

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



Zitting 2003-2004

21 januari 2004

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

ONDERZOEK VAN DE GELOOFSBRIEVEN EN EEDAFLEGGING VAN EEN VLAAMS VOLKS-
VERTEGENWOORDIGER

DECREET WIJZIGING DECREET MILIEUAUDIT

DECREET MEEDELEN VAN MILIEU-INFORMATIE EN OPHEFFING VAN DE STILZWIJGENDE
MILIEUVERGUNNING

ACTUALITEITSDEBAT OVER DE TOEKOMST VAN DE LUCHTHAVEN ANTWERPEN

RESOLUTIE CO-GEBRUIK VAN PRIVATE RECREATIETERREINEN

RESOLUTIE VOGELSCHRIKKANONNEN

VERZOEKSCHRIFT TAALBOETE

Inhoud

Nr. 27

Woensdag 21 januari 2004
Morgenvergadering

Berichten van verhindering	1
Ontwerp van uitvoeringsdecreet bestuurlijk beleid	
Indiening en verwijzing	1
Voorstellen van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Voorstel van resolutie	
Indiening en verwijzing	2
Advies van het Overlegcomité federale regering – gemeenschaps- en gewestregeringen	
Indiening en verwijzing	2
Advies van de Raad van State	
Indiening en verwijzing	2
Verslagen	
Indiening	2
Met redenen omklede moties	
Indiening	3
Verzoekschriften	
Indiening	4
Mededelingen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap	
Indiening	4
Arresten van het Arbitragehof	
Indiening	5
Kennisgevingen van het Arbitragehof	
Indiening	5
Motie van orde	
Voorstel tot aanvulling van de agenda	5
Spreker : de heer Filip Dewinter	
Onderzoek van de geloofsbriefen en eedaflegging	5
Voorstel van decreet van de heren Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme, Jos Stassen en Herman Lauwers houdende bekrachtiging van de stedenbouwkundige vergunningen verleend door de Vlaamse regering op 9 januari 2004 in toepassing van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden – 2026 (2003-2004) – Nr. 1	
Voorstel tot het verlenen van voorrang in commissie	6

Ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor wat betreft de milieuaudit en tot aanvulling ervan met een titel milieuvoorwaarden

– 1846 (2003-2004) – Nrs. 1 tot 4

Algemene bespreking

6

Sprekers : de heer Jef Van Looy , mevrouw Marleen Van den Eynde en de heer Johan Malcorps en minister Ludo Sannen

Artikelsgewijze bespreking

11

Ontwerp van decreet tot wijziging van de regelgeving betreffende het meedelen van milieu-informatie en tot opheffing van het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning

– 1847 (2003-2004) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

19

Sprekers : de heer Jef Van Looy en mevrouw Marleen Van den Eynde en minister Ludo Sannen

Artikelsgewijze bespreking

21

Actualiteitsdebat

Actualiteitsdebat over de toekomst van de Luchthaven Antwerpen

23

Sprekers : de heren Ludwig Caluwé, Jan Penris, Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme en Carl Decaluwe, mevrouw Ria Van Den Heuvel, de heer Johan Malcorps en minister Dirk Van Mechelen

Moties van aanbeveling

43

Voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwe c.s. betreffende het co-gebruik van private recreatieterreinen in het weekend door openbare besturen

– 814 (2000-2001) – Nrs. 1 tot 3

Intrekking

43

Voorstel van resolutie van de heren Johan Malcorps, Patrick Lachaert, Jos Bex, Jacky Maes en Gerald Kindermans betreffende de promotie van alternatieven voor vogelschrikkanonnen

– 1981 (2003-2004) – Nrs. 1 en 2

Bespreking

43

Sprekers : de heer Johan Malcorps, verslaggever en mevrouw Marleen Van den Eynde

Verzoekschrift over het invoeren van een taalboete

– 1966 (2003-2004) – Nr. 1

Verslag

44

Regeling van de werkzaamheden

45

VOORZITTER : De heer André Denys, onder-voorzitter

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.01 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

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

ONTWERP VAN UITVOERINGSDECREET BESTUURLIJK BELEID**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgende ontwerp van uitvoeringsdecreet van het kaderdecreet bestuurlijk beleid werd ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende de oprichting van het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap "Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen" – 2035 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken.

VOORSTELLEN VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende voorstellen van decreet werden ingediend :

- Voorstel van decreet van de heren Roland Van Goethem, Jan Penris en Karim Van Overmeire betreffende de in-, uit- en doorvoer van en de bestrijding van illegale handel in wapens, munitie en speciaal voor militair gebruik of voor ordehandhaving dienstig materieel en daaraan verbonden technologie
– 2022 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie ad hoc voor Wapenhandel.
- Voorstel van decreet van de heren Bruno Tobback en André Van Nieuwkerke houdende wijziging van het decreet van 28 juni 2002 betreffende gelijke onderwijskansen-I
– 2024 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.
- Voorstel van decreet van de heren André Denys, Peter Gysbrechts, Frans De Cock, Bob Verstraete en Sven Gatz houdende aanvulling van het decreet van 24 juli 1996 tot vaststelling van het statuut van de niet-professionele sportbeoefenaar met het oog op het invoeren van de opleidingsvergoeding ter financiering van de fondsen voor jeugdsportopleiding
– 2025 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Cultuur, Media en Sport.
- Voorstel van decreet van de heren Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme, Jos Stassen en Herman Lauwers houdende bekrachtiging van de stedenbouwkundige vergunningen verleend door de Vlaamse regering op 9 januari 2004 in toepassing van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden
– 2026 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Verenigde Commissies voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening en voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.
- Voorstel van decreet van mevrouw Gracienne Van Nieuwenborgh en de heren André Van Nieuwkerke, Lucien Suykens, Dirk De Cock, Frans Ramon en Gilbert Van Baele houdende versoepeling van de voorwaarden voor zwangere vrouwen voor een tijdelijke aanstelling van doorlopende duur in het onderwijs
– 2034 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende voorstel van resolutie werd ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heren Dirk De Cock, Stefaan Platteau, Dany Vandenbossche, Frans Ramon, Freddy Sarens en Jan Loones betreffende de mensenrechten in Algerije en de toepassing van de clausule omtrent de mensenrechten in het EU-assocatieverdrag met Algerije
– 2027 (2003-2004) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.

ADVIES VAN HET OVERLEGCOMITÉ FEDERALE REGERING – GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende advies van het Overlegcomité federale regering – gemeenschaps- en gewest-regeringen werd ingediend :

- Advies van het Overlegcomité federale regering – gemeenschaps- en gewestregeringen over het voorstel van decreet van de heren André Denys, Marc van den Abeelen, Gerald Kindermans, Chris Vandenbroeke en Francis Vermeiren houdende regeling van herstelmaatregelen voor de Vlaamse paardenwedrennen, houdende machtiging van de Vlaamse regering om mee te werken aan de oprichting van de vereniging zonder winstgevend doel "Vlaamse Federatie voor Paardenwedrennen" en houdende wijziging en opheffing van sommige bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen
– 1462 (2002-2003) – Nr. 9.
Verwezen naar de plenaire vergadering.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Indiening en verwijzing

De voorzitter : Het volgende advies van de Raad van State werd ingediend :

- Advies van de Raad van State over amendementen op het ontwerp van decreet betreffende participatie op school en de Vlaamse Onderwijsraad
– 1955 (2003-2004) – Nr. 7.
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.

VERSLAGEN

Indiening

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport uitgebracht door de heren Bob Verstraete en Peter Gysbrechts over de hoorzitting over het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 27 maart 1991 inzake medisch verantwoorde sportbeoefening
– 1854 (2003-2004) – Nr. 3.
- Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Johan Malcorps over het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen
– 1873 (2003-2004) – Nr. 3.
- Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gelijke Kansen uitgebracht door mevrouw Ria Van Den Heuvel over de hoorzitting over het ontwerp van decreet betreffende de eerstelijnsgezondheidszorg en de samenwerking tussen de zorgaanbieders
– 1882 (2003-2004) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Cultuur, Media en Sport uitgebracht door de heer Peter De Ridder over de hoorzitting over het ontwerp

Voorzitter

- van decreet houdende erkenning en subsidiëring van jeugdherbergen, jeugdkampeer- en jeugdvormingscentra, ondersteuningsstructuren en de vzw Algemene Dienst voor Jeugdtoerisme – 1883 (2003-2004) – Nr. 3.
- Verslag namens de Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme uitgebracht door de heer Guy Sols over de hoorzitting over het voorstel van decreet van de heren Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme, Jos Stassen en André-Emiel Bogaert betreffende een waarborgregeling voor kleine en middelgrote ondernemingen – 1893 (2003-2004) – Nr. 4.
 - Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Johan Malcorps over het voorstel van decreet van de heren Robert Voorhamme, Marc Cordeel, Jean-Paul Peuskens, Johan Malcorps en Jos Bex tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen – 1969 (2003-2004) – Nr. 2.
 - Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening uitgebracht door mevrouw Marleen Van den Eynde en de heer Johan Malcorps over het voorstel van resolutie van de heren Johan Malcorps, Patrick Lachaert, Jos Bex, Jacky Maes en Gerald Kindermans betreffende de promotie van alternatieven voor vogelschrikkanonnen en over verzoekschriften over het gebruik van alarmkanonnen in de land- en tuinbouw – 1981 (2003-2004) – Nr. 2.
 - Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening uitgebracht door de heer Jos Bex en mevrouw Marleen Van den Eynde over het verzoekschrift over de regelgeving inzake ongewenste reclame in de brievenbus – 2023 (2003-2004) – Nr. 1.
 - Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid uitgebracht door mevrouw Dominique Guns en de heer Bart De Smet over het verzoekschrift over de leningen met voordelige rentevoet bij het Vlaams Woningfonds – 2028 (2003-2004) – Nr. 1.
 - Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting uitgebracht door de heren Frans De Cock en Erik Matthijs over het verzoekschrift over het innen van de onroerende voorheffing op regelmatige tijdstippen – 2029 (2003-2004) – Nr. 1.
 - Verslag namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting uitgebracht door de heren Frans De Cock en Erik Matthijs over het verzoekschrift over de meeneembaarheid van registratierechten ingeval van feitelijke scheiding – 2033 (2003-2004) – Nr. 1.
-

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES**Indiening**

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van de heer Carl Decaluwe, mevrouw Veerle Heeren en de heer Bart De Smet tot besluit van de op 13 januari 2004 door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Wonen, Media en Sport, over de stijging van de huurprijzen in de socialehuursector en de financiële toestand van de socialehuisvestingsmaatschappijen – 2030 (2003-2004) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van mevrouw Niki De Gryze, mevrouw Marijke Dillen en de heer Felix Strackx tot besluit van de op 15 januari 2004 door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Wonen, Media en Sport, over de financiële positie van de lokale radio's, naar aanleiding van de heffing van de billijke vergoeding, en over problemen met het zendbereik – 2031 (2003-2004) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van mevrouw Niki De Gryze, mevrouw Marijke Dillen en de heer Felix Strackx tot besluit van de op 15 januari 2004 door de heren Kris Van Dijck, Filip Dewinter en Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellaties tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Wonen, Media en Sport, respectievelijk over de toekenning van zendver-

Voorzitter

gunningen voor lokale radio's, over de concrete toepassing van de erkenningsprocedure voor particuliere landelijke, regionale en lokale radio-omroepen, en over de erkenning van lokale radio's

– 2032 (2003-2004) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van mevrouw Ilse Van Eetvelde, mevrouw Riet Van Cleuvenbergen en mevrouw Sonja Becq tot besluit van de op 15 januari 2004 door mevrouw Ilse Van Eetvelde in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Adelheid Byttebier, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen, over de budgetten van de instellingen voor bijzondere jeugdzorg
– 2036 (2003-2004) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe, Frans De Cock, Dany Vandenbosche, Jo Vermeulen en Kris Van Dijck tot besluit van de op 15 januari 2004 door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Wonen, Media en Sport, over de financiële positie van de lokale radio's, naar aanleiding van de heffing van de billijke vergoeding, en over problemen met het zendbereik
– 2037 (2003-2004) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe en Kris Van Dijck tot besluit van de op 15 januari 2004 door de heren Kris Van Dijck, Filip Dewinter en Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellaties tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Wonen, Media en Sport, respectievelijk over de toekenning van zendvergunningen voor lokale radio's, over de concrete toepassing van de erkenningsprocedure voor particuliere landelijke, regionale en lokale radio-omroepen, en over de erkenning van lokale radio's
– 2038 (2003-2004) – Nr. 1.

- Met redenen omklede motie van de heren Koen Helsen en Carlo Daelman, mevrouw Ria Van Den Heuvel en de heer Jan Roegiers tot besluit van de op 15 januari 2004 door mevrouw Ilse Van Eetvelde in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Adelheid Byttebier, Vlaams minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen, over de budgetten van de instellingen voor bijzondere jeugdzorg
– 2039 (2003-2004) – Nr. 1.

VERZOEKSCHRIFTEN**Indiening**

De voorzitter : De volgende verzoekschriften werden ingediend :

- Verzoekschrift van de heer Eric Van As over de autonomie van directies van gemeenschapscholen
– 30 (2003-2004) ;
- Verzoekschrift van de heer Gustaaf Trappeniers over landbouwbedrijven in landelijk waardevol landbouwgebied
– 31 (2003-2004).

MEDEDELINGEN VAN HET MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**Indiening**

De voorzitter : De volgende mededelingen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werden ingediend :

- Beperkte statistische telling van de studenten in het hoger onderwijs op 31 oktober 2003 – Academiejaar 2003-2004
(DOC 150/2003-2004) ;
- Strategisch Plan Werkgelegenheid – Monitoring van de beoogde beleidseffecten. Stand van zaken – oktober 2003
(DOC 151/2003-2004) ;
- Energiebeheer bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – 3de Trimestriële rapport 2003 en Eindrapport Fase I (voortgangsrapport opgemaakt ter uitvoering van de resolutie van 23 mei 2001 betreffende de voorbeeldrol van de overheid met betrekking tot energiebesparing)
(DOC 152/2003-2004).

Deze mededelingen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap liggen ter inzage op de directie Decreetgeving van het Vlaams Parlement (Decreetgevend Secretariaat).

ARRESTEN VAN HET ARBITRAGEHOF

Indiening

De voorzitter : De volgende arresten van het Arbitragehof liggen ter inzage op de directie Decreetgeving van het Vlaams Parlement (Decreetgevend Secretariaat) :

- Arrest nr. 1 van 14 januari 2004 ;
- Arrest nr. 2 van 14 januari 2004 ;
- Arrest nr. 3 van 14 januari 2004 ;
- Arrest nr. 4 van 14 januari 2004 ;
- Arrest nr. 4 van 14 januari 2004 ;
- Arrest nr. 5 van 14 januari 2004 ;
- Arrest nr. 6 van 14 januari 2004.

KENNISGEVINGEN VAN HET ARBITRAGEHOF

Indiening

De voorzitter : De volgende kennisgevingen van het Arbitragehof betreffende beroepen tot vernietiging en prejudiciële vragen liggen ter inzage op de directie Decreetgeving van het Vlaams Parlement (Decreetgevend Secretariaat) :

- Rolnummers 2727 en 2850 (samen gevoegde zaken) ;
- Rolnummer 2848 ;
- Rolnummers 2854, 2855 en 2856 (samen gevoegde zaken) ;
- Rolnummers 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867 en 2868 (samen gevoegde zaken).

MOTIE VAN ORDE

Voorstel tot aanvulling van de agenda

De voorzitter : Dames en heren, met toepassing van artikel 46 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Dewinter bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer de voorzitter, ik vraag bij motie van orde om een aanvulling van de agenda toe te staan. Het gaat om een technische kwestie waarover weinig problemen kunnen ontstaan.

