

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

5 juli 2005

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MIDDAGVERGADERING

ACTUALITEITSDEBAT TOEKOMST LUCHTHAVEN ZAVENTEM

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUALITEITSMOTIES – STEMMINGEN

Inhoud

Nr. 48

Dinsdag 5 juli 2005
Middagvergadering

Berichten van verhindering	1
Regeling van de werkzaamheden	1
Actualiteitsdebat	
Actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem	2
Sprekers: de heren Eloi Glorieux, Joris Van Hauthem, Eric Van Rompuy, Francis Vermeiren, Jos Bex, Mark Demesmaeker, Etienne Schouppe en Jos Stassen, minister Bert Anciaux en minister Kris Peeters	
Actualiteitsmoties	
Indieningen en aankondiging	25
Actuele interpellaties (Regl. art. 77bis)	
Actuele interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitspraak in eerste aanleg met betrekking tot het Aquafin-BTW-geschil	
Actuele interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris 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	25
Sprekers: de heren Jan Peumans, Rudi Daems, Erik Matthijs, Wim Van Dijck en Patrick Lachaert en minister Kris Peeters	
Met redenen omklede motie	35
Actuele interpellatie van mevrouw Marijke Dillen tot mevrouw Inge 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	35
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	
Met redenen omklede moties	42
Actualiteitsmotie van de heer Glorieux tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem	
– 442 (2004-2005) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	42
Actualiteitsmotie van de heer Van Hauthem tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem	
– 443 (2004-2005) – Nr. 1	
Hoofdelijke stemming	43

Actualiteitsmotie van Vermeiren tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat
over de toekomst van de luchthaven van Zaventem

– 445 (2004-2005) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

45

Sprekers: de heren Filip Dewinter en Ludwig Caluwé

Regeling van de werkzaamheden

46

VOORZITTER: De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 14.07 uur.*

De voorzitter: Dames en heren, de vergadering is geopend.

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, 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 Schouppe, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Temsamani, 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

John Vrancken, Frans Wymeersch: gezondheidsredenen;

Jan Loones, Paul Wille: buitenslands;

Cathy Berx, Louis Bril, Bart De Wever, Sven Gatz, 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, Vera Dua, Jaak Gabriels, Patrick Janssens, Flor Koninckx, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Luc Martens, Hugo Philtjens, Sabine Poleyn, Herman Reynders, Jan Roegiers, Johan Sauwens, Bart Somers, André Van Nieuwerkerke, Mieke Vogels, Robert Voorhamme.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Geachte leden, op het Uitgebreid Bureau is een discussie gevoerd over de agenda. De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie zal vandaag toch bijeenkomen. Daarom vraag ik u ermee in te stemmen om de volgorde van de actuele interpellaties om te draaien zodat eerst de actuele interpellaties van de heer Peumans en de heer Daems worden gehouden en daarna de actuele interpellatie van mevrouw Dillen. De commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie kan dan starten na de actuele interpellaties van de heer Peumans en de heer Daems.

Is iedereen het eens met deze herschikking van de agenda? (*Instemming*)

We verontschuldigen ons bij de minister, die gisteren het heuglijke bericht kreeg dat de commissie was

Voorzitter

afgelast, maar vandaag het onheuglijke bericht dat de vragen toch zullen worden gesteld.

ACTUALITEITSDEBAT**Actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem**

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

Het debat is geopend.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mijnheer de minister, collega's, federaal minister Landuyt heeft een aantal zaken in het vooruitzicht gesteld die een standpunt van de Vlaamse Regering en van het Vlaams Parlement noodzakelijk maken.

Ik ben heel blij met de aanwezigheid van de minister-president en van minister Peeters, maar ik had het goed gevonden, mocht minister Vervotte, bevoegd voor Volksgezondheid, aanwezig zijn geweest. De aspecten die een rol spelen in het dossier, dragen vooral een element van gezondheid in zich.

Groen! vindt zich grotendeels terug in de woorden die de laatste weken vaak door de heer Vermeiren werden uitgesproken. Hij zei: laat ons met zijn allen redelijk zijn, laat ons verstandig zijn en geen domme onomkeerbare dingen doen. Net zoals de heer Vermeiren hierbij ongetwijfeld beseft dat dit betekent dat er bij het uittekenen van de toekomstplannen voor Zaventem rekening moet worden gehouden met aspecten van gezondheid en milieu, zo beseft Groen! ten volle dat de luchthaven als economische pool en als directe en indirecte werkverschaffer, een noodzaak is voor de regio en het hele land. Karikaturen moeten achterwege blijven. Mensen vallen niet dood in groepjes van tien bij elk overvliegend toestel, maar evenmin moet de luchthaven dicht, wordt iedereen werkloos en stort onze economie in, als het aantal nachtvluchten zou afnemen en het aantal vliegbewegingen overdag zou worden geplafonneerd.

De zwart-witvoorstellingen en doemscenario's die minister Landuyt de laatste dagen uit zijn mouw tovert, zijn niet alleen misplaatst, ze illustreren ook zijn onbekwaamheid om dit belangrijke dossier, waarin voor heel wat mensen veel op het spel staat, tot een goed einde te brengen. Hij schuift zijn verantwoordelijkheid van zich af en schakelt huurlingen in. De minister mobiliseert werkgevers en vakbonden om klacht neer te leggen. Tegelijk wil hij in een wet de burgers de mogelijkheid ontnemen om via juridische acties voor een gezonde en leefbare woonomgeving op te komen. Minister Landuyt is de trappers kwijt. Dit is ongezien: een minister die belangengroepen aanpoort om via een rechterlijke beslissing uitspraken van andere rechters aan te vechten. Ooit bestond er zoiets als de scheiding der machten.

Het in dit dossier zo belangrijke evenwicht tussen economie en ecologie is in de visie van de paarse federale regering totaal zoek. Paars kiest voluit voor economie en herleidt gezondheid en milieu tot een luxeprobleem. In Het Nieuwsblad op Zondag zegt minister Landuyt: 'Jammer dat onze wetgeving het recht op rust blijkbaar belangrijker acht dan het recht op werk.' Dit soort biefstuksocialisme staat haaks op een moderne en duurzame sociaal-ecologische toekomstvisie waaraan in het dossier-Zaventem zo'n grote nood is. Het is de uiting van een mentaliteit uit de voormalige Oostbloklanden, waar productie alles domineerde en waaraan gezondheid en leefmilieu totaal ondergeschikt waren.

In hetzelfde artikel in Het Nieuwsblad op Zondag klaagt Landuyt over het feit dat rechters en niet de wetgever of de ministers het beleid bepalen en dat de rechters tegen elkaar op vonnissen. Hij vergist zich. De rechters bepalen het beleid niet, ze passen de wet toe, met name de grondwettelijk verankerde principes van gelijkheid en het recht op gezondheid. Waar men ook woont, in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, in de Vlaamse Noordrand rond Brussel of in de Vlaamse Oostrand rond Brussel, of men Nederlandstalig of Franstalig is: gelijkheid is voor iedereen een grondwettelijk recht. Wat het recht op gezondheid betreft, zal men op basis van objectieve wetenschappelijke studies moeten bepalen waar de grens ligt tussen het maximaliseren van het economisch potentieel en de minimumvereisten inzake de gezondheid van de mensen. Waar wacht minister Landuyt op om een dergelijk onderzoek te bestellen, zodat op basis daarvan de maximale capaciteit van de luchthaven kan worden vastgelegd? Dan is het

Glorieux

voor iedereen duidelijk wat de grenzen zijn waarbinnen de luchthaven zich kan ontwikkelen.

In plaats van de logische uitspraken van de rechters ernstig te nemen en in te grijpen op het aantal vluchtbewegingen, tovert minister Landuyt, met goedkeuring van de hele federale regering en als ik het goed begrijp ook met instemming of medewerking van de Vlaamse Regering, een wit konijn uit zijn hoed. Hij legt een voorontwerp van wet neer om de vliegprocedures voor eeuwig en altijd te betonen en vooral om de tienduizenden gezinnen die opkomen voor hun gezondheid het zwijgen op te leggen. Ook in dit wetsontwerp geeft deze sp.a-minister duidelijk aan waar zijn prioriteit ligt, en die is zeker niet het vrijwaren van de gezondheid en het leefmilieu.

Ik heb het voorontwerp van wet goed gelezen. Er staan een aantal zeer restrictieve maatregelen in. Men moet al bijna een miljonair zijn en verschrikkelijk veel geduld opbrengen om via de rechtbank zijn recht op gezondheid af te dwingen. Om routes in vraag te stellen, moet men voortaan zelf de kosten betalen van de MER-studie voor het alternatief dat men voorstelt. Zo wordt het voor buurtcomités vrijwel onmogelijk om nog te ageren. In plaats van de uitspraken van de rechters ernstig te nemen, grijpt minister Landuyt naar een wetgevend initiatief en muilkorft zowel de rechters als de voor hun gezondheid opkomende burgers.

In zijn voorstel staat nog iets anders wat ons danig tegen de borst stuit. In hoofdstuk III 'Criteria voor het bepalen van vliegroutes' staat zwart op wit dat er een hiërarchie is tussen de criteria. Het dominante criterium is veiligheid. Dat is vrij logisch en iedereen is het daarmee eens. Maar op de tweede plaats staat duidelijk het capaciteitscriterium. Pas als aan de noodzakelijk geachte capaciteit is voldaan, kan het gezondheidscriterium aan bod komen. En om de laatste goedgelovige, die eventueel toch nog zou denken dat het gezondheidscriterium een rol zou kunnen spelen, alle hoop te ontnemen, staat duidelijk en onverbloemd in de toelichting van het wetsontwerp dat het gezondheidscriterium 'geen rechten inzake gezondheid of inzake geluid' vestigt. De algemene regel is dus eerst economie, en pas als dat gegarandeerd is, kunnen gezondheidsaspecten in overweging genomen worden.

Van een evenwicht tussen economie en ecologie is geen sprake meer: de economie domineert. Ooit

werd paars door een wijze man uit het oosten, wiens naam me nu even ontsnapt, voorgesteld als de meest groene regering ooit. In dit dossier is evenwel meer dan ooit duidelijk dat, na zich te hebben ontdaan van het 'groene juk', neoliberalisme en biefstukken-socialisme elkaar gevonden hebben.

Beste collega's, laten we goed nadenken over waarmee we bezig zijn. Laten we een toekomstvisie uittekenen van de samenleving die we voor ogen hebben. Welk soort van welvaart en welzijn wensen we? Wat maakt ons écht rijker, wat maakt ons écht gelukkiger? Hoe willen we dat er vandaag, maar ook binnen 20 jaar en langer, geleefd wordt in een straal van 20 kilometer rond de luchthaven, waarin meer dan 1,5 miljoen mensen wonen? Hoeveel welzijn zijn we bereid op te offeren voor welk soort welvaart?

Deze bedenkingen maakte ik me toen ik enkele dagen geleden in de krant de woorden van Alex Van Breedam van het Vlaams Instituut voor de Logistiek las. Hij maakte in opdracht van BIAC een studie over de toekomst van het vrachtvervoer op de luchthaven en pleitte ervoor om de capaciteitsvermindering als gevolg van de inkrimping vanaf 2008 van DHL, snel op te vullen met zogenaamde niche-marktbedrijven.

Ik citeer hem letterlijk uit De Morgen: 'Die sectoren maken producten die veel meer waard zijn dan de transportkost en hebben een grote toegevoegde waarde. Het gebeurt wel eens dat een sjeik in de emiraten het in zijn hoofd krijgt om pralines van het Belgische bedrijf Godiva te bestellen omdat die wereldwijd bekend staan om hun kwaliteit. De enige manier om die snel ter plaatse te krijgen, is via de lucht.'

Als ik zelf dit voorbeeld zou geven om een beeld te scheppen van wat die vrachtluchten allemaal inhouden, dan zou men me ongetwijfeld verwijten er een karikatuur van te maken. Maar neen, dit is wat diegenen die ten koste van de gezondheid, een ongebreidelde groei en een maximalisering van de capaciteit van de luchthaven beogen zelf voor ogen hebben. Wel, Groen! bedankt hiervoor. De gezondheid en het milieu zijn ons meer waard dan de grillen van een naar pralines smachtende sjeik.

Groen! diende anderhalve maand geleden een voorstel van resolutie in over een actieplan om het ecologisch draagvlak van de luchthaven van Zaventem te herstellen. Wij kregen jammer genoeg niet de gelegenheid om dit nog voor het reces te behandelen. Ik hoop dat het na het reces geen vijgen na Pasen zullen

Glorieux

worden. In het voorstel van resolutie staat duidelijk onze visie vermeld. De grootste bedreiging voor het voortbestaan van de luchthaven zijn zij die voor een ongebreidelde expansie pleiten en de gezondheid- en milieueffecten negeren of in het beste geval ondergeschikt maken aan de economische doelstellingen. Hierdoor ondermijnen ze namelijk het draagvlak voor de luchthaven.

De grootste garantie op het behoud van een bepaalde economische bedrijvigheid en tewerkstelling is dat het maatschappelijk en ecologisch draagvlak van de luchthaven hersteld wordt. De grenzen van dit draagvlak zijn momenteel niet alleen bereikt, ze zijn overschreden. Vermits Zaventem in een van de meest dichtbevolkte streken van Europa ligt, moet eerst bepaald worden hoeveel vluchten overdag en 's nachts mogelijk zijn om ook nog kwaliteitsvol te kunnen wonen.

Daarom vragen we dat de Vlaamse Regering een actieplan zou uitwerken dat begint met een vermindering van het aantal nachtvluchten met 5000. Ook moet premier Verhofstadt maar eens aan zijn belofte worden herinnerd om alvast de weekends nachtvluchten vrij te maken. De Vlaamse Regering moet ook het voortouw nemen bij de totstandkoming van een algemene regeling om de nachtvluchten in de EU aan banden te leggen. Voldoende studies tonen immers aan dat er een rechtstreeks causaal verband is tussen overmatig vliegtuiglawaai en diverse ziekteverschijnselen als gevolg van een verstoorde nachtrust. De gezondheidseconomische schade van de nachtvluchten op Zaventem werd door professor Annemans van de Universiteit Gent berekend: ze zou bijna 147 miljoen euro per jaar bedragen, als gevolg van medische kosten voor het RIZIV en van werkverlet. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat zo'n 250 huisartsen uit verschillende gemeenten rond Zaventem vorige week nog een oproep lanceerden om het aantal nachtvluchten te verminderen.

Maar ook overdag moeten capaciteitsgrenzen worden gesteld aan het aantal vluchtbewegingen. De talrijke bewonersgroepen en actiecomités beklemtonen dat, naast de hinder van de nachtvluchten, ook de hinder van de dagvluchten niet mag worden genegeerd. Het internationale medische tijdschrift *The Lancet* publiceerde in zijn juninummer de resultaten van een onderzoek dat duidelijk aantoonde dat kinderen die naar school gaan in een gebied waar vaak vliegtuiglawaai is, een leerachterstand hebben. De

onderzoekers concludeerden dat een toename van vliegtuiglawaai met 5 decibel bij Engelse kinderen een leesachterstand van twee maanden creëert.

Nu zullen gezinnen die in een straal van 20 kilometer rond Zaventem wonen, altijd wel enige hinder ondervinden. Eisen dat alle hinder ongedaan wordt gemaakt, is dan ook absoluut niet realistisch. Ontkennen dat er ernstige problemen zijn en door middel van een wet rechtmatige juridische acties onmogelijk maken, en ondertussen naar een ongebreidelde expansie van de luchthaven streven, is echter al evenmin realistisch. Iedereen rond de luchthaven moet beseffen dat hij of zij er mee de vruchten van plukt, en dus moet iedereen bereid zijn in gelijke mate een aanvaardbare dosis hinder te accepteren. Uit de vele contacten die ik heel regelmatig met zowel georganiseerde actiegroepen als met individuele gezinnen uit alle getroffen gemeenten heb, heb ik geleerd dat de mensen ook bereid zijn die gevolgen te aanvaarden. Maar dan moet de hinder leefbaar zijn en dit is hij op dit ogenblik voor heel veel gezinnen niet.

Om de hinder leefbaar te maken moet het aantal vluchtbewegingen worden beperkt. Om daarbovenop een maximaal verdunningseffect van de hinder te bekomen, kan men de vluchten best zo breed mogelijk spreiden over alle technisch veilige en aëronautisch mogelijke banen en vliegroutes. Wanneer de federale regering ongenueanceerd kiest voor economische expansie van de luchthaven en door een wet de burgers de mogelijkheid ontnemt om op te komen voor hun recht op een gezonde en leefbare woonomgeving, waarom zou de Vlaamse Regering dan niet, net als de Brusselse, het spel hard spelen en maximaal opkomen voor de gezondheid en het welzijn van zijn inwoners? De Vlaamse geluidsnormen blijven hierbij een wapen dat de Vlaamse Regering achter de hand kan houden als drukkingmiddel tegenover zowel de federale als de Brusselse regering. In de aanloop van de federale verkiezingen van 2003 heb ik de heer Vandenbroucke tijdens een debat van Actie Noordrand in Meise zelfs horen zeggen dat hij desnoods een regionalisering van de luchthaven op de agenda zou zetten. Ondertussen is de heer Vandenbroucke zelf geregionaliseerd, maar blijft hij, als minister bevoegd voor de Vlaamse Rand, in dit dossier Oost-Indisch doof. (*Opmerkingen van minister Bert Anciaux*)

Het is jammer dat hij er niet is. Als minister bevoegd voor de Vlaamse Rand zou hij dan zelf zijn zaak kunnen verdedigen, maar ik stel vast dat hij er niet is.

Glorieux

Wees gerust, geachte leden, ik eindig zoals ik ben begonnen, namelijk met een oproep voor redelijkheid. Groen! pleit er niet voor om in Vlaanderen dezelfde hoge geluidsnormen als in Brussel in te voeren. Dan kan er inderdaad geen enkel vliegtuig meer opstijgen. Dat is niet realistisch. Wel pleiten we voor gelijkvormige geluidsnormen in alle gewesten. We zijn ervan overtuigd dat, als het totale aantal nachtvluchten afneemt en het aantal dagvluchten wordt geplafonneerd, elke bewonersgroep ervan zal kunnen worden overtuigd om zijn rechtmatige aandeel van de hinder te dragen. In ieder geval heb ik nu de indruk dat de Vlaamse Regering alles maar op zijn beloop laat en zelf weinig of geen initiatieven neemt. Vandaar dus onze oproep om duidelijk de grenzen te bepalen waarbinnen de economische expansie van de luchthaven kan plaatsvinden, op een wijze dat de hinder voor de omwonenden binnen redelijke normen blijft.

De federale regering heeft het principe dat economie en ecologie hand in hand moeten gaan, duidelijk verlaten. De Vlaamse Regering moet dit herstellen. Groen! zal naar aanleiding van dit debat een actualiteitsmotie indienen.

Mijnheer Peeters, een paar weken geleden hebt u op een interpellatie van de heer Bex tot mijn grote vreugde geantwoord dat het taboe van de verminderde nachtvluchten voor u geen taboe is en dat er zich binnenkort, als DHL afbouwt, een mogelijkheid voordoet om minder nachtvluchten te hebben. Dat is een goed standpunt, maar het staat haaks op het streven van federaal minister Landuyt die zo gauw mogelijk het 'gat' van DHL – excuse my French – wil opvullen.

Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering? Wil ze de vluchten van DHL zo snel mogelijk vervangen door andere, of wil ze gebruik maken van de gelegenheid om het totale aantal vluchten te verminderen?

De voorzitter: Minister Anciaux heeft het woord.

Minister Bert Anciaux: Mijnheer Glorieux, kunt u zeggen waar minister Landuyt heeft gezegd dat hij het 'gat' van DHL, met name de verdwijnende nachtvluchten, zo snel mogelijk wil opvullen?

De heer Eloi Glorieux: Er is onlangs een studie verschenen met daarop de commentaren van minister Landuyt, die geen enkele twijfel laten bestaan. Hij zegt dat we voor een maximale expansie moeten gaan. Ik heb hier ook tal van persartikels waaruit duidelijk blijkt dat hij in de eerste plaats de economische expansie veilig wil stellen, en al de klagers een zootje vindt, dat eindelijk moet ophouden met het in gevaar brengen van de economische expansie van de luchthaven. Alle krantenartikels van de voorbije weken over die zaak gaan allemaal in dezelfde richting. Daar kunt u geen speld tussen krijgen. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, heren ministers, het is een understatement om te zeggen dat de toekomst van de luchthaven allesbehalve zeker is. De luchthaven van Zaventem is, na de haven van Antwerpen, de tweede groeipool van het land. Het gaat over 50.000 tot 60.000 jobs, direct en indirect, zonder te spreken over de economische meerwaarde voor Vlaanderen en heel het land. Daarmee kunnen we niet zomaar spelen.

Onze regio heeft al het trauma van Renault en het debacle van DHL gekend. Ondanks het feit dat dit een heel veerkrachtige regio is op economisch gebied, kan Zaventem zich geen debacle permitteren. Als de luchthaven moet sluiten, is de impact 10 keer groter dan het drama van Renault.

De rechtsonzekerheid is nog nooit zo groot geweest als vandaag, zowel voor de omwonenden als voor de bedrijven en de potentiële investeerders. De luchthaven wordt niet meer beheerd en bestuurd door de verschillende overheden, maar door de verschillende rechtbanken, gerechtshoven en administratieve rechtscolleges. In dit geval is het niet overdreven om van een 'gouvernement des juges' te spreken.

Wie alle uitspraken naast elkaar legt, merkt dat ze soms tegenstrijdig zijn. Als we niet snel uit deze impasse geraken, wordt het onmogelijk om op te stijgen of te landen waardoor de luchthaven van Zaventem moet sluiten. Het gevolg is dan een sociaal en economisch drama.

Tussen haakjes, naar aanleiding van dit dossier moeten we er eens over nadenken of het wel wijs is

Van Hauthem

om algemene rechten, zoals het recht op arbeid en het recht op een gezond milieu, in de Grondwet te schrijven. Als die in de Grondwet staan, dan krijgt een rechter bijzonder veel interpretatieruimte.

Mijnheer de minister-president, we hebben de indruk dat federaal minister Landuyt het dossier niet meer kan beheersen. In deze situatie van rechtsonzekerheid waarin de luchthaven al weken en maanden zit, is het belangrijk om het hoofd koel te houden. We hebben de indruk dat minister Landuyt dat niet meer kan. Hij heeft onder meer het idee van de vice-premier van een tweede nationale luchthaven niet weggegooid en beschouwt het zelfs als een mogelijkheid. Hij vergeet daarbij echter dat het niet om een nieuw idee gaat, maar dat het al werd geopperd toen nog sprake was van de uitbreiding van DHL. Dit werd gezien als een mogelijke oplossing voor bijkomende nachtvluchten. De uitbreiding van DHL is van de baan, en dus dachten we dat het idee van een tweede nationale luchthaven dat ook was. Dat idee was trouwens afgeschoten door alle mogelijke luchtvaarteconomen. De vraag is waarom die mogelijkheid nu opnieuw opduikt, op een moment dat een poging wordt gedaan om uit de impasse te geraken rond geluidsnormen en vliegroutes. Dit is niet verstandig, want het doet de rechtsonzekerheid alleen maar toenemen.

Minister Landuyt roept de vakbonden op om ook naar de rechtbank te trekken om het even grondwettelijke recht op arbeid af te dwingen. Daardoor is de impasse natuurlijk compleet en krijgen we de indruk dat de politiek abdiceert. Dat zorgt alweer voor rechtsonzekerheid ten aanzien van de bestaande bedrijven en ten aanzien van potentiële investeerders. Dat is bijzonder jammer en dramatisch. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek heeft op vraag van BIAC een studie gemaakt over de toekomstmogelijkheden voor de luchthaven. Daaruit blijkt dat zelfs na afbouw van DHL er nieuwe kansen zijn om deze groeipool te behouden, maar dat er effectief rechtsonzekerheid is op het vlak van geluidsnormen en vliegroutes.

De Vlaamse Regering heeft na het debacle van DHL een heel plan voor de luchthavenregio uitgewerkt. Ze heeft er zich toe verbonden om in de loop van de komende jaren tot 800 miljoen euro te investeren in vooral verkeersinfrastructuur en de ontsluiting van bedrijventerreinen. De vraag is nu wat de rol van de

Vlaamse Regering is in dit hele proces. Mijnheer de minister-president, we steunden de uitgangspunten van de Vlaamse Regering in het dossier DHL, zoals de ontwikkeling van de luchthaven. We steunden uw keuze voor een eerlijke en billijke spreiding, een eerlijke en billijke verdeling van de lasten, rekening houdend met de volksgezondheid en in ruil voor maximale tewerkstelling.

