

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2001-2002

13 december 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanwijzing van managementteams voor de regionale luchthavens van Oostende en Deurne
Met redenen omklede moties

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 13 december 2001

VOORZITTER : Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.05 uur.*

Interpellatie van de heer Carl Decaluwe tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanwijzing van managementteams voor de regionale luchthavens van Oostende en Deurne

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Decaluwe tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanwijzing van managementteams voor de regionale luchthavens van Oostende en Deurne.

De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen, die volgende week tijdens de plenaire vergadering worden afgerond, hebben we kennis genomen van een aantal opmerkingen van het Rekenhof. We hebben het dossier over – vooral – de management fee in de commissie uitvoerig besproken.

Het management van de twee regionale luchthavens – Deurne en Oostende – werd toegekend aan enerzijds Ernst & Young en anderzijds BIAC. De fee voor de volgende 5 jaar bedraagt daarvoor 270 miljoen frank. Daaraan is geen resultaatsverbintenis gekoppeld. Ik zal de discussie hierover nu niet voeren. We hebben dat al besproken tijdens de begrotingsbesprekingen.

We hebben reeds een aantal punten uit het verslag van de Inspectie van Financiën behandeld. Over een aantal zaken kan men zich vragen stellen. De

inspecteur-generaal van Financiën zegt over de conformiteit dat de offerte van Ernst & Young beduidend afwijkt van de door de regering opgelegde vijfjaarlijkse plafonds inzake werkingskosten en investeringen. Hij voegt daaraan toe dat het financieel businessplan gestoeld is op een bijkomende investering, die volgens de experts geen voldoende effect zal hebben, rekening houdend met de praktische toestand. Derhalve, besluit hij, is elke realiteitszin zoek.

Ik wil het nu niet hebben over de problematiek van de fee ten opzichte van de omzet. Een bijkomend negatief punt is echter dat de gekozen beheerder geen enkele ervaring heeft in de aëronautische sector, zodat hij derhalve de eerste jaren een beroep zal moeten doen op de huidige beheerder van de DAB luchthaven Deurne.

Over Oostende werden eveneens een aantal pijnpunten naar voren gebracht. In het algemeen besluit van de inspecteur van Financiën staat echter dat voor Oostende de toewijzing aan BIAC kan worden overwogen. Daarover kunnen we van mening verschillen. Dat is echter niet het onderwerp van deze interpellatie. Over Deurne zegt hij dat de overeenkomst niet mag worden afgesloten en dat de huidige beheersstructuur moet worden behouden. De stukken hierover kunnen door alle collega's worden geraadpleegd.

Mijnheer de minister, ik dank u dat u ons toeliet de offertes te raadplegen. Degenen aan wie het management van Deurne werd toegewezen hebben blijkbaar in 1998 een economische studie gemaakt van de Antwerpse luchthaven. De bedrijfseconomische en financiële raming van de kosten en opbrengsten voor het Vlaams Gewest voor een aantal alternatieve strategische toekomstbeslissingen, de verderzetting van de bestaande exploitatie, de optimalisatie, de stopzetting, de privatisering, enzovoort werden onderzocht. We hebben het daarover

Decaluwe

in de commissie al regelmatig gehad. Op zich is daar geen enkel probleem mee.

Uw medewerkers weten echter beter dan wie ook dat Ernst & Young, die de studie in 1998 heeft uitgevoerd, heeft gehandeld met voorkennis. Dit is in strijd met de wet op de overheidsopdrachten. Door deel te nemen, heeft Ernst & Young inbreuk gepleegd op de wet op de handelspraktijken. Hierover bestaan diverse arresten van de Raad van State.

Ernst & Young had bij zijn kandidatuurstelling de opdracht moeten vermelden. De overheid kan zich niet verontschuldigen door te zeggen dat ze dit niet wist. De PMV was zelf de opdrachtgever. Mijnheer de minister, ik kan verscheidene arresten van de Raad van State aanhalen. Ik kan ook al vooraf zeggen wat u zult antwoorden. U zult zeggen dat het om totaal andere diensten van Ernst & Young gaat. In de arresten van de Raad van State staat echter duidelijk dat indien er één bepaalde eenheid is, er sprake is van voorkennis. Op de website van Ernst & Young staan al die diensten naast elkaar en is er op fiscaal vlak een eenheid.

Mevrouw de voorzitter, ik zie dat de medewerker van de minister met het hoofd nee schudt. Ik wil hier duidelijk stellen dat ik met de minister van gedachten wil wisselen en niet met hem. Ik ben het er niet mee eens dat er door hem commentaar wordt geleverd. Hij moet zich neutraal opstellen. In een parlement wordt de discussie gevoerd tussen politici. Medewerkers moeten de minister adviseren en zich verder afzijdig houden.

We kunnen onomstotelijk aantonen dat de wet op de overheidsopdrachten is geschonden. Dat blijkt uit een aantal arresten van de Raad van State. De regering heeft waarschijnlijk kennis van het arrest van 24 november 1998 betreffende Anderson Consulting. Hier gaat het om een gelijkaardige zaak. Er is dus sprake van voorkennis.

Dat lijkt mij uiterst belangrijk.

Bij de beoordeling van de geldigheid van de offerte moet ook in overweging worden genomen dat de situatie van Ernst & Young ingrijpend is gewijzigd tussen de kandidatuurstelling en de toewijzing. De consultancy-afdeling werd verkocht aan Cap Gemini, en TMP nam de afdeling personeelsadvies over. Ernst & Young is dus herleid tot een accountantsbureau. De door de Vlaamse regering geëiste managementexpertise werd verkocht. Het bedrijf is

fundamenteel veranderd. Ik kan een reeks arresten van de Raad van State aanhalen waaruit duidelijk blijkt dat dat een geldige reden is voor de nietigverklaring van de offerte.

Op suggestie van de Inspectie van Financiën was een oriëntatiegesprek gepland met de door de PMV voorgestelde kandidaten. De met dit doel samengestelde werkgroep bevatte een vertegenwoordiger van de functioneel bevoegde minister, een afgevaardigde van de minister-president, iemand van de PMV, de inspecteur-generaal van Financiën en de directeur-generaal van AWW. Er werd ook een vragenlijst voorbereid. Nu blijkt dat die gesprekken niet zijn doorgegaan. Nochtans waren ze essentieel om de kandidaten met elkaar te kunnen vergelijken.

De vragen die tijdens deze gesprekken gesteld zouden zijn, waren niet min. Ze peilden bijvoorbeeld naar de visie van de kandidaten op de ondertunneling van de startbaan van Deurne. Uit de offertes blijkt dat de kandidaten zeer uiteenlopende meningen hadden over deze kwestie. Sommigen stond een oplossing voor ogen die totaal indruist tegen de voorwaarden van de Vlaamse regering. BIAC vindt bijvoorbeeld dat de ondertunneling integraal moet worden gefinancierd door het Vlaams Gewest. Op grond van elf jaar ervaring als bestuurslid van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij verzeker ik u dat dat op zich al voldoende reden is om BIAC niet te rangschikken.