De heer Verrijken, lid van onze fractie, heeft vorige week om persoonlijke redenen ontslag genomen uit het parlement. Ik heb vastgesteld dat de eedaflegging van het nieuwe lid pas is gepland voor volgende week. Alle formaliteiten zijn echter vervuld waardoor de eedaflegging reeds vandaag zou kunnen plaatsvinden. Daarom wil ik vragen deze kwestie zo vlug mogelijk te regelen.

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

Is het parlement het eens met dat voorstel tot aanvulling van de agenda ? *(Instemming)*

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

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

Het incident is gesloten.

ONDERZOEK VAN DE GELOOFSBRIEVEN EN EEDAFLEGGING

De voorzitter : Dames en heren, bij brief van 15 januari 2004 heeft de heer Verrijken met ingang van 15 januari 2004 ontslag genomen als Vlaams volksvertegenwoordiger.

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

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

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

Voorzitter

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

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

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

Mijnheer Van Brusselen, namens alle collega's heet ik u van harte welkom in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

VOORSTEL VAN DECREET van de heren Marc van den Abeelen, Robert Voorhamme, Jos Stassen en Herman Lauwers houdende bekrachtiging van de stedenbouwkundige vergunningen verleend door de Vlaamse regering op 9 januari 2004 in toepassing van het decreet van 14 december 2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden

– 2026 (2003-2004) – Nr. 1

Voorstel tot het verlenen van voorrang in commissie

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

Is het parlement het hiermee eens ? (*Instemming*)

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

ONTWERP VAN DECREET tot wijziging van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid voor wat betreft de milieuaudit en tot aanvulling ervan met een titel milieuvoorwaarden

– 1846 (2003-2004) – Nrs. 1 tot 4

Algemene bespreking

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

De algemene bespreking is geopend.

De heer Malcorps, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Van Looy heeft het woord.

De heer Jef Van Looy (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, normaliter had de heer Matthijs hier gestaan. Hij kon hier echter niet aanwezig zijn wegens familiale redenen. Namens onze fractie zal ik enkele bedenkingen maken bij dit ontwerp van decreet.

In essentie is dit ontwerp van decreet zeker positief. Het kan zelfs bepalend zijn voor de toekomst. De vergunningsverlening wordt op een totaal andere leest geschoeid. Ze gaat uit van een meer zuiver concept, vanuit de ecologie zelf. Er is minder ruimte voor een willekeurige beoordeling van de individuele milieuvergunningaanvraag. Toch zullen we ons om een aantal redenen onthouden bij de stemming. Zo wordt alles over de algemene en sectorale vergunningsvoorwaarden in de media en politiek verheven tot de grote administratieve vereenvoudiging. Dit verdoezelt vooral de niet-uitvoering van het regeerakkoord inzake de vereenvoudiging. Ik verwijs naar de aangekondigde vermindering van de regels met 25 percent. Ook inzake die vereenvoudiging blijft er nog een hele weg af te leggen.

Tijdens de hoorzittingen, in de adviezen van de MINA-raad en door de minister zelf werd gewezen op de samenhang met andere, op stapel staande ontwerpen van decreet. Het ontwerp inzake de bronnenbeheersing zal er deze zittingsperiode zeker niet meer komen, maar het bevat een hoofdstuk dat het ontwerp van decreet waarover we vandaag stemmen, toepasselijk moet maken. We vra-

Van Looy

gen ons dan ook af of dit wel goed wetgevend werk is.

Ook hier is de grote vraag hoe dit wordt uitgevoerd. Hoeveel algemene regels moeten er komen? Hoe zal men die kennen? Aan welk tempo zullen de algemene kaders worden aangepast? Hoe snel kan dit worden gewijzigd als de ecologische omstandigheden veranderen? Ik verwijs in dit verband onder meer naar de klimaatverstoring. Is dat wat we wilden? Het gaat dus niet alleen om minder regels, het zou ook moeten gaan om betere regels. Indien de kwaliteit daarvan niet beter wordt, dan blijft dit ontwerp van decreet een dode mus.

Een grotere rechtszekerheid voor bedrijven lijkt evident. Bij nader toezien is het maar de vraag of de bedrijven beter af zijn met dit systeem. De ervaringen in Nederland met een gelijkaardig systeem zijn hier belangrijk. Zogenaamde nadere eisen of bijzondere regels kunnen de integrale voorwaarden aanvullen omwille van specifieke en lokale omstandigheden. We weten niet in welke mate de overheid hier gebruik van zal maken.

Ook blijft de vraag of met dit alles onze bestaande handhaving op het nieuwe systeem is voorbereid. Meer bepaald rijst de vraag of ons rechtssysteem, dat het zo al bijzonder moeilijk heeft met de handhaving van milieuregels, voldoende flexibel is om toch nog doeltreffend te kunnen functioneren in een dergelijk, meer algemeen kader.

Ik sluit dan ook af met de vraag of dit de langverwachte belangrijke en grote hervorming is. Dat blijft vandaag een open vraag. Hebben we hier dan meer dan 4 jaar op moeten wachten? De hele zaak wordt de facto doorgeschoven naar de volgende regering. Mijnheer de minister, ik stel vast dat Groen! de handen vrij houdt. Het lijkt erop dat uw partij zelfs bang is van haar eigen schaduw. Andermaal lijkt dit me 'too late and too little' te zijn. *(Applaus bij CD&V)*

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, het voorliggende ontwerp van decreet volgt enerzijds de EMAS-richtlijn die vanuit Europa wordt opgelegd, en houdt anderzijds een vereenvoudiging van de milieuwetgeving in, onder meer door de invoering van sectorale voorwaarden. Hierdoor wordt

bij de toekenning van milieuvergunningen werk gemaakt van een aanpak per sector, waarmee deze regering een vereenvoudiging tracht in te voeren bij de toekenning van vergunningen.

De EMAS II-richtlijn beoogt een vrijwillige deelneming van organisaties aan een milieubeheer- en milieu-auditsysteem. Het bedrijfsleven twijfelt aan de meerwaarde van deze EMAS II-registratie. Dat werd ook duidelijk aangegeven tijdens de hoorzittingen. Zelfs voor de ISO 14001-certificatie, de certificatie voor een milieuzorgsysteem, is er in ons land weinig interesse. In ons land liggen het aantal ISO-certificaties en het aantal emissieregistraties bijzonder laag ten opzichte van onze buurlanden Duitsland en Nederland. Zo zijn er in België maar een 120-tal bedrijven die over een ISO-certificatie beschikken, terwijl er in Nederland 700 zijn. In Duitsland zijn er 3.000 EMAS-registraties, in ons land slechts een 15-tal. Dat zijn spectaculaire verschillen. Dit zou volgens deskundigen te wijten zijn aan het feit dat er in ons land tegenover het behalen van een certificatie geen beloning staat. In Duitsland en Nederland is dat wel het geval. Bij de toekenning van vergunningen kunnen de geregistreerde bedrijven bijvoorbeeld over een vrijstelling beschikken.

De aandacht die in dit decreet uitgaat naar deze EMAS-richtlijn, is volgens onze fractie onvoldoende. Wij menen dat als Vlaanderen het aantal bedrijven met een milieuzorgsysteem gevoelig wil verhogen, daar ook wel iets meer tegenover dient te staan.

Zowel de SERV als Unizo hebben tijdens de hoorzittingen duidelijk aangegeven dat zij al langer vragende partij zijn voor de invoering van de integrale milieuvoorwaarden. Door deze invoering zullen in de praktijk de klasse II-inrichtingen, die voorheen vergunningsplichtig waren, meldingsplichtig zijn, behalve als ze niet zijn opgenomen in de integrale milieuvoorwaarden. Dit is zeker een vereenvoudiging.

De uitwerking van dit systeem laat echter blijkbaar nog op zich wachten. Er is nog veel onduidelijkheid over, want er moet bijvoorbeeld nog worden begonnen met de indeling van de sectoren en de opmaak van de pakketten die duidelijk aantonen aan welke voorwaarden de sectoren moeten voldoen. Zoals de sector zelf heeft aangegeven, hoopt ook onze fractie dat dit decreet inderdaad duidelijkheid zal brengen. Daar zal echter nog veel werk voor moeten worden verricht.

Van den Eynde

Mijnheer de minister, toch blijven we nog met een vraag zitten. Er wordt geschetst dat de invoering van deze nieuwe maatregel voor een aantal problemen zou kunnen zorgen, bijvoorbeeld bij mobiele installaties. Maar zullen er bijvoorbeeld ook sectorale voorwaarden kunnen worden gecreëerd voor de landbouwbedrijven? Die kunnen immers ook onder een noemer worden gebracht bij de toekenning van milieuvergunningen. Daar hebben we nog geen duidelijk antwoord op. In ieder geval hoop ik samen met mijn fractie dat de onduidelijkheid die er nog heerst op het terrein, zal worden weggewerkt in nauw overleg met de sector zelf.

Omwille van die onduidelijkheid, maar ook omwille van het ontbreken van een beloning voor bedrijven die inspanningen doen voor het milieu, door middel van een milieuzorgsysteem of door het aanwenden van de best beschikbare technologie, zal onze fractie zich onthouden. We blijven van mening dat alleen door een positieve benadering van het milieu, met behulp van bonussen of beloningen, de burger en de bedrijven kunnen worden aangemoedigd om een beter en schoner milieu te creëren. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik ben fier op dit ontwerp van decreet. De regering, en in het bijzonder de groenen, wordt vaak verweten dat ze zich bezondigen aan betutteling en regelneverij. Dit ontwerp van decreet echter betekent een verregaande vereenvoudiging van de regelgeving. Ik wil kort het ruimere kader van dit ontwerp schetsen, alvorens specifiek in te gaan op de voordelen ervan.

De jongste tijd is er heel wat kritiek op het milieubeleid, zowel in eigen land als in het buitenland. Dat is een algemene tendens. Ecologische politiek is in het tijdperk van Bush junior en de anti-ecologische restauratiebeweging die internationaal opgeld maakt, minder evident dan voorheen. Het milieubeleid moet steeds meer verantwoord worden, en is niet langer 'taken for granted'. Zelfs bij onze Nederlandse noorderburen wordt het milieubeleid steeds meer in een adem genoemd met bedilzucht en bureaucratisering. Ook in eigen land was er het voorbije jaar heel wat kritiek op het milieubeleid.

Kritiek is echter ook steeds een opportuniteit. Veel kritiek op het bestaande milieubeleid is in wezen constructief. Deskundigen stellen het bureaucrati-

sche aspect en de complexiteit van het bestaande milieubeleid in vraag, net omdat ze voorstander zijn van nieuwe vormen van eco-efficiëntie. Zelfs in de Verenigde Staten is er de beweging New Ecology, en die valt niet noodzakelijk samen met de anti-eco-beweging, die daar ook heel sterk is. Naast de ecologische modernisering van de samenleving is een ecologische modernisering van de milieupolitiek zelf nodig, zo wordt gesteld. Dat is zeker een punt.

De crisis van het milieubeleid kan een nieuwe uitdaging worden en een nieuwe start van een modernere en slagkrachtigere milieupolitiek. Het is zeker geen toeval dat in verschillende industrielanden momenteel programma's lopen voor – zoals ze het in Nederland met een mooie term noemen – 'de opschoning van de milieuwetgeving'. Net als in Vlaanderen lopen ook in Duitsland en Nederland grote programma's om de wildgroei aan milieuwetgeving en de Duitse eco-paragrafen te vereenvoudigen en transparanter te maken. Wie vereenvoudiging zegt, zegt echter in veel gevallen ook versoepeling. In de VS bleek dat het vereenvoudigen van het gehele milieubouwwerk dat het Amerikaans Milieubureau de voorbije decennia optrok, in de meeste gevallen gelijkstaat met het onderuithalen van wezenlijk pijlers van dit beleid. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

In Duitsland werd ontdekt dat de milieubureaucraten of ecocraten zich niet zozeer in de politiek bevinden dan wel in de uitgebreide milieuadministraties en in het bedrijfsleven zelf. Voldoen aan gedetailleerde voorschriftenlijstjes, is voor de milieuverantwoordelijke binnen bedrijven en voor het leger van milieuconsultants dikwijls stukken makkelijker en handiger dan voldoen aan vergunningen op hoofdlijnen, resultaatsverplichtingen, interne milieuzorg- of milieuverzekeringssstelsels. Als bedrijfssectoren vrijwillige overeenkomsten aangaan met de overheid om bijkomende normen of heffingen te vermijden, leidt dit dikwijls tot inefficiënte, bureaucratische en dure procedures die de toepassing van vrijemarktprincipes in de milieusector juist in de weg staan.

Waar het pleidooi voor ecologische efficiëntie en modernisering uitgaat van een welgemeende zorg voor een beter leefmilieu, kunnen de aanbevelingen met beide handen worden aangegrepen. Dat is de teneur van dit ontwerp van decreet. Als de zogeheten zorg voor meer ecologische efficiëntie echter enkel een bezorgdheid maskeert voor een doorgedreven economische efficiëntie, wordt eco-efficiëntie het breekijzer van ecologische deregulering. Dat mag natuurlijk niet het geval zijn.

Malcorps

In Vlaanderen kenden we de voorbije decennia een wildgroei aan milieuregelgeving. Vlarem I en Vlarem II zijn daar het typevoorbeeld van. In die periode was een soort opbouw- of aanbouwwerk immers noodzakelijk. Het was een blijk van zorg voor het milieu. We kenden ook de grote wetten op federaal niveau over lucht en water en later ook de Vlaamse decreten. Die werden naast elkaar uitgebouwd. Later leverde de commissie-Bocken een inspanning om tot een synthese en een systematische Vlaamse wetgeving te komen. Dit alles paste in een zorg voor een meer eco-efficiënte aanpak, ook van de milieuwetgeving zelf.

Nu is er het ontwerp van decreet integrale milieuvoorwaarden. Het houdt geen versoepeling in van de bepalingen in het milieuvergunningendecreet of in Vlarem I en II, maar wel een heel duidelijke vereenvoudiging. De beleidsvoordelen zijn erg belangrijk. Ik overloop ze even. Er is een hoge rechtszekerheid voor de bedrijven. Het bevat een gebruiksvriendelijk systeem met normen op maat van de sector. Ik wik mijn woorden want de term 'normen op maat' werd vroeger soms als vloek gebruikt. In dit geval is er een positieve connotatie. We houden immers rekening met de sector en we proberen om de milieudoelstellingen te halen door rekening te houden met wat in de sector leeft. Het ontwerp van decreet is ideaal voor het doelgroepenbeleid, namelijk voor het overleg met bedrijfsfederaties. Het is beter toepasbaar en handhaafbaar en het is integraal, want er wordt met alle milieucompartimenten samen rekening gehouden. Er worden geen doorschuifoperaties georganiseerd tussen de verschillende milieucompartimenten.

Een integrale aanpak biedt meer garanties dan een systeem met vergunningen per bedrijf. Alle bedrijven worden op dezelfde leest geschoeid. De Nederlandse ervaring met werken met integrale voorwaarden leert ons dat het systeem kostenbesparend is en toch milieuwinst oplevert. Dat is uiteraard ideaal. Het is het typevoorbeeld van een positieve modernisering van het milieubeleid zoals ook in Amerika wordt bedoeld door de new-ecologystroming.

We zijn uiteraard heel blij met de positieve reacties van verenigingen zoals Unizo en het VEV. Unizo berekende zelfs dat het de 100.000 Vlaamse KMO's die er een voordeel mee kunnen doen, een besparing kan opleveren van maar liefst 50 miljoen euro per jaar.