Dat was grosso modo samengevat het standpunt van de Vlaamse Regering. Ik denk dat dit nog altijd het standpunt en uitgangspunt is van de Vlaamse Regering. Wij blijven daarachter staan, maar we hebben de indruk dat de Vlaamse Regering te veel laat begaan. We weten dat de impasse zich vooral situeert rond de geluidsnormen en de vliegroutes. U hebt daarop, mijnheer de minister-president, de idee geopperd om de geluidsnormen dan maar te herfederaliseren. Als Brussel niet over de brug zou komen, zou dat de enige mogelijkheid zijn om de luchthaven te redden. We delen uw bezorgdheid over de toekomst van de luchthaven, maar die herfederalisering is niet de goede weg. Als u dat wilt proberen, moet u in Kamer en Senaat nog een tweederde meerderheid vinden. Dat zou wel eens een tijdje kunnen duren. Die tijd hebben we helaas niet. En dan nog, als die normen geherfederaliseerd zouden worden, hebben we nog altijd geen enkele garantie dat de federale regering binnen de kortste keren tot één geluidsnorm voor heel de regio komt.

We denken dat dit niet de goede weg is, want – en u weet het, en iedereen weet het – uiteindelijk ligt het probleem in Brussel. Daar ligt de politieke sleutel van heel het probleem. Zowel de federale als de Vlaamse Regering zijn al maanden en jaren de gegijzelde van de Brusselse regering. Ze heeft namelijk op een dergelijke, bijna belachelijke, manier geluidsnormen uitgevaardigd dat ik me afvraag of de tram nog tingeling kan doen in Brussel, of dat men daar dan ook dwangsommen gaat voor opleggen. Ik vind het onbegrijpelijk dat één minister, mevrouw Huytebroeck, en één partij, eigenlijk partijtje, Ecolo, de toekomst van de luchthaven zomaar op het spel kan zetten en iedereen kan blijven gijzelen. Ecolo heeft de geluidsnormen opgesteld. Minister Huytebroeck is verschillende keren tegen uw spreidingsplan, minister Anciaux, naar de rechtbank gestapt.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Voor alle duidelijkheid: de Brusselse geluidsnormen werden door de vorige

Glorieux

minister van Leefmilieu, de heer Gosuin, ontworpen en goedgekeurd door de hele Brusselse regering. Daar zitten heel wat partijen in die ook in dit half-rond vertegenwoordigd zijn. Ik zou niet zomaar alle zonden van Israël op één partij laden. Niet dat ik die partij wil vrijpleiten, maar u moet dit binnen de correcte context zien.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer Glorieux, u bent te ongeduldig. Mevrouw Huytebroeck is effectief verschillende keren naar de rechtbank gestapt om delen van het spreidingsplan te laten vernietigen. Met dat spreidingsplan zou Brussel ook een deeltje van de last dragen, maar nog niet genoeg naar onze mening. Mevrouw Huytebroeck deed dat vanuit een ideologische geboorneerdheid, ik kan het niet anders noemen, en misschien vanuit een soort weerwraak omwille van wat met toenmalig minister Durant gebeurd is. Laten we het toch eens zeggen, en de heer Van Rompuy heeft het van op deze tribune al dikwijls gezegd, vóór mevrouw Durant minister van Mobiliteit werd, was er in de regio een – zij het een fragiel – draagvlak. (*Opmerkingen van de heer Jos Stassen*)

Er was een draagvlak, mijnheer Stassen. De heer Van Rompuy heeft gelijk dat toenmalig minister Durant dat draagvlak volledig ondermijnd heeft. Eerst concentreren en dan opnieuw spreiden, dat leidt tot algemene ontevredenheid. Op den duur wordt het moeilijk om nog effectief een compromis te vinden tussen economie en ecologie.

En dan kom ik bij het feit dat minister Huytebroeck niet alleen in die Brusselse regering zit. In plaats van een discours op te zetten over de herfederalisering van de geluidsnormen, wat waarschijnlijk zeer lang zou duren terwijl we geen tijd hebben, zouden de Vlaamse volksvertegenwoordigers hun collega's in de Brusselse regering ertoe moeten aanzetten om effectief wat water in de wijn te doen en redelijkheid aan de dag te leggen. Collega's, een poging daartoe heb ik tot vandaag nog altijd niet gezien.

Het Brusselse regeerakkoord is duidelijk. De geluidsnormen zijn afgesproken en zijn duidelijk. Ik veronderstel bovendien dat de gerechtelijke stappen om een deel van het spreidingsplan teniet te doen, collegiaal door de hele Brusselse regering zijn genomen en dus ook door de CD&V-staatssecretaris, de sp.a-ministers en de VLD-ministers. De verantwoor-

delijkheid van de Vlaamse partijen in de Brusselse regering is verpletterend.

Toen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd opgericht in 1989, werd ons verzekerd dat de Brusselse regering paritair is en dat er collegiaal moet worden overlegd en beslist. Brussel zou dus niet tegen de Vlamingen kunnen regeren om zo de boel te blokkeren. Collega's van de Vlaamse meerderheid, nu 50.000 jobs op de helling staan en de toekomst van 50.000 jobs aan een zijden draadje hangt, is het ogenblik aangebroken om in de Brusselse regering te zeggen: 'Tot hier en niet verder, of we blokkeren de zaak.'

Eén ding wordt vaak vergeten, namelijk dat de luchthaven ook belangrijk is voor Brussel zelf. Ecolo begrijpt dat niet. In de Kamercommissie voor Financiën zei mevrouw Nagy van Ecolo nog dat er niet zo veel Brusselaars op de luchthaven van Zaventem werken en dat het haar dus niet zo veel kan schelen. Dat is de redenering die onder meer wordt gemaakt, maar die is onaanvaardbaar. Ik roep de Vlaamse meerderheidspartijen dus op hun collega's in de Brusselse regering eindelijk eens aan te manen de Franstaligen aan te sporen om te komen tot een redelijke harmonisering van de geluidsnormen, in de plaats van te spelen met de economische toekomst van de luchthaven van Zaventem en dus ook met de economische toekomst van Brussel.

Mijnheer de minister-president, de Vlaamse Regering blijft een beetje apathisch in dit dossier. De uitgangspunten over de toekomst van de luchthaven van Zaventem kennen we en delen we. U hebt weinig mogelijkheden, maar toch hebt u middelen om de Brusselse regering tot redelijkheid in dit dossier te dwingen. Het kan niet dat de Brusselse regering het hele land en vooral Vlaanderen gijzelt.

U kunt de Brusselse regering vragen om redelijk te zijn. Brussel is immers vragende partij op financieel vlak en in verband met een aantal samenwerkingsakkoorden die noodzakelijk zijn om het ene of het andere beleid te voeren.

Mijnheer de minister-president, het wordt dus tijd dat u de Brusselse regering de wacht aanzegt, en zegt dat, indien ze niet tot redelijkheid te bewegen is over het verzekeren van de toekomst van de luchthaven van Zaventem, we alle samenwerkingsakkoorden zullen blokkeren. (*Opmerkingen*)

U hebt die mogelijkheid. U hebt weinig politieke middelen, maar dit is er één van. Gebruik het, want

Van Hauthem

de toekomst van 50.000 jobs en 50.000 gezinnen mogen niet op de helling worden gezet omwille van de ideologische geborneerdheid van één Brusselse minister. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, collega's, het is heel dramatisch dat we een debat moeten houden over de toekomst van onze luchthaven en over de toekomst van 60.000 mensen die daar werken of indirect werken, en het welvaartspeil van een hele regio bepalen. Het is dramatisch dat we daarover moeten debatteren en dat we daarover nog beslissingen moeten nemen.

De rechtszekerheid van de bedrijven die daar actief zijn, moet immers worden gevrijwaard. Dat zijn niet alleen Belgische, maar ook internationale bedrijven, we zitten daar in een heel competitieve omgeving. Mensen moeten er beslissingen nemen. Zo heeft de federale overheid beslist om het beheer van de luchthaven uit handen te geven en over te dragen aan een buitenlandse groep. Ook die buitenlandse groep heeft honderden miljoenen geïnvesteerd in de luchthaven en vraagt zich af waartoe dit alles zal leiden.

Voor de omwonenden worden de problemen ondraagbaar. Ik woon zelf in de Rand rond Brussel, evenals een aantal andere collega's, die weten dat de situatie in de regio op menselijk vlak ondraaglijk wordt. Niemand weet nog wat de toekomst zal brengen. De politiek moet hier klaarheid scheppen en moet hier opnieuw zekerheid scheppen, want de toestand van vandaag is onhoudbaar.

Onze fractie staat resoluut aan de kant van degenen die zeggen dat de economische toekomst van het grootste belang is. Daarvan moeten we niet meer worden overtuigd, nadat hier in het Vlaams Parlement de visies van professor Sleuwaegen en van de Nationale Bank naar voren werden gebracht. De cijfers zijn duidelijk: de werknemers zijn daar en de bedrijven zijn daar, en zij vragen dat die luchthaven verder wordt ontwikkeld. De Vlaamse Regering heeft terecht een startplan ontwikkeld om die economische en sociale ontwikkeling van de luchthaven verder te schragen, waarvoor de volgende jaren 800 miljoen euro zal worden vrijgemaakt.

Mijnheer Glorieux, we staan aan de kant van diegenen die zeggen dat de toekomst van de luchthaven

op sociaal-economisch vlak van het grootste belang is. We vinden dan ook dat de Vlaamse Regering terecht een task force heeft ontwikkeld om te investeren in mobiliteit en in de ontwikkeling van de industrie, om zo alle mogelijke kansen te geven om die luchthaven daar te ontwikkelen. We hebben ons ook altijd verzet tegen de ontwikkeling van een nieuwe luchthaven. Dat is een soort van monster van Loch Ness, dat elk jaar eens opduikt, de ene keer in de vorm van de eerste minister, de volgende keer in de vorm van de directeur van de Nationale Bank, daarna nog van iemand anders. Denken dat men de problemen van Zaventem kan oplossen door de ontwikkeling van een nieuwe luchthaven, waarvan de kostprijs 2,5 miljard euro of 100 miljard Belgische frank bedraagt en waarvan de uitbouw minstens 8 tot 10 jaar duurt, denken dat men de problemen van vandaag niet moet aanpakken, is totaal verkeerd.

Ik ga kort in op een aantal dingen die volgens onze fractie essentieel zijn voor het creëren van die rechtszekerheid en van een evenwicht tussen een economische en een ecologische ontwikkeling, want daar gaat het toch om. Ik wil het eerst en vooral hebben over de geluidsnormen. Mijnheer Van Hauthem, we pleiten niet voor een federalisering van de geluidsnormen. Dat is niet ons standpunt. Indien echter zou blijken dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest onredelijk is en dat het per se zijn normen wil doordrukken, indien het Vlaamse Gewest niet tot een akkoord kan komen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dan vind ik niet dat we het risico mogen lopen dat heel de zaak wordt lamgelegd omwille van die houding van Brussel. Dan is het denkspoor dat de minister-president naar voren heeft gebracht, zeker het overwegen waard.

Ik weet ook wel dat een staatshervorming en al die dingen tijd vragen, en dat daarvoor wetten moeten worden gemaakt. Zijn politieke boodschap is alleszins terecht, namelijk dat we, als het Vlaamse Gewest niet in een chantagepositie wil terechtkomen wegens onredelijke Brusselse normen, die we nooit gewent hebben omdat de luchthaven daardoor zou kunnen sluiten, moeten proberen om tot gemeenschappelijke normen te komen. Indien dat niet gebeurt, dan zal men op federaal vlak initiatieven moeten nemen om een einde te maken aan die chantagepositie van Brussel. Die chantagepositie is er al, want bepaalde luchtvaartmaatschappijen en ook BIAC proberen om Brussel te ontwijken. De luchthaven wijkt steeds meer van zijn natuurlijke ontwikkeling af en ontwik-

Van Rompuy

kelt zich steeds meer in een andere richting – met alle problemen van dien.

Onze fractie is er voorstander van om bij een nieuw spreidingsplan terug te keren naar de situatie van voor 1999. Toen waren er ook 21,5 miljoen passagiers. De ontwikkeling van de luchthaven in de jaren tachtig is de verdienste van de heer Vermeiren. Het was niet evident, maar de werkgelegenheid werd er gecreëerd. Actiegroepen in de regio waren een minderheid en zijn nooit van enige politieke betekenis geweest. Er bestond immers een consensus in de regio rondom de luchthaven over de manier waarop de luchthaven werkte, de vluchten functioneerden en de banen werden gebruikt.

We vinden dat moet worden teruggekeerd naar de situatie van voor 1999. De heer Peeters van Zone 6 stelt: 'De ideale oplossing was en blijft: vliegen naar de wind, spreiden, maar dan in de lucht, en dat Brussel zijn deel neemt zoals voorheen. Keer terug naar 1999.' Hij zegt ook dat hij niet naar de rechtbank gaat en dat hij als inwoner van Steenokkerzeel voor de economische ontwikkeling is, maar dat hij niet aanvaardt dat een spreidingsplan wordt ontwikkeld dat niet gedragen wordt door de bevolking.

We bezaten 5 jaar geleden schema's waar de bevolking achter stond. Waarom keren we er dan niet naar terug, inclusief alle consequenties? Dat kan betekenen dat bepaalde zones meer nachtvluchten krijgen. We moeten logisch zijn en Brussel opnieuw een groter deel van de last geven. We willen terug naar de schema's. Dat impliceert dat de route-Chabert, die vroeger pal over de hoofdstad vloog tijdens het weekend, en de route van de Kanaalzone opnieuw worden ingevoerd, maar wel op dezelfde manier als die waarop ze in 1999 functioneerden. Dat houdt in dat er indien nodig wordt doorgevlogen naar Chièvres en dat er geen bochten worden gemaakt in functie van bepaalde politieke doelstellingen.

Ik vraag dus om terug te keren naar die schema's, zowel voor de nachtvluchten als voor de dagvluchten. Die twee mogen immers niet met elkaar worden vermengd. Voor 1999 was er voor de nachtvluchten een spreiding van 60 voor de noordrand en 40 voor de ooststrand. Toen bestonden er geen bochten, want die werden pas in het spreidingsplan-Anciaux opgelegd. De heer Schouppe heeft er in de Senaat al een paar keer op gewezen dat als er wordt teruggekeerd

naar de situatie van 1999, dat moet gebeuren op dezelfde manier als in 1999.

Alle experts zijn het erover eens dat als we de luchthaven niet laten functioneren volgens zijn historische en logische baangebruik, conform de windrichtingen, de overheersende winden en de veiligheidsvoorschriften, er problemen ontstaan. Laat de uitwaai-ering dus gebeuren vanaf een bepaalde hoogte en laten we terugkeren naar de situatie van voor 1999, want toen bestond er een consensus in het gebied rondom de luchthaven.

We mogen ons niet vastklampen aan bepaalde zaken. We hebben fouten begaan, en we moeten die durven erkennen. Het concentratiemodel van Durant was fout en het spreidingsplan kon niet worden waargemaakt. Ik wil geen polemieken. Ik keer niet terug naar het verleden. De mensen houden daar niet van.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Van Rompuy, u laat nu uitschijnen dat de situatie van 1999 rooskleurig was en dat we daar terug naartoe moeten. Het veranderen van die situatie was volgens u het begin van alle kwaad. De groenen kunnen nogal eens masochistisch zijn, maar het gaat niet zover dat we daar zonder reden aan beginnen.

Ik zal u het dossier van 1997, 1998 en 1999 eens bezorgen, onder meer van de werkgroep Wakker Tervuren die halverwege de jaren negentig werd opgericht. De mensen klaagden aan dat ze in hun kelder moesten gaan slapen. Het is ook al meer dan 20 jaar dat mensen in Brussel actie voeren. Het lijkt me dan ook wat kortzichtig om de situatie van voor 1999 te idealiseren. Waarom volgt u niet het voorstel dat voor iedereen soelaas kan bieden, ongeacht of je in Brussel, Vlaanderen, de noordrand of de ooststrand woont? We moeten ervoor zorgen dat het totale aantal vluchten afneemt tot op een bepaald niveau. Vervolgens moet een maximale spreiding worden nagestreefd zodat een verdunningseffect optreedt. Dan zal iedereen een zekere hinder ondervinden, maar zal de hinder voor iedereen draaglijk zijn. Ik ben ervan overtuigd dat dit de enige maatregel is die de situatie voor iedereen leefbaar kan maken. Als we opnieuw verschuivingen doorvoeren zonder met deze twee principes rekening te houden, zal altijd een bepaalde bevolkingsgroep overmatig worden geschaad.

Ik roep dan ook op om het taboe van het aantal vluchten te doorbreken. Op basis daarvan kunnen

Glorieux

scenario's worden uitgewerkt die voor iedereen een leefbare situatie creëren. Alle andere oplossingen zijn gewoon een verschuiving van de hinder van de ene naar de andere. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer Glorieux, ik weet soms niet goed wat u wilt. U zegt nu iets helemaal anders dan wat u daarnet zei. U zegt dat er geen taboe mag bestaan over het aantal vluchten, maar u weet toch ook dat tussen 2000 en 2004 al 75.000 vluchten minder hebben plaatsgevonden. Het aantal vluchten is gedaald van 300.000 tot 225.000.

De heer Eloi Glorieux: Er zijn op dit ogenblik meer actiecomités actief dan ooit voorheen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer Glorieux, in de jaren negentig is er in dit parlement nooit een debat geweest over de toekomst van de luchthaven. Diegenen die daartegen protesteerden, hebben nooit een maatschappelijk draagvlak gehad om op die manier te functioneren en hebben de rechtszekerheid van de luchthaven ondermijnd.

Een spreidingsplan zoals dat van 1999 zorgde ook voor kritiek. Minister Anciaux heeft op 19 januari 2004 in een krant verklaard: 'Iedereen twee vluchten over zijn hoofd blijft haalbaar'. Als ik het huidige spreidingsplan bekijk, stel ik vast dat er in onze regio geen twee maar twintig vluchten per nacht zijn. Dat spreidingsplan is dus geen spreidingsplan. Ook de heer Schouppe heeft al tot vervelens toe gezegd dat het spreidingsplan van minister Anciaux geen spreidingsplan is. Er zijn immers nieuwe concentraties gebeurd inzake het baangebruik, het opstijgen en de vliegrichting. Daardoor zijn er overal problemen en kan dit niet meer als een echt spreidingsplan worden beschouwd.

U hebt trouwens steeds gezegd dat er een geluidskadaster zou worden opgemaakt. Dat kadaster is er nog altijd niet. Denken dat het spreidingsplan in een wet kan worden gegoten en dat daarna alle discussies zullen stilvallen, is een illusie. Die discussie zal alleen stilvallen als men terugkeert naar de situatie van voor 1999. Binnen de regio bestond toen een

brede consensus over het functioneren van de luchthaven.

De voorzitter: Minister Anciaux heeft het woord.

Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, in een zo delicaat dossier heeft de waarheid haar rechten. De situatie van voor 1999 kan misschien het vertrekpunt vormen om tot een goede spreiding te komen. Ik wil er wel op wijzen dat er toen geen nachtvluchten boven Brussel waren. Als ik zeg dat Brussel zijn deel van de vluchten niet wil nemen, dan heb ik het over het centrum van de hoofdstad. Een bepaald deel van Brussel, meer bepaald Haren en Neder-over-Heembeek, neemt wel degelijk hun deel. Een deel van de huidige nachtvluchten vliegt ook over Schaarbeek en Molenbeek. De Brusselse politieke wereld heeft echter weinig interesse voor die gemeenten.

Stellen dat de spreiding in 1999 beter was dan vandaag, is de waarheid geweld aan doen. Toen waren er geen nachtvluchten via de kanaalroute boven Brussel. Ik vraag dan ook dat Brussel zijn deel neemt. Dat deel moet daarenboven eerlijk worden gespreid binnen het BHG.

Ik blijf er ook van overtuigd dat indien de politieke wil aanwezig is, er een plan kan worden opgesteld. Diegem en Steenokkerzeel liggen in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven. Daar is enkel een spreiding mogelijk via het gebruik van meerdere banen of een wisselend gebruik. Twee nachtvluchten per inwoner is echter wel haalbaar op bepaalde afstand van de luchthaven indien de politieke wil aanwezig is. Door op te stijgen van op baan 20 worden de vluchten geconcentreerd via Sterrebeek. We weten echter ook dat het perfect mogelijk is 5 à 6 routes te ontwikkelen.

Dat doet geen afbreuk aan het feit dat ik in januari 2004 andere plannen had. Die hebben het echter niet gehaald omdat er geen politieke consensus voor was. Die voorstellen droegen maximaal twee nachtvluchten per inwoner in zich.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de minister, u zegt terecht dat ze twee nachtvluchten in zich droegen. Bij het opstellen van het spreidingsplan hebt u bepaalde toegevingen moeten doen aan de Franstaligen om Brussel te vermijden. De vliegtuigen moesten na het opstijgen zo snel mogelijk richting Vlaanderen draaien. U hebt dat ook altijd erkend. We zullen daar nu echter geen debat over voeren.

Van Rompuy

Minister Landuyt heeft gisteren in de Kamer gezegd dat het huidige spreidingsplan de basis moet vormen. Hij zei dat het nachtvluchtschema moet blijven wat het is. Volgens hem is er tijdens het weekend maar één probleem, namelijk op zaterdag. Voor hem is het een uitgemaakte zaak dat op zondag alle dagvluchten richting Sterrebeek en Tervuren moeten gaan. Op zaterdag is er geen sprake van baan 25R te gebruiken.

Als dat als uitgangspunt wordt genomen, zeg ik u dat men totaal fout bezig is. In de nota van de Vlaamse Regering wordt gezocht naar geluidsmetingen op basis van wegingen van routes, van baangebruik. Dat is de goede richting. Men moet nagaan waar de zware problemen zich situeren. Ik ben ervan overtuigd dat indien wordt teruggekeerd naar het schema van 1999 en rekening wordt gehouden met de toenmalige belasting en de draagkracht, er een oplossing kan worden gevonden. Men moet er immers rekening mee houden dat mensen die pas nu hinder ondervinden, veel zwaarder tillen aan de zaak dan inwoners die al veel langer last hebben de vluchten.

In onze regio hadden we vroeger geen enkele dagvlucht. Nu zijn er van zaterdagmiddag tot zondagavond 450 dagvluchten. Zo stond het in het plan-Landuyt, maar gelukkig heeft een rechtbank dat plan vernietigd. Je moet niet verrast zijn dat de mensen die daar wonen – en die van zaterdagmiddag tot zondagavond 450 vliegtuigen boven hun dak hebben, terwijl er de vorige 100 jaar geen enkel vliegtuig vloog – naar de rechtbank stappen. Van de minister horen ze dan dat ze maar niet op die plaats moesten komen wonen of dat ze behoren tot de bourgeoisie.

Ik vraag om terug te keren naar het historische baangebruik. Waarom is de luchthaven op een bepaalde manier geconcipeerd? Omdat er overheersend westenwind is. U moet het warm water niet opnieuw uitvinden en zeggen dat u de luchthaven op een andere manier zult organiseren, want dan ontstaan problemen. De piloten zullen protesteren en er zullen nieuwe gehinderden zijn.

Ik spreek namens de hele fractie, dus niet voor de Noord- of de Oostrand, en wil terugkeren naar de consensus die wij in 1999 hebben vastgesteld. Het is niet juist dat er voor de kanaalroute in Brussel geen nachtvluchten waren. Tijdens het weekend was er de route-Chabert. Dat is inderdaad een route

voor dagvluchten, maar Brussel had ook een aantal nachtvluchten. Als Brussel spreekt over de situatie van 1999 wordt bij parenthese altijd gezegd dat de kanaalroute onmiddellijk moet afbuigen richting Noordrand.

Mijnheer de minister, ik hoop dat de Vlaamse Regering een uniform standpunt inneemt. U zegt dat de situatie van 1999 niet haalbaar is. Ik stel vast dat de VLD – in een mededeling van de heren Vermeiren en Cortois – terugkeert naar de situatie van 1999. Wij willen dat ook, met alle consequenties. Er zijn in het Vlaams Parlement dus een aantal fracties die daarvoor pleiten. Het is mogelijk om oplossingen te vinden.

Ik heb meegemaakt dat de heer Tobback zei dat hij voor de TGV zou gaan liggen. Mijnheer de voorzitter, de heer Van Miert, die toen verkozen was voor Brussel-Halle-Vilvoorde, interpelleerde in de kamercommissie toenmalig minister De Croo over de aanleg van de TGV. De TGV is er gekomen, van Lembeek tot in Leuven, ondanks alle protesten. Het dossier werd uiteindelijk gerealiseerd door een regering met de heren Tobback en Van Miert.

Als geen rekening wordt gehouden met wat wordt gezegd, als geen dialoog kan worden ontwikkeld en, zoals minister Landuyt nu doet, het publiek wordt opgeroepen te procederen om het recht op werk af te dwingen en de mensen die strijden voor een leefbare omgeving onderuit te halen, zijn er natuurlijk geen oplossingen mogelijk.