Voorts is opgenomen in het bestek dat de dienstverlener verplicht is voor zijn burgerlijke aansprakelijkheid als beheerder en uitbater van de luchthaven een verzekering ter waarde van minimaal 40 miljoen euro af te sluiten bij een in de Europese Unie gevestigde verzekeraar. In de offertes heb ik slechts één velletje papier aangetroffen dat hier iets mee te maken heeft. Het is niet eens afkomstig van een verzekeringsmaatschappij, maar van een verzekeringskantoor. Het attest stelt dat AXA Royale Belge bereid is een polis af te sluiten ter waarde van maximaal 2,5 miljoen euro. Tussen 2,5 en 40 miljoen euro bestaat natuurlijk een groot verschil. De verzekeringsmaatschappij deelt tevens mee dat ze bereid is het dossier te onderzoeken als de offerte wordt toegekend, maar wenst zich tot niets te verplichten. Ik meen dat die verzekering van 40 miljoen euro er moet zijn op het moment dat de offerte wordt toegewezen. De kandidaat geeft zelf toe dat die verzekering er niet is. Dat lijkt me de zoveelste reden om de offerte nietig te verklaren.

Decaluwe

Daarbij bevat de offerte van Ernst & Young een technische fout. De onderneming stelt dat een aanvlieghoek van 6 graden haalbaar is. Daarmee zou Deurne de eerste luchthaven ter wereld worden waar dit het geval is. Op de luchthaven in het centrum van Londen landen vliegtuigen met een hoek van vijf of ten hoogste 5,5 graden. Dat is technisch gezien al bijzonder moeilijk. Om dit mogelijk te maken, moet de software van alle zakenvliegtuigen die daar landen, worden aangepast, en de piloten moeten er een speciale opleiding voor krijgen. Ernst & Young werd hierover aangesproken, en gaf toe dat een aanvlieghoek van zes graden quasi onhaalbaar is. De aanvlieghoek houdt verband met de hardheid van de landingsbaan. Alle specialisten zijn het erover eens dat de luchthaven van Deurne geen aanvlieghoek van 6 graden aankan. Op zijn minst zou de hardheid van de landingsbaan moeten worden vergroot. Dat is een dure grap.

Het financiële aspect van de offertes vormt een ander belangrijk punt, maar omwille van de beperkte duur van een interpellatie, kan ik hierop slechts beperkt ingaan. De vier offertes bevatten gigantische verschillen op het vlak van aëronautische en niet-aëronautische ontvangsten. Ik ben geen grote specialist terzake en kan dus geen oordeel vellen, ik kan enkel de verschillen vaststellen. Zo merk ik dat BIAC een verlies verwacht tot in 2010. Ernst & Young verwacht in 2005 een operationeel verlies van 40 miljoen frank. AAS rekent op een break-even in 2007. Er kunnen dus ernstige vragen worden gesteld over de financiële planning van de offertes. Een van de voorwaarden van de Vlaamse regering was om de zaak zo rendabel mogelijk te maken. Ik begrijp niet waarom de indiener die een break-even vooropstelt niet meer of minstens evenveel punten krijgt toegekend als de andere. Het omgekeerde is echter waar : de indiener die de grootste verliezen vooropstelt, krijgt het hoogst aantal punten toegekend. Iets dergelijks heb ik nog maar zelden meegemaakt.

Ook belangrijk is dat Ernst & Young een burgerlijke vennootschap is. Experts melden dat burgerlijke vennootschappen geen handelsactiviteiten kunnen noch mogen ontwikkelen. Natuurlijk kan worden gediscussieerd over de definitie van een handelsactiviteit. Uit een aantal definities blijkt echter dat luchthavenexploitatie een handelsactiviteit is. Op het ontwikkelen van handelsactiviteiten door burgerlijke vennootschappen staan bovendien zware straffen door het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Dit punt valt onder de vennootschapswetgeving. Omdat ik dit alles eerst niet geloofde, heb ik er gi-

steren nog over gepraat met meester Bogaert, die op dit punt heel wat expertise heeft. Hij bevestigde me dat een burgerlijke vennootschap geen handelsactiviteiten kan ontwikkelen.

Een van de essentiële voorwaarden in het dossier luidt dat de kandidaten moeten aantonen dat ze de nodige ervaring hebben in of kennis hebben over luchthavenexploitatie, of dat ze die op korte termijn kunnen verwerven. Ook hierover kunnen we heel wat vragen stellen. Zo lees ik in het CV van de heer Cloetens dat hij over grote ervaring beschikt als general manager van Sobelair. Sobelair was een dochteronderneming van Sabena en dat was een luchtvaartmaatschappij. Het exploiteren van een luchthaven is echter een totaal andere zaak. Bovendien was de man hoofd van de catering. Het is misschien een klein detail, maar toch denk ik dat het over een ander soort ervaring gaat. De heer Goeman heeft militaire school doorlopen en een Aircraft Navigation System Course gevolgd. Hij was met andere woorden piloot. Ook dat is een heel ander beroep dan het exploiteren van een luchthaven.

Mijnheer de minister, ik zou nog andere tegenstrijdigheden en punten uit de offertes aanhalen, maar de beperktheid van een interpellatie laat dit niet toe. Ik weet dat het dossier bijzonder technisch is en dat het al dikwijls aan bod kwam op de vergaderingen van de Vlaamse regering, maar ik heb het gevoel dat u bent gerold door de VLD. Ik maak gewoon een politieke vaststelling. Is het toeval dat de manager van BIAC te Oostende secretaris is van de VLD in het arrondissement Oostende ? Hij, de heer Denorme, haalt trouwens vaak de media en heeft onder meer een groot dispuut gehad met federaal minister Vande Lanotte. Weet u wie voor Ernst & Young de onderhandelingen heeft gevoerd en misschien nog steeds voert ? De heer Guy Serraes doet dit. Hij is ex-schepen te Gent en ex-fractiesecretaris van de VLD. De vrouw van de heer Goeman, de piloot over wie ik het daarnet had, werkt op het kabinet van premier Verhofstadt. Is dit alles toeval ? Ik stel in elk geval vast dat politieke elementen een rol spelen. Ik verwijt u niets, want misschien bent u niet op de hoogte van deze feiten.

Een van de voorwaarden van het bestek luidt : 'Teneinde te vermijden dat er belangenvermenging ontstaat, kunnen personen actief als luchtvaartmaatschappij of als grondaandelaar of personen tot op heden actief als concessionaris of die dienst verlenen op de luchthaven, niet worden toegelaten tot de opdracht'. De heer Cloetens, over wie ik het daarnet ook had, beschikt over een concessie voor

Decaluwe

de bouw van een loods op de luchthaven van Deurne. De heer Cloetens is ook manager en hoofd van de raad van bestuur van ACL, een taxibedrijf gevestigd op de luchthaven van Deurne. Als dat geen belangenvermenging is, dan weet ik het ook niet meer. Verder zou ik graag van de minister willen weten wie de bedrijfsrevisor van de PMV is.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u op de hoogte van het feit dat Ernst & Young reeds een voorbereide studie heeft gemaakt en hierdoor voorkennis kreeg ? Waren alle geselecteerde kandidaten onmiddellijk in eerste orde geselecteerd ? Kunt u in grote lijnen een overzicht geven van de resultaten van de gesprekken met de verschillende kandidaten die waren voorgesteld in een beslissing van de Vlaamse regering, op suggestie van de inspecteur van Financiën ? In welke mate kan de wijziging van de organisatiestructuur bij Ernst & Young na de kandidaatsstelling een effect hebben op het ingediende dossier, de aanwezige knowhow en de voorwaarden opgelegd door de Vlaamse regering ? Aan welke algemene door de Vlaamse regering gestelde voorwaarden voldoen de managementteams van Oostende en Deurne momenteel vooralsnog niet ?

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mevrouw de voorzitter, we moeten dit debat niet langer rekken dan nodig. We hebben hierover de vorige maal uitvoerig van gedachten kunnen wisselen. De heer Decaluwe heeft dit op een zeer eminente wijze verder uitgespit.