De hoorzittingen waren nuttig. We zijn niet doof of blind voor de waarschuwingen in verband met het in de praktijk omzetten van het ontwerp van decreet. De minister heeft ons verzekerd dat er reeds proefprojecten werden opgestart in schrijnwerkerijen en garages. Het is heel interessant om juist in die twee sectoren het werken met integrale voorwaarden op heel korte termijn uit te testen.

Er waren wat vragen over de samenhang met het decreet bronnenbeheersing. Dat decreet is heel belangrijk en berust op dezelfde logica. Het is belangrijk om het op een grotere schaal voort te zetten. Ik weet niet hoe ver we nog zullen geraken tijdens deze legislatuur, want er blijft niet veel tijd meer over. Het ontwerp van decreet integrale milieuvoorwaarden kan in elk geval worden losgekoppeld van het andere, vandaar dat we te elfder ure nog amendementen hebben ingediend in verband met de meldingsplicht en de handhaving, want daardoor kan het decreet autonoom werken en worden losgekoppeld van het meer ambitieuze project. We blijven wel, in dezelfde geest van een positieve eco-efficiëntie, vragende partij voor een decreet bronnenbeheersing. We hopen dat daar snel werk van wordt gemaakt.

De laatste waarschuwing van het VEV en Unizo gaat over de opmaak van de pakketten van integrale voorwaarden. Dit mag niet leiden tot nieuwe vormen van betutteling. We moeten er nauwgezet op toezien dat dit in constructief overleg met de sectoren zelf gebeurt. Dat is de geest van de nieuwe aanpak die we met dit ontwerp van decreet voorstellen. Eenvoudige procedures zijn nodig. We mogen niet in een verkapte vorm van vergunningstelsels vervallen. Dat wil niet zeggen dat we klakkeloos alle wensen van de sectoren moeten overnemen. Milieudoelstellingen blijven altijd centraal staan. We zullen dus niet onderbieden op wat nu in de Vlarem-regelgeving staat, we willen het op een praktischer manier toepassen.

Het uiteindelijke doel, dat ook in de ruimtelijke ordening wordt toegepast, is de verweving van kleinere bedrijven. Ik had het al over de pilootprojecten voor schrijnwerkerijen en garages. Die bedrijven staan meestal niet in een industriezone, ze zijn dikwijls verweven in woonzones in stedelijke of dorpskernen. Voor die verweving is de integrale aanpak van de milieuvoorwaarden van groot belang.

Ook de milieu-audit en het systeem van de bedrijfsinterne milieuzorg zijn van groot belang. Dit laatste systeem van autocontrole wordt verder verfijnd. Het geeft meer verantwoordelijkheid voor de

Malcorps

sector. Dat is een goede evolutie. We moeten dat ook in de toekomst durven toepassen. Daarvoor kunnen we leren van Nederlandse ervaringen. Daar werden al evaluaties doorgevoerd en is men tot de bevinding gekomen dat controle op controle noodzakelijk is. Autocontrole is geen mirakeloplossing. Ik heb er in de commissie al op gewezen dat bedrijven met een ISO- of EMAS-certificatie in Nederland dikwijls door de mand vallen. Controle op milieuprestaties overlaten aan de markt werkt niet altijd, omdat de verificateurs afhankelijk zijn van hun klanten. Daarom is het goed dat de overheid toekijkt op de organisatie en het verloop van het verificatieproces.

Ideaal op lange termijn is het uitschrijven van milieuvergunningen voor middelgrote en grote bedrijven. Het VEV heeft op het einde van de vorige legislatuur voorstellen gedaan. Ik weet niet of het VEV nu nog vragende partij is. Soms zijn milieudiensten of milieuverantwoordelijken van grote bedrijven niet happig op dit soort regelgeving, dat de verantwoordelijkheid van het eigen bedrijf verhoogt. Soms is het gemakkelijker om regels te volgen dan zelf creatief met die zaken om te gaan. Toch moet dat in de toekomst gebeuren. In het bedrijfsleven denken veel mensen in die richting.

Ook de verdere privatisering van de controle is een weg voor de toekomst, mits de overheid die controle controleert. We moeten kiezen voor de responsabilisering. Soms verlangen bedrijven toch nog naar de milieucatechismus, omdat dat handiger is, liever dan een existentiële verantwoordelijkheid op te nemen die een meer integrale benadering vergt. De toekomst ligt in bedrijven die een milieuduurzame productie en ontwikkeling internaliseren. Zo blijft het begrip 'responsible care' niet alleen een reclameterm, maar wordt het een diepgewortelde bedrijfsstrategie, zodat bedrijven en de overheid in hun zorg voor het milieu en duurzame ontwikkeling elkaar beter vinden in de toekomst. Laten we hopen dat dat de evolutie is, en niet een deregulering ten koste van milieu, leefbaarheid en gezondheid. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : Minister Sannen heeft het woord.

Minister Ludo Sannen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de heer Malcorps heeft de brede context en de grote voordelen van het ontwerp van decreet geschetst en toegelicht. Ik heb daar weinig aan toe te voegen. Ik wil vooral reageren op de betogen van mevrouw Van den Eynde en de heer Van Looy.

CD&V zal zich onthouden bij de stemming omdat slechts een deel van de geplande 25 percent deregulering wordt gerealiseerd. Ik beschouw dit als een eer. Ik begrijp dat ik mijn werk doe, maar dat de voltallige Vlaamse regering nog werk voor de boeg heeft. Ik hoop dat ik u zo mag begrijpen, mijnheer Van Looy.

Eerlijk gezegd, moeten we blij zijn dat het ontwerp van decreet er ligt. Het is niet te laat. Er moet inderdaad nog een hele weg worden afgelegd. Het is niet eenvoudig geweest. We deden er jaren over om dit inzicht te verwerven. Het komt erop aan het milieubeleid te voeren vanuit welomschreven doelstellingen en niet via bijkomende regelgeving. Tegelijk moeten we de bedrijfswereld responsabiliseren. Dat doen we met dit ontwerp van decreet. Niet alleen de integrale voorwaarden bieden die mogelijkheid, maar ook de specifieke voorwaarden. Als bedrijven hetzelfde resultaat behalen met andere maatregelen kunnen ze de opgelegde specifieke milieuvoorwaarden laten bijsturen.

Er is een responsabilisering voor de andere bedrijven, het is aan hen hierop in te gaan. De heer Malcorps heeft een punt : er was een mentaliteitswijziging nodig bij de overheid, nu moeten de bedrijven nog volgen. Sommige zijn bang van hun verantwoordelijkheid. Ze verschuilen zich liever achter de regeltjes. Die regels mogen dan wel duidelijk zijn, ze bieden daarom geen optimale bescherming van het milieu.

Ik ben het met u eens dat we dit ontwerp van decreet beter samen met het nieuwe bronnendecreet en het handhavingsdecreet hadden ingediend. Op mijn kabinet is daarvoor al het werk geleverd. We hebben preadviezen gevraagd van de SERV en de MINA-raad. Zowel de SERV als de MINA-raad stonden achter de inhoud van het handhavingsdecreet. Ik hoop dat we dat in de ministerraad nog kunnen goedkeuren. Ik heb inderdaad mijn twijfels bij het ontwerp van decreet over bronnenbeheersing. Hoe dan ook, het voorbereidende werk is zinvol. Wie ook na mij minister van Leefmilieu mag worden, hij of zij kan hier gebruik van maken.

Mevrouw Van den Eynde wijst erop dat de systemen van interne milieuzorg of kwaliteitszorg weinig zouden voorkomen in Vlaanderen. Een van de redenen daarvoor zou kunnen zijn dat er te weinig beloning tegenover staat. Dit ontwerp van decreet houdt volgens mij juist wel een beloning in. De interne zorgsystemen kunnen immers de vroegere interne milieu-audits vervangen. Het beleid Leefmilieu geeft een impuls en stimulans aan de interne zorgsystemen. Ik hoop dat andere beleidsdomei-

Sannen

nen eveneens een stimulans kunnen geven. Door deze twee systemen, EMAS II en ISO 14.001, te erkennen, geven we een bijkomende stimulans tot milieuverantwoord bedrijfsbeheer.

Dit ontwerp van decreet moet uiteraard nog worden uitgewerkt, mevrouw Van den Eynde. Ik begrijp die kritiek niet. In een parlementaire democratie moet er eerst een decreet zijn voor we de uitwerking ervan kunnen implementeren. Intussen zijn we bezig met twee projecten, namelijk voor schrijnwerkerijen en garages. Ik hoop dat we die nog kunnen implementeren. We zullen ook nagaan in welke mate we andere sectoren kunnen opnemen in een dergelijk systeem. U verwijst naar landbouwbedrijven. Ik wil me daar nu nog niet over uitspreken. Ik wil eerst de proefprojecten voor garages en schrijnwerkerijen implementeren. Op basis daarvan zal duidelijk worden waar we moeten bijsturen. Vervolgens kunnen we stapsgewijs verder gaan.

Een voorwaarde is natuurlijk dat de productie en exploitatie van de bedrijven een zekere uniformiteit vertonen. Ik weet niet of dat voor landbouwbedrijven het geval is. Ze hebben een verschillende productiviteit en een verschillende samenstelling, wat het zeker niet eenvoudig zal maken om hen op te nemen in dat systeem.

Ik ben blij dat het ontwerp van decreet er eindelijk is. Ik weet dat de bedrijfswereld ongeduldig is voor wat de implementatie ervan betreft. Wij zullen in elk geval alles in het werk stellen om die twee pilootprojecten binnen enkele maanden goed af te ronden. Hopelijk is dat een stimulans voor de volgende regering om snel integrale voorwaarden uit te werken voor andere sectoren. *(Applaus bij de meerderheid)*

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

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

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen.

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

– *Aangenomen.*

Artikel 2

Aan artikel 1.1.2, § 1, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid worden een 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14° en 15° toegevoegd, die luiden als volgt :

- 9° inrichting : onder meer bedrijf, werkplaats, opslagplaats, installatie, machine en/of toestel ;
- 10° activiteit : werk of handeling, al dan niet uitgevoerd met behulp van een inrichting ;
- 11° ingedeelde inrichting : een samenhangend geheel, op een bepaalde plaats, van minstens één inrichting of activiteit die op grond van één of meer rubrieken vergunningsplichtig dan wel meldingsplichtig is, en van de daarbij horende door de exploitant beheerde overige inrichtingen en activiteiten ;
- 12° ingedeelde activiteit : tijdelijke, verplaatsbare of mobiele activiteit ;
- 13° minister : de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu ;
- 14° milieuverstoring : verontreiniging, onttrekking en aantasting ;
- 15° aantasting : ingreep van de mens die gevolgen heeft voor de kaderfunctie van het milieu en die mens of milieu op rechtstreekse of onrechtstreekse wijze nadelig beïnvloedt of kan beïnvloeden. De kaderfunctie van het milieu biedt de milieuvorraden en de diensten die het socio-economisch systeem kan gebruiken om naar behoren te functioneren. "

– *Aangenomen.*

Voorzitter**Artikel 4****Artikel 3**

In hetzelfde decreet wordt een artikel 1.1.3 ingevoegd, dat luidt als volgt :

" Artikel 1.1.3

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, zijn de "beste beschikbare technieken die geen overmatig hoge kosten met zich meebrengen" en de "beste beschikbare technieken" als volgt te begrijpen :

1° "Technieken" omvat :

- a) ieder technisch hulpmiddel en iedere technologie, alsook de wijze waarop installaties worden ontworpen, gebouwd, onderhouden, bediend en ontmanteld ;
- b) het inzetten van grond- en hulpstoffen ;
- c) het inzetten van gekwalificeerd personeel in een inrichting of activiteit ;
- d) de gebouwen waarin een inrichting of activiteit is gevestigd ;

2° "Beschikbare" : op zodanige schaal ontwikkeld dat de betrokken technieken technisch haalbaar in de betrokken industriële context kunnen worden toegepast, onafhankelijk van de vraag of die technieken al dan niet op het nationale grondgebied worden toegepast of geproduceerd, mits zij voor de exploitant op redelijke voorwaarden toegankelijk zijn ;

3° "Beste" : het meest doeltreffend voor het bereiken van een hoog algemeen niveau van bescherming van het milieu in zijn geheel ;

4° "Overmatig hoge kosten" zijn kosten die :

- a) onredelijk zijn in verhouding tot hun resultaat op het vlak van de bescherming van mens en milieu ; of,
- b) die economisch niet haalbaar zijn in de betrokken industriële context."

– *Aangenomen.*

In hetzelfde decreet wordt het opschrift van hoofdstuk III van titel III "De milieuaudit" vervangen door wat volgt : "EMAS en de decretaal verplichte milieuaudit".

– *Aangenomen.*

Artikel 5

Artikel 3.3.1 van hetzelfde decreet wordt als volgt gewijzigd :

1° in § 1 worden de woorden "Verordening (EEG) Nr. 1836/93 van de Raad van 29 juni 1993 inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem" vervangen door de woorden "Verordening (EG) Nr. 761/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS)" ;

2° in § 1 worden de woorden "Commissie van de Europese Gemeenschappen" vervangen door de woorden "Europese Commissie" ;

3° in § 2 worden de woorden "het orgaan" vervangen door de woorden "de bevoegde instantie" ;

4° in § 2 wordt het woord "locaties" vervangen door het woord "organisaties" ;

5° in § 2 wordt het cijfer "8" vervangen door het cijfer "6" en het cijfer "9" door het cijfer "7" ;

6° in § 2 worden de woorden "Commissie van de Europese Gemeenschappen" vervangen door de woorden "Europese Commissie" ;

7° in § 3 wordt het woord "locatie" vervangen door het woord "organisatie".

– *Aangenomen.*

Artikel 6

Artikel 3.3.2 van hetzelfde decreet wordt als volgt gewijzigd :

Voorzitter

1° in § 1 wordt het woord "voorwaarden" vervangen door het woord "milieuvoorwaarden" en worden de woorden "decretaal verplichte" ingevoegd tussen het woord "eenmalige" en het woord "milieuaudit" ;

2° § 1 wordt aangevuld met een tweede lid, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering kan evenwel inrichtingen die over een bedrijfsintern milieuzorgsysteem beschikken dat gelijkaardige waarborgen biedt onder door haar bepaalde voorwaarden vrijstellen van die verplichting." ;

3° in § 2 worden de woorden "decretaal verplichte" ingevoegd tussen het woord "De" en het woord "milieuaudit" ;

4° in § 3 worden de woorden "decretaal verplichte" ingevoegd tussen het woord "De" en het woord "milieuaudit" ;

5° in § 3 wordt een vijfde streepje ingevoegd, dat luidt als volgt :

"– bodembeheer ;" ;

6° § 3 wordt aangevuld met een tweede lid, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering kan nadere eisen stellen betreffende de inhoud van de decretaal verplichte milieuaudit. Ze kan in dat verband ook haar goedkeuring verlenen aan richtlijnen waarvan het gebruik aanbevolen wordt." ;

7° in § 4 worden de woorden "decretaal verplichte" ingevoegd tussen het woord "De" en het woord "milieuaudit" ;

8° § 5 wordt vervangen door wat volgt :

"§ 5. De decretaal verplichte milieuaudit moet gevalideerd worden door een daarvoor erkende of geaccrediteerde milieuverificateur. De Vlaamse regering kan nadere eisen stellen betreffende hun validatiewerkzaamheden. Ze kan in dat verband ook haar goedkeuring verlenen aan richtlijnen waarvan het gebruik aanbevolen wordt." ;

9° een § 6 wordt toegevoegd, die luidt als volgt :

"§ 6. In voorkomend geval bepaalt de Vlaamse regering de erkenningscriteria en -voorwaarden waaraan een in § 5 bedoelde milieuverificateur moet voldoen en de wijze waarop hij erkend wordt. De Vlaamse regering bepaalt ook op welke wijze toezicht gehouden wordt op zijn werkzaamheden."

