele interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Als die morgen binnen is, kunnen we daarover donderdag stemmen.

Het incident is gesloten.

## **ACTUALITEITSMOTIES**

### **Toekomst van de luchthaven van Zaventem**

#### **Hoofdelijke stemmingen**

**De voorzitter:** Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie van de heren Glorieux, Stassen en Daems tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

– *De motie wordt met 3 stemmen tegen 50 bij 24 onthoudingen niet aangenomen.*

**De voorzitter:** Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie van de heer Van Hauthem tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

– *De motie wordt met 23 stemmen tegen 55 niet aangenomen.*

**De voorzitter:** Aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie van de heren Vermeiren, Van Rompuy, Demesmaeker, Schoupe en Bex tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

– *De motie wordt met 52 stemmen tegen 3 bij 23 onthoudingen aangenomen.*

**De heer Filip Dewinter:** Ik stel vast dat de meerderheid niet in aantal is bij de stemmingen. We zijn een constructieve oppositie en zien dat voor een keer door de vingers. Morgen en overmorgen zullen we dat niet meer tolereren.

**De heer Ludwig Caluwé:** Procentueel is de meerderheid minstens zo sterk aanwezig als de fractie van Vlaams Belang.

## **REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN**

**De voorzitter:** Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

Wij komen morgen om 9.30 uur en 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen. Ook donderdag vergaderen we om 9.30 uur en 14 uur in plaats van 14.30 uur. (*Instemming*)

– *De vergadering wordt gesloten om 18.29 uur.*

## **AANWEZIG**

Erik Arckens, Jos Bex, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Hilde Crevits, Rudi Daems, Norbert De Batselier, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Tom Dehaene, Kurt De Loor, Mark Demesmaeker, Marnic De Meulemeester, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Steven Vanackere, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Dany Vandenbossche, Luc Van den Brande, Joris Vandenbroucke, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Greet Van Linter, Gracienne Van Nieuwenborgh, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen.

## **AFWEZIG MET KENNISGEVING**

Frans Wymeersch: gezondheidsredenen;

Paul Wille: buitenslands;

Cathy Berx, Louis Bril, Herman Schueremans, Monica Van Kerrebroeck: ambtsverplichtingen;

Linda Vissers: familieverplichtingen.

## **AFWEZIG ZONDER KENNISGEVING**

Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Jean-Marie Dedecker, Herman De Reuse, Bart De Wever, Vera Dua, Jaak Gabriels, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Luc Martens, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Herman Reynders, Jan Roegiers, Johan Sauwens, Bart Somers, André Van Nieuwkerke, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken.

;