Mijn fractie heeft nog een opmerking op basis van een nieuw element dat ons sindsdien is aangereikt. Wat de gunning in Deurne betreft, is er blijkbaar een negatief advies van de Inspectie van Financiën geweest. Er was het groot voorbehoud van de PMV, die zei dat alle kandidaten zwakke dossiers hadden ingediend. Dan was er een nota van de administratie zelf, waarin een aantal punten van kritiek worden geformuleerd. Zo zegt de administratie ten eerste dat het gevraagde managementshonorarium buiten alle redelijke proporties is. De luchthavens genereren immers inkomsten vergelijkbaar met een middelgrote KMO. Men moet daar dus niet te gek gaan doen. Ten tweede werden de offertes van de overgebleven kandidaten door de PMV als zwak beoordeeld. Ten derde is er op vele essentiële punten totaal geen duidelijkheid over het administratief kader waarbinnen de managers zullen moeten werken, zowel in hoofde van de inschrijvers als van de administratie zelf. Ten

vierde bestaat er veel onduidelijkheid inzake personeelsbeleid en human resources management en de bevoegdheden van de managers op dit vlak. Er worden vraagtekens geplaatst bij het huidige statuut. Momenteel, aldus de administratie, is er een aanwervingsstop van statutair personeel voor de beide luchthavens. De administratie vraagt hoe dat in de toekomst verder zal moeten. Ten vijfde vindt de administratie de implementatie van managers onnodig en zeer duur, in het licht van de verwachte ontwikkelingen van de luchtvaart in het kader van een regionale 'city airport'. De inbreng door het kabinet van managers zal resulteren in een toename van de overheidskosten voor beide luchthavens. Het door het kabinet-Stevaert voorgestelde management is onrealistisch en overgedimensioneerd. Deze managersenvelopes staan niet in verhouding tot de omzet uit geleverde diensten en activiteiten. Ten zevende sluiten teveel voorstellen niet aan bij de feitelijke noden van de luchthaven en haar gebruikers en klanten. De heer Decaluwe wees daar reeds op. Voorstellen zijn technisch of reglementair onuitvoerbaar – dan denken we aan de hellingshoek en de hardheid van de startbaan -, onmogelijk of achterhaald door de feiten. Ten achtste vindt de administratie dat er geen duidelijkheid is over de continuïteit van het beheer van de luchthavens na de afloop van de contractuele termijn van vijf jaar managementsovereenkomst.

De administratie laat ons ook weten dat ze de aanstelling van de betrokken firma beschouwt als een kaakslag voor haar. Ze vindt immers dat ze een degelijk beleid heeft gevoerd, met beperkte middelen en de nodige technische knowhow. De minister moet deze nota van de administratie ook hebben ontvangen. Hoe heeft hij gereageerd op deze kritiek van zijn eigen administratie ? Wat waren de argumenten om aan die kritiek voorbij te kunnen en mogen gaan ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, ik sluit me aan bij de reeds gestelde vragen. Bij het lezen van de offertes viel het me op dat aan Ernst & Young uliem een aantal bijkomende vragen werden gesteld. Het ging over nogal indringende, essentiële vragen. Mij viel het op dat de antwoorden erg mager waren. Op geen enkel essentieel punt werd een zinvol antwoord gegeven. Ik ga op twee elementen in, die een wezenlijk deel uitmaken van het geheel en van het commercieel plan. Dit leidt zeker tot meeruitgaven ten opzichte van de huidige toestand. De mensen van Ernst & Young stellen dat het gaat over redelijke meeruit-

Caluwé

gaven. Volgens hen zal het doorvoeren vanaf 2005 van de hogesnelheidslijn naar Amsterdam geen invloed hebben op het aantal mensen die Deurne als luchthaven zullen gebruiken : dit terwijl de verbinding met Amsterdam momenteel de helft van de passagiers op lijnvluchten met zich mee brengt. Verder staat of valt veel van wat ze voorstellen met het technisch kunnen realiseren van de landingshoek van 6 graden, en het doorvoeren van de ILS-systemen van categorie I en II.

Belgocontrol stelt echter uitdrukkelijk dat dit niet mag in een stedelijke omgeving. Indien dit toch gebeurt, dan moet er minstens in een landingsmat van 1.800 meter worden voorzien. Dit houdt in dat de grootste delen van Fort III moeten worden afgebroken. De regering is echter het fort aan het klasseren. Ik veronderstel dat ze dat enkel wil doen voor de bunkers die ondergronds liggen. *(Gelach)*

Dit zijn essentiële vragen, waarop geen duidelijk antwoord wordt gegeven. De antwoorden die men geeft, zitten in een mooi geïllustreerd mapje. Daarover gaat het niet. De inhoud laat te wensen over. Ondanks de bijkomende vragen, worden er geen afdoende antwoorden gegeven. Toch werd uiteindelijk geoordeeld dat de gunning moest worden toegewezen. Dat is vreemd.

Mijnheer de minister, waarom werd na het negatief antwoord toch overgegaan tot de gunning ?

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik wens ook Oostende in de discussie in te brengen omdat BIAC de laatste tijd veel in het nieuws is geweest. We hebben de luchthaven altijd kansen gegeven. Het duurt echter zeer lang voor we weten wat de toekomstperspectieven zijn. Dit wakkert het scepticisme aan. Er is de beperking tot vrachtluchthaven enerzijds en de geruchten over Oostende die het slechtste laten vermoeden anderzijds.

Een tijd geleden hebben we gediscussieerd over ethisch ondernemen in die luchthaven. We hebben daarvoor zeer weinig middelen. Dat blijkt uit een aantal reportages. Ik wens dat hier nogmaals duidelijk te stellen.

In de managementbeoordeling en de sterkte-zwakteanalyse wordt er harde kritiek geformuleerd. Als ik grasduin in het rapport, dan lees ik dat er geen sprake is van goede verbindingen met het spoor en

over het water. De luchthaven van Oostende heeft weinig connectiviteit. Ze heeft slechts één piste. Ze is ver gelegen van de belangrijkste Europese steden. Ze heeft onvoldoende loods- en onderhoudscapaciteit. Ze is gelimiteerd door de zee en er is onzekerheid over de toekomst van de luchthaven. Men zou voor minder twijfelen aan het nut van een discussie over alternatieven en het inperken van de functie. Daarover gaat het nu echter niet, wel over de overeenkomst met BIAC.

Mijnheer de minister, een belangrijke Oostendse minister van de federale overheid, namelijk de vice-premier, heeft verklaringen in verband met BIAC gedaan. Hij stelt dat zelfs met dat management de luchthaven moeilijk rendabel kan worden gemaakt. Dit vormt volgens hem geen probleem. Indien Vlaanderen middelgrote luchthavens belangrijk acht, zo zegt hij, dan moeten die niet per se rendabel zijn.

De fundamentele vraag is dan welke richting we willen uitgaan. Is het standpunt van de Vlaamse regering dat we die investeringen moeten blijven dragen ? Als de overheid instapt in de maatschappij die instaat voor de exploitatie, dan verschilt de situatie van die waarbij het beheer wordt uitbesteed.

BIAC zou worden omgevormd tot een privé-vennootschap. De minister-president had het gisteren over vermarkting. Hoe staan we tegenover die evolutie ? Werd daar rekening mee gehouden bij de beoordeling om het management toe te wijzen ? Wat gebeurt er als een aantal publieke overheden hierin participaties nemen ? Tot nu toe werd dit weggewuifd. Wordt de managementovereenkomst dan meteen verbroken ? Ik meen van wel. Dat is zeker het geval als de Vlaamse overheid zou participeren. Wat gebeurt er echter als er andere publieke overheden instappen ?