– *Aangenomen.*

Artikel 7

In artikel 3.3.3, tweede lid, van hetzelfde decreet wordt het woord "decretaal" ingevoegd tussen het woord "een" en het woord "verplichte".

– *Aangenomen.*

Artikel 8

In artikel 3.8.1 van hetzelfde decreet worden de woorden "en op de toepassing van de verordening, bedoeld in artikel 3.3.1," ingevoegd tussen het woord "uitvoeringsbesluiten" en het woord "volgens".

– *Aangenomen.*

Artikel 9

Artikel 3.8.3 van hetzelfde decreet wordt als volgt gewijzigd :

1° in § 1 worden de woorden "en van de verordening, bedoeld in artikel 3.3.1," ingevoegd tussen het woord "decreet" en het woord "overtreedt" ;

2° in § 2 worden de woorden "en van de verordening, bedoeld in artikel 3.3.1," ingevoegd na het woord "decreet".

– *Aangenomen.*

Artikel 10

Aan hetzelfde decreet wordt een titel V, bestaande uit artikel 5.1.1. tot en met 5.4.3, toegevoegd, die luidt als volgt :

Voorzitter**Artikel 5.1.3****"TITEL V**

Algemene, sectorale en integrale
milieuvorwaarden

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Artikel 5.1.1

De Vlaamse regering kan algemene en sectorale milieuvorwaarden uitvaardigen.

In voorkomend geval kan de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 5.2.3 in de vergunning milieuvorwaarden bepalen die deze milieuvorwaarden aanvullen of wijzigen.

De Vlaamse regering kan integrale milieuvorwaarden uitvaardigen. In voorkomend geval kan de bevoegde overheid overeenkomstig artikel 5.3.5 nadere eisen stellen die deze voorwaarden aanvullen of wijzigen.

Artikel 5.1.2

§ 1. Algemene milieuvorwaarden gelden voor alle ingedeelde inrichtingen en ingedeelde activiteiten. Ze kunnen eveneens gelden voor de niet-ingedeelde inrichtingen en de niet-ingedeelde activiteiten, voor zover die uitdrukkelijk worden omschreven door de Vlaamse regering.

Sectorale milieuvorwaarden gelden voor de categorieën ingedeelde of niet-ingedeelde inrichtingen en activiteiten, aangewezen door de Vlaamse regering.

Algemene en sectorale milieuvorwaarden gelden niet voor inrichtingen en activiteiten waarop integrale milieuvorwaarden van toepassing zijn.

§ 2. Algemene en sectorale milieuvorwaarden beogen het voorkomen en beperken van de milieuverstoring die de betrokken inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken. In voorkomend geval beogen ze tevens het ongedaan maken van de milieuverstoring die deze inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken.

Voor inrichtingen of activiteiten die normaliter enkel milieuverstoring kunnen veroorzaken met een homogeen karakter, in het bijzonder voor deze die normaliter enkel een beperkte milieuverstoring kunnen veroorzaken, kan de Vlaamse regering integrale milieuvorwaarden uitvaardigen. Dit kan op voorwaarde dat de middelen tot het voorkomen, het beperken en, in voorkomend geval, het ongedaan maken van de milieuverstoring bestaan en voorhanden zijn met toepassing van de beste beschikbare technieken die geen overmatig hoge kosten met zich meebrengen.

De integrale milieuvorwaarden bestaan uit een sluitend geheel van voorschriften die beogen alle vormen van milieuverstoring die de betrokken inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken, te voorkomen en te beperken. In voorkomend geval beogen ze tevens het ongedaan maken van de milieuverstoring die deze inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken.

Artikel 5.1.4

Bij het vaststellen van algemene, sectorale en integrale milieuvorwaarden houdt de Vlaamse regering minstens rekening met :

- 1° de geldende milieukwaliteitsnormen, met inbegrip van de bijzondere milieukwaliteitsnormen ;
- 2° de bestaande toestand van het milieu en van de gezondheid van de mens, voor zover die gezondheid wordt beïnvloed door de toestand van het milieu, telkens voor zover de betrokken inrichtingen en activiteiten hier milieuverstoring voor kunnen veroorzaken ;
- 3° de resultaten die kunnen worden bereikt met de beste beschikbare technieken die geen overmatig hoge kosten met zich meebrengen ;
- 4° het feit dat niet elke vorm van beperkte milieuverstoring kan worden voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt ;
- 5° het feit dat niet elke vorm van milieuverstoring kan worden gemeten of als objectief gegeven kan worden beoordeeld.

Voorzitter**Artikel 5.1.5**

§ 1. Waar mogelijk geven de algemene, sectorale en integrale milieuvorwaarden de concrete doelstellingen aan die de betrokkenen op de door hen te bepalen wijze moeten verwezenlijken.

Ze kunnen ook aangeven welke middelen moeten worden aangewend. Waar mogelijk geven ze dan ook aan welk beschermingsniveau of welke doelstelling hiermee wordt nagestreefd.

Ze kunnen ook andere verplichtingen opleggen.

§ 2. Als de milieuvorwaarden aangeven welke middelen moeten worden aangewend, kan degene die de inrichting exploiteert of de activiteit uitoefent andere middelen toepassen. Hij moet dan wel kunnen aantonen dat deze andere middelen de milieuverstoring ingevolge de inrichting of activiteit in een minstens gelijkwaardige mate voorkomen, beperken en in voorkomend geval ongedaan maken. De gelijkwaardigheid wordt waar en voor zover mogelijk beoordeeld op basis van het aangegeven beschermingsniveau of de aangegeven doelstelling.

Iedere toepassing van andere middelen moet worden opgenomen in een milieujournaal. Het milieujournaal is een drager van informatie, die door de exploitant wordt bijgehouden op de inrichting. De overheid kan het document steeds op eenvoudig verzoek inzien, of er een afschrift van verkrijgen.

Inplantingsgeboden, inplantingsverboden of afstandregels worden voor de toepassing van deze bepaling niet beschouwd als middelenvoorschriften.

In het besluit houdende milieuvorwaarden kan de Vlaamse regering deze mogelijkheid beperken of uitsluiten. De Vlaamse regering kan tevens nadere regels of algemene richtlijnen uitvaardigen met betrekking tot de wijze waarop de gelijkwaardigheid moet worden beoordeeld.

Artikel 5.1.6

§ 1. De Vlaamse regering maakt een voorontwerp van besluit houdende vaststelling of wijziging van milieuvorwaarden bij uittreksel bekend in het Belgisch Staatsblad. De volledige tekst wordt op de website van de Vlaamse overheid geplaatst.

De Vlaamse regering brengt de tekst van een voorontwerp van besluit houdende vaststelling of wijziging van sectorale of integrale milieuvorwaarden ook ter kennis van de representatieve beroepsvereniging(en) en paritaire comité(s) van de betrokken sector.

Binnen een termijn van zestig dagen na de publicatie van het voorontwerp kan eenieder bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen van het daartoe in de bekendmaking aangewezen bestuur.

§ 2. Gelijktijdig met de bekendmaking zendt de Vlaamse regering het voorontwerp van besluit voor advies aan de adviesraad, of de adviesraden, met algemene adviesbevoegdheid inzake het milieubeleid. De raad of raden brengen een met redenen omkleed advies uit binnen een termijn van zestig dagen na ontvangst van het ontwerp.

§ 3. Bij het opstellen van het besluit houdt de Vlaamse regering rekening met tijdig verstrekt advies en tijdig ingediende bezwaren of opmerkingen.

Als de Vlaamse regering geen gevolg geeft aan een bij unanimititeit aangenomen onderdeel van een advies, verantwoordt ze dit in een verslag. Dit verslag wordt bekendgemaakt samen met het besluit houdende vaststelling of wijziging van milieuvorwaarden.

§ 4. De Vlaamse regering stelt het besluit houdende vaststelling of wijziging van milieuvorwaarden vast.

§ 5. In zoverre internationale verplichtingen het volgen van de in § 1 tot en met § 3 vermelde procedure onmogelijk maken, kan van deze procedure worden afgeweken en desnoods worden afgezien.

Artikel 5.1.7

Tenzij anders wordt bepaald in het besluit houdende milieuvorwaarden zijn milieuvorwaarden na afloop van een door de Vlaamse regering te bepalen overgangstermijn van toepassing op de bestaande inrichtingen en activiteiten. De Vlaamse regering houdt hierbij rekening met de in art. 5.1.4 opgesomde elementen.

Voorzitter**Artikel 5.2.3****Artikel 5.1.8**

De Vlaamse regering laat de milieuvorwaarden minstens om de tien jaar evalueren, onder meer in het licht van de in artikel 5.1.4 opgesomde elementen. Ze gaat op basis van deze evaluaties na of een aanpassing van de milieuvorwaarden wenselijk is.

Ten hoogste zeven jaar na de inwerkingtreding van deze titel laat de Vlaamse regering een evaluatie uitvoeren van het toepassingsgebied van de integrale milieuvorwaarden, bedoeld in art. 5.1.3.

De milieuvorwaarden, bepaald in een vergunning, kunnen de algemene en sectorale milieuvorwaarden aanvullen.

Ze kunnen strengere voorschriften bevatten dan de algemene en sectorale milieuvorwaarden, behoudens andersluidende bepaling in de algemene en sectorale milieuvorwaarden.

In de gevallen, bepaald in de algemene milieuvorwaarden, en binnen de grenzen, bepaald door de algemene of sectorale milieuvorwaarden, kunnen ze er in minder strenge zin van afwijken.

HOOFDSTUK II**Bijzondere bepalingen inzake algemene en sectorale milieuvorwaarden****Artikel 5.2.1**

De algemene en sectorale milieuvorwaarden kunnen verschillen naar gelang van :

- 1° de omvang van de betrokken inrichtingen en activiteiten ;
- 2° de ligging van deze inrichtingen en activiteiten in of nabij gebieden die een bijzondere bescherming behoeven, hetzij wegens de bestemming die ze hebben, hetzij wegens de functies die ze vervullen of dienen te vervullen ;
- 3° de ligging van deze inrichtingen en activiteiten nabij andere inrichtingen en activiteiten.

Artikel 5.2.2

Sectorale milieuvorwaarden kunnen algemene milieuvorwaarden aanvullen.

De sectorale milieuvorwaarden kunnen strengere voorschriften bevatten dan de algemene milieuvorwaarden, behoudens andersluidende bepaling in de algemene milieuvorwaarden.

In de gevallen, bepaald in de algemene milieuvorwaarden, en binnen de grenzen, bepaald door de algemene milieuvorwaarden, kunnen de sectorale milieuvorwaarden er in minder strenge zin van afwijken.

HOOFDSTUK III**Bijzondere bepalingen inzake integrale milieuvorwaarden****Artikel 5.3.1**

Bij de keuze en de afbakening van de categorieën van inrichtingen of activiteiten waarvoor al dan niet integrale voorwaarden zullen worden opgesteld, houdt de Vlaamse regering rekening met :

- 1° de bestaande toestand van het milieu, voor zover de betrokken inrichtingen en activiteiten hiervoor milieuverstoring kunnen veroorzaken ;
- 2° de milieuverstoring die de betrokken inrichtingen of activiteiten kunnen veroorzaken ;
- 3° de mogelijkheden tot het voorkomen, beperken en in voorkomend geval ongedaan maken van de milieuverstoring die de betrokken inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken.

In een verslag bij het besluit houdende integrale milieuvorwaarden wordt aangegeven op welke wijze deze aspecten bij de voorbereiding van de maatregel zijn betrokken.

Artikel 5.3.2

Ieder besluit houdende integrale milieuvorwaarden bevat onder meer :

Voorzitter

- 1° de definities van de begrippen die in het besluit worden gehanteerd ;
- 2° de omschrijving van de inrichtingen en activiteiten waarop het besluit van toepassing is en, in voorkomend geval, de omschrijving van de inrichtingen en activiteiten waarop het besluit niet van toepassing is ;
- 3° in voorkomend geval, het ontbreken van een meldingsplicht ;
- 4° de integrale voorwaarden die van toepassing zijn ;
- 5° in voorkomend geval, de informatie die moet worden meegedeeld bij melding ;
- 6° in voorkomend geval, de gevallen waarin en de grenzen waarbinnen het bevoegde bestuur nadere eisen kan stellen ;
- 7° in voorkomend geval, de overgangsbepalingen.

Artikel 5.3.3

Tenzij het besluit houdende integrale milieuvoorwaarden het uitdrukkelijk anders bepaalt, zijn de inrichtingen en activiteiten waarvoor integrale milieuvoorwaarden zijn uitgevaardigd meldingsplichtig. In voorkomend geval verantwoordt de Vlaamse regering in het verslag, bedoeld in art. 5.3.1, tweede lid, waarom ze afziet van de meldingsplicht.

Artikel 5.3.4

Integrale milieuvoorwaarden kunnen verschillen naar gelang van :

- 1° de omvang van de betrokken inrichtingen en activiteiten ;
- 2° de ligging van deze inrichtingen en activiteiten in of nabij gebieden die een bijzondere bescherming behoeven, hetzij door de bestemming die zij hebben, hetzij door de functies die ze vervullen of dienen te vervullen ;
- 3° de ligging van deze inrichtingen en activiteiten nabij andere inrichtingen en activiteiten.

Integrale voorwaarden kunnen een inplantingsgebod, een inplantingsverbod of afstandregels bevatten.

Artikel 5.3.5

§ 1. In een besluit houdende integrale milieuvoorwaarden kan worden bepaald dat aan de betrokken inrichtingen of activiteiten nadere eisen kunnen worden gesteld. Als een besluit houdende integrale milieuvoorwaarden voorziet in de mogelijkheid om nadere eisen te stellen, bepaalt het de gevallen waarin en de grenzen waarbinnen zulks kan.

§ 2. Nadere eisen kunnen de integrale milieuvoorwaarden aanvullen.

Ze kunnen strengere voorwaarden bevatten dan de integrale milieuvoorwaarden, behoudens andersluidende bepaling in de integrale milieuvoorwaarden.

Ze kunnen enkel worden opgelegd als dit aangewezen is in het licht van de plaatselijke omstandigheden.

Artikel 5.3.6

Als op een inrichting of activiteit verschillende besluiten houdende integrale voorwaarden van toepassing zijn en deze besluiten op bepaalde punten niet met elkaar verenigbaar zijn, past de exploitant de voorwaarden toe die de grootste bescherming van mens en milieu waarborgen.

Artikel 5.3.7

Onverminderd de naleving van de integrale milieuvoorwaarden, is de exploitant verplicht alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevraagd om mens en milieu te beschermen tegen milieuverstoring die niet kan worden voorkomen, beperkt of in voorkomend geval ongedaan gemaakt door de integrale milieuvoorwaarden.

Voorzitter

Artikel 5.4.3

HOOFDSTUK IV

Overgangsbepalingen

Artikel 5.4.1

Artikel 5.1.5, § 2, treedt, voor wat betreft de algemene en sectorale milieuvoorwaarden, in werking op de datum die wordt bepaald door de Vlaamse regering. Deze datum kan verschillen van sector tot sector.

Vanaf deze datum is artikel 20, eerste lid, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, niet meer van toepassing voor de betrokken sector of sectoren.

Gemotiveerde individuele afwijkingen van algemene en sectorale milieuvoorwaarden die om technische redenen noodzakelijk zijn die worden ingediend na deze datum, worden – in afwijking van artikel 20, tweede lid van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning – al dan niet toegestaan overeenkomstig de procedure voor vergunningsaanvragen van ingedeelde inrichtingen van de eerste klasse.