Ik ben ervan overtuigd dat met gezond verstand, waarbij rekening wordt gehouden met de gevoeligheden die er zijn, oplossingen mogelijk zijn. Onze fractie heeft nooit gepleit, ook niet vanuit de oppositie, om de nachtvluchten af te schaffen. Toen er een concentratie was in de Noordrand, heb ik, als vertegenwoordiger van de Oostrand, gezegd dat ook wij ons deel moeten opnemen en de concentratie niet mag doorgaan.

Ik vraag aan de Vlaamse Regering dat zeer hard wordt onderhandeld met de Brusselse regering. Als de Brusselse regering niet toegeeft op die punten, moet het machtswapen ook op federaal niveau worden gebruikt om tot een oplossing te komen. Het is mogelijk om economie en ecologie te verzoenen, maar dan moet worden bestuurd op een manier die rekening houdt met de leefomgeving. Dat is de grote opgave voor de Vlaamse Regering. (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, heren ministers, geachte leden, achter de luchthaven van Zaventem zit een hele geschiedenis. Ik heb hier drie dikke mappen met een bloemlezing uit de geschiedenis van de afgelopen 25 jaar.

In een vrije tribune in het zondagsblad Het Nieuwsblad op Zondag heb ik er enkele weken geleden voor gepleit om het gezond verstand te laten zegevieren. Ik heb daarin een oproep gedaan aan de verschillende regeringen en politici. Ik ben begaan met alle betrokken mensen. Ik heb het getal 60.000 gehoord, maar het zijn er nog veel meer. Op de luchthaven zelf werken ongeveer 30.000 mensen, in de regio wonen 70.000 tot 80.000 mensen. Men maakt al te dikwijls de fout te denken dat het gaat over een welbepaalde gemeente. Het gaat echter over heel de streek, heel Vlaanderen en heel België.

Ik heb met verwondering gehoord dat in de Senaatscommissie een parlementslid zou hebben gezegd dat Brussel geen interesse heeft in Zaventem omdat er geen tewerkstelling is. Ik heb hier de statistieken van de luchthaven over onder meer de tewerkstelling. Er komen werknemers uit Tongerlo, Westmalle, Orval, Luik, Tongeren, Waremmen en Ieper. Op het moment dat we de mond vol hebben van noodzakelijke inspanningen en beslissingen om de economische crisis tegen te werken, is het goed dat we dit aspect even in ogenschouw nemen. Als ik de dramaturgen bezig hoor, en al diegenen die menen dat ze het dossier helemaal kennen – zelf heb ik die pretentie niet –, zou ik hen graag ter plekke confronteren met de realiteit en met de mensen erachter. Tewerkstelling betekent de broodwinning voor duizenden gezinnen. De mensen die, in vele gevallen terecht en de voorbije jaren steeds meer dan vroeger, klagen over ecologische problemen, zou ik willen confronteren met de realiteit en de mensen erachter.

Mijnheer de minister-president, u en uw regering hebben de voorbije dagen het bewijs geleverd dat u het goed meent, maar het moet nu eens stoppen met al die drama's die over de luchthaven worden gemaakt. Sta me toe even in herinnering te brengen hoe die luchthaven er gekomen is. Sabena is ontstaan in Evere. In de naoorlogse periode werd er een militaire luchthaven aangelegd in Melsbroek en werd daar de werking van Sabena uitgebouwd. In 1958 werd naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling

de luchthaven van Zaventem gebouwd. Ze ging open samen met de Wereldtentoonstelling, maar diezelfde dag is de luchthaven bijna volledig afgebrand. Er was voor 100 miljoen frank schade, dat was zeer veel in 1958.

Vandaag staat de luchthaven opnieuw in brand en is er weer vrees voor tewerkstelling omdat er zoveel zaken naar voren worden gebracht die niet realistisch zijn. Er dagen allemaal pompiers op, maar die spuiten vaak dingen die slecht zijn voor de economie, de luchthaven en de ecologie. Men praat en praat, en men jaagt de mensen op stang. De heer Van Rompuy heeft gelijk als hij zegt dat sommige mensen onhoudbare toestanden doorstaan. Ik ben er echter van overtuigd dat alle ministers dat willen remediëren.

Men mag niet de tewerkstelling van tienduizenden op het spel zetten. Men moet met alles rekening houden. Dat betekent dat men het gezond verstand moet respecteren. Men is verkeerd bezig als men het Brusselse gewest als de enige boeman afschildert. Diegenen die de luchthaven zouden willen afschrijven, zijn al vijftig jaar aan het vechten om de corridor tussen Brussel en de luchthaven te realiseren. Ze willen die verfransen. Naast de problematiek van de verhouding tussen ecologie en economie, wordt er al vijftig jaar communautaire slag geleverd. Opeenvolgende Brusselse regeringen probeerden en proberen dat.

Duizenden taxichauffeurs en hun gezinnen uit Brussel leven van de luchthaven. De Brusselse hotels worden voor 60 percent bevolkt door passagiers die via de luchthaven worden aangebracht. De chocolademakers, de beenhouwers en de bakkers die op de luchthaven werken, komen uit Brussel. Men moet daar allemaal rekening mee houden. In 1999 was de toestand minder kritiek dan vandaag. Maar hij was niet optimaal. In 1999 heeft het parlement een resolutie van mijn hand goedgekeurd. Daarin bepalen we hoe de luchthaven moet worden uitgebouwd. De heer Glorieux en Agalev hebben de tekst toen goedgekeurd. Het was een resolutie waarin een perfect evenwicht tussen economie en ecologie is gevonden. Ze was gestoeld op een grote dosis gezond verstand.

Ze kwam er na hoorzittingen in de jaren ervoor. In het verslag staat letterlijk dat een vertegenwoordiger van een drukkingsgroep op de vraag wat er moet gebeuren als de luchthaven zou verdwijnen, antwoordde dat men dan in Zaventem appelbomen en perenbomen zou moeten aanplanten. Dat is geno-

Vermeiren

tuleerd. Ik heb de man nadien in mijn bureau uitgenodigd en heb hem een whisky aangeboden. Ik vond dat hij dat nodig had.

Ik wil even de achtereenvolgende ministers aflopen. Zij hebben allemaal inspanningen geleverd, zoals bijvoorbeeld Jean-Luc Dehaene, die een meetnet heeft opgezet. We hebben lang moeten wachten alvorens het functioneerde, maar dat was zijn fout niet. Het waren de syndicale organisaties die weigerden het net te bedienen zonder bijkomende verdiensten. Ik denk nog aan andere ministers zoals Spitaels, Di Rupo of Chabert. Telkens moest ik vaststellen dat ze in functie van politieke invloeden de routes aanpasten.

Vandaag is er geen uitkomst meer als iedereen bij zijn eigen gelijk blijft. Ik heb vandaag in een krant gelezen dat Brussel 25 percent werklozen telt. Ik weet uit ervaring dat de luchthaven een enorm potentieel biedt aan tewerkstelling. Men mag dus niet spreken van quota, mijnheer Glorieux. Als men weet dat er in 1994 ingevolge het plan-Burns & Mc Donnell 21.500.000 passagiers waren en vandaag 16.500.000, mag men niet stellen dat de toestand verergert. De toestand is verbeterd. Er zijn vandaag ongeveer 16.500.000 passagiers. Intussen zijn er ook de chapter 1-, de chapter 2- en de chapter 3-vliegtuigen, die minder geluid produceren.

Door de vervanging van de vloot van Sabena die door SN-Brussels is overgenomen en de vervanging van de vloot van DHL, is het geluid met 40 percent verminderd. En toch stellen we vast dat er meer klachten zijn en dat we blijven doemdenken. Wat betekent dat? Dat betekent dat er iets fout zit en dat we erover moeten praten. We moeten de normen die we indertijd voor Brussel hebben ingevoerd, wijzigen. We moeten de lasten en de baten eerlijk verdelen en iedereen moet opnieuw met beide voeten op de grond staan. Dat betekent ook dat het electoralisme moet stoppen. Men moet stoppen om te trachten zijn eigen gelijk te halen en de indruk wekken dat men praat voor iemand. Men moet voor iedereen praten. Als men opkomt voor de ecologische belangen, en ik sta daar mee achter, dan mag men niet als Sabena in falen gaat, mee opmarcheren voor meer tewerkstelling. Ik heb dat zelf gezien en kan er zelfs namen op plakken van iedere politieke partij.

Dan mag men niet als er problemen zijn met stakingen, zeggen dat men achter de werkman staat en

tezelfdertijd beslissingen nemen en zaken vooropstellen die tegenstrijdig zijn en ingaan tegen bepaalde belangen. Men moet dus zoeken naar oplossingen. De oplossingen moeten zowel door ecologen als economen worden bedacht. Dat is de oplossing die gegeven moet worden. Ik was dus bijzonder verheugd toen deze regering aantrad en het startplan naar voren bracht.

Bij dat startplan hebben we ook zo'n debat gevoerd. Ik kom zo dadelijk toe aan de vragen van de heer Glorieux. Ik was bijzonder verheugd dat bij de startplannen de juiste klemtoon werd gelegd. De hele regering, de minister-president met al zijn ministers, kwam naar de luchthaven van Zaventem. Ik heb hier alle teksten en de moties die unaniem zijn goedgekeurd. Ik was na 25 jaar miserie een gelukkig man omdat eindelijk de politieke wil aanwezig was om een oplossing te vinden. We gingen eindelijk alles geven wat nodig is. Er was een startplan. Ik zal hier niet over uitbreiden. Het was een ander debat en we kennen het intussen voldoende. De minister-president kwam naar Zaventem om het voor het bedrijfsleven uit te leggen. Ik ben hem daar bijzonder dankbaar voor. Ook de minister voor Economie kwam.

Ik heb toen in de autobus alle ministers aangesproken met de dringende vraag of ze werk konden maken van het probleem van de ruimtelijke ordening dat ook bestaat, naast dat van het lawaai, en dat rechtstreeks verbonden is met het bestaan en de uitbouw van de luchthaven. Het is immers zo dat sinds ongeveer drie jaar niet alleen in mijn gemeente, maar in de hele regio van de luchthaven, bouwvergunningen systematisch worden geweigerd of de aanvraag in de koelkast belandt. De reden daarvoor is dat er misschien een ILS-systeem moet komen, een systeem voor automatisch landen. Minister Anciaux weet dat wel: toen hij nog zijn vorige ambt bekleedde, ben ik hem terzake gaan opzoeken. Ondertussen wordt dit alles bevroren en is niets nog mogelijk.

Ik geef een voorbeeld. De heer Van Rompuy interpelleert me elke maand over de stand van zaken met betrekking tot de uitbouw van de kantine van de voetbalploeg in onze gemeente. Die kantine is 7 meter hoog. Omdat er ooit misschien een ILS-systeem moet komen, mag die niet worden uitgebouwd. Ondertussen staan die jonge spelertjes in de kou. Alles ligt plat, of het nu gaat over gemeentegebouwen of over privé-gebouwen en -verkevelingen. Ik heb dus naar de respectievelijke verantwoordelijke ministers geschreven, maar ik heb geen antwoord gekregen. Ik heb vervolgens mijn stoute schoenen aangetrokken en ben met de gemachtigde ambtenaar

Vermeiren

naar de minister van Ruimtelijke Ordening gegaan, die een goede vriend is en een schitterende minister. Ik heb hem gezegd dat die situatie niet langer kan duren. Hij heeft me geantwoord dat hij een herinneringsbrief zou sturen naar de minister van Mobiliteit. Het kan me niet schelen of die minister nu Landuyt, Spitaels, Di Rupo of Anciaux heet: alleen het resultaat telt. Il faut parler vrai. Men spreekt echter de waarheid niet meer in dit dossier. Nu al drieëneenhalf jaar probeer ik duidelijkheid te krijgen over de vraag of er een ILS-systeem zal komen.

Ik heb minister Van Mechelen deze ochtend gevraagd of hij al een antwoord had gekregen. Ik krijg immers geen antwoord op mijn brieven. Ik wil dat het vooruitgaat, en de mensen willen dat ook. De mensen gaan failliet. Ik kan u namen en adressen geven. Minister Van Mechelen heeft me geantwoord dat men hem had geschreven dat er inderdaad ooit misschien een ILS-systeem zal komen. Indien dat er komt, dan kunnen er geen bouwvergunningen worden gegeven, aldus de huidige minister van Mobiliteit. Hij wees minister Van Mechelen vervolgens op het feit dat er een correlatie is tussen ruimtelijke ordening en de luchtvaart, dat er daarmee rekening zal worden gehouden en dat hij zeer voorzichtig moet zijn met zijn bouwvergunningen. Ondertussen zakken de daken in en kunnen de dakgoten niet meer worden hersteld. Ik overdrijf niet.

Er komt een nieuwe milieuvergunning. Men heeft de minister van Leefmilieu terzake geïnterpelleerd, die bekendstaat als een actief en dynamisch man en als iemand die, gezien zijn verleden, begaan is met de economie. Ik weet niet meer precies wie hem heeft geïnterpelleerd, misschien de heer Van Hauthem of de heer Glorieux. Aan de minister werd gevraagd hoe het nu zat met die milieuvergunning. De minister antwoordde met enige trots. Hij zinspeelde op het feit dat minister Anciaux, die een bekwaam minister is gebleken inzake Cultuur, Jeugd en Sport, had geprobeerd de pistes uit te breiden. Dat was een oplossing geweest. Het was echter politiek niet haalbaar. De minister had gelijk terzake. De eerlijkheid gebiedt dit te zeggen.

Minister Peeters zei dat hij bijna een gat in de lucht had gesprongen van blijdschap, daar het nu gedaan was met die kwestie van de milieuvergunning. Ik heb meteen gebeld naar de heer Van Rompuy, met de

mededeling dat hij me niet meer moest interpelleren, daar de zaak in orde zou komen. Vandaag is de zaak echter nog steeds niet in orde.

Mijnheer de minister-president, ik verwacht van u en van de regering dat u dat probeert te vertalen. Ik heb het volle vertrouwen dat u dat kunt. U kent het dossier naar behoren. We kennen het allemaal, maar we luisteren niet naar elkaar. Dat is het drama. U hebt gelijk dat u de wet moet wijzigen als we niet naar elkaar willen luisteren. Dat moet zelfs geen maanden duren.

DHL gaat niet weg. Dat is larie en apekool. Ik zie grote annonces in de krant: 'Doe het met DHL'. Ik ken geen enkele firma in de streek die niet met DHL werkt. De mensen van DHL hebben een schitterende service, ze zijn niet te duur, ze hebben goed personeel dat hard werkt en de helft van West-Europa is hun cliënteel. Natuurlijk kunnen ze niet heel Europa in Zaventem stoppen, dat zou ook niet gaan, maar DHL zal wel blijven in Zaventem. Die mensen zullen inspanningen doen.

Mijnheer Glorieux, u zegt dat minister Landuyt heeft gezegd dat, als DHL weggaat, we dat 'gat' moeten invullen. Ik zou op mijn knieën bidden dat hij dat zou hebben gezegd. Het is nogal wieses dat we een miljardeninfrastructuur waar de hele wereld jaloers op is, en dat bij de veiligste van Europa is, niet links laten liggen.

Dan komen de geschiedenis, de politiek en de communautaire politiek op de proppen. Dan zegt de oude ingenieur van Bevekom dat de militaire luchthaven van Bevekom beter ook een cargoluchthaven zou worden. Als Wallonië dat kan, dan heb ik daar geen problemen mee. Elke 10 jaar beleeft die man zijn 'moment de gloire'. Hij heeft zijn plan voor die luchthaven 30 jaar geleden gemaakt. Toen lachte men hem uit.

Laten we stoppen met die histories. We schaden de economie en de mensen. De mensen liggen terecht wakker van de ecologie, maar er liggen meer mensen wakker van hun tewerkstelling. Telkens als een politicus zijn mond opent, heeft dat repercussies in Zaventem, in Brussel en heel de wereld. We moeten daarmee rekening houden. De investeringen moeten blijven komen.

Vermeiren

Het is absoluut nodig om de waarheid te zeggen en naar oplossingen te zoeken. Ik pleit voor gezond verstand. Ik heb dat ook gedaan in een vrije tribune. Soms lopen zaken mank en moeten we wijzigingen doorvoeren. In het Frans zegt men: 'Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis.'

Mijn kleinzoon, die in de tribune zit, wil graag piloot worden. Wel, we zullen erover waken dat hij piloot kan worden. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Vermeiren, u hebt een aantal zeer verstandige dingen gezegd. De resolutie van de vorige legislatuur bevatte inderdaad het evenwicht tussen ecologie en economie, maar ik stel vast dat dit evenwicht nu is verdwenen. Ik heb de drie uiteenzettingen van Vlaams Belang, CD&V en VLD goed beluisterd, en die bevestigen dat vermoeden. Momenteel moet in de eerste plaats een maximale economische capaciteit worden ingevuld. Pas als dat is verwezenlijkt, is men bereid om ook na te denken over de gezondheid en het ecologische aspect. Daarin verschillen we duidelijk van mening. Groen! staat hierin als enige diametraal tegenover de anderen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

De heer Jos Bex (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, dames en heren, ik ben blij dat er nog relatief veel mensen aanwezig zijn om dit debat te volgen. Deze week zei een collega me: 'Ik weet niet waar jullie je rond Zaventem eigenlijk druk om maken. Vliegtuigen doen me enkel aan vakantie denken.' Ik ben dan ook blij dat er toch heel wat leden aan meer denken dan alleen vakantie en dit debat willen volgen.

De luchthaven van Zaventem gaat om veel meer dan enkel lokale economie en ecologie verzoenen. De luchthaven is én blijft een belangrijke economische motor voor heel Vlaanderen. Na de verschillende uiteenzettingen kan ik me niet van de indruk ontdoen dat er nog heel veel wordt gepraat vanuit de eigen achtertuin. Er worden verhalen verteld die ons het beste uitkomen. Ik moet ervoor opletten dat ik niet dezelfde fout maak. Uit alle debatten die hier al zijn gevoerd over de luchthaven blijkt dat we niet genoeg proberen los te komen van het eigen gevoel.

Er wordt hier gepraat over het verzoenen van ecologie en economie, over het verleden en over het terugkeren naar de situatie van 1999. Voor de omwonenden van Zaventem is er heel wat veranderd op drie vlakken. Toen het concentratieplan van voormalig minister Durant voorlag, zijn hier dure eden gezworen. Er is gezegd dat er minder gehinderden zouden zijn, dat wie gehinderd was minder hinder zou ondervinden en dat er geen nieuwe gehinderden zouden bijkomen. Uiteindelijk krijgen we het tegenovergestelde van wat toen is gezegd. De politici hebben verwachtingen gecreëerd bij de bevolking, en daar zitten we nu mee.

Een tweede probleem is dat van de processen. Ik krijg tegenwoordig mails van bewoners van mijn gemeente met de vraag wanneer we ook eens een proces zullen inspannen. De mensen denken blijkbaar dat men een proces moet inspannen om een goed politicus te zijn. Om punten te verdienen, moet men reageren tegen de luchthaven via de rechtbank.

De heer Francis Vermeiren: U gaat ermee akkoord dat de zet van minister Landuyt verkeerd was?

De heer Jos Bex: Ik heb de perscommentaren gelezen over zijn uitspraken. Ik heb zelfs in een krant gelezen dat het nooit zijn bedoeling was om de vakbonden op te roepen om een proces in te spannen. Hij heeft alleen willen zeggen – en hij heeft dat op zijn manier gedaan – dat het geen oplossing is om naar de rechtbanken te lopen. Ik woon in een van de weinige regio's die getroffen wordt door het nachtlawaai en nog niet naar de rechtbank is gestapt.

Een derde punt gaat over een totaal gebrek aan ruimtelijke ordening en het ontbreken aan inzicht in de groei van de luchthaven. Op dat punt ben ik het niet eens met u, mijnheer Vermeiren. Wie verantwoordelijkheid draagt voor ruimtelijke ordening, moet maar eens goed nadenken over de situatie in Zaventem. De omgeving van de luchthaven is volgebouwd. Een vliegpiste die niemand hindert, is onmogelijk. Het eigenaardige is dat de gemeentebesturen die geprobeerd hebben om bepaalde zones van hun gemeente vrij te houden van bebouwing omdat er vliegroutes zouden komen, nu slachtoffer worden. Want wat gebeurt er nu? Die zones krijgen nu vliegroutes over zich heen want er wonen weinig mensen. Maar dat komt natuurlijk omdat die besturen geprobeerd hebben een degelijk beleid te voeren. Dit is de collectieve verantwoordelijkheid van de politiek. We moeten dat durven zeggen.

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer Bex, ik heb alle respect voor uw bedenkingen, maar ik wil u uitnodigen om eens op bezoek te komen in mijn gemeente. Er wordt regelmatig geopperd dat we moeten onteigenen. Ten eerste is daar geen geld voor. Ten tweede, wie daar gebouwd heeft, vlakbij de luchthaven, dat zijn niet de grootste klagers. Dat zijn integendeel mensen die op de luchthaven werken en pleiten voor het behoud van hun werk. De grootste klagers dat zijn degenen die veel verderaf wonen en ze klagen vaak terecht. Als er iets moet gebeuren op het vlak van ruimtelijke ordening dan moet u zich richten tot Kraainem en Sterrebeek.

Ik ga nu zeer ver terug in de geschiedenis. Weet u wie daar als eerste over gesproken heeft? De heer Mark Eyskens heeft als staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening gesteld dat de regio moest worden afgekald. Hij legde de bouwhoogte van twee verdiepingen op. Zijn opvolger heeft dat overgenomen en nadien gewijzigd. De mensen vragen daar niet om. Ze willen gewoon een stuk bouwgrond om op te bouwen.

In mijn gemeente zitten niet de grootste klagers. Al zijn er wel moeilijke mensen natuurlijk. Er is bijvoorbeeld iemand die me dagelijks mailt om de vorige minister van Verkeer te beschimpen. Ik ben daar eens op ingegaan. Ik vroeg de man naar zijn beroep. Hij was verkeersleider. Zijn naam is te uwer beschikking.

Scheer niet iedereen over dezelfde kam. Denk niet dat de schaarse woonzones nog moeten worden ingeperkt. Een heel hoog percentage woont daar graag omdat ze daar werk hebben. Dat betekent niet dat we geen oog moeten hebben voor de rest.

De heer Jean-Luc Dehaene had ooit een goed idee, maar het moet nog worden uitgevoerd. We moeten de gewestplannen wijzigen om natuurlijke geluidswerende wallen te kunnen bouwen en om groene zones te kunnen inrichten rond de luchthaven. Dat kunnen we doen. U benadert de zaak negatief. Ik ga niet met u akkoord, en u niet met mij. Soms moeten we toch eens zeggen op welk punt we niet akkoord gaan.

De heer Jos Bex: Mijnheer Vermeiren, ik ben in uw gemeente op bezoek geweest. Ik ben daar de verkavelingen gaan bekijken. Er werden net funderingen

gelegd. Het was winter en koud. Ik droeg een hoed. Mijn hoed werd van mijn hoofd geblazen door de turbulentie van een overvliegend vliegtuig. Dat gaat niet meer over ruimtelijke ordening. Mensen kopen daar geen grond omdat er schaarste heerst. Dit is pure speculatie. De laatste millimeter moet worden verkocht aan de hoogste bieder, met alle gevolgen van dien. U hebt daar uw mening over, ik heb daar de mijne over. *(Opmerkingen van de heer Francis Vermeiren)*

Ik vind het niet erg om van mening te verschillen. Maar net zoals u mag ik mijn mening zeggen. We mogen de mensen niet in hun ongeluk storten. Er zullen er inderdaad zijn die geen probleem hebben met dat lawaai. Bij de aanleg van de HST werden bij ons huizen onteigend. Ze werden nadien terug verkocht. Wie daar kwam wonen, deed dat bewust. Maar dat is nog een andere zaak. Wetens en willens laten bouwen op plaatsen waar er morgen hinder zal zijn, waar de mensen over zullen klagen, dat is erger.

De mentaliteit bij de mensen is enigszins veranderd. Ik heb de drie factoren aangehaald.

Na de hele DHL-problematiek moeten we eens nadenken over wat we willen doen met de logistiek op de luchthaven. Dat is belangrijk voor de tewerkstelling op en de toekomst van de luchthaven. De huidige exploitant is vooral passagiersgericht. Passagiers brengen immers meer op voor de luchthaven en hebben een groter effect op de tewerkstelling. Ik denk dat het in de Europese context belangrijk is dat we op in Vlaanderen belangrijke logistieke activiteiten behouden.

Er zijn volgens mij grenzen aan de groei van Zaventem. Ik denk dat we verder moeten durven kijken dan de eerste 10 jaren. We moeten eens goed nadenken over waar we met de luchthavenpolitiek in Vlaanderen heen willen op lange termijn.