Er wordt nu overgegaan tot de vijfde uitbatingsvorm van Oostende in een zeer korte periode. We kunnen het ons niet permitteren nog zwakke punten te tolereren. De gemoederen in Oostende zijn verhit.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, geachte leden, ik zal eerst ingaan op de opmerkingen van de heer Loones. Uiteraard zijn de luchthavens van Deurne en Oostende twee zorgenkinderen van de Vlaamse regering. De idee dat die luchthavens op termijn rendabel worden, wordt dikwijls geformuleerd. Ik wens hier zeer formeel te zeggen dat ik daar niet in geloof. Dat is mijn overtuiging.

Stevaert

Als de Vlaamse overheid ervan uitgaat dat luchthavens rendabel moeten zijn, dan zal er op een bepaald moment een punt achter worden gezet.

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen een luchtvaartmaatschappij en een luchthaven. De overheid zal steeds een taak hebben bij het beheer van een luchthaven. We moeten met zijn allen de afweging maken hoe belangrijk een luchthaven is voor Vlaanderen. Daarbij moeten alle elementen in beschouwing worden genomen. Hoe belangrijk is de kleine luchthaven van Deurne voor de economie van een wereldhavenstad? Is het al dan niet verantwoord dat een overheid daar middelen voor vrijmaakt?

Na die discussie moeten we nagaan hoeveel middelen we ter beschikking willen stellen en hoe we die zo optimaal mogelijk kunnen inzetten. In het verleden werd al geopteerd voor verscheidene beheersvormen. We hebben nu gekozen voor dit model. Verschillende regeringen hebben geprobeerd een concessionaris te vinden. De interesse daarvoor was nihil. De huidige vorm is ook niet ideaal. Nu wordt gezocht naar een oplossing via een mengvorm.

Het dossier-BIAC is gelinkt aan het dossier dat we gisteren in de plenaire vergadering hebben besproken. Het is evolutief, zoals heel het gebeuren. Zoals u weet, vind ik dat Vlaanderen geld mag over hebben voor luchthavens die in Vlaanderen zijn gelegen. Er zijn twee Vlaamse luchthavens en één federale.

Uit het debat van gisteren mag geen foute conclusie worden getrokken. Het is niet zo dat Vlaanderen niet wil investeren in BIAC. Ik zeg hier formeel dat Vlaanderen wil en zal investeren in en rond Zaventem. We zullen in de toekomst ook participeren in BIAC. Als de federale overheid BIAC privatiseert, is er geen reden waarom het Vlaams Gewest er niet in mag investeren. Een hypothetisch veto zou een heel zware politieke uitspraak zijn, en het is nog maar de vraag of de federale overheid überhaupt kan beletten dat Vlaanderen participeert in BIAC. Bij elke privatisering moeten bepaalde regels worden geëerbiedigd.

De nieuwe beheerders van BIAC zullen er trouwens alle belang bij hebben de overheid van de regio waarin de onderneming is gelegen niet af te wijzen als die wil participeren. We willen participeren en ik ben ervan overtuigd dat we dat ook zullen kunnen. Dat wil echter niet zeggen dat we niet

moeten investeren in de tewerkstelling in en rond Zaventem, los van de zaak-BIAC. Misschien dat dat moeilijkheden met zich mee kan brengen, want er bestaan duidelijke regels over waar BIAC wel en niet in mag participeren. Dit is evenwel niet het moment om deze juridische subtiliteiten te bespreken.

De interpellatie van de heer Decaluwe gaat vooral over de luchthaven van Deurne. Ik vestig uw aandacht op het feit dat de inspecteur van Financiën in zijn verslag van 10 oktober 2001 de toegepaste procedure volledig conform de reglementering inzake overheidsopdrachten verklaarde en geen onregelmatigheden vaststelde.

Sinds geruime tijd is mij bekend dat in 1996 Ernst & Young Bedrijfsrevisoren BCV van de Participatiemaatschappij Vlaanderen de opdracht kreeg een bedrijfseconomische analyse van de luchthaven uit te voeren. De studie was uitsluitend gebaseerd op gegevens die bekend waren ten tijde van het onderzoek, en werd afgeleverd op 19 maart 1998. De cijfers van 1997 werden niet bestudeerd, aangezien die nog niet voorhanden waren.

Deze studie omvat alleen maar een audit van de economische activiteit in 1996 op de luchthaven van Deurne. Ze kan onmogelijk worden beschouwd als een voorbereidende studie van de dienstenopdracht van de managers van de regionale luchthavens. Dit aspect wordt in de studie immers helemaal niet onderzocht.

Overigens heeft de studie betrekking op de situatie in 1996. Ondertussen is vijf jaar verstreken, zodat de bestudeerde gegevens, voorzover ze enige relevantie zouden hebben, verouderd zijn. De nieuwe economische context, de beslissingen die de Vlaamse regering sindsdien heeft genomen, en het falen van de concessieprocedure die door de Vlaamse regering destijds werd ingesteld, zijn geen van alle in het rapport verwerkt. De studie werd uitgevoerd in 1996-1997 en in 1998 werd het verslag afgeleverd aan de PMV. Het is uitgesloten dat ze voorkennis verschaft aan degene die ze heeft opgesteld. Overigens is het onderzoek naar de dienstenopdracht van de manager van de regionale luchthaven niet toegewezen aan de rechtspersoon Ernst & Young Bedrijfsrevisoren, maar aan de NV Ernst & Young Executive Temporary Management, met zetel te 1200 Brussel op de Marcel Thiry laan 204.

Het KB van 10 januari 1996 over de overheidsopdrachten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren water, energie, ver-

Stevaert

voer en telecommunicatie voorziet in de nodige regelgeving op dit punt. Artikel 65 is van toepassing op de gegunde dienstenopdracht, en stelt dat de persoon die belast is geweest met het onderzoek, de proeven, de studie of de ontwikkeling van werken, leveringen of diensten, geen aanvraag tot deelneming aan of offerte mag indienen voor de overheidsopdracht in kwestie. Dit artikel bepaalt ook dat een onderneming die verbonden is met een persoon die belast is geweest met het onderzoek, de proeven, de studie of de ontwikkeling van een overheidsopdracht, geen aanvraag tot deelneming of offerte mag indienen, behalve als ze bewijst dat ze daardoor geen ongerechtvaardigd voordeel geniet dat de normale mededingingskansen kan vervalsen.

Uit geen enkel gegeven blijkt dat laatstgenoemde vennootschap verbonden is met Ernst & Young Bedrijfsrevisoren BCV in de zin van artikel 65 van het KB van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren water, energie, vervoer en telecommunicatie. Uit niets blijkt dat een van de twee vennootschappen een overheersende invloed heeft op de andere, of dat eenzelfde derde vennootschap of natuurlijke persoon op beiden een overheersende invloed kan uitoefenen. De aandeelhoudersstructuur van beide vennootschappen is volkomen verschillend.

De heer Decaluwe meent dat de geselecteerde kandidaat over onvoldoende ervaring beschikt om de opdracht tot een goed einde te brengen. In de oproep tot kandidaatstelling vermeldde de Vlaamse regering de volgende selectiecriteria : 'De dienstverlener dient aan te tonen over de nodige ervaring te beschikken inzake het effectieve management van bedrijven, en de nodige kennis te hebben van luchthavenexploitatie, of die te kunnen verwerven op korte termijn'.