Artikel 5.4.2

De Vlaamse regering stelt nadere regels vast met betrekking tot de wijze waarop moet worden voldaan aan de meldingsplicht, bedoeld in artikel 5.3.3. De Vlaamse regering houdt daarbij rekening met het feit dat de overheid die bevoegd is om de melding in ontvangst te nemen voldoende tijd moet krijgen om na te gaan of de melding volledig is, en of de inrichting waarvoor de melding wordt verricht onder het toepassingsgebied valt van het in de melding aangeduide besluit houdende integrale voorwaarden. Zolang de melding onvolledig is of wanneer de inrichting waarvoor de melding wordt verricht niet onder het toepassingsgebied valt van het in de melding aangeduide besluit, is niet voldaan aan de meldingsplicht.

Zolang er geen regeling is krachtens het eerste lid, gebeurt de melding overeenkomstig de regeling door en krachtens artikel 4, § 2, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning.

Zolang er geen algemene regelgeving is met betrekking tot de handhaving van het milieurecht, zijn hoofdstuk VII, Toezicht en dwangmaatregelen, hoofdstuk VIII, Schorsing en opheffing van de vergunning en hoofdstuk IX, Strafbepalingen, van het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, van overeenkomstige toepassing voor wat betreft de handhaving van de milieuvoorwaarden die tot stand komen krachtens dit decreet.

Daarbij geldt dat de personen die, door of krachtens het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, bevoegd zijn voor het toezicht op en het opleggen van dwangmaatregelen ten aanzien van inrichtingen van derde klasse, tevens bevoegd zijn voor het toezicht op en het opleggen van dwangmaatregelen ten aanzien van inrichtingen die vallen onder het toepassingsgebied van een besluit houdende integrale voorwaarden.

Het niet-voldoen aan de meldingsplicht, zoals bedoeld in artikel 5.3.3, wordt gelijk gesteld met het exploiteren zonder vergunning, zoals bedoeld in het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning.

De niet-naleving van de milieuvoorwaarden wordt gelijk gesteld met de niet-naleving van de exploitatievoorwaarden, zoals bedoeld in het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning.”.

– *Aangenomen.*

Artikel 11

Het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning wordt gewijzigd als volgt :

1° artikel 20, eerste lid, wordt vervangen door wat volgt :

"Een representatieve organisatie of een adviesraad met algemene adviesbevoegdheid inzake het milieubeleid kunnen gemotiveerd een sectorale afwijking aanvragen van algemene of per categorie van inrichtingen geldende milieuvoorwaarden. De Vlaamse regering kan bij gemotiveerd besluit de afwijking toestaan indien dit om technische redenen noodzakelijk is. Zij kan in dat besluit andere milieuvoorwaarden wijzigen, die gelden voor de categorie van inrichtingen waarvoor de afwijkingsaanvraag werd ingediend, dan milieuvoorwaarden waarvan de af-

Voorzitter**Artikel 13**

wijking wordt aangevraagd. De Vlaamse regering stelt de nadere regels vast voor de behandeling van de afwijkingsaanvraag en bepaalt de voorwaarden waaronder de afwijking kan worden toegestaan.

Een exploitant van een inrichting kan gemotiveerd een individuele afwijking aanvragen van algemene of per categorie van inrichtingen geldende milieuvoorwaarden. De Vlaamse regering kan bij gemotiveerd besluit de afwijking toestaan indien dit om technische redenen noodzakelijk is. De Vlaamse regering stelt de nadere regels vast voor de behandeling van de afwijkingsaanvraag en bepaalt de voorwaarden waaronder de afwijking kan worden toegestaan." ;

2° artikel 20, derde lid, wordt opgeheven ;

3° in artikel 22 wordt de term "exploitatievoorwaarden" vervangen door de term "milieuvoorwaarden".

– *Aangenomen.*

Artikel 12

De milieuverificateurs, die overeenkomstig art. 3.3.1 zijn erkend met het oog op de toepassing van Verordening (EEG) Nr. 1836/93 van de Raad van 29 juni 1993 inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem of Verordening (EG) Nr. 761/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS), blijven bevoegd voor het valideren van een decretaal verplichte milieu-audit voor een periode van 3 jaar na de inwerkingtreding van een systeem voor erkenning of accreditatie dat wordt opgezet overeenkomstig artikel 3.3.2, § 5 en § 6, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

– *Aangenomen.*

Dit decreet treedt in werking op de datum die wordt bepaald door de Vlaamse regering.

De artikelen 4, 5, 6, 7, 8 en 9 treden evenwel in werking op de datum van bekendmaking van dit decreet in het Belgisch Staatsblad.

– *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

**ONTWERP VAN DECREET tot wijziging van de regelgeving betreffende het meedelen van milieu-informatie en tot opheffing van het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning
– 1847 (2003-2004) – Nrs. 1 tot 3**

Algemene bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet tot wijziging van de regelgeving betreffende het meedelen van milieu-informatie en tot opheffing van het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning.

De algemene bespreking is geopend.

De heer Van Looy, verslaggever, heeft het woord.

De heer Jef Van Looy : Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar mijn schriftelijk verslag.

Namens mijn fractie wil ik erop wijzen dat we met dit ontwerp van decreet, op één punt ons milieuvergunningsdecreet wijzingen en dit in opdracht van de Europese Commissie. Volgens onze huidige wetgeving wordt de milieuvergunning automatisch verworpen als de overheid in eerste aanleg de termijn overschrijdt om ter zake een beslissing te nemen. Als dit echter gebeurt in een beroepsprocedure, dus in tweede aanleg, dan wordt die vergunning automatisch toegekend. Volgens Europa kan een milieuvergunning niet automatisch worden toegekend. Een milieuvergunning moet worden toegekend of geweigerd op basis van een gemotiveerd dossier. Als de overheid echter niets doet, is dat in het nadeel van de burger, die hier geen ver-

Van Looy

haal tegen heeft. Met dit decreet schrappen we dan ook de automatische toekenning van de milieuvergunning. Dit wil zeggen dat de overheid nu straffeloos de termijnen kan overschrijden, maar de burger moet vandaag aan alle mogelijke termijnen voldoen. Als hij bijvoorbeeld zijn belastingen een dag te laat betaalt, dan krijgt hij onmiddellijk een boete.

We willen dan ook een amendement indienen om een dwangsom in te schrijven voor de overheid. Per dag dat de overheid de termijn overschrijdt, kan de aanvrager van een milieuvergunning een boete eisen van 100 euro. Zo heeft de aanvrager iets in de hand om de overheid onder druk te zetten. Dit geldt zowel voor gemeenten en provincies als voor het Vlaams Gewest.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik trap een open deur in als ik zeg dat de milieuwetgeving in Vlaanderen een zeer ingewikkelde en complexe materie is. Dit maakt dat veel bedrijven door de bomen het bos niet meer zien. Het gevolg is dat de milieuwetgeving wel eens contraproductief werkt voor de ondernemingen.

Het is juist door die complexiteit van de milieuwetgeving dat veel bedrijven genoodzaakt zijn om advies en ondersteuning te vragen bij milieu-expertisebureaus, die op hun beurt de gebruiksonvriendelijke milieuwetgeving aanklagen. Daarnaast leidt de complexiteit van de milieuwetgeving tot overtredingen en het niet handhaven ervan, met alle gevolgen van dien. Ook Europa tikte ons land al meermaals op de vingers omdat een aantal richtlijnen niet worden nageleefd of uitgevoerd.

Het voorliggend decreet is tweeledig. Het eerste deel behandelt het stroomlijnen van de informatiestroom. Het tweede deel volgt op de veroordeling van België door het Europees Hof van Justitie, dat stelt dat het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning moet worden afgeschaft.

De administratieve rompslomp waarmee bedrijven worden geconfronteerd, is enorm. Meermaals per jaar dienen bedrijven allerhande meet- en registratiegegevens door te sturen aan de verschillende overheidsinstanties. Ik denk daarbij aan de afvalwaterheffing, het milieujaarverslag, de rapportering

van de bedrijfsafvalstoffen, enzovoort. Het herleiden van deze administratieve mallempot tot één uniek formulier leidt alleszins tot een beter informatiebeheer en het verminderen van deze administratieve overlast.

De mogelijkheid om deze gegevens elektronisch over te maken, is eveneens een belangrijke uitdaging. We kunnen alleen maar hopen dat het proefproject dat momenteel nog loopt, positief wordt ervaren. Zo zal de energie die de bedrijven hieraan besteden, beter benut kunnen worden aan het echte ondernemen. Mijnheer de minister, ik wil hierbij eveneens beklemtonen dat bij een gunstige evaluatie deze vorm van informatiebeheer absoluut moet worden doorgevoerd in andere beleidsdomeinen.

Het tweede onderdeel van dit ontwerp roept echter heel wat vraagtekens op. Momenteel bestaat er op het terrein onduidelijkheid over het wel of niet verkrijgen van een milieuvergunning. Het Europees Hof van Justitie acht de stilzwijgende toekenning van de milieuvergunning in strijd met een vijftal andere Europese richtlijnen, en stelt dat een vergunningsaanvraag steeds moet worden beantwoord via een uitdrukkelijke administratieve handeling. Met andere woorden, er dient tijdig, dus binnen de gestelde termijn, te worden geantwoord dat de vergunning wordt geweigerd of toegekend. Eigenlijk betekent dit dat de aanvrager rechtszekerheid moet krijgen. In de praktijk rijst echter een probleem indien de overheid niet tijdig antwoordt. Er wordt dan immers geen rechtszekerheid geboden.

De oplossing die de Vlaamse regering naar voren schuift, met name de jaarlijkse verslagplicht, is volgens onze fractie onvoldoende. We blijven achter het idee staan dat ook de overheid moet worden bestraft als ze niet aan haar verplichtingen voldoet. Indien de burger niet tijdig een aantal aangiftes of betalingen uitvoert, wacht hem ook een financiële sanctie. Wij zijn er voorstander van dat een overheid een dwangsom moet betalen als ze niet werkt volgens haar eigen wetgeving. Dit voorstel werd jammer genoeg door de Vlaamse regering verworpen. Een evaluatie binnen het jaar van het voorgestelde decreet in zijn huidige vorm is dan ook op zijn minst noodzakelijk.

Dit ontwerp is enerzijds positief voor de bedrijven, anderzijds menen we dat het milieujaarverslag onvoldoende is. Het vormt geen stok achter de deur als de overheid haar eigen wetgeving niet naleeft. We zullen daarom een amendement indienen waarin we vragen een dwangsom op te leggen aan

Van den Eynde

de desbetreffende overheden indien ze zich niet aan de gestelde beslissingstermijn houden om de milieuvergunningaanvrager meer rechtszekerheid te geven. (*Applaus bij het Vlaams Blok*)

De voorzitter : Minister Sannen heeft het woord.

Minister Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, dit ontwerp is een goed voorbeeld van een extra vereenvoudiging. De heer Van Looy vindt misschien dat dit onvoldoende is. Het is in elk geval een aantal stappen vooruit voor de milieusector.

Mevrouw Van den Eynde, u had vragen over het tweede deel van het ontwerp. De heer Van Looy heeft daarover trouwens een amendement ingediend. Het kan inderdaad op geen enkele manier de bedoeling zijn de rechtszekerheid van de burger te schaden. Daarover zijn we het allemaal eens. Op dit moment worden de milieuvergunningen meestal tijdig afgeleverd. Wat dat betreft, zijn er geen echte problemen.

We moeten het systeem van de stilzwijgende milieuvergunning loslaten en werken via het systeem van het jaarverslag. Het is voorbarig om het amendement van CD&V goed te keuren omdat het vertrekt van een fundamenteel wantrouwen ten opzichte van het functioneren van de overheid. Laat ons duidelijk zijn : het jaarverslag geeft de commissie de mogelijkheid om te oordelen of het loslaten van de stilzwijgende milieuvergunning inderdaad een nadelig effect heeft op de rechtszekerheid van de burger. Indien dat het geval is, is het op dat moment aan het parlement om de nodige initiatieven te nemen.

De voorzitter : De heer Van Looy heeft het woord.

De heer Jef Van Looy : Mijnheer de minister, in heel wat andere zaken spelen termijnen wel. Als de burger die termijnen overschrijdt, wordt hij wel gestraft. Als er vandaag geen enkel probleem is met het overschrijden van de termijnen, wat is dan de reden om een dwangsom tegen te houden ? Het biedt de burger enkel meer rechtszekerheid, maar blijkbaar wilt u dat niet.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

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

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

– *Aangenomen.*

Artikel 2

Aan artikel 35octies, § 3, van de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging, ingevoegd bij het decreet van 21 december 1990 en vervangen bij decreet van 25 juni 1992, wordt de volgende zin toegevoegd :

"De Vlaamse regering kan de melding en de aangifte laten doen via het integraal milieujaarverslag, bedoeld in artikel 3.5.3. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid."

– *Aangenomen.*

Artikel 3

Aan artikel 17, § 3, van het decreet van 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen, vervangen bij het decreet van 20 april 1994, wordt de volgende zin toegevoegd :

"Ze kan de melding laten doen via het integraal milieujaarverslag, bedoeld in artikel 3.5.3. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid."

– *Aangenomen.*

Voorzitter

Artikel 4

Aan artikel 28sexies, § 2, van het decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer, ingevoegd bij het decreet van 20 december 1996 en vervangen bij het decreet van 22 december 1999, wordt de volgende zin toegevoegd :

"Ze kan de aangifte laten doen via het integraal milieujaarverslag, bedoeld in artikel 3.5.3. van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid."

– *Aangenomen.*

Artikel 5

Aan het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals tot op heden gewijzigd, wordt een artikel 6bis toegevoegd, dat luidt als volgt :

"Artikel 6bis

De voor vergunningverlening bevoegde overheden brengen jaarlijks verslag uit over naleving van de in dit decreet voorziene beslissingstermijnen. Dit verslag wordt overgemaakt aan het parlement en wordt openbaar gemaakt. Er wordt voor het eerst verslag gegeven over de vergunningen, aangevraagd in 2004."

Op dit artikel zijn er amendementen die luiden als volgt :

Amendement Nr. 1

voorgesteld door mevrouw
Marleen Van den Eynde
na indiening van het verslag

Artikel 5

Aan de voorgestelde tekst een zin toevoegen, die luidt als volgt :

"Indien de bevoegde overheid binnen een bepaalde termijn geen uitspraak doet, dan heeft de vergunning-aanvrager, die op een geldige manier een rap-

pelbrief heeft verstuurd, recht op een administratieve dwangsom, teneinde de overheid de indieningstermijnen te doen respecteren."

Amendement Nr. 2

voorgesteld door de heren Erik Matthijs,
Jef Van Looy, Jan Laurys en Gerald Kindermans
na indiening van het verslag

Artikel 5

Dit artikel vervangen door wat volgt :

"Artikel 5

Aan het decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning, zoals tot op heden gewijzigd, wordt een artikel 40bis toegevoegd, dat luidt als volgt :

"Artikel 40bis

Wanneer binnen de vastgestelde of de verlengde termijn geen uitspraak is gedaan over de milieuvergunningsaanvraag, of indien de termijn voor advies is voorbijgegaan zonder dat een advies is gegeven, kan de vergunningvrager een dwangsom vorderen per dag dat het betreffende advies of de uitspraak achterwege blijft. Het bedrag wordt vastgelegd op 100 euro per dag."

De stemmingen over de amendementen en het artikel worden aangehouden.

Artikel 6

Artikel 25 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 22 december 1993, wordt opgeheven.

– *Aangenomen.*

Artikel 7

In het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, gewijzigd bij de

Voorzitter

decreten van 19 april 1995, 8 juli 1996 en 17 juli 2000, wordt een artikel 3.5.3. ingevoegd, dat luidt als volgt :

" Artikel 3.5.3.