Zeggen dat we terug moeten naar 1999, is waarschijnlijk goed te verkopen op dit ogenblik. Niemand weet immers hoe de situatie in 1999 was, behalve dan de mensen die echt met deze problematiek bezig zijn.

Terugkeren naar de situatie van 1999 klinkt als de grote bevrijding. Het is idealistisch te denken dat het mogelijk is terug te keren naar exact dezelfde situatie als in 1999. Er zal hier en daar een en ander moeten worden aangepast, waardoor er nieuwe conflicten zullen ontstaan. We zullen dan opnieuw in de hui-

Bex

dige situatie terechtkomen, waarin niemand tevreden is en iedereen reclameert.

Indien Brussel niet toegeeft, zullen we tot een scenario komen dat geen spreidingsscenario of geen 1999-scenario zal zijn, maar wel een Heathrow-scenario, waarbij een deel van het vliegverkeer over de Oostrand en Leuven zal worden gestuurd om de Noordrand te ontlasten. Ik denk dat dat geen goede oplossing is.

Ik denk dat er op korte termijn niet echt een oplossing te vinden is. We zitten muurvast. De verschillende regeringen, de exploitant, de omwonenden en de werknemers vragen om te komen tot een langetermijnvisie en een duurzame oplossing.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer Bex, ik denk dat een debat als dit wordt gehouden om duidelijkheid te krijgen over de stellingen van de verschillende fracties. Wat is de houding van de sp.a-spirit-fractie? We weten dat minister Landuyt gisteren heeft gezegd dat hij het spreidingsplan-Anciaux, geamendeerd met het plan-Landuyt, wil betonneren in een wet. De nachtvluchten zouden dan blijven zoals ze nu zijn en de over de dagvluchten zou er dan nog moeten worden gediscussieerd. Steunen jullie die houding?

We kunnen uren over deze problematiek debatteren, maar de politieke vraag is of er een werkbaar schema kan worden ontwikkeld, waarbij rekening wordt gehouden met alles wat de rechtbanken hebben gezegd, en met het feit dat Brussel hoge normen hanteert en geen extra last wil. Wat is uw standpunt?

De VLD is duidelijk in de communiqués. Ik heb ons standpunt ook duidelijk verwoord.

De heer Jos Bex: Het voorstel van minister Landuyt moet op heel wat aspecten worden bijgeschaafd, indien het zou dienen als uitgangspunt voor het beleid van de toekomst. Ik denk echter dat we na het reces hierover nog zullen moeten discussiëren.

Het standpunt dat we verdedigen, is dat er niet moet worden geprobeerd om telkens oplossingen ad hoc te zoeken voor de nieuwe problemen. We moeten ons eens loskoppelen van alle kleine problemen waarmee we vandaag worden geconfronteerd. We moeten pro-

beren te komen tot een Pax Zaventem. Alle betrokkenen moeten stoppen met kibbelen en ruziën. Het opbod moet stoppen. We moeten proberen om langetermijnvisies op papier te zetten en een stappenplan uit te werken, zodat er een duurzame oplossing komt die ons vooruithelpt.

De regeringen moeten bij de zaak worden betrokken. De exploitant heeft ook een belangrijke rol te spelen, want hij tekent voor een deel de koers uit van de groei van de luchthaven. Daarnaast hebben ook de omwonenden, de werknemers en de werkgevers een belangrijke rol te spelen. BIAC zorgt maar voor 1 percent van de tewerkstelling in de streek, dus de werkgevers zijn niet alleen BIAC.

Al de verschillende problemen waarmee we nu worden geconfronteerd, moeten in dat stappenplan worden behandeld. De ene actiegroep concentreert zich op bepaalde problemen en een andere actiegroep concentreert zich op andere problemen.

Een probleem dat bijvoorbeeld veel te weinig aan bod komt, maar waarmee in elk geval rekening moet worden gehouden, is het grondlawaai rond de luchthaven zelf. Dat werd tot nog toe onvoldoende in rekening gebracht. Ik denk dat we op termijn inderdaad moeten komen tot een maximale spreiding over de zes banen en tot een maximumaantal routes, die ook maximaal moeten worden gespreid. Ik denk bijvoorbeeld – maar dat is een discussie die ons veel verder brengt dan de ad-hocoplossingen – dat er moet worden gedacht aan het hertekenen of hergebruiken van bepaalde bakens. Als bijvoorbeeld het baken-Chièvres kan worden ontdebeld, dan krijgen we twee toegangen naar Frankrijk, met een derde baken eventueel zelfs drie toegangen, en dan kan er dus effectief worden gespreid. Er zijn een aantal bakens boven Luxemburg die niet meer worden gebruikt. De heringebruikname van die bakens boven Luxemburg kan leiden tot een afname van de druk op het baken-Huldenberg, enzovoort.

Waarom wordt er niet gepraat met de militaire overheid, die nog altijd bepaalde reservaties in het luchtruim heeft en eigenlijk een maximale spreiding belet? Waarom kan er geen prioriteit gaan naar de nationale luchthaven van Zaventem ten opzichte van zijn regionale luchthavens? Momenteel is er namelijk nog ontwijkend vliegverkeer van Zaventem dat opzij moet gaan voor Bierset. Kan dat eigenlijk wel? Ik denk ook dat de Brusselaars – tijdelijk – hun normen moeten opschorten en intrekken, om een

Bex

gesprek aan te gaan waarbij we dan tot een gemeenschappelijke norm kunnen komen. Ik denk, mijnheer Van Hauthem, dat het beter is dat te vragen aan de Brusselaars, dan hen te bedreigen met een soort van uithongeringsscenario.

De heer Joris Van Hauthem: Dat willen de Brusselaars niet. De betekenis van het arrest is met een maand opgeschort. Het mes blijft dus op de keel staan.

De heer Jos Bex: U stelt voor om tegen de Brusselaars te zeggen 'Als jullie hier niet op ingaan, dan hongeren we jullie uit'. Daar komt het in feite op neer. Ik stel voor veeleer het volgende te zeggen: 'Laten we rond de tafel gaan zitten, maar schort intussen uw regels op tot we een gemeenschappelijke norm hebben gevonden.' (*Opmerkingen van de heer Joris Van Hauthem en van de heer Francis Vermeiren*)

De discussie over de nacht is een ander punt dat zeker bij de zaak moet worden betrokken. Ik kijk hierbij vooral naar minister Peeters, want hij kan er wat aan doen, door de nacht een uur langer te maken. Eigenlijk komt het erop neer dat we de geluidshinder in de nacht maximaal moeten verminderen, dat we de geluidshinder tijdens de weekends moeten proberen te beperken en dat we tijdens de week tot een geluidsverdeling moeten komen.

Zoals ik in de commissie al heb gezegd, richt de nieuwe exploitant van de luchthaven zich voornamelijk op passagiers. Eigenlijk wordt Zaventem zo een beetje het Wijnegem van de luchtvaart: het komt er eigenlijk op aan zoveel mogelijk mensen naar Zaventem te halen die naar Brussel komen om eens goed te eten in de Rue des Bouchers, Manneken Pis te bekijken en pralines te kopen op de luchthaven. Eigenlijk is dat de meerwinst voor de uitbater van de luchthaven: mensen aantrekken die hier consumeren. In die zin zeg ik dat we nog meer nachtvluchten en nog meer weekendvluchten zullen krijgen. Laat ons dat in dat gesprek met de exploitant ook op tafel leggen.

Uiteraard moet er een plafond zijn voor het totale aantal bewegingen op de luchthaven, want wie spreekt over een spreiding van de lasten, kan alleen maar spreken over een spreiding van een bepaald aantal vluchten. Als er vandaag 1.000 vluchten worden verdeeld over vier windrichtingen, dan zijn dat

250 vluchten per windrichting. Als er morgen 2.000 vluchten komen, dan zijn dat er 500 per windrichting, en bij 4.000 vluchten zijn het er 1.000 per windrichting. Dan is er geen spreiding, maar enkel een expansie van de luchthaven.

Ten slotte houdt het stappenplan dat ik voorstel in dat we bij het evalueren niet kijken naar het aantal vluchten, maar naar de graad van blootstelling aan pollutie van de mensen die in de buurt wonen. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Demesmaeker heeft het woord.

De heer Mark Demesmaeker (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, ik heb zeer aandachtig geluisterd naar alle betogen in dit debat. Ik heb met heel veel respect geluisterd naar de heer Bex en naar de gedreven en geëmotioneerde woorden van de heer Vermeiren. Hij sprak vanuit zijn jarenlange ervaring, zijn grote kennis van het dossier en uiteraard ook als burgemeester van Zaventem.

Mijnheer Vermeiren, ik heb vandaag heel veel geleerd, onder meer dat de luchthaven van Zaventem in 1958 open ging en meteen afbrandde. 1958 is ook het jaar waarin ik geboren ben. Uw bagage is dus letterlijk en figuurlijk een stuk groter dan de mijne.

Ook ik kom uit de regio. We stellen de jongste dagen vast dat de Wetstraat heeft ingezien dat de problematiek van de luchthaven een gordiaanse knoop is geworden. Nog geen jaar na het DHL-debacle is er dus niets nieuw onder de zon.

Niet alleen in de Wetstraat, maar ook in de dorpsstraat raakt niemand nog wijs uit het kluwen van geluidsnormen, vonnissen, arresten van rechters, dreigende dwangsommen, juridische procedures, standpunten van comités, standpunten van vakbonden en standpunten van overheden waarin we verzeild zijn geraakt. In een krant las ik dat we het punt hebben bereikt dat de luchthavenproblematiek volledig gejuridiseerd is. Zaventem wordt met andere woorden gerund door rechters. Ze geven de ene keer het ene buurtcomité gelijk, de andere keer het andere buurtcomité of de overheid. Dat gebeurt in vaak tegenstrijdige uitspraken en arresten. In de praktijk komt het erop neer dat vliegen van en naar Zaventem straks misschien onmogelijk wordt. Het moet worden gezegd dat de federale overheid de Gordi-

Demesmaeker

aanse knoop de afgelopen jaren beetje bij beetje zelf heeft gelegd. We kennen die geschiedenis allemaal.

Het hoeft geen betoog dat de sluiting van de luchthaven, goed voor tienduizenden jobs, op sociaal en economisch vlak catastrofale gevolgen zou hebben. ‘Dwing voor de rechtbank uw recht op werk af’: over die uitspraak van minister Landuyt aan het adres van de vakbonden kunnen we denken wat we willen. Het was wellicht niet de meest dankbare vorm van communicatie, maar de uitspraak legt wel duidelijk het conflict bloot tussen een ongebreidelde economische groei enerzijds en het recht op gezondheid en een leefbare woonomgeving anderzijds.

Iedereen weet waar het kalf gebonden ligt. De luchthaven ligt nu eenmaal op de plaats waar ze ligt. Dat is een gevolg van het beleid van ruimtelijke ordening. De luchthaven ligt in een dichtbevolkt gebied, dicht bij Brussel en dicht bij een volgebouwde noordrand en een volgebouwde oostrand. Iedereen weet ook dat de geluidsmuur die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft opgetrokken, mee de kern van het probleem vormt. Die akoestische muur en de strenge geluidsnormen staan een billijke spreiding van de hinder en van de stilte in de weg.

Op 27 oktober van vorig jaar zei minister-president Leterme tijdens het actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem vanaf deze tribune: ‘Er moet overleg zijn met Brussel over het komen tot harmonisering van de normen, en als het even kan ook een samenwerkingsakkoord dat een stabiel kader levert, onder meer voor investeerders in BIAC.’ We stellen vast dat een overeenkomst met Brussel nog altijd niet mogelijk blijkt te zijn. De heer Vermeiren heeft terecht opgemerkt dat er niet naar elkaar wordt geluisterd. Het lijkt wel een dovemansgesprek.

We mogen de mensen niets voorliegen: welvaart heeft een prijs. Economische activiteit veroorzaakt altijd een zekere vorm van overlast. Wie het anders wil, moet de mensen in één adem ook vertellen dat ze hun welvaart voor een stuk zullen moeten prijsgeven, dat we bedrijven nog meer de grens zullen overjagen, dat er jobs op de tocht zullen staan.

Heeft Vlaanderen zijn luchthaven nodig? Jazeker. Heeft Brussel de luchthaven nodig? Natuurlijk, dat heeft de heer Vermeiren ten overvloede aangetoond.

Het is een economische realiteit. Moet er ruimte zijn voor groei? Jazeker. De draagkracht van een regio is echter beperkt. Ook dat is een realiteit. Wanneer een regio overbelast wordt, dan wordt de volksgezondheid geraakt en wordt die groei waardeloos.

Wie een beperkte draagkracht wil combineren met groei, moet ervoor zorgen dat de lusten en de lasten eerlijk en maximaal verdeeld zijn. Dat kan, maar iedereen moet het ook willen. Dat het ook anders kan, bewijst de situatie rond de luchthaven van Sydney, die qua structuur – twee parallelbanen en een kortere dwarse baan – en ligging ten opzichte van de stad – ongeveer 8 kilometer van het centrum – volkomen vergelijkbaar is met Zaventem. Vier van de zes exit points geven uit op de stad. De milieuwet verplicht de luchthaven om via een spreidingsprogramma de ‘noise sharing’ tot een toestand van ‘equidistribution of noise’ te komen. Alle exit points krijgen een vergelijkbaar aantal bewegingen, uren lawaai en uren stilte. Dat zijn de ‘respite hours’. Daartoe wordt in alle richtingen over de stad gevlogen, zowel opgestegen als geland.

Australië heeft natuurlijk geen communautaire problemen, wij helaas wel. Bij ons zijn er de strenge Brusselse geluidsnormen die een eerlijke spreiding onmogelijk maken. Dat tart elke verbeelding. Bruxelles National voor de lusten, Zaventem Vlaams voor de lasten. En zoals te verwachten was, wordt de discussie breder gevoerd, en duiken de pleidooien op – de ene al voorzichtiger dan de andere – om de milieureglementering over geluidsnormen weer te onttrekken aan de regio’s en opnieuw te federaliseren.

Natuurlijk is het absurd dat een Brusselse stadstaat zich grotendeels kan onttrekken aan zijn verantwoordelijkheid door eigen geluidsnormen uit te vaardigen. Sommigen pleiten dan ook voor een herfederalisering van sommige bevoegdheden: ‘Het federalisme in België heeft zijn grenzen bereikt, we zijn misschien zelfs al te ver gegaan.’

Ik wil daar even op ingaan want het geheugen van sommigen is toch wel erg kort. Welke doortastende beslissingen men ten tijde van het goede oude unitaire België kon nemen in moeilijke sociaal-economische dossiers hebben we meegemaakt met de sluiting van steenkoolmijnen in het midden van de jaren zestig. Vijf zwaar verlieslatende Waalse mijnen werden gesloten. Om dat voor Wallonië verteerbaar te maken, sloot men in een beweging ook

Demesmaeker

de relatief rendabele mijn van Zwartberg. Daar werkten 4300 mensen, precies evenveel als in de vijf Waalse mijnen samen. Een reconversieplan voorzag in 300 miljoen toenmalige Belgische frank voor Wallonië en 18 miljoen voor Limburg. Het protest van de Vlaamse arbeiders werd door de rijkswacht in de kiem gesmoord waarbij twee doden vielen. Het unitaire België verspeelde geen tijd met leuteren tegen deelstaten. Een oplossing voor de spreiding van de nachtvluchten zou in die tijd voor de hand hebben gelegen: alles voor Vlaanderen.

Het is al een hele tijd geleden en dus begrijpelijk dat mensen met een kort geheugen het unitarisme een nieuwe kans willen geven. Ik trek alleszins een andere conclusie.

Het blijft hallucinant dat een stadsgewest een land kan gijzelen door eigen geluidsnormen op te leggen. Het gewestfederalisme met drie is echter geen Vlaamse uitvinding. Men zou het Brusselse waterhoofd beter leegpompen tot het niveau van een efficiënt stadsbestuur. Opnieuw federaliseren kan misschien wel, maar dan niet met de Vlamingen als slachtoffer, enkel en alleen omdat Brussel zichzelf het centrum van het heelal waant. Het lijkt me dan ook beter om Brussel, en alleen Brussel, die bevoegdheid te ontnemen en af te stappen van het federalisme met drie.

Er is nog een andere mogelijkheid. De bijzondere wet van 12 januari 1989 bepaalt ter vrijwaring van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, dat de federale regering de uitvoering kan schorsen van ordonnanties en van besluiten van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest die betrekking hebben op stedenbouw en ruimtelijke ordening, en openbare werken en vervoer. Er wordt zelfs voorzien in de mogelijkheid dat de Kamer van Volksvertegenwoordigers zulke geschorste ordonnanties en besluiten met een meerderheid in beide taalgroepen kan vernietigen. Als er dan toch bereidheid is om aan de bijzondere wetten te sleutelen, kan het toezicht op de Brusselse regelgeving, dat nu al is opgenomen in de bijzondere wet, naar letter en geest worden verscherpt en uitgebreid, in functie van het hoger belang en gekoppeld aan de hoofdstedelijke functie van de stad, waarvan ook Brussel de talrijke vruchten plukt. En loochenen dat Brussel als Vlaamse, federale en Europese hoofdstad zelf ook belang

heeft bij een gunstige ontwikkeling van Zaventem is hetzelfde als het licht van de zon ontkennen.

Als ingrijpen tegen de hoofdstedelijke functie geen optie is, dan heeft de federale overheid ook nu al de sleutels in handen om de hoofdstad tot redelijkheid te dwingen. De heer Stevaert heeft zelf voorgesteld om de financiering aan te pakken. De financiering gebeurt in hoofdzaak met Vlaams geld. Dat kan een manier zijn om de gordiaanse knoop te ontwarren, of op zijn minst door te hakken.

Herleid Brussel tot zijn ware proporties, zorg voor een eerlijke verdeling van de lusten en van de lasten, zorg voor een overeenstemming van het draagvlak in de regio, dat zegt het gezond verstand en de redelijkheid. Dat is ook wat de burger het meest apprecieert. (*Applaus van de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer Demesmaeker, als ik u goed heb begrepen, zegt u dat als Brussel ook een deel van de lasten draagt, een betere spreiding mogelijk is en het probleem is opgelost. Betekent dit dat u enkel en alleen in de spreiding de oplossing ziet? Of denkt u ook aan een vermindering van het aantal vluchten en een spreiding van de rest?

De heer Mark Demesmaeker: Mijnheer Glorieux, we pleiten ervoor om eerst na te gaan wat het draagvlak is voor de regio, wat de impact is voor de verschillende deelgebieden. Daarvoor is er ook een visie op lange termijn nodig. Daarna moet worden gekeken hoe de lasten zo goed mogelijk kunnen worden verdeeld. Net de verdeling van de lasten vormt nu het grote probleem.

Ik heb willen aantonen dat de Oost- en de Noordrand veel te veel tegen elkaar worden uitgespeeld. De Vlaamse Rand en Vlaams-Brabant moeten veel te veel van de lasten dragen terwijl Brussel nog te veel wordt ontzien.

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Mijnheer de voorzitter, ik zal het reglement volgen en mijn vraag richten tot de spreker. Eigenlijk is ze echter bedoeld voor iemand anders.

Ik heb vandaag al drie keer gehoord dat de vluchten moeten worden afgebouwd. Ik zou graag weten

Vermeiren

welke criteria de voorstanders van die regeling willen hanteren om dat te doen en wat ze zullen zeggen tegen de 30 à 40 percent van de werknemers die daardoor hun job zouden verliezen. Bestaat daar een systeem voor? Hoe zal hun fractie die regeling politiek vertalen?

De heer Eloi Glorieux: Ik zal me ook tot de spreker richten. Hij kan dan aan de heer Vermeiren zeggen wat ik voorsta. (*Gelach*)

Mijnheer Vermeiren, u hebt daarnet niet goed geluisterd omdat u met een collega aan het praten was. Ik ben mijn uiteenzetting begonnen met te zeggen dat we moeten ophouden te beweren dat er na elke vlucht tien mensen zullen doodvallen. Dat klopt niet. Het is evenmin waar dat door een vermindering van het aantal vluchten tot op een bepaald niveau, onze economie zal instorten en iedereen werkloos zal worden.

Ik denk dat we een duidelijke keuze moeten maken die ecologie en tewerkstelling in evenwicht brengt. Dat evenwicht wordt nu doorbroken, in het voordeel van de economie. Daarover hebben we inderdaad een verschillende mening.

De voorzitter: De heer Schouppe heeft het woord.

De heer Etienne Schouppe (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, we hebben heel wat waarheden gehoord en iedereen blijkt van zeer goede wil te zijn, maar uiteindelijk vraagt elke partij dat het eigen gelijk zou zegevieren. Ik vrees dat we op die manier niet tot een oplossing komen.

Ik wil in herinnering brengen dat, toen de Vlaamse Regering eind vorig jaar de milieuvergunning aan BIAC heeft verleend, enkele kanttekeningen werden geplaatst, die duidelijk aangeven hoe de Vlaamse Regering de oplossing ziet.

De Vlaamse Regering heeft toen duidelijk gesteld dat de hinder gradueel moet worden afgebouwd. Daarbij werd onder meer benadrukt dat de 6 banen maximaal moeten worden gebruikt. Onder meer de heer Bex heeft uitdrukkelijk gesteld dat daarvoor de nodige investeringen moeten gebeuren. Daarnaast moet het geluidsvolume worden verminderd door het aantal vertrekkende nachtvluchten te verminderen en het volume per vliegtuig te verlagen.

In december 2004 benadrukte de Vlaamse Regering dat de rechterlijke uitspraken het maximale banengebruik in de verdrukking brengen. Hierdoor zou een billijke en evenwichtige spreiding van de overlast problematisch worden.

Mijnheer de minister, als de Vlaamse Regering de de situatie van vandaag vergelijkt met 6 maanden geleden, kan worden vastgesteld dat we geen enkele stap vooruit hebben gezet. Integendeel, het dossier wordt steeds moeilijker. Het is een gordiaanse knoop geworden, het zit muurvast, en de heer Bex citeert de woorden van minister Landuyt en zegt dat er geen oplossing mogelijk is voor het reces.

Collega's, we hebben een oplossing nodig. We moeten tot resultaten komen. Mijnheer de minister, we moeten investeringen doen om de 6 banen te gebruiken. De ILS-investeringen, net zoals de taxibaan 25L, moeten er vroeg of laat komen, anders is er geen goed spreidingsplan voor de startbanen mogelijk.

Mijnheer de minister, voor het gevoel van overlast dat de inwoners rond de luchthaven hebben, is de uitwaaiering en het volgen en uittekenen van de routes van veel groter belang. We moeten de moed hebben om duidelijk te maken dat het niet volstaat om vanaf 700 voet uit te waaiëren, want in dat scenario weten we dat er een lawaaiconcentratie is boven Sterrebeek en dat er enorm veel problemen ontstaan rond Vilvoorde-Koningslo.

Wanneer de vliegtuigen in de richting van Chièvres moeten vliegen, vliegen ze, om eventuele processen-verbaal te vermijden, niet langs de Chabertroute, zelfs niet langs de ringroute maar ze overvliegen de noordrand. Dat geeft aanleiding tot enorm veel mistevredenheid. We zullen daarom de moed moeten hebben om op het vlak van het uittekenen van de routes, meer te spreiden en uit te waaiëren op een grotere hoogte en bewijzen dat een verdeling van de hinder effectief mogelijk is.

Alle vonnissen en arresten en alle verklaringen van ministers hebben een belangrijk neveneffect, namelijk dat het maatschappelijk draagvlak om tot een goede oplossing te komen, alleen maar vermindert. Daarom volgende bedenking. Vele leden hebben gewezen op het probleem van het nachtlawaai. Iedereen heeft een duidelijk pleidooi gehouden om het nachtlawaai te verminderen en ook de regering heeft dat gedaan in december vorig jaar. We kennen de plannen van DHL. Mijnheer Vermeiren, persoon-

Schouppe

lijk geloof ik nooit dat DHL zal afbouwen zoals het heeft aangekondigd om de politieke druk op de federale regering hoog te houden.

Wie de werking van de logistieke bedrijven kent, weet dat men om een logistiek bedrijf goed te laten functioneren men 's nachts niet absoluut moet vliegen. Luxemburg heeft Cargolux. Luxemburg is als luchthaven voor goederenvervoer belangrijker dan Zaventem en Cargolux is internationaal een belangrijke speler op het vlak van vervoer van cargo en van logistiek. Welnu, de luchthaven van Luxemburg is 's nachts niet geopend. Ook Zürich is 's nachts niet geopend. Ik heb daarnet het voorbeeld van Sidney horen vernoemen. De huidige exploitant van de luchthaven, Macquarie, weet onder welke voorwaarden daar geëxploiteerd kan worden.