Tijdens de voortijdig afgebroken procedure om concessionarissen te vinden voor onze luchthavens bleek dat er in België vrijwel geen kandidaten voorhanden zijn met een degelijke kennis van luchthavenexploitatie. Om te vermijden dat er geen sprake meer zou zijn van mededinging, werd daarom van de aanvragers tot deelneming niet geëist dat ze al over die kennis beschikten. Het volstond dat ze aantoonde die kennis op korte termijn te kunnen verwerven.

Wat de NV Ernst & Young Temporary Management betreft, vermeldt het selectieverslag het vol-

gende : 'Uit het CV van de medewerkers die voor de opdracht werden aangewezen, blijkt evenwel dat de kandidaat beschikt over verschillende personeelsleden die ervaring en knowhow hebben met betrekking tot interimmanagement in verschillende sectoren, onder meer mijnbouw, bouw, luchthavens, luchtvaart, telecommunicatie, en productie'. De bewering dat de geselecteerde kandidaat niet over de vereiste ervaring beschikt, is volkomen ongegrond.

Aangezien het bestek niet voorzag in gesprekken met de kandidaten en dergelijke gesprekken een inbreuk zouden vormen op de wetgeving aangaande overheidsopdrachten, heeft de Vlaamse regering hiervan afgezien om te vermijden dat de gunningsprocedure nietig zou worden verklaard. Niettemin heeft ze inderdaad even overwogen om dit soort gesprekken te houden.

Sinds de aanvraag tot deelneming van de NV Ernst & Young Executive Temporary Management aan de offerte voor de aanduiding van een manager voor de regionale luchthaven, heeft de inschrijver geen melding gemaakt van enige structuurwijziging. In het dossier werden ook geen elementen gevonden die erop wijzen dat sinds de aanvraag de structuur van het bedrijf is veranderd. Navraag omtrent een eventuele structuurwijziging bij de NV Ernst & Young Executive Temporary Management, leverde een negatief antwoord op. (*Opmerking van de heer Carl Decaluwe*)

De managementteams voldeden op het ogenblik van de gunning en van het aanvangsbevel aan alle voorwaarden vermeld in het bestek. Zoals bepaald in het bestek, zullen de werkzaamheden van de teams een eerste maal worden beoordeeld bij de voorstelling van hun definitief managementsplan en hun investeringsplan. Ze moeten die plannen indienen binnen de zes maanden na de aanvang van de opdracht. Uiteraard zal op dat moment getoetst worden in welke mate het businessplan overeenstemt met de randvoorwaarden die de Vlaamse regering eerder heeft vastgelegd. Op dat heel belangrijke moment zal de Vlaamse regering ook definitief beslissen over de voortzetting van de overeenkomst en over het vrijmaken van de enveloppe die de Vlaamse regering eerder heeft vastgelegd. In het bestek is ook bepaald dat de managers jaarlijks worden geëvalueerd.

De bewering dat de in aanmerking genomen inschrijver niet voldeed aan de uitdrukkelijke voorwaarde om zich afdoende te verzekeren, is volkomen ongegrond. Eerst moet worden opgemerkt dat de verzekeringsvoorwaarde geen selectievoorwaar-

Stevaert

de is, maar een voorwaarde bij de uitvoering van de overeenkomst. De inschrijver diende alleen te bevestigen dat hij de voorwaarde zou nakomen. In het bestek is de volgende voorwaarde opgenomen : 'De dienstverlener is verplicht zijn burgerlijke aansprakelijkheid als manager-exploitant van een luchthaven bij een in de Europese Unie gevestigde verzekeringsmaatschappij te verzekeren voor een bedrag van minstens 40 miljoen euro. De dienstverlener is eveneens verplicht zijn objectieve aansprakelijkheid zoals bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 juli 1979 (zoals gewijzigd bij wet van 29 april 1996) te verzekeren overeenkomstig de bepalingen van voormelde wet. Jaarlijks en uiterlijk op 1 maart dient de dienstverlener aan het Vlaamse Gewest het bewijs voor te leggen dat hij voldaan heeft aan de verplichtingen die in deze bepalingen werden opgelegd'.

Bij de inschrijving voegde de in aanmerking genomen inschrijver een attest van zijn makelaar dat hij aan deze voorwaarde zou kunnen voldoen en dat de makelaar zich persoonlijk verbond tot plaatsing van de gevraagde dekkingen. De inschrijver heeft dan ook bevestigd dat hij het bestek zou naleven. De inspecteur van Financiën die het dossier op onregelmatigheden heeft onderzocht, bevestigde trouwens dat de offerte en de gevolgde procedure procedureel correct waren. De administratie zal er uiteraard over moeten waken dat deze besteksbe-paling stipt wordt nageleefd door de dienstverlener.

Mijnheer Decaluwe, Ernst & Young Executive Temporary Management is geen burgerlijke vennootschap, maar een naamloze vennootschap die in het handelsregister van Brussel staat ingeschreven onder het nummer 580.661 en die werkt met BTW-nummer BE 452.656.141. Het is met andere woorden een handelsvennootschap.

Mijnheer Penris, aan uw opmerkingen wordt tegemoet gekomen, want in het licht van de aanpassing van het besluit DAB-luchthaven Antwerpen, zullen de afspraken worden geregeld tussen enerzijds de directeur-generaal en de managers en anderzijds de managers en het personeel.

Mijnheer Decaluwe, het klopt dat de offerte van AAS een break-even in 2007 vooropstelt, maar de associatie heeft ook een veel hoger investeringsbudget nodig voor onder meer het verlengen van de startbaan. De hellingsgraad behoort tot de federale aangelegenheden. De managers moeten zich

over het probleem buigen en een oplossing in het businessplan voorstellen.

De regionale luchthavens zijn twee probleemkinderen, dat weet iedereen. Als deze commissie van oordeel is dat de toewijzing correct is verlopen en er geen juridische problemen zijn die het tegendeel bewijzen, dan stel ik voor om de businessplannen, zowel van Deurne als van Oostende, die na 6 maanden moeten worden voorgelegd, aan deze commissie voor te leggen. Als blijkt dat het goede plannen zijn, laat ons dan heel blij zijn. Als ze niet goed zijn, dan betekenen ze het einde van de managementsopdracht, zoveel is duidelijk. Op het moment van de voorlegging van de businessplannen, zal blijken of de managers hun huiswerk goed hebben gemaakt. Als dat niet het geval is, dan wordt de overeenkomst opgezegd zonder dat schadevergoedingen moeten worden gegeven.

Mijnheer Decaluwe, de heer Cloetens is een manager. De VLD'ers naar wie u verwijst, moeten aan hem rapporteren. Er is geen sprake van onverenigbaarheid, want de heer Cloetens heeft ontslag genomen. Ik zal het document dat dit aantoonst bezorgen aan het commissiesecretariaat.

De heer Carl Decaluwe : Wanneer is dat gebeurd ?

Minister Steve Stevaert : Hij nam ontslag op 9 april 2001.

De heer Carl Decaluwe : En wie is bedrijfsrevisor bij de PMV ? Ik zal u het zelf zeggen : Ernst & Young voert die taak uit !

Minister Steve Stevaert : Ja, maar over welke Ernst & Young gaat het ?