De Vlaamse regering kan bepalen dat het verstrekken van gegevens, voorgeschreven door de regelgeving inzake leefmilieu, aan de Vlaamse regering of aan rechtspersonen die van het Vlaamse Gewest afhangen, door middel van een integraal milieujaarverslag gebeurt.

De Vlaamse regering bepaalt de inhoud van het integraal milieujaarverslag, alsmede de wijze waarop en de termijn waarbinnen het wordt medegedeeld. Ze bepaalt aan welke instelling of dienst het integraal milieujaarverslag wordt medegedeeld. Zij kan aan die instelling of dienst opdragen het gehele of gedeeltelijke verslag of de gehele of gedeeltelijke inhoud ervan aan andere instellingen of diensten te bezorgen. Zij kan de verplichting tot het opstellen van een geïntegreerd milieujaarverslag gefaseerd invoeren. "

– *Aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

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

ACTUALITEITSDEBAT**Actualiteitsdebat over de toekomst van de Luchthaven Antwerpen**

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

De bespreking is geopend.

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, leden van de regering, dames en heren, dit actualiteitsdebat spruit voort uit de verklaringen van vorige vrijdag van de heer Muyters,

directeur-generaal van het VEV en baas van Voka. Hij beschuldigt de Vlaamse regering van woordbreuk met betrekking tot het engagement inzake de financiering van de toekomstige structuur van de luchthaven van Deurne. Dit is niet het eerste incident tijdens deze legislatuur met betrekking tot deze luchthaven. Niemand beweert dat een goed luchtvaartbeleid een eenvoudige zaak is. Het komt erop aan om ecologische, economische en financiële bekommernissen te verzoenen. Dat dit al eens problemen geeft, neemt niemand u kwalijk.

Wat deze regering tijdens deze regeerperiode met het dossier van de luchthaven van Deurne heeft aangevangen, loopt echter de spuigaten uit. Het is een vaudeville. Het begon met het afbreken van de procedure van de vorige regering om de luchthaven te privatiseren en in zijn geheel in concessie te geven. Dat werd niet goed bevonden. Er moest iets nieuws komen.

Uiteindelijk kwam men met iets nieuws op de proppen : de managementteams. Die zouden ook geld moeten inzamelen voor de intunneling van de Krijgsbaan, die noodzakelijk is wegens de nieuwe veiligheidsvoorschriften. Men heeft zich echter in de luren laten leggen. De afgesloten contracten waren erg slecht. De heer Decaluwe heeft daarvan een zaak gemaakt, en vroeg daarover een verslag van het Rekenhof. Dat verslag was zo negatief dat toenmalig minister Stevaert niet anders kon dan de contracten te verscheuren, met als gevolg dat 2 miljoen euro schadevergoeding is betaald. Dat belastinggeld is verloren gegaan.

Na de managementteams kwam er weer iets nieuws : men zou ze vervangen door een manager. Die van Oostende is komen opdagen, maar die van Deurne is nooit in dienst getreden.

Nadien kwam er weer iets nieuws : men wou een PPS-project voor Deurne uitwerken. De Vlaamse regering nam de principebeslissing op 19 juli 2002. De PMV heeft het dossier een jaar bestudeerd en contacten gelegd om te onderzoeken hoe dat moet worden uitgewerkt. In juni 2003 heeft de PMV daarover een voorstel aan de Vlaamse regering voorgelegd. Dat leidde tot een beslissing van de Vlaamse regering op 27 juni 2003. Er zou een vennootschap worden opgericht met als deelnemers het Vlaams Gewest, het Havenbedrijf namens de stad, GOM-Antwerpen namens de provincie, de Hoge Raad voor de Diamant als privé-partner en een commerciële partner. Die laatste zou worden belast met de exploitatie en via een gunning worden aangetrokken.

Caluwé

De vennootschap wordt belast met de financiering van de intunneling van de Krijgsbaan, het bouwrijp maken en commercialiseren van 9 hectaren luchthavengrond en de exploitatie van de luchthaven. De exploitatievoorstellen van de privé-partners worden ingewacht tegen 9 februari 2004.

Het zag ernaar uit dat er een oplossing was gevonden, tot vorige week de heer Philippe Muyters de Vlaamse regering van woordbreuk beschuldigde. De Vlaamse regering besliste om haar verbintenis om 14 miljoen euro te reserveren voor de intunneling van de Krijgsbaan in te trekken en het bedrag te verminderen tot 8 miljoen euro. Het bedrag van 6 miljoen euro dat de GOM en het Havenbedrijf in een periode van tien jaar in de vennootschap willen inbrengen voor het beheer en de exploitatie, en niet voor de intunneling, zou ook worden gebruikt voor de financiering van de intunneling. Dat geld kan dus niet worden gebruikt voor andere activiteiten.

De heer Muyters had het over woordbreuk. Havenschepen Leo Delwaide verklaarde in Gazet van Antwerpen dat het nooit de bedoeling is geweest van het Havenbedrijf om te participeren in de bouw van de tunnel, maar wel in het project in zijn geheel. De Vlaamse regering verdedigt zich met de stelling dat het altijd de bedoeling is geweest om de inbreng van de regionale publieke partners daarvoor te gebruiken. Dat is de toestand vandaag. Heeft de heer Muyters gelijk? Heeft het Havenbedrijf gelijk? Heeft de Vlaamse regering gelijk? Dat heeft belangrijke gevolgen, want de privé-partners gaan uit van bepaalde scenario's.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik wil hier iets verduidelijken. Ik heb het bestek voor mij liggen dat mij is toegestuurd. Wij hebben gekozen voor een participatieve PPS. Dat betekent dat iedereen die participeert, tegen welke voorwaarden ook, dat inbrengt in de vennootschap. De vennootschap zal daarmee een aantal opdrachten vervullen. In het bestek staat letterlijk : 'In het gekozen kader van de participatieve PPS worden alle middelen door het Vlaams Gewest, de regionale partners en de kandidaat in een vennootschap ingebracht die dan de bouw van de tunnel financiert. Van de kandidaat wordt dan verwacht dat hij over de mogelijkheden beschikt om bij te dragen tot het ontwerp van de coördinatie van de aanleg van de tunnel en de veiligheidsvoorschriften.'

De vennootschap zal dus verantwoordelijk zijn voor drie zaken. Ten eerste, de bouw van de tunnel, ten tweede de exploitatie van de luchthaven en ten derde, de ontwikkeling en het in concessie geven van de bedrijventerreinen. Op basis daarvan moet een businessplan worden ontwikkeld, dat ervoor zorgt dat deze regionale zakenluchthaven op lange termijn rendabel wordt. Dit businessplan moet worden ontwikkeld op basis van de engagementen die stilaan vorm krijgen. Er moet nog een formele beslissing komen van de provincie Antwerpen over de participatie van de GOM. Het havenbestuur zal ook opnieuw deel uitmaken van de raad van bestuur.

Op basis van de inbreng van de respectievelijke partners, namelijk de publieke partner, de privé-partner en het consortium, zal men moeten kijken of de totaliteit toelaat op een rendabele wijze gedurende een lange periode deze luchthaven uit te baten. Het is niet zo dat de euro van A voor het gras dient, de euro van B voor het asfalt en de euro van C voor de tunnel. Alles komt in één vennootschap terecht, die vervolgens investeert.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Wij zouden graag in het bezit worden gesteld van het document dat u aanhaalt. Dat kan de duidelijkheid van het dossier alleen maar ten goede komen.

Minister Dirk Van Mechelen : Dat is geen enkel probleem.

De heer Jan Penris : Volgens de pers bestaat er ook een informatiebrochure, die op de kandidaat-investeerder is gericht. Daarin zou staan : 'Het Vlaams Gewest doet een inbreng in geld voor de helft van de geraamde kostprijs van de tunnel, zijnde 14,3 miljoen euro.' Bestaat deze informatieve nota voor kandidaat-investeerders? Staat deze passus erin?

Minister Dirk Van Mechelen : De discussie gaat over het feit dat ik vanaf de eerste vergadering altijd heb gezegd dat het Vlaams Gewest zich de mogelijkheid voorbehoudt om haar bijdragen te leveren in geld of in grond. Dat zit mee in het kader van de onderhandelingen. Wij praten hier over de principsovereenkomst, die blijkbaar uitgewaaid is over het bureau van de heer Muyters. Daarin wordt nadrukkelijk vorm gegeven aan alle engagementen van de respectievelijke partners. Het havenbedrijf bijvoorbeeld, – u bent zelf lid van de raad van bestuur, stelt daaraan ook een aantal rendementseisen. De diamantsector stelt met betrekking tot haar participatie eveneens voorwaarden.

Van Mechelen

Het Vlaams Gewest koppelt er exitvoorwaarden aan.

De grote discussie die vandaag binnen de privé-sector op gang is gekomen, is de volgende. Naast de inbreng van de diamantsector moet er een delta worden ingevuld en de hoogte van de delta hangt af van de hoogte of laagte van de kostprijs van de tunnel die nu fictief op 28,6 miljoen wordt geraamd. Wordt dat bedrag 30 miljoen euro, wordt het 15 of 10 ? De vraag is welke partner uit de privé-sector de delta zal invullen, en aan welke voorwaarden hij het geld zal ophoesten. Er zijn twee groepen aanwezig. De groep die de exploitatie voor haar rekening zal nemen, de BIAx, London Airport City en andere, en de andere groep. Dat zijn de mensen die zich zullen toeleggen op de bouw van de tunnel en de exploitatie van de bedrijventerreinen. De laatste groep heeft er alle belang bij om de exitvoorwaarden te creëren. Dat wil zeggen dat het businessplan voldoende cashflow moet genereren om ooit de exit mogelijk te maken.

Die offerteprocedure loopt vandaag. Het is vreemd dat tijdens de procedure een bepaalde partij ietwat vreemde standpunten inneemt.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u doet uw best om de vis te verdrinken. U begint over grond, maar het is steeds de bedoeling geweest om 9 hectare luchthavengrond in concessie te geven en ervoor te zorgen dat de maatschappij de grond kan commercialiseren. Dat was boven op de inbreng die vanuit het Vlaams Gewest zou gebeuren voor de financiering van de tunnel.

Ik kan hier alle sinds 27 juni 2003 verschenen documenten over dit onderwerp citeren. Het is steeds de bedoeling geweest de inbreng van het Antwerpse Havenbedrijf en van de GOM hieraan toe te voegen. Deze middelen zijn niet voor de tunnel bestemd, maar voor de exploitatie van de luchthaven zelf. De privé-financiers hebben hiermee steeds rekening gehouden.

Ik zal even de in dit verband verschenen documenten overlopen. Het eerste document is het besluit van de Vlaamse regering van 27 juni 2003. In dit besluit hecht de Vlaamse regering haar principiële goedkeuring aan de oprichting van een participatieve PPS. Deze oprichting is gebonden aan de voorwaarden vermeld in punt 6.1 van de desbe-

treffende nota en in het advies van de inspectie van Financiën van 14 mei 2003.

Ik citeer : “Het Vlaams Gewest is bereid een kapitaal van 14,3 miljoen euro in de vennootschap te investeren. Het Vlaams Gewest behoudt het recht een gedeelte van dit geld in de vorm van gronden in te brengen. Ik ga ervan uit dat het hier om bijkomende gronden gaat en niet om de 9 hectare die reeds in punt 6 van de nota staan vermeld.

Van alle partners wordt een kapitaalsinbreng verwacht. De gezamenlijke inbreng van de privé-partners moet minstens de helft van het kapitaal van de vennootschap en minstens de helft van de geraamde kostprijs van de tunnel, zijnde 14,3 miljoen euro, bedragen.”

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Caluwé, ik zal dit punt meteen trachten te verduidelijken. Punt 4 van de nota van 27 juni 2003, die ik hier overigens voor me heb liggen, betreft de betrokken gronden.

We mogen de filosofie van de basisidee niet uit het oog verliezen. De basisidee is eigenlijk van de heer Bruyninckx van het Antwerpse Havenbedrijf afkomstig. Hij heeft voorgesteld een met de Antwerpse haven vergelijkbaar concessiemodel te hanteren. In de haven wordt met concessies van het type A, B of C gewerkt. Wie de hoogste trafiek genereert, kan van het laagste tarief genieten. Hoe meer trafiek iemand genereert, hoe lager de kostprijs van zijn concessie ligt.

Op voorstel van de heer Bruyninckx hebben we ons voorgenomen om 27 hectare als bedrijventone te ontwikkelen. In de aanvangsfase zal het vanzelfsprekend moeilijk zijn om op deze terreinen luchthavengebonden of -gerelateerde activiteiten aan te trekken. Dit blijft evenwel de ambitie.

Een geheel van 9 hectare grond zal voor de core business van de luchthavenexploitatie worden gebruikt. Het is onze bedoeling met betrekking tot deze terreinen een zo laag mogelijk concessietarief toe te passen. Wie van het luchthavengebonden of -gerelateerd karakter afwijkt, zal meer moeten betalen. De prijzen van deze duurdere concessies zullen vergelijkbaar zijn met de commerciële prijzen op alle bedrijventerreinen in het Antwerpse. Ik hoef er overigens niet op te wijzen dat deze terreinen in het Antwerpse vrij zeldzaam zijn.

De nota van 27 juni 2003 bevat een opsomming van alle mogelijke scenario's om deze gronden te commercialiseren. In de huidige fase wordt hier re-

Van Mechelen

kening mee gehouden. Het Vlaams Gewest kan zelf voor de commercialisering instaan. Het Vlaams Gewest kan deze grond, geheel of gedeeltelijk, in een PPS-vennootschap inbrengen. Het Vlaams Gewest kan een stuk van de grond in concessie geven of verkopen.

Tijdens de eerste dag van de besprekingen heb ik de heren Muyters en Luwel gezegd dat deze 27 hectare grond op het luchthaventerrein van Deurne eigendom van het Vlaams Gewest zijn. De winsten zullen bijgevolg in de kolom van de publieke en niet van de privé-sector worden ingeschreven. Deze mededeling heeft tot een incident geleid. Op een bepaald ogenblik hebben we zelfs overwogen de boeken te sluiten.

Zij hebben gezegd: 'Geef ons de grond en wij zullen de rest doen.' Ik heb hierop geantwoord: 'Geef mij uw bouwgrond en ik zal er gaan wonen.' Zo werkt het nu eenmaal niet. Op den duur hebben we een compromis bereikt en het voorliggende scenario uitgewerkt.

Het is onze bedoeling het terrein van 27 hectare in delen van respectievelijk 6, 12 en 9 hectare onder te verdelen. Dit laatste deel zullen we in de vennootschap inbrengen. Het comité van Aankoop raamt de commerciële waarde van dit terrein op 3,1 miljoen euro. Wie zelf deze waarde tracht te berekenen, komt evenwel snel tot een bedrag van 6 tot 7 miljoen euro. Dit bedrag mag gerust bij de reeds vermelde 8 miljoen euro worden geteld.

Er is nog een andere mogelijkheid. Indien tijdens de lopende onderhandelingen blijkt dat het business plan enkel kan worden afgerond indien de luchthavenexploitanten over 12 hectare in plaats van 9 hectare kunnen beschikken, zullen ze dit aan de Vlaamse regering moeten voorleggen. Tot op heden heeft de Vlaamse regering zich tot het opstellen van een bepaald onderhandelingskader beperkt. De Vlaamse regering heeft hierbij rekening gehouden met de toezeggingen van het Antwerpse Havenbedrijf, van de GOM en van de Hoge Raad voor de Diamant. Hoewel het provinciebestuur van Antwerpen de participatie van de GOM eigenlijk nog moet bekrachtigen, hebben deze drie partners me gisteren bevestigd dat ze in dit kader willen voortwerken.