Geachte collega's en leden van de regering, laten we proberen opnieuw te zoeken naar een maatschappelijk draagvlak voor wat ons bezighoudt. We zeggen allemaal dat we tewerkstelling belangrijk vinden als ook een leefbaar milieu rondom de luchthaven van Zaventem.

De heer Jos Stassen: Pleit u er nu voor om terug naar de toestand van 1999 te gaan?

De heer Etienne Schouppe: Ik zal u straks antwoorden, mijnheer Stassen.

Mag ik dan suggereren dat we, conform wat de Vlaamse Regering in december heeft gezegd, samen met de vermindering van de nachtvluchten voor DHL, ook in overweging zouden nemen om op termijn van Zaventem 's nachts, tussen 23 uur en 7 uur, een luchthaven te maken die rust geeft voor al wie rond de luchthaven woont.

De heer Van Rompuy is klaar en duidelijk geweest over teruggaan naar de toestand van vóór 1999. Iedereen die met de problematiek vertrouwd is, weet dat teruggaan naar de toestand van vóór 1999 tegelijkertijd veronderstelt dat er eensgezindheid is over wat dat inhoudt. Dat betekent dat Brussel zijn rechtmatig aandeel in de lawaaihinder krijgt en dat de normen die voor Brussel gelden, dezelfde moeten zijn als die welke voor Vlaanderen gelden. Het terugkeren naar vóór 1999 veronderstelt precies dat op dezelfde manier kan worden gewerkt, zowel boven de Brusselse agglomeratie als in Noordrand en de Oostrand.

Als we het goed menen met de tewerkstelling in Zaventem en als we er allemaal van overtuigd zijn dat we Zaventem nodig hebben, of het nu Zaventem is of Bruxelles-National, dan moeten we het gezond verstand gebruiken en doen wat nodig is, namelijk een maatschappelijk draagvlak creëren voor de maatregelen die onvermijdelijk zullen zijn. (*Applaus bij CD&V en de N-VA*)

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: Niemand twijfelt aan de deskundigheid van de heer Schouppe over dit soort van dossiers. Toch heb ik een vraag ter verduidelijking. Het is evident dat men rekening moet houden met de westenwinden. Daarnaast stelt de heer Schouppe dat men maximaal gebruik moet maken van de pistes. Er is een nieuwe milieuwetgeving. Betekent dat in die omstandigheden dat men de pistes moet verlengen, om zo een grotere uitwaaierring te realiseren?

De voorzitter: De heer Schouppe heeft het woord.

De heer Etienne Schouppe: In de huidige omstandigheden kunnen de zes pistes niet optimaal worden gebruikt omdat dit gewoonweg niet kan. Pistes 7L en 7R hebben geen automatisch landingssysteem. Verder is er geen taxipiste op piste 25L. Die pistes zouden beter en meer kunnen worden gebruikt als die extra technische uitrusting aanwezig zou zijn. Voor de veiligheid en de geluidsoverlast is de windrichting van kapitaal belang. Met de dominante westenwinden moet men niet proberen om naar het oosten op te stijgen, want dat veroorzaakt veel meer lawaai. Toch is een optimalisatie mogelijk, dankzij een verbetering van de technische uitrusting. Naast het oordeelkundig gebruik van de banen is de uitwaaierring en de keuze van de routes van primordiaal belang. Als we verder gaan met wat vandaag is begonnen en proberen om zo snel mogelijk de Brusselse agglomeratie te vermijden en uit te waaiëren op 700 voet, dan creëert men problemen op sommige plaatsen rond de Brusselse agglomeratie. We moeten zo snel mogelijk afstappen van het bochtenwerk op lage hoogte.

Iedereen die het dossier kent, weet dat de route richting Chièvres – naar het zuidwesten – bron is van veel problemen, zowel voor wie aan de Oostrand als aan de Noordrand woont. Die uitwaaierring moet op grote hoogte gebeuren. Als daarover een akkoord kan worden bereikt, is het probleem grotendeels opgelost. Dat vereist wel een positieve instelling

Schouppe

van alle partijen, zowel hier als bij diegenen die in Brussel de grote en kleine lakens uitdelen. Als dat niet gebeurt, is elke discussie praat voor de vaak. (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik wil hier alle sprekers danken voor hun visies en toelichtingen over dit delicaat en onopgelost dossier. Iedereen heeft gepleit voor gezond verstand. We zullen dat ook gebruiken, in de hoop dat we vrij snel een duurzame oplossing zullen vinden. De drie uitgangspunten van de Vlaamse Regering zijn de volgende.

De verschillende punten werden door de sprekers ook al aangehaald. Ik zet ze even op een rij. De luchthaven van Zaventem moet operationeel blijven. Dat is zeer belangrijk voor de Vlaamse Regering. Het gaat immers om werkgelegenheid, om tienduizenden jobs. Het zijn er 60.000 als we de directe en de indirecte tewerkstelling bij elkaar optellen. Het is evident dat de Vlaamse Regering en ook het Vlaams Parlement alles in het werk moeten stellen om de directe en indirecte werkgelegenheid die de luchthaven van Zaventem verzorgt en iedere dag realiseert, veilig te stellen.

Het tweede uitgangspunt is de evenwichtige en billijke verdeling van de geluidshinder over de inwoners, waar ze ook wonen en over de gewestgrenzen heen om de hinder zo min mogelijk te maken en hun levenskwaliteit zo maximaal mogelijk te garanderen. Dat heeft te maken met de leefbaarheid voor degenen die in de omgeving van deze luchthaven wonen.

Het derde punt betreft een duurzaam juridisch kader voor de luchthaven en de rechtszekerheid. Ook dat is heel belangrijk, niet alleen voor de omwonenden of voor de bedrijven, maar ook voor de toekomst van deze luchthaven. Het is op basis van deze drie uitgangspunten dat wij dit dossier kunnen en moeten oplossen.

Het is evident dat we de moeilijke evenwichtsoefening tussen economie en ecologie zullen moeten realiseren en in de praktijk omzetten. De drie uitgangspunten moeten worden aangevuld met nog andere elementen. Het tweede, namelijk de problematiek van de verdeling van de geluidshinder, is evident. Er is al gesproken over de verschillende plannen

die achter ons liggen. Ik wil hier een warm pleidooi houden, dat zojuist al aan bod is gekomen. Om de verdeling van de geluidshinder op voldoende wetenschappelijke basis te verantwoorden en het debat in de toekomst op duurzame wijze op te lossen, zullen we het probleem met wetenschappelijke en objectieve gegevens moeten aanpakken.

De Vlaamse Regering zal op basis van het gewogen gemiddelde of LDEN, aangevuld met de pieken en de frequenties, een kaart kunnen opmaken waaruit blijkt wat de ideale routes, de ideale verdeling en de ideale baangebruiken zijn, rekening houdend met elementen als winden en zo meer. Het is een zeer belangrijk uitgangspunt: op wetenschappelijke basis ervoor zorgen dat de verdeling van de geluidshinder evenwichtig en billijk gebeurt en op die manier zo weinig mogelijk omwonenden storen.

Ten derde moet er een akkoord komen met de federale regering en het Brusselse en het Vlaamse Gewest. Het kan natuurlijk niet dat de Brusselse geluidsnormen worden aangehouden. Wij moeten ervoor zorgen dat, in overleg met Brussel en de federale overheid, de geluidsnormen op een redelijk niveau worden teruggebracht. De procedure en de tijd dwingen ons daartoe. We hebben zeer weinig tijd om dit dossier op een goede manier en met gezond verstand op te lossen. Als de betekening van het arrest wordt uitgevoerd, zal de klok nog sneller tikken en is het voor de federale regering, maar ook voor ons belangrijk om geen dag meer te verliezen.

Ik wil nog even de milieuvergunning in herinnering brengen. We hebben inderdaad een milieuvergunning verstrekt voor Zaventem, waarbij we hebben getracht dat evenwicht tussen ecologie en economie te realiseren. DHL zal worden geherstructureerd. Mijnheer Vermeiren, het is dus niet zo dat DHL zal vertrekken. Mijnheer Schouppe, het is echter belangrijk dat we van die herstructurering gebruik maken om initiatieven te nemen om het aantal nachtvluchten op een redelijke wijze te verminderen, tot op een niveau waarbij de levenskwaliteit voor de omwonenden duurzaam wordt gegarandeerd.

U hebt aan de hand van die milieuvergunning kunnen vaststellen dat we een studie hebben besteld zodat we met kennis van zaken, aan de hand van objectieve elementen, kunnen bekijken wat de beste oplossing is. Die studie bevindt zich in een eindfase.

Een ander belangrijk element is het voorontwerp van wet opgesteld door federaal minister Landuyt. Mijnheer Glorieux, natuurlijk zullen we moeten

Peeters

bekijken hoe de Raad van State een en ander beoordeelt. De volgende dagen en weken zullen we terzake verder van gedachten moeten wisselen. Het idee van een controle-instituut dat objectief het proces verder kan bewaken en ervoor zorgt dat de metingen en de meetresultaten degelijk worden gevolgd, lijkt me waardevol. We moeten hier de volgende dagen aan werken, zodat dit zo snel mogelijk wordt afgerond. Ik ben het niet eens met degenen die zeggen dat we niets doen. Misschien bestaat de indruk dat de Vlaamse Regering en de bevoegde ministers hier niet mee bezig zijn, mijnheer Van Hauthem, maar er wordt hard gewerkt, in alle stilte. Ik hoop dat we terzake stappen voorwaarts kunnen zetten. De experts komen wekelijks en zelfs meermaals per week bijeen om te bekijken welke stappen er kunnen worden gezet.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mijnheer de minister, ik heb een essentiële vraag. U had het over het hinder criterium, waarbij aan de hand van een aantal parameters inzake geluidsbelasting wordt gedefinieerd wat het geluidskadaster is, misschien op een wijze waarbij ook rekening wordt gehouden met het aantal inwoners. Dit zal echter niet binnen twee weken of een maand afgerond zijn. De federale regering heeft een geluidskadaster. De heer Anciaux heeft dat aangekondigd. Dat is echter nog niet definitief. Als men nu in september een wet wil maken waarin een bepaald spreidingsplan wordt vastgelegd tot 2008, aan de hand van een aantal criteria, zodat mensen niet meer naar de rechter kunnen stappen, op basis waarvan zal dat spreidingsplan dan worden vastgelegd? Minister Landuyt verklaart vast te houden aan zijn plan. Anderen hebben het over een terugkeer naar de situatie van 1999. Daar kan over worden gediscussieerd. Maar wat is de houding van de Vlaamse Regering terzake? In september zal men proberen die rechtszekerheid te scheppen, maar op basis waarvan, van welke studie? Kan de Vlaamse Regering garanderen dat die studie binnen drie maanden afgerond is, waardoor die spreiding kan worden doorgevoerd op basis van een wetenschappelijk criterium?

Minister Kris Peeters: Ik kan u geen enkele garantie geven, noch over het juridische kader noch over de vraag waar we binnen enkele maanden zullen staan.

Er is inderdaad een wet aangekondigd. U kent de procedure terzake beter dan ik. Nu bevindt die tekst zich bij de Raad van State. Hij moet nog worden besproken in het parlement. We weten niet wat er gaat gebeuren bij de Raad van State en het Arbitragehof nadat de wet zou worden goedgekeurd.

De Vlaamse Regering zal een advies geven over het voorontwerp van wet. Mijnheer Van Rompuy, de vraag is inderdaad of er een akkoord mogelijk is tussen de federale, de hoofdstedelijke en de Vlaamse overheden. Ik heb gezegd op welke basis en met welke elementen we zo'n akkoord zien zitten. Als er een akkoord is vóór september, is de volgende vraag hoe dat akkoord een juridisch kader krijgt, dat de rechtszekerheid biedt waar u naar vraagt. Ik wil daar niet op vooruitlopen. Dit is een vrij moeilijk dossier. Alle toespraken hier tonen dat ook aan.

De federale overheid en minister Landuyt zitten aan het stuur om ervoor te zorgen dat er snel een akkoord komt dat de nodige rechtszekerheid geeft. Ik kan daarover geen garanties geven. Ik kan enkel de Vlaamse uitgangspunten meedelen en ik kan zeggen hoeveel energie erin wordt gestopt om tot een akkoord te komen. Ik hoop dat we daarin slagen.

We moeten proberen dit dossier met de nodige doortastendheid en energie tot een goed einde te brengen. Ik stel vast dat alle toespraken van vandaag op dezelfde lijn zitten. We zullen proberen met gezond verstand een goed akkoord te maken en een duurzame visie voor de luchthaven te ontwikkelen. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren: De verschillende fracties hebben duidelijke taal gesproken. De sp.a-fractie pleit voor een geobjectiveerd voorstel dat de geluidshinder vermindert en spreidt. Ik hoop dat de Vlaamse Regering erover waakt dat we een akkoord sluiten dat aan de verzuchtingen van de fracties tegemoetkomt.

De voorzitter: De heer Schouppe heeft het woord.

De heer Etienne Schouppe: Mijnheer de minister, u hebt verwezen naar de geprogrammeerde vermindering van het aantal nachtvluchten, conform de herstructurering bij DHL. Ik wil er de nadruk op leggen dat het element 'nacht' wordt gedefinieerd als de periode tussen 23 en 7 uur, zoals dat in andere Europese luchthavens het geval is. Het zal u niet onbe-

Schouppe

kend zijn dat de periode tussen 6 en 7 uur 's ochtends een bron van vele problemen is.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer de minister, ik heb gezegd dat u op het politieke vlak niet alert genoeg was. U bestrijdt dat. Ik heb nooit betwist dat u uw eigen uitgangspunten niet uitwerkt. U hebt die uitgangspunten nu herhaald. Daarover zijn we het trouwens eens. Alleen is het nu 5 voor 12.

De onmiddellijke toekomst is dat er geen oplossing op lange termijn kan worden geboden als er geen overeenkomst wordt bereikt over de geluidsnormen. U zult het met me eens zijn dat dit de *conditio sine qua non* is om daarna te kunnen nadenken over een spreiding. Daar hebt u geen antwoord op gegeven. U hebt het gehouden op uw algemene uitgangspunten waar we het in feite in grote lijnen over eens zijn.

U hebt niets gezegd over het feit dat de sleutel bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de Brusselse regering ligt. Daarom zeg ik dat de Vlaamse meerderheidspartijen als partijen ook een verantwoordelijkheid dragen. Mevrouw Grouwels zit ook in de Brusselse regering, net zoals de heren Smets en Vanhengel. De Brusselse regering zegt niet dat de geluidsnormen worden opgeschort, maar wel dat de betekening van het arrest met een maand wordt uitgesteld. Het mes blijft op de keel staan. De Vlaamse partijen en de Vlaamse Regering dragen hierin een verantwoordelijkheid, en dat is ook de zin van de actualiteitsmotie die we hebben ingediend.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister, het verheugt me dat u herhaalt wat u twee weken geleden ook in de commissie hebt gezegd, namelijk dat de Vlaamse Regering de intentie heeft om gebruik te maken van de herstructurering van DHL om het aantal nachtvluchten te verminderen. Ik steun u ook in het feit dat er op een objectieve en wetenschappelijke basis moet worden nagegaan hoe de vluchten kunnen worden verdeeld op een billijke manier. Het is belangrijk dat Aminoal extra meetposten plaatst omdat de gegevens van BIAC niet echt objectief zijn.

Ik hoop uit de grond van mijn hart dat de standpunten van de heer Schouppe de standpunten van zijn hele partij zullen worden.

De voorzitter: Vraagt nog iemand het woord? *(Nee)*

Het debat is gesloten.

ACTUALITEITSMOTIES**Indieningen en aankondiging**

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

Door de heer Vermeiren werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een actualiteitsmotie aangekondigd. Ze moet uiterlijk zijn ingediend binnen 30 minuten na de sluiting van het actualiteitsdebat.

We zullen straks de hoofdelijke stemmingen over de moties houden.

Het incident is gesloten.

ACTUELE INTERPELLATIES (*Regl. art. 77bis*)

Actuele interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de uitspraak in eerste aanleg met betrekking tot het Aquafin-BTW-geschil

Actuele interpellatie van de heer Rudi Daems tot de heer Kris 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 voorzitter: Dames en heren, aan de orde zijn de samengevoegde actuele interpellaties van de heer Peumans tot de heer Van Mechelen, Vlaams minis-

Voorzitter

ter 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 Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u bent een veelgeplaagd man, daarnet nog met de ontwikkeling van de luchthaven. Vorige week is een beetje een goednieuwsshow gehouden met minister Vandembroucke, die aankondigde dat er extra inkomsten zullen zijn uit de successie- en registratierechten. Deze week vernemen we het tegenovergestelde. Eindelijk is het geschil tussen Aquafin en de fiscus beslecht. U kent het probleem.

Er is in ieder geval beslist dat Vlaanderen het verschil tussen de 6 en de 21 percent BTW voor de periode 1996-2001 moet ophoesten. Dat bedrag is inmiddels opgelopen tot 287 miljoen euro. Het siert u, mijnheer de minister, dat u dit probleem eindelijk uit de wereld hebt geholpen door de invoering van de integrale waterfactuur. Blijkbaar is de vorige regering daar niet in geslaagd en u wel. Dat is een felicitatie waard. Als u dat in vergelijking met Wallonië tot 0 percent kunt reduceren, dan zou het helemaal de moeite zijn. Daar betaalt men blijkbaar 0 percent BTW.

Het dossier sleept al jaren aan en dateert nog van de vorige bestuursperiode. De bevoegde ministers, zowel van Leefmilieu en Openbare Werken als van Financiën en Begroting, zijn hierover dan ook al meermaals ondervraagd. Toen bleek telkens dat de Vlaamse Regering er nog alle vertrouwen in had de zaak te kunnen winnen. Op 29 april 2003 antwoordde de minister Van Mechelen nog zelfverzekerd aan de heer Matthijs: 'Uit de contacten met de administratie blijkt dat we dat waarschijnlijk ook wel zullen winnen.' De procedure was toen al ingeleid. Die uitspraak was gebaseerd op het principe van het zogenaamde vertrouwensbeginsel. Ook heeft minister Van Mechelen meermaals bevestigd dat hij in de nodige provisie voorzag. Ik vraag me af of dat inder-

daad zo is. Uiteindelijk heeft de rechtbank Vlaanderen in het ongelijk gesteld.

Ik vat het antwoord van minister Peeters op een vraag om uitleg op 17 maart 2005 samen. Voor de periode van 1 september 1996 tot 30 september 2001 factureerde Aquafin aan 6 percent BTW. De BTW-administratie eiste op een bepaald ogenblik dat 21 percent BTW moest worden betaald en heeft een navordering gedaan voor een bedrag van 189 miljoen euro. Inclusief intresten en kosten bedraagt deze vordering eind 2004 278 miljoen euro. Dat is intussen aangegroeid tot 287 miljoen euro. Als ik het goed heb, groeit het bedrag maandelijks met zo'n 2 miljoen euro.

Voor de tweede periode, namelijk van 1 oktober 2001 tot 31 december 2004 heeft Aquafin gefactureerd aan 21 percent, maar heeft het Vlaamse Gewest aan 6 percent gebudgetteerd, waardoor een betalingsachterstand gegenereerd werd. Het tekort wordt door Aquafin gefinancierd. Aquafin stelt een tegenvordering in voor het verschil tussen 6 en 21 percent, 15 percent dus, die door de BTW-administratie moet worden terugbetaald in geval van een uitspraak in het voordeel van het Vlaamse Gewest. Het bedrag aan tegenvorderingen van Aquafin over het BTW-verschil, met inbegrip van de wettelijke interesten, bedroeg op het einde van 2004 167 miljoen euro. Als we die bedragen optellen, komen we aan 453 miljoen euro. Als de intresten nog wat aantikken, zitten we aan 500 miljoen of een half miljard euro.

Het Vlaamse Gewest heeft er zich ten aanzien van de NV Aquafin toe verbonden deze bedragen aan Aquafin te vergoeden, conform de overeenkomst van 26 april 2002, in de mate dat deze bedragen definitief verschuldigd blijken ingevolge een rechterlijke uitspraak. Dit gebeurt op voorwaarde dat Aquafin de belangen van het Vlaamse Gewest als goede huisvader behartigt, en het teveel aan BTW terugverdient aan wettelijke interesten in het voordeel van het Vlaamse Gewest.

Er is al heel veel gezegd en geschreven over het gewekte vertrouwen en de gemaakte afspraken. Alles is maar definitief als er een uitspraak is van de rechtbank. Het is de vraag of daarna al dan niet in beroep wordt gegaan, dus het zal niet voor morgen zijn. Dit antwoord dateert van 17 maart. Het is vandaag 5 juli. Het laatste deel van uw antwoord is intussen door de feiten achterhaald. In het ergste geval spreken we toch over een half miljard euro.

Peumans

Gelet op het feit dat we enerzijds aan de vooravond staan van het parlementair reces, en anderzijds de besprekingen en de verdere invulling van de meerjarenbegroting en van de begroting 2006 door de regering worden afgerond in september, is het dringend vereist de implicaties van deze uitspraak budgettair te kunnen duiden. Een hypotheek van maximaal een half miljard euro is niet min.

Mijnheer de minister, hoe staat de Vlaamse Regering tegenover de uitspraak in eerste aanleg? De ene krant zegt dat u wel overweegt om hiertegen in beroep te gaan, de andere zegt van niet. Als een arrest van het hof van beroep u andermaal in het ongelijk stelt, loopt de factuur nog forser op. Zal de Vlaamse Regering hiertegen in beroep gaan?

Heeft de Vlaamse Regering voorzien in 287 miljoen euro? Indien ze in dat bedrag heeft voorzien, zou ik graag vernemen op welke manier en op welke begrotingspost. Indien ze dat niet heeft gedaan, zou ik graag vernemen in welk bedrag ze dan wel heeft voorzien. Werd met dit bedrag rekening gehouden bij het berekenen van de budgettaire marge in de meerjarenbegroting? Wat is het effect daarvan op de cijfers?

Wat zijn de gevolgen van de uitspraak op de periode 2001-2004? Er werd namelijk een overeenkomst getekend tussen Aquafin en twee ministers van de Vlaamse Regering op 26 april 2002. Er zal dus een bijkomende kost zijn van minstens 167 miljoen euro. Klopt dit? Werd met dit bedrag rekening gehouden bij het berekenen van de budgettaire marge in de meerjarenbegroting? Wat is het effect daarvan op de cijfers?

Mijnheer de minister, welke gevolgen heeft dit alles op het uitgaven- en investeringstempo voor de waterzuivering in Vlaanderen en op de uitvoering van de Europese waterrichtlijn? (*Applaus bij CD&V en de N-VA*)

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems (*Op de tribune*): Mijnheer de minister, wat weinigen in dit halfroond en van de mensen die het dossier hebben gevolgd, verwachtten, is ondanks de optimistische signalen van de minister van Financiën en Begroting toch bewaarheid geworden. Het Vlaamse Gewest draait op voor het tekort

aan betaalde BTW voor de periode 1996-2001, en daar komt dan nog de gegeneerde betalingsachterstand tussen 2001 en 2004 bij. De opsteker van vorige week in verband met de successie- en de registratierechten wordt daardoor meer dan tenietgedaan. Het kan natuurlijk dat een uitspraak in beroep daar anders over beslist, maar de kansen daartoe worden gering ingeschat door de mensen die het dossier kennen.

In dat geval blijft het andere spoor over, met de Vlaamse Regering die probeert tot een vergelijk te komen met de federale regering om deze bittere pil te verzachten. Dat zal geen sinecure zijn. De federale overheid is immers ook op zoek naar 500 miljoen euro om het gat in de begrotingscontrole te dichten.

Mijnheer de minister, ik zou de discussie over de toekomstige samenwerking tussen Aquafin en het Vlaamse Gewest willen aanzwengelen. Met enige verbazing heb ik vernomen dat de Vlaamse Regering de oude beheersovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en Aquafin opnieuw heeft verlengd, al dan niet voor onbepaalde duur. Velen vinden die beheersovereenkomst een draak van een overeenkomst die Vlaanderen al veel te veel geld heeft gekost. Ik denk daarbij aan gegarandeerde rendementen voor de privé-partners en dergelijke. In 2002 heeft de toenmalige minister van Leefmilieu die overeenkomst trouwens om die redenen opgezegd.

Voor de volledigheid vermeld ik nog dat er twee veeleer beperkte addenda zijn toegevoegd aan de bestaande overeenkomst. Het eerste heeft te maken met de afstemming op het programmadecreet, waardoor Aquafin met 6 procent BTW factureert aan de drinkwatermaatschappijen. Het tweede heeft te maken met de opname van een beperkt exploitatie- en bouwrisico, waarbij de vergoeding aan Aquafin wordt gerelateerd aan de kwaliteit van wat er uit de RWZI komt.

De financiële stok achter de deur is echter dermate pover dat dit niet meer is dan een symbolische resultaatverbintenis. We moeten ons afvragen of dat als voldoende bedrijfsrisico kan worden beschouwd om Aquafin te consolideren buiten de Vlaamse overheidsschuld.