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de minister, dat vormt natuurlijk de kern van de discussie. De groep Ernst & Young vormt één geheel dat bestaat uit meerdere afdelingen die fiscaal zijn opgesplitst. U hoeft de website maar te raadplegen om dat te zien. Arresten van de Raad van State tonen duidelijk aan dat een dergelijke opsplitsing geen reden is om voorkennis te ontkennen. Ernst & Young is de bedrijfsrevisor van de PMV. De PMV schrijft studies uit en wijst die toe aan Ernst & Young, onder een andere titel natuurlijk. Bovendien onderzoekt de PMV een gedeelte van de offertes en wijst punten toe, onder meer aan Ernst & Young. Als dit alles niet wijst op belangenvermenging, dan weet ik het ook niet meer !

Dat Ernst & Young meerdere adressen heeft, houdt juridisch geen steek. Arresten van de Raad

Decaluwe

van State bewijzen dit voldoende. Denkt u maar aan de zaak-Ronse van 18 december 1997. Uw juristen zijn van dit alles op de hoogte ! Als ze dat niet zijn, dan moet u dringend naar een andere jurist uitkijken ! Ik raad u nogmaals aan om de website van Ernst & Young te bekijken : alle afdelingen staan er mooi onder elkaar. Ik verwijt Ernst & Young niets, ik verwijt het de Vlaamse regering dat dit nergens wordt vermeld en dat ze zich blijft verstoppen achter fiscale carrousels. Ik ben er voor 100 percent van overtuigd dat dit feit rechtszaken tot gevolg zal hebben !

U zegt dat er zal worden geëvalueerd. U weet toch ook dat bij Ernst & Young handige jongens werken ? Ze stellen een degressieve managementsvisie voor. BIAC heeft het over vijfmaal 30 miljoen frank. Ernst & Young begint daarentegen hoog, bij 40 miljoen frank, en zakt daarna. Als na 6 maanden blijkt dat aan een aantal voorwaarden niet werd voldaan, dan voorspel ik een regen van rechtszaken. Ernst & Young wacht op de discussie hierover. Met de arresten in de hand wordt de slag aangegegaan. Dit betekent dat er al 40 miljoen frank verloren is. Mijnheer de minister, u zult 30 miljoen frank schadevergoeding moeten betalen aan de rest. Die gecumuleerde som van 70 miljoen frank is weggegooid belastinggeld. Niets meer en niets minder.

Ik heb ook adviezen gelezen van de Inspectie van Financiën over Domus Flandria. Ook daar werd beweerd dat alles gebeurde conform de wet op de overheidsopdrachten. Ook dat was niet waar. Ik zou dat dossier willen voorleggen aan de commissie die zich bezighoudt met de overheidsopdrachten. U hebt geen houvast.

We kunnen elkaar om de oren blijven slaan met arresten. Niemand heeft daar echter belang bij. Ik kan echter niet anders zeggen dan dat dit knoeiwerk is. Op bladzijde 7 van de offerte staat iets waarvan ik van mijn stoel val. Ernst & Young stelt dat de administratie zal worden ingeschakeld om hem advies te geven. Dat is de wereld op zijn kop. Er worden managers aangesteld. Zij vragen echter advies aan de administratie en aan de huidige beheerders. De overheid geeft dus 117 miljoen frank aan managers, die zich laten adviseren door het bestaande management. Dit staat letterlijk in de offerte.

Een ander probleem valt niet onder uw bevoegdheid. Dit verwondert me trouwens. Ik zal daar nu niet verder op ingaan. Het personeelsstatuut van de Vlaamse Gemeenschap wordt verkracht. De

vakbondsafgevaardigden nemen nu al advocaten onder de arm om zich in te dekken. Op 18 december 2001 vergadert het sectorcomité 18. We zullen daarna een duidelijker beeld hebben.

Mijnheer de minister, uw antwoord overtuigt me totaal niet. Het probleem van de hellingshoek van 6 graden valt inderdaad niet onder uw bevoegdheid. Het klopt dat dit onder de federale verantwoordelijkheid valt. Als in de offerte en in het investeringsplan die 6 graden naar voren wordt geschoven en er nadien wordt gezegd dat er om financiële redenen wordt gekozen voor 5 graden, dan kunnen we ons daar vragen bij stellen. Zoals de heer Caluwé heeft gezegd, wordt het financieel plan zeer mooi voorgesteld. Voor die prijs mag dat wel. In een businessplan kan men de spelregels echter niet zo maar wijzigen. Dat is onbehoorlijk bestuur.

Mijnheer de minister, u wilt de zaak over 6 maanden evalueren. Ik ben het daar niet mee eens. Uw antwoorden overtuigen me helemaal niet. Ik had trouwens voorspeld wat u zou antwoorden. U had het over de splitsing van de diensten. Ik verwijs u naar de arresten van de Raad van State. Men zal me gelijk geven.

U verwijst naar de curricula vitae van de heren. Ervaring in luchthavenexploitatie is iets anders dan die in een luchtvaartmaatschappij. U hebt dat daar net trouwens zelf gezegd. De zaak toewijzen aan één of andere piloot van de krijgsmacht is niet ernstig. Over Ernst & Young zegt u dat u niet wist dat de structuur op het ogenblik van de beslissing was gewijzigd. Dat is mogelijk. De kranten stonden er echter vol van dat bepaalde delen naar Cap Gemini gingen en andere naar TPN. U kunt me toch niet verwijten dat ik daar vragen over stel ! U zegt dat u dat totaal niet wist. Ik verwijt u dat niet. U hebt veel andere zaken aan het hoofd. De adviseurs en zeker de PMV moeten echter beter weten. De PMV heeft u wat dit betreft verkeerd geadviseerd.

Mijnheer de minister, u bent politiek verantwoordelijk als het contract nietig wordt verklaard. Het is natuurlijk gemakkelijk te zeggen dat de commissie moet beslissen, maar u bent verantwoordelijk als er 70 miljoen frank belastinggeld wordt weggegooid. In uw eerste toespraak in het Vlaams Parlement zei u dat er niets zo gemakkelijk is als minister zijn. Hier wordt echter aangetoond dat dit niet zo simpel is.

Er is een ernstig deontologisch probleem als de bedrijfsrevisor Ernst & Young bij de zaak betrokken is. Uw juridische argumenten overtuigen me niet.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer Decaluwe, we moeten goed opletten. Ik ben het volledig eens met uw bekommernis. Als een kandidaat ten onrechte wordt uitgesloten, dan heeft hij onmiddellijk recht op 10 percent schadevergoeding. We kunnen dus niet zo maar kandidaten weigeren. U zegt dat de hele tijd dezelfde namen opduiken. Dat is nog niet zo zeker. De namen Caluwé en Decaluwe zijn ook niet inwisselbaar. *(Opmerkingen van de heren Carl Decaluwe en Ludwig Caluwé)*

Als het om juridisch andere entiteiten gaat, dan moeten we daar rekening mee houden. Indien we dat niet doen en hen op basis van een verwarrende naamgeving uitsluiten, dan bedraagt de schadevergoeding 10 percent.

U verwijst naar het arrest inzake Anderson Consulting. Dat heeft echter geen betrekking op het KB van 10 januari 1996. Het is in werking getreden op 1 mei 1997. Artikel 65 werd geamendeerd in het parlement op verzoek van de vertegenwoordigers van de industrie. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

U beweert ook dat Ernst & Young voorkennis had. Iedereen had die kennis ter beschikking. Het rapport lag immers ter inzage van eenieder. Het kan dus niet om voorkennis gaan.