Uiteindelijk moet de offerte op tafel komen, waarbij de 'delta' moet worden ingevuld door de privé-groep. Dan moet bekeken worden wat nodig is om het businessplan sluitend te maken.

Ook in de nota van de Inspectie van Financiën van 14 mei 2003 staat: 'Finaal kan enkel het op te maken businessplan hierover uitsluitsel geven'. Dat geldt ook voor de partners die zich pas dan definitief engageren.

Nu rijst de vraag wie wat doet. Er zijn toezeggingen van de privé-sector.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de minister, u moet het verslag van de Inspectie volledig lezen.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik wil enkel zeggen dat we midden in de procedure zitten. We voeren volop gesprekken. De eerste voorstellen moeten binnen zijn op 9 februari. Op basis hiervan starten de formele onderhandelingen tussen de PMV en alle partners.

Eind februari of begin maart weten we hoever we staan. Dan zal ik in het parlement volledige verantwoording afleggen.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de minister, ik heb u vorige vrijdag niet horen zeggen dat de Vlaamse regering ook grond kan inbrengen in plaats van de 14,3 miljoen euro. Er is altijd sprake geweest van de inbreng van 9 hectare. Niemand heeft ooit gezegd dat deze grond een deel kan zijn van de 14,3 miljoen euro financiële inbreng.

Minister Dirk Van Mechelen: We moeten goed weten welke afspraken gemaakt zijn. Er is afgesproken dat er een participatieve PPS komt. Dit is belangrijk.

De eerste afspraak is dat de bouw van de tunnel voor de helft voor rekening is van de publieke sector, en voor de helft voor de privé-sector. De publieke inbreng in de vennootschap is er, dus daarover gaat het debat vandaag niet. Het is de vraag of de privé-inbreng er is. Als het gaat over 28,6 miljoen euro, is het privé-aandeel 14,3 miljoen euro. Als de kosten 30 miljoen euro bedragen, is het privé-aandeel 15 miljoen euro. Dit is het debat dat vandaag bezig is.

Pas als met een contract hard wordt gemaakt – niet door een brief van de heren Luwel en Muyters – dat de privé-sector onder bepaalde voorwaarden mee investeert, kan een businessplan worden opgesteld en nagegaan worden of alle partijen aan de gestelde voorwaarden voldoen.

De voorzitter: Collega's, laat de spreker maximaal aan het woord komen, zodat hij zijn ideeën kan

Voorzitter

ontwikkelen. Daarna komen de andere sprekers aan bod, en kan de minister repliceren.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, voor de duidelijkheid van het debat is het aangewezen dat de minister aangeeft wat zijn financiële limiet is. Is het 8,05 miljoen euro of 14,3 miljoen euro ?

De voorzitter : Mijnheer Penris, mag ik u vragen om die vraag straks te stellen ?

De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Ik citeer verder uit het advies van de Inspectie van Financiën van 14 mei 2003 : 'Het financieringsaandeel van de regionale partners dient ten minste gelijk te zijn aan dat van de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid brengt in elk geval 14,3 miljoen euro in voor de bouw van de tunnel. De regionale partners zouden 15,4 miljoen euro moeten inbrengen, gespreid in de tijd. 15,4 miljoen euro verdisconteerd naar nu, stemt overeen met 21 miljoen euro gespreid over 10 jaar'.

Dit gaat onder andere over 6 miljoen euro van het Havenbedrijf en de GOM, en 6 miljoen euro van de diamantsector. Dit staat in het advies.

Na de beslissing van de Vlaamse regering van 27 juni 2003 heb ik op 1 juli 2003 hierover een vraag om uitleg gesteld. Het ging toen onder andere over de verschillende cijfers voor de kostprijs van de operatie. Er was sprake van 25 miljoen euro of 37 miljoen euro. De kostprijs voor de tunnel is ondertussen geëvolueerd van 25 miljoen euro naar 28 miljoen euro. De minister antwoordt hierop het volgende : 'Die 37 miljoen euro bevat nog tal van andere aspecten. De 25 miljoen euro slaat enkel op de bouw van de tunnel. De Vlaamse regering heeft steeds gezegd dat de 50 percent van de kosten op de bouw van de tunnel slaat. Bovendien geldt voor die 25 miljoen euro een 50/50-verdeelsleutel : 50 percent van de centen uit de privé-sector en 50 percent van de centen vanwege het Vlaams Gewest.' Hij zegt niet 'publieke sector' maar 'Vlaams Gewest'.

Hij vervolgt : 'De Antwerpse diamantsector is uitdrukkelijk vragende partij voor de bouw van de tunnel. De diamantairs zeggen dat als ze een inbreng doen van 6,25 miljoen euro, ze ook een commitment willen van alle regionale publieke actoren, met name de provincie en de stad. Daarbij kan de

stad bijvoorbeeld via het Havenbedrijf werken, terwijl de provincie via de GOM te werk kan gaan. Zij moeten zich dus mee engageren voor de exploitatie en het beheer van de luchthaven en kunnen eventueel in de PPS-koepel opgenomen worden.' De minister zegt dit onmiddellijk na de beslissing naar aanleiding van mijn vraag om uitleg op 1 juli 2003.

Er wordt verder aan een officieel document gewerkt. In het Europees bulletin van aanbestedingen van 5 september verschijnt de aanbesteding voor de participatie als commerciële partner in een PPS-vennootschap voor de exploitatie van de regionale luchthaven te Deurne, de ondertunneling van de Krijgsbaan en de ontwikkeling van de omliggende bedrijventerreinen. Daarin staat : 'Van de commerciële partner wordt een substantiële financiële inbreng in het kapitaal van de vennootschap verwacht van een vermoedelijk bedrag tussen de 6 en de 9 miljoen euro.' Ook dit is belangrijk, want indien de 6 miljoen euro van haven en GOM niet ter beschikking is van het globale project maar mee dient voor de financiering van de tunnel, dan wijzen alle financiële schema's erop dat de inbreng van de privé-partner niet tussen de 6 en de 9 miljoen euro zal moeten liggen, maar tussen de 12 en de 15 miljoen euro.

Vervolgens staat er in dat officieel Europees document : 'De PMV stelt ten behoeve van geïnteresseerden tot het indienen van een aanvraag tot deelneming een informatiebrochure ter beschikking. Deze brochure kan worden opgevraagd op www.pm.vlaanderen.be.' Sinds vorige vrijdag is de informatiebrochure van die website afgehaald. Gelukkig zijn er mensen die deze eerder hadden gedownload. In die informatiebrochure staat letterlijk : 'Het Vlaams Gewest doet een inbreng in geld voor de helft van de geraamde kostprijs van de tunnel, zijnde 14,3 miljoen euro.' Internationale commerciële partners die geïnteresseerd zijn om hieraan te participeren, lezen dit Europees bulletin van aanbestedingen, gaan kijken naar wat er staat op de website van de PMV en lezen daar dat het Vlaams Gewest een inbreng in geld zal doen voor de helft van de geraamde kostprijs van de tunnel, zijnde 14,3 miljoen euro.

In het eigenlijke lastenboek dat al door de minister werd geciteerd en waarin hij zich al iets meer heeft ingedekt, staat op pagina 66 te lezen : 'De financiële inbreng van het Vlaams Gewest zal gebeuren binnen de volgende randvoorwaarden. De inbreng van het Vlaams Gewest zal maximaal 50 percent bedragen van de kostprijs van de tunnel. Op basis van een voorlopige raming werd deze inbreng vastgelegd op 14,3 miljoen euro. (...) De inbreng van

Caluwé

de regionale partners maakt momenteel nog het voorwerp uit van onderhandelingen tussen het Vlaams Gewest en deze partners. Een principeovereenkomst wordt momenteel voorbereid en de definitieve voorwaarden waaronder deze partners een inbreng wensen te doen, zal aan de kandidaat worden overgemaakt van zodra deze principeovereenkomst ondertekend is. Onder voorbehoud van de ondertekening van deze overeenkomst, kan gesteld worden dat deze inbreng zal gebeuren in geld voor een vermoedelijk bedrag van 12,5 miljoen euro, waarvan 50 percent publieke (haven en GOM) en 50 percent private middelen (diamant) zullen zijn die gespreid over 10 jaar ter beschikking van de PPS-vennootschap zullen worden gesteld. (...) Indien de bepaling van de definitieve principeovereenkomst niet aan de kandidaat kan worden medegedeeld voor 16 december 2003, mag de kandidaat een voorstel indienen op basis van bovenstaande veronderstellingen en moet met eventuele bijkomende voorwaarden geen rekening worden gehouden.'

Met andere woorden, indien aan de kandidaat-aanbesteders voor 16 december 2003 niets anders is gezegd, dan mogen zij ervan uitgaan dat het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro zal investeren in geld, zijnde de helft van de kostprijs van de tunnel en dat bovendien 12,3 miljoen euro van de regionale partners afkomstig zal zijn, namelijk 6 miljoen van de haven en de GOM en 6 miljoen van de diamantsector. Voor 16 december 2003 hebben de kandidaat-partners geen ander bericht gekregen van de Vlaamse regering.

In document 1292, een nota aan de Vlaamse regering van 12 december 2003 met betrekking tot de principeovereenkomst met de regionale partners, lezen we het volgende als commentaar bij artikel 7 van de principeovereenkomst: 'Er wordt aangegeven dat de verbintenis van het Vlaams Gewest om een inbreng te doen voor 50 percent van de kostprijs van de tunnel, gebaseerd is op een raming van 28,6 miljoen euro. Op die manier is het Vlaams Gewest niet gebonden indien zou blijken dat de tunnel merkkelijk duurder is.' Inzake de budgettaire inspanning stelt het document: 'De inbreng in het kapitaal van de PPS-vennootschap, voor een bedrag dat geraamd werd op 14,3 miljoen euro, zal gebeuren door de PMV.' Dat staat in dit document ter voorbereiding van de principeovereenkomst met de haven, de GOM en de diamantsector.

De principeovereenkomst werd op 16 december 2003 voorgelegd aan de raad van bestuur van het

Havenbedrijf, waar verschillende van onze collega's deel van uitmaken. In het document staat, onder de hoofding 'Artikel 7 van de principeovereenkomst', het volgende: 'Het Vlaams Gewest verbindt zich ertoe om, uitgaande van een geraamde kostprijs van de tunnel ten belope van 28,6 miljoen euro, vermogensbestanddelen in te brengen in de PPS-vennootschap voor een waarde die 50 percent zal bedragen van de kostprijs van de tunnel.'

Toen trad er plots een wijziging op. Ik weet niet wat er is gebeurd. Dat is het grote mysterie. In de nota aan de Vlaamse regering van 19 december 2003 werd het document 1292 licht gewijzigd. Dit nieuwe document werd 1292bis genoemd. Bij de commentaar bij artikel 7 van de principeovereenkomst werden de provincie, meer bepaald de GOM, en de stad, met name het Havenbedrijf, plots toegevoegd. Bij de passage over de budgettaire inpassing lezen we het volgende: 'De inbreng in het kapitaal van de PPS-vennootschap, voor een bedrag dat geraamd werd op 8,05 miljoen euro, zal gebeuren door de PMV.'

Deze twee wijzigingen werden aangebracht tussen 12 december en 19 december 2003. Welk besluit kunnen we hieruit trekken? Uit deze zeven documenten blijkt duidelijk dat het steeds de bedoeling is geweest dat het Vlaams Gewest zou instaan voor de helft van de kostprijs van de tunnel, met een maximum van 14,3 miljoen euro. Als die kostprijs lager ligt en bijvoorbeeld in plaats van 28 miljoen euro slechts 26 miljoen euro bedraagt, dan zal het Vlaams Gewest maar 13 miljoen euro inbrengen. Is de kostprijs hoger, bijvoorbeeld 30 of 32 miljoen euro, dan zal het Vlaams Gewest slechts 14,3 miljoen euro inbrengen, en moet de rest worden geleverd door de privé-partners. De privé-partners moeten dus steeds minstens de helft bijdragen aan de kostprijs van de tunnel. De inbreng van haven en GOM was steeds bedoeld voor de exploitatie van de luchthaven en het commercialiseren van de luchthavengronden, en niet voor de ondertunneling van de Krijgsbaan.

De gevolgen van heel deze vaudeville zijn bijzonder dramatisch, gezien het beeld dat we de buitenwereld geven met betrekking tot het opzetten van PPS-projecten. Dit is immers een van de eerste belangrijke PPS-projecten. Hoe moet een privé-investeerder hier nu tegenover staan als hij zaken wil doen met de Vlaamse regering? Eerst gaat hij uit van bepaalde gegevens in officiële documenten en houdt daar rekening mee. Op grond van die gegevens begint hij andere partners aan te spreken, om een groep te vormen en samen een voorstel te doen. Maar plots, enkele weken voor een definitief

Caluwé

voorstel moet worden geformuleerd en terwijl de privé-sector zich waarschijnlijk al in belangrijke mate heeft geëngageerd, krijgt hij van de Vlaamse regering te horen dat de financiële inbreng 6 miljoen euro meer zal moeten bedragen.

Ik vrees dat de Vlaamse regering zich op deze wijze ook blootstelt aan juridische vervolging en eisen tot schadevergoeding vanwege een of meerdere commerciële groepen die aan de aanbesteding deelnemen of hadden willen deelnemen. Misschien hebben ze immers niet willen meedoen, omdat ze uitgingen van andere veronderstellingen. De commerciële partners zullen nu hoe dan ook 6 miljoen euro meer moeten investeren. Wat gebeurt er als geen enkele partner dat geld vindt en er geen bod meer is ?

We moeten goed beseffen dat de Antwerpse luchthaven op dit moment slechts een uitzondering heeft gekregen op de internationale veiligheidsvoorschriften omdat dit project aan de gang is. Normaal had op 17 november 2003 de startbaan ingekort moeten zijn, omdat ze niet meer voldoet aan de veiligheidsvoorschriften die gelden sinds november 2003. De Krijgsbaan ligt immers in de weg.

Er zijn twee mogelijkheden. Ofwel wordt de startbaan ingekort, ofwel worden er slagbomen aangebracht op de Krijgsbaan, zodat er gedurende de tijd dat de luchthaven in exploitatie is, dus overdag, niet meer op de Krijgsbaan kan worden gereden. Ik neem aan dat niemand die laatste absurde oplossing verkiest. Het inkorten van de startbaan met enkele honderden meters betekent echter de facto dat de exploitatie wordt stopgezet.

We hebben nu een uitzondering verkregen omdat het project loopt. Als dat niet doorgaat, en er uiteindelijk geen commerciële partner komt opdagen met de noodzakelijke financiële middelen, dat zullen minister Anciaux en het Bestuur voor de Luchtvaart niet anders kunnen dan de internationale verplichtingen toepassen en de luchthaven van Deurne sluiten.

Mijnheer de minister, waarom werd deze plotse wijziging tussen 12 en 19 december doorgevoerd ? Is de regering bereid deze beslissing te herzien ? Zullen de kandidaat-aanbesteders op de hoogte worden gebracht van het feit dat het lastenboek gewijzigd is ? Welke houding zal de regering aannemen indien, gelet op de gewijzigde voorwaarden,

geen enkele commerciële partner nog een bod brengt ? (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter : De heer van den Abeelen heeft het woord.

De heer Marc van den Abeelen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het zou nutteloos zijn de opsomming die de heer Caluwé als een advocaat voor de rechtbank naar voren heeft gebracht, nog verder uit te diepen. Ik maak slechts enkele politieke kantekeningen. De minister zal uitvoerig ingaan op de inhoud.