Mijnheer de minister, ik vraag me af of we Vlaanderen niet opnieuw in een financieel avontuur storten. De beheersovereenkomst is vanuit het standpunt van de belastingbetaler nagenoeg ongewijzigd gebleven. Bovendien bevat ze weinig ecologische resultaatsver-

Daems

bintenissen en zal ze er in de toekomst waarschijnlijk ook weinig bevatten.

Vanmorgen stond in De Tijd dat Vlaanderen de watervervuiling snel wilde oplossen met Aquafin en voor de privé-constructie koos. Wallonië werkt ondertussen voort met een overheidsconstructie. Het kwaliteitsverschil is niet zo spectaculair, het verschil in kostprijs is dat wel.

Mijnheer de minister, ik zou u graag de volgende vragen stellen. De eerste vraag is eigenlijk dezelfde als die van de heer Peumans, en luidt als volgt. Is er al een beslissing gevallen omtrent een eventueel beroep tegen de beslissing van de Antwerpse rechtbank? Wat zal de Vlaamse Regering doen om dit probleem aan te kaarten bij de federale regering? Klopt het dat de opzegging van de bestaande beheersovereenkomst ongedaan werd gemaakt? Zo ja, voor welke duur werd deze overeenkomst dan verlengd? Moet de Aquafinschuld niet worden opgenomen in de Vlaamse overheidsschuld, eens de private partners in Aquafin uitgekocht zijn?

Mijnheer de minister, tot slot wil ik kort nog even zeggen wat ik destijds ook heb gezegd naar aanleiding van het programmadecreet. De operatie Drinkwatermaatschappijen is een goede zaak om ons van de 21 percent BTW af te helpen. Onze fractie heeft daar ook haar waardering voor uitgesproken. Een afdoende economische en ecologische regulering is er echter nog niet, waardoor Aquafin – en ook anderen trouwens – de handen te veel vrij hebben om overeenkomsten af te sluiten zonder dat het kader voldoende op punt staat. Ook zijn er onvoldoende verbanden gelegd tussen de ambtenaren en professionals die bezig zijn met de waterketen – het beton, zeg maar – en de mensen die bezig zijn met het watersysteem, het integraal waterbeleid. Ik vrees dat Vlaanderen, door de snelheid waarmee dit dossier door het parlement is gejaagd en door het bijna op een diefje verlengen van de bestaande beheersovereenkomst, opnieuw in een financieel en ecologisch avontuur dreigt te worden gestort. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw de minister, collega's, na de bespreking van de meerjarenbe-

groting in de commissie voor Financiën, Begroting en Algemeen Beleid en in de plenaire vergadering en na de plotse en onverwachte meevaller van 230 miljoen euro uit de schenkings- en successierechten – een meevaller die daarna sterk werd gerelativeerd – komt nu al even onverwacht – en vroeg – de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen die stelt dat de Vlaamse Regering 287 miljoen euro achterstallige BTW, boetes en intresten moet betalen aan de federale BTW-administratie omdat de NV Aquafin jarenlang een te laag BTW-tarief heeft toegepast. Dat de Vlaamse minister van Onderwijs en Werk deze uitspraak van de rechtbank aangreep om erop te wijzen dat de Vlaamse overheid krap bij kas zit en dat de marges klein zijn, nadat hij twee weken tevoren onzekere meevallers had aangekondigd, roept bij mij toch enkele bedenkingen op.

Wat zijn de belangrijke elementen in dit Aquafin-dossier? Op 6 november 2001 ontvangt Aquafin een brief van de BTW-administratie waarin staat dat de NV Aquafin, ingevolge een wijziging van het KB 20, vanaf 1 januari 1993 niet meer het verlaagde tarief van 6 percent kan toepassen. Op 11 december 2001 komt er dan een proces-verbaal dat stelt dat ten onrechte het tarief van 6 percent werd toegepast in plaats van dat van 21 percent voor de periode van 1 september 1996 tot 31 december 2000, een periode die later werd uitgebreid tot 30 september 2001. De BTW-administratie eiste bijna 190 miljoen euro BTW plus bijna 19 miljoen euro administratieve boetes en intresten.

Wat is nu essentieel in dit dossier, collega's? Eind 2001 – dus op het moment dat de NV Aquafin het bericht ontving dat het BTW-tarief van 21 percent moest worden toegepast – heeft de bijzonder gevolmachtigde van de Vlaamse Regering een nota aan het kabinet van de Vlaamse minister van Leefmilieu Dua overgemaakt met de vraag een constructie op te zetten waardoor aan de drinkwatermaatschappijen kon worden gefactureerd en aldus de 6 percent BTW kon worden toegepast.

Met die nota van de bijzonder gevolmachtigde van eind 2001 is niets gebeurd. Daardoor zijn er drie jaren verloren gegaan: 2002, 2003 en 2004.

Door de inertie van het vorige, groene kabinet heeft Aquafin circa 140 miljoen euro moeten lenen om jaarlijks het verschil van 15 percent BTW bij te passen. De vorige regering voorzag in haar begrotingen

Matthijs

slechts 6 percent BTW op de uit te voeren werken door de waterzuiveringsmaatschappij Aquafin. Het Rekenhof heeft dat telkenmale weer tevergeefs aan de kaak gesteld. Ook onze fractie heeft er telkens weer op gewezen.

Het is de verdienste van minister Peeters om onmiddellijk na het aantreden van deze regering orde op zaken te stellen en de voorstellen van de bijzonder gevolmachtigde decretaal vast te leggen, zodat sinds januari 2005 het BTW-tarief van 6 percent geldt. Met andere woorden, had de vorige regering en meer bepaald de vorige minister van Leefmilieu in 2001 onmiddellijk maatregelen genomen, dan betekende dat een mindere uitgave of een besparing van ongeveer 140 miljoen euro, een bedrag dat nu ook door de Vlaamse Regering aan Aquafin zal moeten worden betaald.

Het Aquafin-dossier, of de waterzuivering tout court, werd door de vorige regering totaal verwaarloosd met enorme financiële consequenties voor Vlaanderen tot gevolg en daar bovenop dreigende Europese boetes die opnieuw door Vlaanderen zullen moeten worden betaald. Ik herinner u ook aan het feit dat de beheersovereenkomst met Aquafin op 30 juni 2000 werd opgezegd en dat van een heronderhandeling niets in huis is gekomen. De kredieten voor waterzuivering aan Aquafin werden bijna gehalveerd en het halen van de Europese verplichtingen werd voor ons uitgeschoven.

Het vonnis lijkt me als niet-jurist duidelijk en goed onderbouwd. Op zeer korte termijn moet de regering zich nu beraden over het al dan niet aantekenen van hoger beroep. In elk geval moet bij het effectief aantekenen van hoger beroep, de regering overgaan tot het kantonement van het door de rechtbank uitgesproken bedrag in de consignatiekas om het verder oplopen van de gerechtelijke intresten te vermijden. Onze fractie is ook van oordeel dat er maar beter met de BTW-administratie kan worden onderhandeld over het gehele dossier.

Wat mij ook opvalt bij de lezing van het vonnis zijn enkele passages over de verdediging van het dossier. Ze betreffen ten eerste de laattijdige neerlegging van conclusies op hoofdvorderingen waardoor deze conclusies niet meer in aanmerking werden genomen, en ten tweede staat er dat de vordering voor het gedeelte van voor 1 januari 1999 bij dagvaarding en niet

door middel van verzoekschrift had moeten gebeuren, waardoor de rechtbank die vordering ontoelaatbaar achtte. Deze fouten hebben wellicht geen invloed gehad op de uitspraak van de rechtbank zelf.

De uitspraak van de Antwerpse rechtbank van eerste aanleg was niet verwacht en betekent een serieuze tegenvaller voor de regering. De uitspraak betekent ook dat voor de jaren 2002 tot en met 2004 het hoge BTW-tarief van 15 percent moet worden terugbetaald aan de NV Aquafin. Voor deze laatste 'tegenvaller' dragen alleen de vorige minister van Leefmilieu en haar opvolgers de volle verantwoordelijkheid door schuldige nalatigheid.

Mijnheer de minister, hoe zal de Vlaamse Regering reageren op het vonnis van de rechtbank van Antwerpen. Gaat de regering in beroep? (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Wim Van Dijk (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige week werd hier gesproken over een eventuele financiële meevaller van 230 miljoen euro uit de registratie- en schenkingsrechten. Het debat daarover is volledig verstomd en de ballonnetjes zijn aan de einder verdwenen na de opdoffer die een Antwerpse rechter aan de Vlaamse overheid bezorgde in de zaak tussen het Vlaamse Gewest en NV Aquafin enerzijds en de Belgische staat anderzijds, over het BTW-tarief op de handelingen die Aquafin verrichtte voor het Vlaamse Gewest.

De details werden al uitvoerig behandeld door de vorige sprekers. Ze werden ook aanschouwelijk op papier gezet door minister Peeters in antwoord op een vraag van mij in maart.

Wat mij opvalt in deze zaak, is de grote zelfzekerheid en het overdreven optimisme waarmee vooral de vorige Vlaamse Regering de zaken heeft aangepakt en die een realistische kijk op dit dossier verhinderden.

In 1993 werd naar aanleiding van de grote BTW-hervorming afgesproken dat het tarief van 6 percent zou blijven gelden, ook al kwam waterzuivering in strikte zin niet meer in aanmerking voor dat tarief, maar enkel drinkwaterlevering. De filosofie daarachter was dat Aquafin toch ook zuiver water afleverde en dat die 6 percent in dat geval van toepassing was. Die afspraak, toen nog onder de ministers

Van Dijck

Kelchtermans en Demeester, werd waarschijnlijk nooit op papier gezet maar wel jarenlang gehanteerd.

In 2001 vond de federale overheid dat de BTW-inkomsten wat tegenvielen. Daarop gaf de heer Zenner de administratie de opdracht om de gaten te dichten. Zo kwam men uit bij Aquafin. ‘Dura lex, sed lex’, klonk uit de federale monden en van een afspraak hadden ze daar plots nog nooit gehoord. De BTW stelde een vordering in voor 5 jaar achterstallen. De consternatie en het ongeloof in Vlaanderen waren groot. Dat ongeloof werd meermaals vertolkt door minister Van Mechelen, in antwoord op vragen tijdens de plenaire vergaderingen. Hij bleef – en blijft wellicht ook vandaag – het vertrouwensbeginsel invoeren.

De zaak zou worden rechtgetrokken via een driesporenbeleid: een juridisch spoor, een overleg met de federale regering en een eventuele reorganisatie van de sector. Het juridisch spoor lijkt nu in ons nadeel uit te draaien, al was men – en is men allicht nog – overtuigd van zijn gelijk. Dat is misschien terecht, maar dat moet dan natuurlijk ook blijken.

Ik vraag me af of men ooit formeel heeft getracht tot een dading te komen. Minister van Mechelen heeft daar destijds wel over gesproken, maar daar is niets van gekomen. Is er een voorstel geweest en wie heeft het afgewezen? Dit had ons heel wat geld kunnen besparen.

Het overleg met de federale overheid leverde al die jaren weinig of niets op. Zo kondigde minister-president Somers na een bijeenkomst van het Overlegcomité aan dat de discussie weer eens een jaar werd uitgesteld. Hoeveel keer is het onderwerp formeel op de agenda van het Overlegcomité geplaatst? Ik heb immers de indruk dat men in 2003 en 2004 niet meer heeft aangedrongen. Misschien zaten de verkiezingen daar voor iets tussen.

Hoewel iedereen ervan overtuigd was dat het tariefverschil tussen Vlaanderen en Wallonië voor dezelfde dienstverlening discriminerend was, bleef de federale overheid Oost-Indisch doof. De begrotingsopmaak is immers overal harde business. Minister Reynders had absoluut geen zin om de BTW-tarieven aan te passen in het voordeel van Vlaanderen en in het nadeel van de federale overheid.

Ik vraag me trouwens af waarom de Vlaamse paars-groene partijen terzake geen parlementair initiatief hebben genomen in Kamer of Senaat. Zover ging de Vlaamse verontwaardiging wellicht niet. Uiteindelijk is er een reorganisatie doorgevoerd maar dat is pas tijdens deze legislatuur gebeurd hoewel die optie al lang bekend was. Hier is eerder gezegd dat dat enkel de fout van minister Dua was. Dat lijkt me niet correct want ook de minister van Financiën van de vorige en huidige regering was wel degelijk op de hoogte van die mogelijkheid. Hij heeft die in 2002 door een advocatenbureau laten onderzoeken.

Het BTW-probleem is daarmee van de baan, maar de factuur is voor een stuk doorgeschoven naar de verbruiker. De vraag is nu hoe deze tegenvallers budgettair in rekening zullen worden gebracht. Dat is tot nu toe niet gebeurd. Wat de vordering voor de periode 1996-2001 betreft, kan ik begrijpen dat men de juridische afwikkeling wilde afwachten. Maar na de recente uitspraak lijkt het me toch logisch dat op zijn minst in de meerjarenbegroting rekening wordt gehouden met het niet onaanzienlijke bedrag dat ons boven het hoofd hangt.

De meningen daarover zijn wat verdeeld. Minister Peeters vindt het nog te vroeg om de impact op de begroting na te gaan, terwijl minister Vandembroucke verklaart dat hij in de regering meermaals heeft gewaarschuwd voor dit soort ‘stories’ en zelfs nog gewag maakt van 500 miljoen euro aan extra facturen die eraan komen. De regering moet stilaan klare wijn schenken.

Wat de periode na november 2001 betreft, kan ik de regeringspolitiek moeilijker volgen. Ze heeft nooit de meerkost van ongeveer 50 miljoen per jaar in de begroting willen opnemen. In de plaats daarvan liet ze Aquafin die bedragen voorfinancieren door middel van leningen, waarvoor het gewest zich dan borg stelde. Dat is kortzichtig. Nu komt dat totale bedrag van 168 miljoen euro op ons af, want bij een definitief negatief verdict moet het Vlaamse Gewest dat voorgefinancierde bedrag natuurlijk aan Aquafin vergoeden. Dat brengt de uiteindelijke factuur voor de twee periodes samen op nu al 455 miljoen euro. Mijnheer de minister, misschien kunt u dat hier nog eens bevestigen. Het gaat om 455 miljoen euro, of meer dan 18 miljard oude Belgische franken. Het is voorwaar niet niks – en dan hebben we het hier nog niet gehad over de uitkoop van de privé-partner en de institutionele beleggers uit Aquafin die nog moet worden georganiseerd.

Van Dijck

Mijnheer de voorzitter, mijn vraag aan de regering is hoe het juridisch nu verder moet. Gaat de regering in beroep? Zo ja, heeft ze de financiële risico's afgewogen van een nog enkele jaren aanslepende procedure met lopende intresten? Of kunnen, zoals minister Peeters in de media opwierp, de intresten misschien worden gestuit?

Mijnheer de voorzitter, de vorige Vlaamse Regering heeft dit dossier te weinig omzichtig behandeld, terwijl het toch om een bom geld ging en gaat. Uit deze zaak valt een les te leren: men moet niet te pas en te onpas het vertrouwensbeginsel inroepen ten overstaan van de federale instanties. In hun voortdurende zoektocht naar geld hebben die instanties immers telkens opnieuw aangetoond dat ze niet te vertrouwen zijn. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het gaat hier niet over de federale regering. De les die we uit deze zaak kunnen leren, is dat de regeringen in het algemeen en politici in het bijzonder wel heel mooie overeenkomsten met elkaar kunnen afsluiten, maar als de wet anders beschikt, de rechtbank niet anders kan dan ze toepassen.

Het verloop van deze zaak verwondert me helemaal niet. Het langverwachte lijk valt nu uit de kast. Vlaanderen heeft gekozen voor een liberale benadering en de handelsrechtelijke vennootschap, terwijl Wallonië voor het openbare systeem heeft geopteerd. Die keuze hield de kiem van het BTW-probleem in zich.

Degenen die iets van BTW-reglementering kennen, hadden de uitspraak al jaren zien aankomen. Het gekozen concept heeft tot het huidige vonnis geleid. Ik heb heel weinig vertrouwen in de mogelijkheid tot beroep.

Dit alles leert ons dat we voorzichtig moeten zijn met constructies als cross border lease, of andere die nu worden opgezet via gemeentelijke autonome bedrijven en intercommunales. Ook daar wordt dezelfde weg bewandeld. Het enige economische voordeel voor de gemeenten is dat er 6 percent in plaats van 21 percent BTW wordt aangerekend. Als de rechtbank daar een uitspraak over moet doen, vrees ik

dat hetzelfde vonnis zal worden getroffen. De overheid moet daar voorzichtig mee omspringen.

Mijnheer Matthijs, het is niet zo dat het probleem in de vorige legislatuur werd gecreëerd. Het probleem van de BTW was er van bij de aanvang van Aquafin. Het was alleen de vraag in welke legislatuur het vonnis zou vallen. Het valt nu toevallig tijdens deze regeerperiode. Als we intellectueel eerlijk zijn, moeten we de zaken correct voorstellen.

Mijnheer Daems, in tegenstelling met wat u zei, pleit ik namens de VLD wel voor het voortbestaan, op een verantwoorde manier natuurlijk, van Aquafin. Als we dat niet doen, getuigt dat van totale ongerijmdheid, onbehoorlijk bestuur en het niet respecteren van de in Aquafin geïnvesteerde miljarden. We moeten de opdracht van Aquafin herdefiniëren en, met een aantal criteria, onder controle van de overheid plaatsen, maar Aquafin moet verder een bestemming krijgen.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, ik heb niet gezegd dat de rol van Aquafin in de waterzuivering niet kan blijven bestaan. Ik heb alleen gezegd dat de afgesloten overeenkomst een slechte overeenkomst was. Om die reden werd de overeenkomst in 2002, met het oog op heronderhandeling, opgezegd.

Ik stel vast dat nu een klein addendum bij de overeenkomst wordt geschreven, maar inhoudelijk wordt de zeer slechte overeenkomst voortgezet. Ik betreur dat ten zeerste en vind het een foute beslissing van deze regering.

De heer Patrick Lachaert: Mijnheer Daems, ik moet eerlijk zeggen dat ik het moeilijk had met de opzegging van de overeenkomst. (*Opmerkingen*)

Om de opmerking van CD&V te relativieren: ik was ook niet zo gelukkig met de opzegging van de beheersovereenkomst. De opzegging had één gevolg: de interestvoet waartegen de leningen van Aquafin worden afgesloten, zijn verhoogd. Verder vraag ik me af wat het economische rendement was van de opzegging. Die opmerking wordt reeds gemaakt door het parlement, maar de regering weet het over het algemeen veel beter. Dat werd toen ook al gezegd.

We moeten als overheid beter de wetgeving en reglementering in de gaten houden. We begeven ons soms te gemakkelijk op wegen waarvan we hier denken

Lachaert

dat we op die manier zullen slagen. We kunnen het zorgvuldigheids- en vertrouwensbeginsel inroepen, maar dit wordt niet getoetst aan de realiteit, in dit geval het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Antwerpen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil voor alle duidelijkheid eerst het historische overzicht van Aquafin geven. Aquafin werd opgericht in 1991. Toen werd een soort ruling afgesloten voor de BTW. Men ging er toen van uit, op basis van het akkoord, dat het BTW-tarief 6 percent was.

In 1993 werd een wetwijziging doorgevoerd, waarbij KB 20 werd gewijzigd. Voor de freaks in dit dossier: het gaat over artikel 38, paragraaf 3, dat nadien artikel 38, paragraaf 4 werd. Op basis van die wetwijziging rijst de vraag op de ruling uit 1991 nog geldt, en wat de situatie is na de wetwijziging. Ik denk dat dat het volledige en correcte historische verhaal is. Collega's, het is aan jullie om te bepalen wie daarvoor de verantwoordelijkheid draagt.

Het is voor mij heel belangrijk te kijken waar we nu, na het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Antwerpen van 29 juni, staan. Er zijn twee periodes: 1996-2001 en 2001-2004. Wat dan voor 1996? Van 1991 tot 1993 zaten we in de ruling van 6 percent. Voor de periode van 1993 tot 1996 is de zaak verjaard. Het gaat dus over de periode 1996-2004, die is onderverdeeld in twee periodes.

Over de eerste periode, meer bepaald 1 september 1996 tot 30 september 2001, heeft de rechtbank van eerste aanleg een uitspraak gedaan. In die periode factureerde Aquafin aan 6 percent. In december 2001 heeft de BTW-administratie vastgesteld dat er geen 6 percent, maar 21 percent moest worden betaald en heeft ze de bijkomende 15 percent gevorderd. Het ging om een bedrag van in totaal 287 miljoen euro. Dit bedrag bestaat uit de hoofdsom, namelijk 189 miljoen euro, plus intresten ten belope van 78 miljoen euro en een boete van afgerond 20 miljoen euro.

De tweede periode loopt van 1 oktober 2001 tot 31 december 2004. Hier is de situatie anders omdat Aquafin 21 percent heeft gefactureerd en er een

prefinanciering was. Er was een afspraak gemaakt dat Aquafin 21 percent aanrekenen en aan de BTW-administratie zou doorstorten, terwijl het Vlaamse Gewest zelf maar in 6 percent zou voorzien. De overige 15 percent bedraagt 167 miljoen euro.

De heer Peumans heeft gevraagd wat de Vlaamse Regering zal doen in verband met het vonnis dat slaat op de periode 1996-2001. Ook de heer Matthijs heeft het vonnis zeer grondig gelezen.

De rechtbank gebruikt twee belangrijke argumenten. Het eerste slaat op het KB 20 en het artikel 38, paragraaf 4. Het tweede element is het probleem van het vertrouwensbeginsel. Wat dit betreft, zijn er in de periode van voor 1991 tot in 2001 controles gebeurd door de BTW-administratie en die heeft daaromtrent geen opmerkingen gemaakt. Men kan er dan van uitgaan dat er enig vertrouwen is opgewekt en men een beroep kon doen op dat vertrouwensbeginsel. De rechtbank van eerste aanleg heeft heel duidelijk gezegd dat in fiscalibus niet het vertrouwensbeginsel prioriteit heeft, maar het legaliteitsbeginsel – *dura lex sed lex*. Dit betekent zeer duidelijk dat het tarief moet worden toegepast, daar is geen speld tussen te krijgen. Het Vlaamse Gewest kan geen beroep doen op het vertrouwensbeginsel en de rechtbank heeft daarbij verwezen naar cassatiearresten.

Ten tweede heeft de rechtbank met een hele redenering op basis van het artikel 38 gesteld dat er geen sprake is van omvorming. Van onzuiver water tot zuiver water komen, is volgens de rechtbank geen omvorming, en dus is het percentage van 6 percent niet van toepassing.

We hebben de afgelopen dagen nagekeken wat onze kansen zijn in hoger beroep en op basis van welke elementen het hof van beroep tot een andere beslissing zou kunnen komen. Voor mij is het belangrijk dat we niet in beroep gaan om in beroep te gaan en het probleem dan nog 2 tot 3 jaar vooruitschuiven. Dat zou een verkeerde houding zijn. Als er argumenten zijn om in beroep te gaan, dan moeten we dat doen. Als er geen doorslaggevende argumenten zijn, moeten we dat niet doen. Deze oefening is nog bezig. Vrijdag zal ik de regering voorstellen om wel of niet in beroep te gaan.

Wat zijn de mogelijkheden? Een: we zullen onderhandelen met de federale overheid om een dading af te sluiten. De hoofdsom zijn we in elk geval verschuldigd. Het is wel mogelijk te onderhandelen

Peeters

over de intresten en de boete. Dat is mogelijk als we niet in beroep gaan. Twee: als we in beroep gaan, is het evident dat we ervoor zorgen dat de intresten op dat bedrag van 287 miljoen euro worden gestuit. Juridisch-technisch heeft men het over 'een cantonnement': het bedrag wordt dan gestort in een consignatiekas, waardoor de intresten worden gestuit. De gerechtelijke interessen bedragen immers 9,5 percent op de hoofdsom en 7 percent op de intresten.

Er is ook nog een combinatie van beide mogelijk: in de periode waarin we in beroep kunnen gaan, kunnen we onderhandelen om na te gaan hoe ver we geraken, en eventueel, als dat niets uithaalt, alsnog in beroep te gaan. Dat laatste kan tot één maand na de betekening gebeuren. Het vonnis is niet uitvoerbaar bij voorraad, zodat nog een en ander mogelijk is.

De regering zal zich vrijdag over het dossier buigen. Voor zover ik weet, is vroeger nooit geprobeerd een dading af te sluiten, want er werd van uitgegaan dat ons standpunt voldoende stevig is om voor de rechtbank gelijk te krijgen. Gelijk hebben en gelijk krijgen zijn echter twee verschillende zaken.