Wat u zegt over Cap Gemini klopt. Dat heeft inderdaad in de kranten gestaan. Dat was echter voor Ernst & Young zich kandidaat stelde. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Het gaat om juridisch verschillende entiteiten. Mocht bijvoorbeeld blijken dat de PMV informatie heeft gegeven terwijl dat niet mocht, dan ben ik er helemaal niet tegen het contract te verbreken. We hoeven dan immers geen schadevergoeding te betalen.

De heer Carl Decaluwe : Dat is niet zo eenvoudig.

Minister Steve Stevaert : Als blijkt dat er beslissingen worden genomen op basis van stukken die niet kloppen, dan is dat een probleem van de indiener en niet van degene die het dossier goedkeurt.

Mijnheer Decaluwe, u gaat ervan uit dat het businessplan slecht zal zijn. Ik ga van het tegengestelde uit. Mocht dat niet het geval zijn, dan kunnen we gebruik maken van de tussenfase. Dan kan het contract worden opgezegd. Zelfs als het businessplan goed is, dan nog volgt er elk jaar een evaluatie. We

mogen enkel niet de indruk wekken dat de managers wonderen kunnen verrichten. De problemen van beide luchthavens zullen altijd blijven bestaan.

De heer Loones heeft opmerkingen gemaakt over het vervoer van coltan en dergelijke. We zullen met nog meer van die aspecten worden geconfronteerd. In Antwerpen zal het om ecologische aspecten gaan.

Mijnheer Penris heeft verwezen naar de relaties met het personeel. Dat wordt in het DAB-besluit geregeld. Deze zaak valt onder de bevoegdheid van minister Van Grembergen. Daar zegt men me dat ze op die manier kan worden geregeld. Er is één van de DAB's waar de zaak op dezelfde manier wordt geregeld. Dat werkt behoorlijk. Het ging om het statuut van de kuisploegen, die via dienstbetoon in de kabinetten tewerkgesteld waren en die nu via de DAB Schoonmaak komen. Dat is een veel betere oplossing, vooral voor de minister.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de minister, uit uw antwoord onthou ik één merkwaardige uitspraak. Ze is niet nieuw. U hebt het hele verhaal opgediept. U zei terecht dat er terecht niet werd gekozen voor een systeem van concessionarissen omdat er geen kandidaten waren. U hebt gezocht naar wat heeft geleid tot de mengvorm omdat het huidige beheer niet ideaal was en niet voldeed.

Dat is een belangrijke politieke uitspraak. U desavoueert op die manier uw administratie. De administratie had door die aanstelling van een externe manager reeds impliciet aangevoeld dat ze niet werd gevolgd. Dit wordt vandaag bevestigd. Het is belangrijk te weten dat een minister op die wijze afstand neemt van de wijze waarop de administratie in het verleden zaken heeft geleid.

De voorzitter : De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, er is al veel gezegd over de voorkennis en de studie. Voor zover ik weet, was de studie ter beschikking van iedereen. Voorkennis speelt hier geen rol.

Mijnheer Decaluwe, ik heb er problemen mee dat u speelt met de taak van een bedrijfsrevisor. U zegt dat diezelfde revisor punten moet toekennen. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Dat is helemaal niet waar.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Van Aperen, u moet leren luisteren. Ik heb gezegd dat de PMV punten heeft toegekend aan Ernst & Young.

De heer Jul Van Aperen : Mijnheer Decaluwe, u hebt zich waarschijnlijk op een bepaald moment vergist. Het zou sterk zijn indien Ernst & Young punten zou toekennen aan een rapport dat door hen wordt ingediend bij de PMV. Bij de bedrijfsrevisoren gelden zeer strikte deontologische codes en die worden heel streng gecontroleerd. Volgens die code mag er geen enkele band bestaan tussen een bedrijf en een bedrijfsrevisor.

U hebt ook nogal problemen met het gebrek aan luchtvaartervaring van Ernst & Young. De luchthavens werden echter jarenlang beheerd door specialisten en toch bestaan er al geruime tijd problemen waarvoor nog geen oplossing werd gevonden. Is het dan zo'n slecht idee om iemand met een andere kijk op management een beoordeling te laten maken van de uitbating van een luchthaven ?

Het is heel belangrijk dat aan de hand van het definitieve businessplan wordt beslist of de zaak wordt voortgezet of niet. De minister stelt dat op dat ogenblik zal worden beslist of met de managers wordt voort gewerkt of niet. Als dan blijkt dat het luchtvaartbeleid heeft gefaald of dat het niet het gewenste heeft opgeleverd, dan is het duidelijk dat consultantsbureaus, managementsbureaus of andere concessionarissen geen oplossing kunnen bieden aan de problemen. In dat geval moeten we ons afvragen wat we in de toekomst doen met onze luchthavens. We kunnen dan een sluiting overwegen, maar dan moeten we er ook alle economische en andere gevolgen bij nemen, of we kunnen een stramien uitwerken en een limiet bepalen. Het is dus mogelijk dat we over zes maanden heel belangrijke beslissingen moeten nemen over de toekomst van onze regionale luchthavens.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt bevestigd dat we ons door de twee regionale luchthavens in een lastig parket bevinden. Het zijn helemaal geen rendabele luchthavens en dat zullen ze trouwens nooit worden. Al tien jaar kampen we met problemen, onder meer op het vlak van exploitatie. Om de maand wordt hier wel een interpellatie ingediend over een van beide. Ik heb echter nog niemand horen zeggen dat de luchthavens moeten sluiten,

niet tijdens deze legislatuur, maar evenmin tijdens de vorige. Onder meer via resoluties hebben we steeds opnieuw aan de regering gevraagd om ervoor te zorgen dat de luchthavens open kunnen blijven.

Keer op keer blijkt echter dat er onvoldoende knowhow beschikbaar is. Wellicht zijn er in het buitenland een aantal heel deskundige luchthavenuitbaters, maar die laten niet van zich horen. Het is heel vervelend dat slechts heel weinig knowhow opduikt. Ik had veel liever gezien dat tien heel degelijke luchthavenexploitanten een offerte hadden ingediend, maar dat is niet gebeurd. Dat is niemand's schuld. De keuze is immers beperkt. Bovendien moeten een aantal procedures worden gerespecteerd. De Inspectie van Financiën heeft bevestigd dat dat is gebeurd. De offerte van Lufthansa-Consultant is trouwens een lachertje gebleken.

Mijnheer Decaluwe, we zijn ons allemaal goed bewust van de beperkte keuze, maar de procedure blijft wat ze is. Ik neem aan dat u heel goed bent ingelicht, ook door mensen die zich in deze benadeeld voelen, maar er is geen alternatief. We moeten de procedure eerbiedigen. Over zes maanden moet een coherent businessplan worden ingediend. Als ondertussen blijkt dat er sprake is van ook maar het geringste bedrog of verhulling, dan blazen we de hele zaak af.

Daarstraks viel het woord 'belangenvermenging'. Laten we wel wezen : hierover bestaat uitgebreide en duidelijke wetgeving. Het spreekt voor zich dat die moet worden nageleefd door bedrijfsrevisiekantoren, wie ook hun aandeelhouder is. Het is onmogelijk en onzinnig om de aandeelhoudersstructuur uit te pluizen van alle ondernemingen die betrokken zijn bij overheidscontracten. Als we die gedachtengang overnemen, zullen we niemand meer vinden die nog in aanmerking komt voor een overheidsopdracht. Vlaanderen is klein, zeker als er enige deskundigheid nodig is.