In de begroting is niet in die 287 miljoen euro voorzien. In de meerjarenbegroting is wel geld opzijgezet voor schadeclaims in verband met openbare werken en dergelijke. Laten we wel duidelijk stellen dat Aquafin dat bedrag zal moeten betalen. In 2002 is een overeenkomst afgesloten waarin is bepaald dat het Vlaamse Gewest de nodige financiële inspanningen zal leveren als zal blijken dat Aquafin alles heeft gedaan wat een goede huisvader nodig acht om dit geschil op te lossen. Ik kan nu niet zeggen hoe we dat zullen aanpakken. Dat zal stap voor stap moeten gebeuren.

Uw derde vraag, mijnheer Peumans, sloeg op de periode 2001-2004. Toen was de situatie helemaal anders. De administratie heeft daar niets mee te maken omdat toen het juiste tarief werd aangerekend. We moeten in het kader van het financierings-schema in 2006 een terugbetaling doen van de vordering die Aquafin heeft gesteld.

Het engagement is het volgende: als we winnen, krijgen we een bedrag terug, als we verliezen en we toch 21 percent verschuldigd zijn, zullen we dat aan Aquafin over een bepaalde termijn teruggeven.

Op uw vierde vraag of een en ander een uitwerking heeft op de Europese waterrichtlijn, is het antwoord negatief: we zullen de richtlijn implementeren en de nodige projecten realiseren.

Ik ben verwonderd over de vraag van de heer Daems over de beheersovereenkomst, want deze aangelegenheid is in de Commissie voor Leefmilieu uitgebreid aan bod gekomen. Het is u misschien ontgaan dat de beheersovereenkomst in twee fasen werkt. In eerste instantie hebben we getracht om wat structuur te brengen in het niet-onbelangrijke probleem van de BTW en het hele waterlandschap. U weet ook dat er een discussie met Europa loopt.

De onderhandelingen van 1991 zijn niet volledig verlopen volgens de Europese regels van de mededinging. Daar moet een en ander worden rechtgezet. Ik heb het naar aanleiding van de eenmalige bevrijdende aangifte ook in de Commissie voor Leefmilieu gezegd. In eerste instantie moet worden getracht de ESR-problematiek op te lossen. In tweede instantie moet er een beheersovereenkomst worden afgesloten met een resultaatsverbintenis, met een regulator en zo meer.

U weet dat vermoedelijk wel, maar u hebt de vraag voor alle duidelijkheid nogmaals gesteld. Tijdens de eerste fase moeten we de problematiek zo strak mogelijk trachten af te lijnen en ervoor zorgen dat het probleem niet groter wordt dan het in het verleden al was. We hebben dat op een snelle en accurate wijze samen met de leden van de Commissie voor Leefmilieu opgelost.

Ik kan u verzekeren dat met de basis die er nu ligt, er op zo'n korte periode heel goed werk is geleverd. We hebben een roering aangevraagd en ook van de minister van Financiën de nodige garanties gekregen. We hebben de structuur van Aquafin uitgeklaard en in overeenstemming met Europa gebracht en we zullen verder de zaak opvolgen wat de samenstelling betreft. We hebben in een tweede fase de beheersovereenkomst met alle elementen erbij in de Commissie voor Leefmilieu toegelicht. De dading is in het verleden niet toegepast omdat men ervan uitging dat de argumenten voldoende sterk waren om het voor de rechtbank te halen. Dat is in eerste aanleg jammer genoeg niet waar gebleken. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik heb inderdaad het debat over de twee fasen meegemaakt.

Ik denk dat in deze fase kansen worden gemist om bepaalde ecologische doelstellingen te realiseren. Ik vrees dat de private partners zich vandaag met dit nieuwe addendum nog beter gaan nestelen en met nog minder enthousiasme er zullen uitstappen.

Ik wens nog even terug te komen op de uiteenzetting van de heer Matthijs. Ik zal de zware beschuldigingen aan het adres van mevrouw Dua overmaken. Zij kon er vandaag jammer genoeg niet bij zijn. Ik zou willen vragen dat hij zijn beschuldigingen ook richt aan de huidige coalitiepartners, want een aantal beslissingen over Aquafin zijn collegiaal genomen in de Vlaamse Regering, sommige ervan zeker met medeweten of de goedkeuring van de minister van Begroting.

Ik wens de heer Matthijs eraan te herinneren dat de BTW-discussie ook al halfweg de jaren negentig bestond. Er circuleerden toen al juridische nota's die het mogelijke probleem vooropstelden. Toen had men ook al een politieke verantwoordelijkheid kunnen opnemen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Niet alleen mevrouw Dua, maar ook de vorige minister van Financiën en Begroting zei met de nodige stelligheid dat we deze factuur naar alle waarschijnlijkheid niet zouden moeten betalen. Dat kan men in de parlementaire stukken perfect opzoeken.

Mijnheer de minister, ik zit nog met één vraag. Daarnet verscheen er weer een Belga-bericht met betrekking tot de federale begrotingscontrole. U weet dat de federale overheid vraagt dat het extraatje van 230 miljoen euro van die registratie- en successierechten dit jaar niet zou worden uitgegeven. Ik weet dat de Vlaamse Regering twijfelt of ze daarop ingaat. Ik heb immers de indruk dat de federale overheid dit koppelt aan die 287 miljoen euro. Mijnheer de voorzitter, ik had mijn interpellatie daarom ook gericht aan de minister van Financiën en Begroting.

De voorzitter: De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs: Mijnheer Daems, u hebt het over beschuldigingen, maar ik stel alleen vast dat wat ik heb gezegd, de waarheid is. Er zijn brieven vertrokken naar aanleiding van een dossier dat was ingeleid door de federale staatssecretaris Zenner. Er is geen gevolg gegeven aan het schrijven van de bijzonder gevolmachtigde. Ik stel dat gewoon vast. Pas drie jaar later is dat probleem opgelost. Dat is geen beschuldiging, slechts een vaststelling.

Het BTW-probleem is inderdaad gerezen in 2001. Van vorige BTW-problemen heb ik geen weet. Ik weet alleen dat de wetgeving is veranderd vanaf 1 januari 1993, maar dat er nooit opmerkingen zijn gevolgd van de BTW-administratie.

De voorzitter: De heer Van Dijk heeft het woord.

De heer Wim Van Dijk: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ook ik moet vaststellen dat de minister van Begroting hier niet is. Ik weet niet of ik dit als veelzeggend moet beschouwen. De vraag van de hoofdinterpellant was toch ook aan hem gericht.

Wat die dading betreft, vind ik het onvoorstelbaar dat er vroeger geen pogingen zijn gedaan. Nu zal het immers veel moeilijker zijn tot een dading te komen, nu de tegenpartijen een voor hen gunstig vonnis in handen hebben.

Ik heb mijn opmerkingen over het al dan niet schriftelijk zijn van het akkoord om die ruling vanaf 1993 voort te zetten niet zomaar gemaakt. Als we dit op papier hebben, is onze onderhandelingspositie misschien wat sterker. Het lijkt me dus niet onlogisch om te bekijken of het ging over mondelinge afspraken, of dat dit zwart op wit op papier staat en kan worden hardgemaakt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Zoals ik al zei, is de wetgeving in 1993 gewijzigd. De overeenkomst had betrekking op een situatie van 1991, met KB nummer 20. Dan is het rebus sic stantibus natuurlijk zo dat het document van de ruling op basis van de wetgeving van 1991, een andere context heeft gekregen na die wetswijziging.

Interessant aan een dading is dat we zowel over de interesten als over de boete kunnen onderhandelen

Peeters

en zo hopelijk de totale rekening van 287 miljoen euro sterk kunnen reduceren. We zullen dan ook moeten afwegen hoe sterk de argumenten zijn om in beroep te gaan, met de beperking van het rechtsgevolg om de interessen te stuiten, en dat plaatsen tegenover de slaagkansen van het afsluiten van een dading. Over de hoofdsom valt weliswaar niet te onderhandelen met de federale instanties, maar wel over de interessen ten bedrage van ongeveer 80 miljoen euro en de boete van ongeveer 20 miljoen euro. Zeker tegen vrijdag zal de Vlaamse Regering terzake een duidelijk standpunt innemen. Maar het spreekt vanzelf dat de federale overheid ons die 287 miljoen euro graag zo spoedig mogelijk zou zien 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 moet uiterlijk donderdag 7 juli 2005 om 17 uur zijn ingediend. Het Vlaams Parlement zal zich daarover tijdens de volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

Actuele interpellatie van mevrouw Marijke Dillen tot mevrouw Inge 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

De voorzitter: Dames en heren, 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 Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, jeugd-

criminaliteit en de wijze waarop de samenleving hiermee wil en moet omgaan, is een onderwerp dat de politiek reeds vele jaren bezighoudt en dat nog steeds doet. In het verleden dienden de jeugdrechters zeer regelmatig aan de alarmbel te trekken omdat ze telkens weer werden geconfronteerd met een groot tekort aan opvangplaatsen in gesloten instellingen. In 2002 werd het probleem plots bijzonder acuut doordat ons land reeds geruime tijd was veroordeeld omdat er geen afzonderlijke instellingen voor jongeren waren. Artikel 53 van de wet op de jeugdbescherming diende te worden opgeheven.

In de gesloten instellingen was er vaak geen plaats om die jongeren in voorhechtenis te nemen, zodat de jeugdrechters werden verplicht deze jongeren telkens opnieuw terug vrij te laten – met alle gevolgen van dien. Jeugdrechters waren boos omdat ze hun werk niet naar behoren konden uitvoeren. Er waren boze reacties van de publieke opinie die absoluut niet konden en wilde begrijpen dat criminele jongeren worden vrijgelaten bij gebrek aan opvangplaatsen.

De federale regering heeft dan in overleg met de gemeenschappen besloten om in Everberg een gesloten centrum voor de voorlopige plaatsing van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd, op te richten. Een wet kwam tot stand als antwoord op het ontbreken van voldoende gesloten opvangplaatsen.

Voor de start van Everberg was een wettelijke basis vereist, want op basis van de bestaande wetgeving konden jongeren immers niet in een federale gesloten instelling in voorhechtenis worden geplaatst. Dit heeft geleid tot de wet van 1 maart 2002, de fameuze Everbergwet, die het mogelijk heeft gemaakt dat de jeugdrechter of de onderzoeksrechter onder een aantal cumulatieve voorwaarden jongeren voorlopig kon plaatsen in Everberg.

Heel belangrijk in het kader van deze actuele interpellatie is dat de Everbergwet was aangekondigd als een voorbode van een grondige hervorming van het jeugdsanctierecht en dat die voorwaarde uitdrukkelijk was gekoppeld aan de goedkeuring van de wet. Om de Everbergwet in werking te laten treden moest er ook nog een samenwerkingsakkoord met de gemeenschappen worden afgesloten. Dat is tot stand gekomen tijdens de vorige legislatuur.

Dit samenwerkingsakkoord was voor Vlaanderen echter geen vanzelfsprekendheid. Het werd in de commissie voor Welzijn zeer kritisch besproken, ook

Dillen

door sommige leden van de toenmalige meerderheid. Kritisch omdat de rollen werden omgedraaid: eigenlijk beseftte iedereen dat men eerst voor een grondige en fundamentele hervorming van het jeugdrecht moest zorgen. Kritisch omdat Vlaanderen gedurende zeer lange tijd tekort was geschoten in zijn verplichting voldoende gesloten opvangmogelijkheden te verwezenlijken. Kritisch ook omdat er fundamentele inhoudelijke vragen moesten worden gesteld, zoals de bevoegdheidsverdeling, het gelijkheidsbeginsel, de taalwetgeving, de discriminatie tussen jongens en meisjes en tussen jongens onderling en het internationaal verdrag van de rechten van het kind.

Het samenwerkingsakkoord werd uiteindelijk goedgekeurd, doch enkel en alleen dankzij amendering en de invoering van artikel 3 in het decreet, waardoor het werd gekoppeld aan de hervorming van het jeugdrecht en de uitbouw van een jeugdsanctierecht. Artikel 3 laat aan duidelijkheid niets te wensen over: 'Overeenkomstig artikel 35 van het samenwerkingsakkoord wordt het akkoord opgezegd indien er uiterlijk op 31 augustus 2004 geen federale wet is bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad die antwoorden biedt op delinquent gedrag gepleegd door jongeren.'

De wet-Everberg en de oprichting van het gesloten centrum De Grubbe waren slechts voorlopige en tijdelijke oplossingen in afwachting van een volledige hervorming van het jeugdrecht. Daarover was het hele Vlaamse Parlement het eens. Het samenwerkingsakkoord is in het Vlaams Parlement goedgekeurd bij decreet van 19 juli 2002. Op initiatief van de voorzitter is dit decreet dan op het einde van de vorige legislatuur gewijzigd. De federale regering kreeg zes maanden uitstel en de datum van het samenwerkingsakkoord werd verschoven naar 31 januari 2005 als gevolg van de verkiezingen.

'Het gaat enkel om die extra vijf maanden. Als er geen federale regeling komt, dan is dit een stok achter de deur,' motiveerde de voorzitter zijn decreet. 'We geven de federale overheid 5 tot 6 maanden extra tijd. Dat is alles.'

In de toelichting werd uitdrukkelijk verwezen naar de federale initiatieven. Eveneens werd beklemtoond dat Vlaanderen al lang vragende partij is voor een degelijke hervorming van het jeugdrecht en dat die met de nodige snelheid moet gebeuren. Ook werd uitdrukkelijk verwezen naar de terechte noodzaak van overleg.

Wat stellen we vandaag vast? Het overleg wordt geweigerd door minister van Justitie Onkelinx. Dit probleem is hier al vele malen zowel in de commissie als in de plenaire vergadering aangekaart, maar het maakt duidelijk weinig indruk op haar. Ze is duidelijk niet van plan om op korte termijn overleg te organiseren. Al jaren wordt Vlaanderen aan het lijntje gehouden, en dit door de moedwil van verschillende Franstalige partijen die bewust een degelijke, grondige hervorming van het jeugdrecht tot een volwaardig jeugdsanctierecht weigeren. Vooral de Waalse PS blokkeert dit dossier al jaren en weigert constructief mee te werken aan initiatieven. Laat staan dat ze de bereidheid aan de dag zullen leggen om rekening te houden met de Vlaamse wensen en verzuchtingen, die zeer duidelijk zijn medegedeeld na de beslissing van de Vlaamse Regering van 24 december 2004.

Ten tijde van de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord stelde de toenmalige minister van Welzijn formeel: 'Er zijn engagementen van federaal premier Verhofstadt, die beloofde dat er voor einde juni 2002 teksten over een nieuw jeugdrecht beschikbaar zijn.' Ook bij de bespreking van het decreet van voorzitter De Batselier had de meerderheid vertrouwen in de federale regering en werd gesteld dat ze bezig was met dit dossier.

We zijn vandaag 5 juli 2005 of meer dan drie jaar verder! We zijn een half jaar na 31 januari, de datum die was vooropgesteld in het samenwerkingsakkoord en er is nog steeds geen hervorming van het jeugdrecht of jeugdsanctierecht. Dit is een objectieve vaststelling waar niemand om heen kan.

Ik ga ermee akkoord dat er een wetsontwerp tot hervorming van het jeugdrecht ter bespreking ligt in de Kamercommissie voor Justitie. Dat is echter een heel slecht wetsontwerp. Het houdt absoluut geen rekening met de Vlaamse eisen, wensen en verzuchtingen. Het houdt ook geen rekening met de finaliteit van Everberg en het voorziet in geen regeling om de Everbergwet te integreren in het geheel. Dit was nochtans in 2002 uitdrukkelijk gevraagd door alle partijen in het Vlaams Parlement.

Er is geen jeugdsanctierecht en we moeten niet naïef zijn: dit zal er ook niet komen! Minstens zal een eventueel nieuw jeugdrecht geen rekening houden met de duidelijke Vlaamse eisen en wensen die hier door een overgrote meerderheid worden gesteund. Conclusie: artikel 3 van het decreet van 19 juli 2002 moet worden uitgevoerd en het samenwerkingsak-

Dillen

koord moet worden opgezegd. Dit moet gebeuren tegen uiterlijk 31 augustus 2005, gelet op de voorziene opzeggingstermijn van zes maanden.

Vandaag staat echter niet vast wat de Vlaamse Regering zal doen. Zult u het samenwerkingsakkoord opzeggen – wat decretaal uitdrukkelijk is vereist – of komt er in strijd met artikel 3 van het decreet van 19 juli 2002 een stilzwijgende verlenging voor een termijn van een jaar?

Terecht stelt u in een recente nota aan de Vlaamse Regering, die door een gunstige wind op mijn kantoor is beland, dat het 'uitblijven van een nieuw wetgevend kader voor het jeugdrecht het Vlaanderen bijzonder moeilijk maakt een aansluitend en passend opvang- en begeleidingsbeleid uit te bouwen voor minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd'. U gelooft ook niet in het ontwerp dat voorligt in de federale commissie voor Justitie. Terecht stelt u in dezelfde nota dat 'er momenteel geen enkel objectief gegeven is waaruit blijkt dat een geamendeerd wetsontwerp zal worden ingediend dat maximaal tegemoetkomt aan de bezwaren van de Vlaamse Regering'.

Er is onduidelijkheid over het vereiste opvang- en hulpaanbod. Terecht merkt u op dat 'bij goedkeuring van het wetsontwerp Vlaanderen een uitgebreid hulpaanbod moet ontwikkelen als antwoord, op onder meer de begeleiding van maatregelen tot 23 jaar, op de uitbreiding en combinatie van maatregelen, op de constructieve reacties ten aanzien van jeugddelinquentie'.

Mevrouw de minister, u bent het aan Vlaanderen verschuldigd hier in dit dossier kordaat te handelen. U mag niet bij de pakken blijven zitten. U moet zelf initiatieven nemen. U bent vandaag niet bij machte om beleidsmaatregelen te nemen die passend aansluiten op een krachtadig jeugdsanctierecht, zoals Vlaanderen reeds jarenlang eist. Maar u draagt een enorme verantwoordelijkheid voor een slagvaardig beleid ten aanzien van jeugddelinquentie. U bent verantwoordelijk voor de ontwikkeling van een globale strategie. U bent verantwoordelijk voor het uitwerken van voldoende maatschappijbeveiligende opvangcapaciteiten.

Dit dossier staat vandaag opnieuw aan de orde. Indien U de decreten van dit Vlaams Parlement res-

pecteert – en ik twijfel er niet aan dat u dat zult doen – bent u verplicht het samenwerkingsakkoord op te zeggen. Maar ook dan rijzen er veel vragen. Ook dan rijzen er veel problemen. Daar ben ik me terdege van bewust.

Welke opzeggingstermijn gaat u inbouwen? Ik vernam dat als het akkoord wordt opgezegd, deze termijn zal lopen tot 1 maart 2008. Dat is meer dan 3 jaar. Is dit niet echt te lang? Is Vlaanderen niet in staat vlugger de voorliggende problemen zoals ik die juist heb geformuleerd, aan te pakken en een passend antwoord te formuleren?

Er zijn nog andere gevolgen bij een eventuele opzegging. De opzegging van het akkoord leidt ertoe dat er geen regelgevende basis is voor de verdere tewerkstelling van de Vlaamse, pedagogische begeleiding. De jeugdrechters kunnen gedurende de opzeggingstermijn nog steeds minderjarigen plaatsen in de Nederlandstalige afdeling, maar dan zonder waarborg van pedagogische begeleiding en onderwijs. Dat betekent een inbreuk op het Internationaal Verdrag van de Rechten van het kind.

De Vlaamse Regering draagt een belangrijke verantwoordelijkheid voor een krachtadig beleid ten aanzien van jeugddelinquentie. De opzegging van het samenwerkingsakkoord en de uitwerking van een eigen opvangaanbod met voldoende capaciteit sluiten daarbij aan. Welke initiatieven hebt u genomen om het samenwerkingsakkoord op te zeggen?

Indien het akkoord wordt opgezegd, over welke termijn wilt u dan de opzegging effectief laten ingaan? De duurtijd is immers bijzonder belangrijk om voldoende nieuwe opvangcapaciteit te creëren en te voorkomen dat er tekorten zijn. Het mag niet aanslepen om niet de indruk te wekken dat u de zaken op de lange baan wilt schuiven en niet kordaat gaat optreden.

Welke initiatieven neemt u om na de sluiting van De Grubbe voldoende capaciteit beschikbaar te stellen? We zijn het er allemaal over eens, de uitbouw van een integraal beleid is hierbij noodzakelijk.

De Vlaamse jeugdrechters kunnen gedurende de opzeggingstermijn nog steeds minderjarigen plaatsen in de Nederlandstalige afdeling. De opzegging van het akkoord heeft echter belangrijke gevolgen, bijvoorbeeld op het vlak van de tewerkstelling van per-

Dillen

sonen die verantwoordelijk zijn voor de begeleiding en onderwijs. Dit heeft als rechtstreeks gevolg dat geplaatste jongeren geen pedagogische begeleiding meer krijgen noch de mogelijkheid tot onderwijs. Welke waarborgen biedt u bij een opzegging om in voldoende pedagogische begeleiding te voorzien en eveneens begeleiding op het vlak van onderwijs?

De voorzitter: Mevrouw Merckx heeft het woord.

Mevrouw Trees Merckx-Van Goey (*Op de tribune*): Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, collega's, de CD&V-basishouding in verband met deze kwestie is gekend. Die houding geeft blijk van eensgezindheid in de Kamer, de Senaat en het Vlaams Parlement. Ze is nu eenduidig en ze was dat ook in het verleden.

Mevrouw Ceysens, de heer Vermeiren is naar aanleiding van het dossier over de luchthaven heel ver teruggekeerd in het verleden. Ik bespaar u dat. Ik kan u alleen maar aanraden om documenten uit 1993 te lezen. U zult dan merken wat onze fractie toen al zei in verband met de uithandengeving van jongeren.

We vinden terecht dat we een gezamenlijke verantwoordelijkheid delen voor een slagvaardig beleid ten aanzien van jeugd delinquentie. Vorige week maakten we dat nog duidelijk met een motie die hier namens de meerderheid werd ingediend na de interpellatie van mevrouw Vogels en mevrouw Dillen, en die we in de bespreking van de motie in verband met het belangenconflict hebben gekaderd.

Via die motie hebben we een eigen middenweg gekozen. We hebben er eigenlijk voor gekozen om de kansen voor overleg maximaal open te houden. We hebben aan de minister richtlijnen gegeven in verband met voorstellen tot aanpassing tijdens het overleg. Ten eerste moeten er aanpassingen worden aangebracht die overeenstemmen met de standpuntenbepaling van de Vlaamse Regering van 24 december 2004. Ten tweede moeten er aanpassingen komen die noodzakelijk zijn om de conformiteit van het ontwerp aan de principes van het internationaal kinderrechtenverdrag te garanderen.

Naar aanleiding van de interpellatie van mevrouw Dillen kunnen we daaraan toevoegen dat uiteraard ook alle kansen voor overleg open moeten zijn om het ontwerp aan te passen en er de Everbergwet in te

passen. We willen graag meewerken aan een gunstig klimaat voor onderhandelingen en overleg. We rekenen dan ook op een maximale aanpassingsbereidheid. In functie daarvan zullen we handelen.

Minister Vervotte, de motie omschrijft de ruimte die u hebt om in overleg te treden met minister Onkelinx. U moet dus het standpunt van de Vlaamse Regering van 24 december aanbrengen en het als leidraad gebruiken voor de aanpassingsvoorstellen.

In de considerans van onze motie staat ook vermeld dat de bevoegdheid voor de infrastructuur is bevestigd door een uitspraak van het Arbitragehof. Zolang de Everbergwet niet in het ontwerp is geïntegreerd, zal ze toch wel de aanleiding zijn voor juridische problemen, zowel voor het Arbitragehof als voor de Raad van State.

Het Arbitragehof zei dat de federale bevoegdheid om zich in te laten met de infrastructuur te begrijpen, is als zijnde van uitzonderlijke aard. Het Arbitragehof had rekening gehouden met het specifieke doel van de Everbergwet, namelijk dat in afwachting van de hervorming van de wet van 1965 het probleem moest worden opgelost voortvloeiende uit de opheffing van artikel 53 van diezelfde wet, hoewel die opheffing dateert van 1993. Op onze vraag om die oplossing inderdaad door te voeren, antwoordde de toenmalige minister van Justitie Wathélet dat dit eigenlijk niet kon gebeuren, omdat er moest worden gewacht op een oplossing voor de opvang in gesloten instellingen van de Franse Gemeenschap. Vandaar dat er geen datum kon worden vastgelegd. Men is dus al veel langer gewaarschuwd. In verband met de regelgeving was 1993 een jaar waarin vooral de Franse maar ook de Vlaamse Gemeenschap een en ander moest ondernemen.

Het Arbitragehof heeft ten opzichte van de tijdelijke regeling van de Everbergwet een uitspraak gedaan. In de toekomst, na het ontwerp-Onkelinx, zal die niet meer kunnen worden ingeroepen.

Nochtans stellen we van onze kant dat de problematiek van de voorlopige plaatsing van minderjarigen hoe dan ook een plaats moet krijgen in de globale problematiek. Dat is trouwens een punt dat in de dagdagelijkse praktijk van de jeugdrechters veel problemen en ergernissen veroorzaakt.

Zoals gezegd, is het overleg heel belangrijk. Het resultaat moet toch wel in de lijn liggen van het regeerakkoord. In dat regeerakkoord is het

Merckx-Van Goey

jeugdsanctierecht aangewezen als aangelegenheid waarvan de Vlaamse Regering de overdracht naar de Vlaamse Gemeenschap zal verdedigen, teneinde een meer homogene bevoegdheid te bekomen. We mogen dus niet van de koers afwijken of alleszins niet de verkeerde richting uitgaan.

De Everbergwet regelt dus de voorlopige plaatsing in een gesloten centrum en was een antwoord op het ontbreken van voldoende gesloten plaatsen in 2002. Het was een politieke oplossing voor 3 jaar. Aan de noden van toen wordt nu verder verholpen, ook op andere manieren, bijvoorbeeld via bijkomende plaatsen en reconversie. Op dat vlak neemt het huidige beleid tal van initiatieven.

Collega's, het Vlaams Parlement, dat dit samenwerkingsakkoord decretaal heeft bekrachtigd, heeft zelf, op voorstel van de toenmalige meerderheid, een einddatum voor dit samenwerkingsakkoord voorzien. Dat akkoord is dus eigenlijk toch wel kaduuk. Collega's, zolang dat nieuw regelgevend kader voor het jeugdrecht er niet is, is het inderdaad moeilijk om daar een uitspraak over te doen. U zult me dus vandaag de ministers niet horen sommeren om dit samenwerkingsakkoord stante pede op te zeggen.

Toch moeten we onverkort verder werk maken van de bijzondere jeugdzorg. De aanpak van moeilijk begeleidbare jongeren, die zich eventueel ook hebben bezondigd aan delictpleging, is een prioriteit. Mevrouw de minister, ik hoop dat u hier niet alleen in het overleg kond van zal maken en er de nodige aandacht en de nodige aanpassingen voor zal bekomen, maar dat u ook bij de begrotingsbesprekingen vanaf het begin in de nodige middelen zult voorzien voor de bijzondere jeugdzorg. (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter: Mevrouw Van der Borght heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borght (*Op de tribune*): Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, collega's, wat is de realiteit vandaag? De realiteit vandaag is dat men in de Kamer volop bezig is met de artikelsgewijze bespreking van dit wetsvoorstel. Donderdag wordt er in de commissie over gestemd en nadien gaat het naar de plenaire vergadering, en dit nog voor het reces. Van kapitaal belang is dat er in het wetsvoorstel een aantal belangrijke verbeteringen zitten.

Collega's, waarom zouden wij vandaag de opzegging doen als er geen alternatief is? Ons lijkt het evident dat we afwachten wat er op het federale niveau gebeurt. Indien wij nu beslissen dat de opzegging moet gebeuren, dan moet er een alternatief zijn, en dat hebben we niet. Het vastleggen van een datum is een zaak, het vinden van een oplossing een andere. De oplossing is onzes inziens belangrijker dan de datum. Ik denk dat mevrouw Dillen overduidelijk heeft beargumenteerd waarom we het akkoord vandaag niet mogen opzeggen. (*Applaus bij de VLD*)

Mevrouw Marijke Dillen: Ik denk dat mevrouw Van der Borght dan toch niet goed geluisterd heeft. Ik heb heel uitdrukkelijk geargumenteerd, met artikel 3 van het decreet in handen, dat het akkoord wel moet worden opgezegd. Het gaat om een decreet dat hier unaniem werd goedgekeurd door alle partijen, ook door haar partij, die toen in de meerderheid zat en die een zeer duidelijke datum heeft vooropgesteld. Ik denk dat een Vlaams Parlement en een Vlaamse minister het aan zichzelf verplicht zijn de decreten na te leven.

Mevrouw Patricia Ceysens: De mogelijkheid van een verlenging stak altijd in het samenwerkingsakkoord zelf, dat deel uitmaakt van het decreet.

Mevrouw Marijke Dillen: Ik heb daarnet al citaten aangehaald en ik kan hier nog veel meer citeren, maar daarvoor is de tijd te beperkt. Er is destijds gezegd dat een uitstel mogelijk was van maximum 6 maanden, zeker niet meer.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, we weten allemaal dat de Everbergwet een kaduuk geval is. Op termijn moet we er zeker vanaf geraken, en artikel 3 van het decreet bepaalt hoe het samenwerkingsakkoord wordt opgezegd. Ik heb toch een aantal bedenkingen.

Het uitgangspunt is de plaatsing in gemeenschapsinstellingen. Laten we niet vergeten dat Everberg er is gekomen omdat we in Vlaanderen geen adequaat antwoord konden geven op noden. Laten we eens aan zelfonderzoek doen. De schuld ligt bij ons in Vlaanderen, nergens anders. Als we het hele geval Everberg kwijt willen geraken, moeten we ervoor zorgen dat we zelf een goed antwoord kunnen geven op de bestaande noden. De uitzonderlijke omstandigheden verdwijnen door zelf voldoende plaatsen in

Caron

gemeenschapsinstellingen te creëren. Het feit dat er vandaag zoveel jongeren in Everberg terechtkomen, wijst op de grote nood.

Het akkoord zomaar opzeggen zonder alternatieven, is geen goede oplossing. Het zou goed zijn voor het politieke gebruik, maar het biedt zeker geen antwoord op maatschappelijke noden. Het echte antwoord op die noden is het voeren van een nieuw beleid. Dat nieuwe beleid moet gericht zijn op de problematische opvoedingssituaties en vooral op de als misdrijf omschreven feiten. Het nieuwe beleid moet worden uitgewerkt in de geest van het Vlaamse regeerakkoord.

Ik verwijs ook naar een aantal krantenartikels van de voorbije weken over de falende jeugdbijstand, naar de herhaalde noodkreten van de jeugdrechters en naar de audit van het Rekenhof. In die audit stelt het Rekenhof dat de bijzondere jeugdbijstand niet langer in staat is om jongeren adequaat op te vangen. Een aantal jongeren die in de jeugdbijstand thuishoren, worden bij gebrek aan plaatsen zelfs opgevangen in andere sectoren, in gehandicapteninstellingen en in psychiatrische ziekenhuizen. Het gevolg daarvan is dat niet de behoefte van de hulpbehoevende jongere, maar wel het toeval bepaalt welke zorg hij krijgt. De jongere krijgt de opvangplaats die toevallig vrij is. Zo komen jongeren met drugproblemen in instellingen voor delinquente jongeren terecht waardoor er voor die laatste groep geen plaats meer is, enzovoort.

Mevrouw de minister, in uw beleidsnota besteedt u onder hoofdstuk 3.2.1 ruime aandacht aan de bijzondere jeugdzorg. U zegt dat u de sector wilt versterken en de dynamiek ervan wilt stimuleren. Volgens een artikel in De Standaard verklaarde u dat u graag wilt streven naar een oplossing te gronde.

Ik wil u toch een strategische bedenking meegeven. Is dit het juiste moment om het akkoord op te zeggen? We proberen elke dag om het wetsontwerp-Onkelinx zoveel mogelijk te amenderen om het zo goed mogelijk in lijn te krijgen met het Vlaams regeerakkoord en met de vijf krachtlijnen die ook in het standpunt van de Vlaamse Regering zijn opgenomen. De resolutie die onder impuls van mevrouw Merckx werd ingediend, dringt ook aan op interministerieel overleg na de stemming over het wetsontwerp-Onkelinx in de Kamercommissie voor Justitie.

Laten we daar even op wachten voor we tot opzegging overgaan.

We hebben vooral nood aan een algemene aanpak. Zeker bij de als misdrijf omschreven feiten zal Vlaanderen moeten kunnen beantwoorden aan de diversiteit aan maatregelen die de jeugdrechter morgen kan opleggen. We moeten in een set van mogelijkheden voorzien en nadenken over ons aanbod. Uw beleidsnota bevat een aantal punten zoals flexibilisering, domino, het stimuleren van de pleegzorg, de structurele in plaats van projectmatige subsidiëring van vernieuwende werkingen, het garanderen van crisishulp en het uitbreiden van gemeenschapsinstellingen. Ik denk echter dat dit onvoldoende is of, vooral, dat we deze zaken niet snel genoeg uitvoeren.

We moeten sneller een antwoord kunnen geven op de vele problemen, en daartoe moeten we de bijzondere jeugdbijstand zelf grondig vernieuwen. Een uitgebouwd preventiebeleid zou al een deel van de oplossing bieden, maar we moeten verder gaan. De verhouding tussen de open en gesloten instellingen en tussen residentiële en ambulante zorg, het uitwerken van nieuwe methodes, de contextuele begeleiding en de aandacht voor het thuis- en het schoolmilieu zijn allemaal knelpunten die dringend aangepakt moeten worden.

Ik verwijs naar het begin. We moeten een gewetensonderzoek uitvoeren. Vlaanderen is bevoegd en moet dus het antwoord geven. Mevrouw de minister, het is onze uitdrukkelijke vraag om hier snel en grondig werk van te maken. We willen u daarbij graag steunen.

Wanneer komt er een algemeen plan over de bijzondere jeugdbijstand? (*Applaus bij sp.a, CD&V en de VLD*)

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens (*Op de tribune*): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het jeugdsanc-tierecht is een oud zeer dat al heel lang leeft in dit parlement. Ik begrijp niet dat nu al 12 jaar wordt gediscussieerd over een probleem dat zowel op federaal als op Vlaams niveau al meermaals aan bod is gekomen.

In het Vlaamse regeerakkoord staat duidelijk dat de Vlaamse Regering werk zal maken van een eigen

Stevens

jeugdsanctierecht waardoor ze met meer rechtszekerheid zal kunnen optreden voor jongeren die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd. Alle meerderheidspartijen hebben dat regeerakkoord mee ondertekend, wat betekent dat het ook loyaal moet worden uitgevoerd. Ik verwacht van sp.a en de VLD dat ook zij hun best zullen doen om dat regeerakkoord uit te voeren.

Evenals mevrouw Merckx wil ik ook verwijzen naar de motie die vorige week is ingediend en die door alle meerderheidspartijen is ondertekend. Ik verwacht dat we een Vlaams front blijven vormen en dat duidelijk maken aan minister Onkelinx.

Mevrouw de minister, u hebt in de commissie voor Welzijn herhaaldelijk verklaard dat u het standpunt van de Vlaamse Regering en van het Vlaams Parlement op tafel zult leggen tijdens de besprekingen met minister Onkelinx. Ik heb daar alle vertrouwen in. Dat lost echter het probleem van het samenwerkingsakkoord niet op. Het kan toch niet dat we ingaan tegen ons eigen decreet van 19 juli 2002. Waar is de logica gebleven? Als we toen hebben beslist om het samenwerkingsakkoord op te zeggen indien de federale wet op het jeugdsanctierecht nog niet goedgekeurd zou zijn, dan moeten we dat ook doen. Dat lijkt me de evidentie zelve. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: Minister Vervotte heeft het woord.

Minister Inge Vervotte (*Op de tribune*): De bekommernissen die uit de verschillende uiteenzettingen zijn gebleken, zijn ook mijn bekommernissen. Ik vat ze even samen.

Het is belangrijk dat er een adequaat recht en een adequate aanpak komt. Dat betekent dat we snel moeten kunnen optreden en dat het wetgevend kader van die aard moet zijn dat recidive zo veel mogelijk kan worden vermeden en uitgesloten.

We vinden allemaal dat moet worden gezorgd voor een grotere capaciteit. Daarover zijn al een aantal beslissingen genomen. Als ik het heb over een grotere capaciteit, dan gaat het over residentiële, semi-residentiële, ambulante en preventieve opvang. We mogen niet alleen focussen op de residentiële opvang, want dat zou een verkeerde aanpak zijn. Er werden al een aantal beslissingen genomen. Ik herinner u aan de beslissing om in 20 extra plaatsen voor

Mol te voorzien en het akkoord dat recent werd afgesloten met de non-profitsector. Ook daar werd voor de bijzondere jeugdzorg in een aantal plaatsen voorzien.

Het is wel zo dat de mensen op het terrein de resultaten nog niet kunnen voelen omdat het akkoord in uitvoering is. 20 bijkomende residentiële plaatsen bouwt men niet in één dag. De beslissing is echter genomen. Wat ook belangrijk is, is dat we kunnen gaan naar een coherente aanpak en een coherent recht.

We zijn begonnen met het ontwerp-Onkelinx. Daarop is het standpunt van de Vlaamse Regering gevolgd. In de commissie werden meer dan 100 amendementen ingediend. De amendementen worden deze week besproken in de commissie. Er zal ook over worden gestemd.

Daarenboven hebben we al verscheidene keren het Vlaamse standpunt naar voren gebracht op het Overlegcomité. We hebben ook het formele engagement van minister Onkelinx om met de gemeenschappen samen te zitten en om het overleg op te starten. Ze heeft al bevestigd dat we volgende vrijdag samen overleg zullen voeren. We zullen dat overleg met beide handen aangrijpen en trachten de standpunten van de Vlaamse Regering zoveel mogelijk ingang te doen vinden. De volgende stap is het debat in de Senaat.

Wat Everberg betreft, heb ik ook een aantal bekommernissen. Voor ons ging het altijd om een tijdelijke constructie. Er zijn bovendien een aantal knelpunten in de werking. In het evaluatierapport van Everberg staat: 'De cohabitatie van de Vlaamse en de Franse Gemeenschap is een ware evenwichtsoefening. Niet steeds worden dezelfde prioriteiten gehanteerd bij het ten laste nemen van delinquente jongeren. Bovendien rijzen talrijke taalproblemen. Het kan in dit licht aangewezen zijn om in het kader van de hervorming van het jeugdbeschermingsrecht overleg te plegen over de mogelijke oplossingen door de aanpassing van het samenwerkingsakkoord. Het is dan ook aangewezen dat er op langere termijn afdoende antwoorden gevonden worden op de knelpunten die ontstaan door het samenbrengen in één sectie van jongeren uit verschillende taalgroepen.'

Een volgende bekommernis is dat er de nodige garanties moeten zijn over voldoende capaciteit en opvang in Vlaanderen. Het is altijd mijn bedoe-

Vervotte

ling geweest een globaal dossier voor te leggen aan de regering. Mijnheer Caron, het zou echter nogal belachelijk zijn om een dergelijk dossier voor te leggen als we niet eens weten in welk wetgevend kader we zitten. Wat dat betreft, ben ik afhankelijk van de timing in het federale parlement. We mogen het dossier echter niet uit elkaar halen. De Vlaamse Regering moet zich kunnen inlaten met de strategie en de aanpak.

Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het globale dossier bevat een aantal elementen: de evaluatie van de nieuwe wet, met name de verbeterpunten; de evaluatie van het standpunt ten opzichte van de Vlaamse Regering; de toekomst van Everberg in de nieuwe algemene aanpak; een verslag van het opgestarte overleg met minister Onkelinx; het standpunt met betrekking tot het nieuwe samenwerkingsakkoord; een globaal plan van aanpak voor zowel de MOF'ers als de POS'ers en de daarmee gepaard gaande noodzakelijke uitbreiding; de budgettaire impact voor de Vlaamse Regering.

Het dossier zal nog voor het reces worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De regering zal voor 31 augustus 2005 een standpunt innemen. Het is mijn uitgangspunt om zowel op korte, middellange als lange termijn tot structurele oplossingen te komen voor de MOF'ers en de POS'ers, want zij mogen hier niet worden vergeten. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen: Mevrouw de minister, ik betreur dat niet duidelijk wordt gekozen voor de optie om artikel 3 van het decreet na te leven. Het Vlaams Parlement heeft unaniem gezegd dat het ging om een laatste uitstel van maximum 5 maanden. Als er geen federale regeling kwam, hadden we een stok achter de deur. Mijnheer de voorzitter, ik verwijs hierbij naar uw woorden.

Mevrouw de minister, u bent niet even radicaal als sommige collega's van de meerderheid en laat gelukkig de deur op een kier. U zult voor het reces een standpunt voorstellen aan de Vlaamse Regering, waarbij u een volledig dossier zult voorleggen.

Ik durf erop aandringen dat u het decreet van het Vlaams Parlement zult naleven. Dat was de wil van

een eensgezind Vlaams Parlement. Bouw een opzeggingstermijn in die u de mogelijkheid geeft voldoende bijkomende opvangcapaciteit, zoals bijvoorbeeld in Mol, mogelijk te maken.

Mevrouw de minister, als we het samenwerkingsakkoord niet voor 31 augustus opzeggen, geeft u een totaal verkeerd signaal aan de federale regering. U weet dat de federale regering weinig of geen rekening houdt met het Vlaams Parlement. Door het samenwerkingsakkoord op te zeggen, geeft u een krachtig signaal aan de federale regering, om eindelijk werk te maken van een jeugdsanctierecht, waarbij volwaardig rekening wordt gehouden met onze Vlaamse eisen. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door mevrouw Dillen werd tot besluit van deze actuele interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Als ze morgen binnen is, betekent dat dat we er donderdag 7 juli over kunnen stemmen. Het heeft geen zin over een actualiteitsmotie in oktober te stemmen.

Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSMOTIE van de heer Glorieux tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem – 442 (2004-2005) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

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

Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

77 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
3 leden hebben ja geantwoord;

Voorzitter

50 leden hebben neen geantwoord;
24 leden hebben zich onthouden.

JA hebben geantwoord:

Daems Rudi
Glorieux Eloi
Stassen Jos

NEEN hebben geantwoord:

Callens Karlos
Caluwé Ludwig
Caron Bart
Ceysens Patricia
De Batselier Norbert
De Loor Kurt
De Meulemeester Marnic
De Meyer Jos
De Ridder Annick
De Wachter Else
Decaluwe Carl
Dehaene Tom
Demesmaecker Mark
Demeulenaere Stern
Eeckhout Hilde
Gennez Caroline
Guns Dominique
Heeren Veerle
Helsen Kathleen
Hermans Margriet
Hoebeke Anne Marie
Hostekint Michèle
Laurys Jan
Lauwers Herman
Logist Marcel
Martens Bart
Matthijs Erik
Merckx-Van Goey Trees
Peeters Frans
Rombouts Tinne
Sannen Ludo
Schauvliege Joke
Schouppe Etienne
Smet Miet
Stevens Helga
Temsamani Anissa
Van Aperen Jul
Van Baelen Gilbert
van den Abeelen Marc
Van den Brande Luc

Van den Heuvel Koen
Van der Borght Vera
Van Dijck Kris
Van Nieuwenborgh Gracienne
Van Rompuy Eric
Vandenbossche Dany
Vanderpoorten Marleen
Verfaillie Jan
Vermeiren Francis
Verstreken Johan

Zich ONTHOUDEN hebben:

Bruyninckx Agnes
Deckmyn Johan
Dewinter Filip
Dillen Marijke
Huybrechts Pieter
Marginet Werner
Martens Katleen
Michiels An
Morel Marie-Rose
Penris Jan
Sintobin Stefaan
Strackx Felix
Tack Erik
Van den Eynde Marleen
Van Dijck Wim
Van Eyken Christian
Van Gaever Freddy
Van Goethem Roland
Van Hauthem Joris
Van Nieuwenhuysen Luk
Van Overmeire Karim
Van Steenberge Gerda
Verreycken Rob
Verstrepen Jurgen

Dientengevolge neemt het Parlement de motie niet aan.

ACTUALITEITSMOTIE van de heer Van Hauthem tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem
– 443 (2004-2005) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie van

Voorzitter

de heer Van Hauthem tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

78 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
23 leden hebben ja geantwoord;
55 leden hebben neen geantwoord.

JA hebben geantwoord:

Bruyninckx Agnes
Deckmyn Johan
Dewinter Filip
Dillen Marijke
Huybrechts Pieter
Marginet Werner
Martens Katleen
Michiels An
Morel Marie-Rose
Penris Jan
Sintobin Stefaan
Strackx Felix
Tack Erik
Van den Eynde Marleen
Van Dijck Wim
Van Gaever Freddy
Van Goethem Roland
Van Hauthem Joris
Van Nieuwenhuysen Luk
Van Overmeire Karim
Van Steenberge Gerda
Verreycken Rob
Verstrepen Jurgen

NEEN hebben geantwoord:

Bex Jos
Callens Karlos
Caluwé Ludwig
Caron Bart
Ceysens Patricia
Daems Rudi
De Batselier Norbert
De Loor Kurt
De Meulemeester Marnic

De Meyer Jos
De Ridder Annick
De Wachter Else
Decaluwe Carl
Dehaene Tom
Demesmaeker Mark
Demeulenaere Stern
Eeckhout Hilde
Gennez Caroline
Glorieux Eloi
Guns Dominique
Heeren Veerle
Helsen Kathleen
Hermans Margriet
Hoebeke Anne Marie
Hostekint Michèle
Laurys Jan
Lauwers Herman
Logist Marcel
Martens Bart
Matthijs Erik
Merckx-Van Goey Trees
Peeters Frans
Rombouts Tinne
Sannen Ludo
Schauvliege Joke
Schouppe Etienne
Smet Miet
Stassen Jos
Stevens Helga
Temsamani Anissa
Van Aperen Jul
Van Baelen Gilbert
van den Abeelen Marc
Van den Brande Luc
Van den Heuvel Koen
Van der Borgh Vera
Van Dijck Kris
Van Eyken Christian
Van Nieuwenborgh Gracienne
Van Rompuy Eric
Vandenbossche Dany
Vanderpoorten Marleen
Verfaillie Jan
Vermeiren Francis
Verstreken Johan

Dientengevolge neemt het Parlement de motie niet aan.

ACTUALITEITSMOTIE van Vermeiren tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem – 445 (2004-2005) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie van de heer Vermeiren tot besluit van het op 5 juli 2005 gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

Begin van de stemming.

Heeft iedereen gestemd? (*Ja*)

Einde van de stemverrichtingen.

Ziehier het resultaat:

78 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
52 leden hebben ja geantwoord;
3 leden hebben nee geantwoord.
23 leden hebben zich onthouden;

JA hebben geantwoord:

Bex Jos
Callens Karlos
Caluwé Ludwig
Caron Bart
Ceysens Patricia
De Batselier Norbert
De Loor Kurt
De Meulemeester Marnic
De Meyer Jos
De Ridder Annick
De Wachter Else
Decaluwe Carl
Dehaene Tom
Demesmaeker Mark
Demeulenaere Stern
Eeckhout Hilde
Gennez Caroline
Guns Dominique
Heeren Veerle
Helsen Kathleen
Hermans Margriet
Hoebeke Anne Marie
Hostekint Michèle
Laurys Jan
Lauwers Herman

Logist Marcel
Martens Bart
Matthijs Erik
Merckx-Van Goey Trees
Peeters Frans
Rombouts Tinne
Sannen Ludo
Schauvliege Joke
Schoupe Etienne
Smet Miet
Stevens Helga
Temsamani Anissa
Van Aperen Jul
Van Baelen Gilbert
van den Abeelen Marc
Van den Brande Luc
Van den Heuvel Koen
Van der Borgh Vera
Van Dijck Kris
Van Eyken Christian
Van Nieuwenborgh Gracienne
Van Rompuy Eric
Vandenbossche Dany
Vanderpoorten Marleen
Verfaillie Jan
Vermeiren Francis
Verstreken Johan

NEEN hebben geantwoord:

Daems Rudi
Glorieux Eloi
Stassen Jos

Zich ONTHOUDEN hebben:

Bruyninckx Agnes
Deckmyn Johan
Dewinter Filip
Dillen Marijke
Huybrechts Pieter
Marginet Werner
Martens Katleen
Michiels An
Morel Marie-Rose
Penris Jan
Sintobin Stefaan
Strackx Felix
Tack Erik
Van den Eynde Marleen
Van Dijck Wim
Van Gaever Freddy
Van Goethem Roland

Voorzitter

Van Hauthem Joris
Van Nieuwenhuysen Luk
Van Overmeire Karim
Van Steenberge Gerda
Verreycken Rob
Verstrepen Jurgen

Dientengevolge neemt het Parlement de motie aan.
Ze zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter: Mijnheer de voorzitter, de meerderheid zal misschien denken dat we het niet hebben opgemerkt, maar ik stel vast dat de meerderheid niet in aantal is bij de stemmingen. We zijn een constructieve oppositie, daarom willen we het voor een keer door de vingers zien, maar ik wil oproepen om vol te houden tot het einde. Morgen en overmorgen zullen we dat echt niet meer tolereren.

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

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, 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.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 18.29 uur.*