Van de offertes die werden ingediend voor de luchthaven van Deurne, waren er twee de moeite waard om eens te lezen : die van BIAC en die van Ernst & Young. BIAC was veel duurder. Hoe jammer het ook is, meer lag er niet op tafel. Had de regering dan moeten zeggen dat er te weinig voorstellen waren binnengekomen en nog meer tijd moeten verliezen ? Iedereen begint een beetje ongeduldig te worden, en daarbij heeft zo'n beslissing ook financiële implicaties.

Tot besluit stel ik het volgende voor. Misschien is het nuttig als de heer Coenen uitleg kan geven

Voorhamme

over de juridische aspecten van belangenvermenging. Voorts lijkt het mij wenselijk dat het investeringsplan dat over zes maanden moet worden ingediend, ter bespreking zal worden voorgelegd aan deze commissie. Het gaat immers om een moeilijke en delicate zaak.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw de voorzitter, collega's, het is inderdaad onmogelijk om een Vlaamse regionale luchthaven op een winstgevend manier te exploiteren. Een grondige analyse wijst echter uit dat de baten voor de gemeenschap opwegen tegen de relatief geringe kosten voor de Vlaamse overheid.

We hebben geprobeerd om deze luchthavens in concessie te geven aan privé-ondernemingen. Dat is mislukt. Zeker in Deurne is gebleken dat ook privé-bedrijven niet in staat zijn een regionale luchthaven uit te baten. In feite doet het huidige management het nog niet zo slecht. *(Opmerkingen van de heer Robert Voorhamme)*

Ongetwijfeld kunnen we hierover nog lang discussiëren. Een ding staat echter vast : Ernst & Young hield zich niet aan de voorwaarden die de Vlaamse regering heeft vastgelegd. Meer bepaald overschreed deze onderneming in haar voorstel in ruime mate de enveloppenfinanciering voor de exploitatie van en de investeringen in de luchthaven van Deurne. Dat lijkt me al voldoende om haar voorstel af te wijzen.

Toch heeft Ernst & Young de opdracht in de wacht gesleept. We weten allemaal wie de grote bonzen zijn van P&V en Ernst & Young. We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat minister Stevaert onder zachte dwang van een coalitiepartner de opdracht toch maar heeft toegewezen aan Ernst & Young. Niettemin blijft hij de politieke verantwoordelijkheid dragen voor deze beslissing.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, collega's, vandaag zijn een aantal belangrijke vragen gesteld. De antwoorden van minister Stevaert volstaan voorlopig voor ons. Ik treed het verzoek van de heer Voorhamme bij om over zes maanden het businessplan te evalueren in deze commissie. Ook voor mij is dat het uur van de waarheid. We zullen het businessplan vergelijken met het regeerakkoord. Een van de allerbelangrijk-

ste uitgangspunten is dat de begrotingsimpact van de luchthaven moet verkleinen.

Ter informatie merk ik op dat ik tijdens de vorige legislatuur de betrokken ministers meermaals heb geïnterpelleerd over de luchthaven van Deurne, en dat mijn fractie voorstander was van een sluiting. Ik geef toe dat we deze regeerperiode zijn overeengekomen de luchthaven voorlopig te behouden, en tot nader order houd ik mij daaraan.

De voorzitter : Over luchthavens kan wellicht beter op lange termijn worden nagedacht dan op korte.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mevrouw de voorzitter, het gaat niet over kortetermijndenken, er zit ook een strategie achter onze visie.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mevrouw de voorzitter, ik wil nog even reageren op wat de heren Voorhamme en Van Aperen hebben gezegd. Ook ik erken dat de regionale luchthavens zich in een lastig parket bevinden, maar daarover gaat mijn interpellatie niet. Ze gaat over de methode waarmee een managementteam werd aangeduid in Deurne en in Oostende, en in het bijzonder over de problemen met de wetgeving en de voorkennis.

Ik vrees dat we over dit onderwerp kunnen blijven discussiëren. Er werd opgemerkt dat de studie openbaar is, maar dat is vanzelfsprekend zo. Het gaat erover dat degenen die de studie hebben gemaakt, over heel veel achtergrondinformatie beschikken. Zo blijkt dat het subjectieve recht op een gelijke behandeling wordt geschaad. Deze vaststelling kan worden onderschreven met arresten van de Raad van State.

De heer Voorhamme stelde voor om de heer Coenen uitleg te laten geven. Ik ben natuurlijk bereid om naar hem te luisteren, maar dan wel tijdens een hoorzitting waarin ook andere juristen, eventueel van de Raad van State, het woord krijgen, zodat we ook een tegengestelde mening te horen krijgen. We moeten zowel de versies pro als contra aan bod laten komen.

Over de belangenvermengingen van Ernst & Young wil ik nogmaals kwijt dat ik het bedrijf geen verwijten maak. Ik zou echter heel graag weten in welke vennootschap de heer Serraes werkt. Het is natuurlijk handig om te stellen dat hij tot een ander deel van het bedrijf behoort, maar wel de bewuste onderhandelingen voert. Ik zou de gegevens graag zwart op wit krijgen. Ik vraag u nog een keer

Decaluwe

om de website van Ernst & Young en de arresten van de Raad van State te bekijken.

Op één na zijn alle financieringsplannen van de offertes verlieslatend. Ze bouwen allemaal een gecumuleerd verlies op. Ik vraag me af hoe het mogelijk is om binnen de zes maanden een winstgevend businessplan voor te leggen. Maandenlang kan in een financieringsplan worden ingeschreven, waarbij alles kan worden berekend en elke voorwaarde kan worden getoetst. De heer Caluwé heeft terecht opgemerkt dat dit een probleem vormt, ook voor de privé-sector. Het is me echt een raadsel hoe na zes maanden een winstgevend businessplan kan worden voorgelegd. Ik ben alvast benieuwd. Het is trouwens een goed idee van de minister om de plannen ook aan deze commissie voor te leggen.

Tijdens het debat gisteren over BIAC en de luchthaven te Zaventem, is nogmaals gebleken dat we ons dringend moeten afvragen hoe het is gesteld met het eigen luchthavenbeleid van de Vlaamse regering. Ik vraag reeds bij drie begrotingen om een beleidsbrief over de luchthavens. We kunnen voor- of tegenstander zijn van wat in Wallonië gebeurt, het Waals Gewest beschikt in elk geval over een eigen visie. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

CD&V wacht een beleidsbrief van de regering af. We zullen er zeker op reageren, maar het is niet aan ons om het regeringswerk te leveren.

Mevrouw de voorzitter, ik kondig alvast een motie aan.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik onderschrijf de mening dat de luchthavens in Vlaanderen altijd verlieslatend zul-

len zijn. Ik ben trouwens blij dat ze niet zo verlieslatend zijn als die in Wallonië. We moeten afwegen hoeveel middelen van de gemeenschap we in de luchthavens willen stoppen en hoeveel rendement die middelen kunnen opbrengen.

Mijnheer Decaluwe, over de juridische discussie wil ik nog eens kwijt dat de adviezen van de Inspectie van Financiën duidelijk stellen dat de procedures correct werden gevolgd. In de verslagen en adviezen van de juristen aan de Vlaamse regering staat dat een correcte procedure wordt gevolgd.

U vraagt zich af of men erin zal slagen om binnen de zes maanden een goed businessplan op te stellen. Ik hoop dat alvast. Wie stelt dat een businessplan pas is geslaagd als rendabiliteit kan worden bewezen, en dat zonder financiële interventie van de overheid, kan ik al verzekeren dat er geen zo'n businessplan zal zijn.

De heer Serraes is senior advisor bij Ernst & Young – ETM.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heren Decaluwe en Caluwé en door de heren Penris en Geraerts werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.40 uur.*