Ik vraag me af of het wel wijs was van de heren Muyters en Luwel midden in een procedure van aanbesteding, waar eigenlijk nog niets over bekend is, en terwijl de PMV de zaak onderzoekt, met zulke tijding te komen. Dit getuigt van onbehoorlijk bestuur. Schieten op de minister die bezig is met het dossier, en wellicht de laatste politicus in Antwerpen is die het dossier draagt en met hart en ziel verdedigt, is dan ook onheus. Ik vraag me af namens wie de heren Muyters en Luwel spreken, namens zichzelf of namens hun vereniging. Volgens mijn informatie spreken ze in eigen naam. (*Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy*)

Daar is meteen een opgeklopt verhaal van gemaakt, en er waren meteen mensen die zich bereid verklaarden om te bemiddelen. Wie bemiddelen zegt, zegt dat er een probleem is. Ik wacht af wat de PMV uiteindelijk zal voorstellen en welke offerte ze zal kiezen. Zij zal een advies moeten geven, en dan pas kan het echte debat over dit dossier beginnen.

De heer Caluwé heeft gelijk dat snel moet worden gehandeld. Anders zal Europa niet langer dulden dat op de luchthaven wordt aangevlogen. De normen werden opgelegd en we moeten er dus snel werk van maken.

Ik stel me vragen over de inbreng. Ik dacht altijd dat de tunnel voor 50 percent moet worden betaald door de privé-sector en voor 50 percent door de overheid. Het Vlaams Gewest brengt 8,050 miljoen euro in. De haven en de GOM samen 6,250 miljoen euro. De Hoge Raad voor de Diamant ook 6,250 miljoen euro. Dat bedrag was echter verbonden aan de participatie van de regionale partners en bovendien ook aan de participatie van andere privé-partners. Vandaar dat de Kamer van Koophandel op een bepaald moment aan de PMV per brief heeft laten weten te zullen zorgen voor de inbreng van de Hoge Raad, van privé-personen, van

van den Abeelen

luchthavengebonden ondernemingen en van ondernemingen die zich verbonden voelen met de luchthaven. Ik kom in mijn plaatje van 28,6 miljoen euro dus 8,050 miljoen euro te kort. Dat bedrag moet komen van de privé-partner die nog moet worden gevonden. Ik begrijp dan ook de zenuwachtigheid van de ondertekenaars van de brief. Zij moeten zich nu natuurlijk verweren, want er maant 8,050 miljoen euro van de privé-sector.

Waarom is er vandaag zoveel commotie ? Ik ben ervan overtuigd dat we allemaal samen moeten ijveren voor een oplossing. Degenen die vandaag het woord voeren, zijn allen grote verdedigers van de luchthaven – ik kijk even naar de heer Penris. Ik wacht met spanning op het antwoord van de minister. Ik ben ervan overtuigd dat we er moeten komen.

Als we het dan toch hebben over wat de overheid doet of niet doet, wil ik opmerken dat de overheid nog veel meer doet dan 8,050 miljoen euro inbrengen. Denken we maar aan de inbreng van 9 hectare die nog veel kunnen worden uitgebreid, aan de verbintenis van de Vlaamse regering om gedurende tien jaar de bestaande dotatie van 34 miljoen euro te bestendigen. In het totaal gaat het toch over 340 miljoen euro. Denken we ook aan de RESA-gronden en aan de totale ontsluiting van het project van de KMO-zone waarvoor de Vlaamse regering instaat.

Het grote probleem is de 8,050 miljoen euro van de privé-partner die ontbreekt. Dat bedrag vind ik nergens terug. Nu wordt gesproken over woordbreuk door de Vlaamse regering. Dat is toch wel zwaar uitgedrukt, zeker nu er nog adviezen moeten worden verstrekt en onderhandelingen worden gevoerd. De vele inbrengen van de Vlaamse regering worden niet in rekening gebracht. De minister heeft er reeds op gewezen dat binnen de vennootschap niet alleen immaterieel moet worden gekeken naar een euro, of die nu is bestemd voor de piste – die trouwens 10 jaar lang zal worden onderhouden met het geld van de overheid – of voor de tunnel of voor de exploitatie. Dat is allemaal immaterieel. Al dat geld is nodig. Ik vraag me alleen af waar het gat van 8,050 miljoen euro zich bevindt. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het verhaal van de luchthaven van Deurne is lang en pijn-

lijk. De heer Caluwé heeft dat al aangegeven. Ik wil u de hoogtepunten in herinnering brengen.

Meer dan 10 jaar geleden deelde toenmalig minister van Mobiliteit Sauwens mee dat de luchthaven van Deurne alleen kon overleven als de nuttige lengte van de startbaan substantieel zou toenemen. Technisch kon dat enkel als de aangrenzende Krijgsbaan zou worden ingetunneld. Toenmalig minister Sauwens plakte daarop toen reeds een prijskaartje.

Een hele legislatuur lang is hier weinig of niets mee gebeurd. Bij het begin van deze legislatuur hebben we vastgesteld dat het luchthavengedeelte in de regeringsverklaring heel mager was. Niettemin zijn er toch studies uitgevoerd over de leefbaarheid van de luchthaven van Deurne. De Spiekermann-studie en de meer recente studie van Ernst & Young duiden allebei aan dat de luchthaven maar kan overleven als de startbaan wordt verlengd mits intunningswerken van de Krijgsbaan.

Het heeft dan nog tot 19 juli 2002 geduurd voor deze regering hierover een principieel standpunt heeft ingenomen. De regering heeft gezegd dat ze bereid was om de intunningswerken van de Krijgsbaan uit te voeren, op voorwaarde dat de privé-sector een gelijke inbreng doet als het Vlaams Gewest.

De heer van den Abeelen en ikzelf hebben in dit dossier geregeld de druk op de ketel gehouden. We hebben geïnterpelleerd op 6 februari 2003 en zijn daar samen met de heer Caluwé op teruggekomen op 19 juni. Telkens kregen we als antwoord dat we ons geen zorgen moesten maken, dat het dossier vlot zou worden getrokken, dat er voldoende privé-partners werden gevonden, en dat er binnen de regionale overheden een grote bereidheid werd gevonden om te participeren. Binnen afzienbare tijd zou de PPS-vennootschap die de werken zou uitvoeren en ervoor moet zorgen dat de luchthaven in de toekomst op een rendabele manier wordt uitgebaut, in gang schieten.

We waren in blijde verwachting. Het zag ernaar uit dat we begin februari 2004 het sluitstuk van dit dossier zouden kennen, dus de bijdrage van de privé-sector te weten zouden komen. Toen werd er roet in het eten gegooid. De privé-partners stellen zich vragen over de constructie. Er is onduidelijkheid ontstaan over de geldelijke inbreng van het Vlaams Gewest in die PPS-constructie. Gaat het, zoals de privé-sector aanvankelijk dacht, over 14,3 miljoen euro, of over 8,05 miljoen euro, zoals nu wordt aangekondigd ? Dat is de kernvraag. Mijn-

Penris

heer de minister, daarop moet u een duidelijk antwoord geven. Al de rest is praat voor de vaak.

De privé-sector is op het verkeerde been gezet, de communicatie is misgelopen. De heer Caluwé heeft de bronnen daarvan meegedeeld. Ook het Havenbedrijf is er steeds van uitgegaan dat de geldelijke bijdrage van de Vlaamse overheid de volle 14,3 miljoen euro bedroeg. De heer Caluwé heeft gebruik gemaakt van vertrouwelijke stukken van de raad van bestuur van het Havenbedrijf.

Mijnheer de minister, ik weet niet hoe hij die informatie heeft verkregen, maar u moet zo snel mogelijk duidelijkheid scheppen, omdat dit een erg delicaat dossier is. Dit is het eerste vrij omvangrijke PPS-dossier dat we in deze legislatuur tot een goed einde hopen te brengen. U zou alle toekomstige PPS-dossiers hypothekeken als u nu blundert.

De heer van den Abeelen heeft het al duidelijk gemaakt : wij zijn, op een paar uitzonderingen na, allemaal een groot voorstander van het voortbestaan van de luchthaven van Deurne. In het belang van die luchthaven moeten de partners op een zeer constructieve manier en zeer snel terug rond de tafel gaan zitten om tot een vergelijk te komen. Ze kunnen maar tot een vergelijk komen als ze over duidelijke cijfers, standpunten en engagementen beschikken. Dat verwachten wij van u, mijnheer de minister. *(Applaus bij het Vlaams Blok)*

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik deel de mening van de heer van den Abeelen dat hier een storm in een glas water wordt veroorzaakt door een aantal partners die van bij het begin betrokken waren bij het overleg over de exploitatie van de luchthaven van Deurne. Ik veronderstel dat ze zich bewust zijn van het soort discussie dat ze nu voeren. Wat ze meedelen in de media stemt niet overeen met de werkelijkheid. Mensen die slechts zijdelings betrokken zijn bij het overleg kunnen in verwarring geraken over de afspraken en verbintenissen. De deelnemende partners zijn volgens mij echter tot in detail op de hoogte van de afspraken. Ofwel heeft de pers het nieuws weer verkeerd gebracht. Ik vind dat de voorbije dagen gewild of ongewild desinformatie werd verspreid.

In het regeerakkoord en in het bestuursakkoord van de stad Antwerpen staat duidelijk dat de luchthaven van Deurne moet blijven bestaan. We moeten vasthouden aan dat uitgangspunt. We hebben dat voortbestaan gekoppeld aan welbepaalde voorwaarden : het moet een zakenluchthaven zijn en er komen geen nachtvluchten. De startbaan zou niet worden verlengd, maar worden aangepast aan de internationale veiligheidsnormen. Dat zou onderzocht worden. De ondertunneling van de Krijgsbaan werd in het vooruitzicht gesteld, en er werd een kostprijs genoemd.

Volgens het principeakkoord zou de ondertunneling op een 50/50-basis worden gefinancierd : 50 percent door de overheid, 50 percent door de privé-sector. De PMV ging op zoek naar het aandeel van de privé-sector, en ging daartoe rond de tafel zitten met Voka. Daaruit bleek dat de privé-partners behoorlijk wat wilden investeren in de luchthaven, maar niet uitsluitend in openbare infrastructuur. Voor de financiering van de ondertunneling van de Krijgsbaan was de bereidheid van de privé-partners heel wat minder dan zij aanvankelijk lieten uitschijnen. Dat is de realiteit.

De Hoge Raad voor de Diamant, de enige privé-partner die concrete cijfers noemde, heeft zijn bijdrage bepaald op 6,25 miljoen euro. De raad koppelde daar een voorwaarde aan : een financieel engagement van lokale regionale partners. Dat is gebeurd op vraag van de Hoge Raad voor Diamant. Daardoor is men in een ietwat andere situatie terechtgekomen. Uiteindelijk bleek dat de inbreng van de Hoge Raad voor Diamant, tot dan de enige nauwkeurig becijferde inbreng voor de ondertunneling, gekoppeld zou worden aan lokale, regionale partners. Door die bijkomende voorwaarde werd het plaatje veel gecompliceerder. Oorspronkelijk was het verhaal veel simpeler : de luchthaven zou worden beheerd door een exploitant en de ondertunneling van de Krijgsbaan zou voor de helft door de overheid en voor de helft door de privé-sector worden gefinancierd.

Sommigen hebben geprobeerd om die lokale partners uit te spelen als privé-partners. Dat kan echter niet. De regelgeving van de Vlaamse regering laat niet toe dat een autonoom gemeentelijk havenbedrijf de hoedanigheid kan krijgen van een privé-partner. Men zat dan ook in een patsituatie. Ik denk niet dat de lokale besturen bereid waren omodeloze risico's te nemen. Op basis daarvan werd het verhaal gewijzigd. Het principe van de 50/50-financiering van de startbaan blijft daarbij wel overeind. De lokale regionale partners zijn bereid daar-

Voorhamme

in te participeren op voorwaarde dat er een verruiming komt inzake de exploitatie.

Op basis daarvan is een tender uitgeschreven. Het gaat om een algemene financiering, niet alleen van de ondertunneling van de Krijgsbaan, maar ook van een basis voor de exploitatie van de luchthaven. En dan kunnen we over het geslacht van de engelen beginnen discussiëren, of meer bepaald over de vraag waarvoor welk geld moet dienen.

Het basisprincipe, meer bepaald de 50/50-financiering van de Krijgsbaan, moet overeind blijven. Op dit ogenblik ligt er 6,5 miljoen euro op tafel. Er ontbreekt dus nog 8 miljoen euro. Wie moet die 8 miljoen euro ophoesten? Destijds werd in het vooruitzicht gesteld dat de bedrijven stonden te trappelen om dat op te brengen. Dat blijkt echter niet zo te zijn. Ze staan wel te trappelen om deel te nemen aan een vorm van exploitatie. Indien men niet alleen wil instaan voor de financiering van de ondertunneling, zal men de resultaten van de tender moeten afwachten. De vraag is welke bedragen de privé-sector daarop heeft ingeschreven, maar blijkbaar zouden die bedragen de ontbrekende inbreng van 8 miljoen euro ruimschoots overschrijden.

Ik wil hier duidelijk stellen dat aan de basisprincipes niet mag worden getornd. Daarover werd een akkoord bereikt binnen de regering, binnen de meerderheid en met de lokale partners. Ook zij zijn betrokken partij. We mogen ze dan ook niet buitensluiten.

VOKA wekt nog altijd de illusie dat de lokale, regionale partners moeten dienen als inbreng van de privé-sector voor de Krijgsbaan. Dat is een loopje nemen met de waarheid. Ik vind die idee echter nog letterlijk weergegeven in hun communicatie. VOKA spuit mist over een bijzonder ingewikkeld dossier.

In het globale plaatje is de inbreng van de overheid een pak hoger dan die van de privé-sector. De privé-sector zal al aardig moeten bieden om aan de helft van het bedrag te geraken. Ik begrijp dan ook de kritiek niet van een aantal privé-partners. Ze stellen dat de spelregels worden gewijzigd en de 50/50-verhouding voor de ondertunneling wordt uitgebreid tot de hele exploitatie. Als dat het geval is, dan houdt dit in dat ze zwaar hebben geboden. Dit zou eveneens betekenen dat de luchthaven er eigenlijk goed voorstaat. Ik geloof dat echter niet.

Dit dossier sleept al lang genoeg aan. Duidelijkheid voor alle betrokkenen is dan ook gewenst. Het is geen goede zaak dat dit dossier opnieuw zou verzanden. Mijnheer de minister, we rekenen op u om de grootst mogelijke duidelijkheid in deze materie te brengen. We willen dat er zo snel mogelijk beslissingen worden genomen, zodat er iets kan gebeuren op de luchthaven.

Sommige mensen uit de privé-sector die reeds lang geleden een verbintenis zijn aangegaan, de regionale en Vlaamse overheid en de verschillende leden van de meerderheid, die moeizaam een akkoord hebben bereikt, hebben recht op de snelle uitvoering van de overeenkomst, zodat de luchthaven zich eindelijk kan ontwikkelen.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Voorhamme, u hebt al een paar keer gezegd dat het snel moet gaan. U hoopt dat minister Van Mechelen zijn verantwoordelijkheid neemt en snel duidelijkheid brengt. Het is echter ook belangrijk te weten dat de voorganger van de huidige minister de oorzaak is van de huidige poespas.

Het is inderdaad voormalig minister Stevaert die van de zaak een knoeiboel heeft gemaakt. Door het mismanagement van de overeenkomst is hij verantwoordelijk voor het feit dat er nu 2 miljoen euro schadevergoeding wordt uitbetaald aan Ernst & Young.

De Vlaamse regering heeft dan holderdebolder een PPS-constructie in het leven geroepen. Met alerhande ingewikkelde en technische elementen wordt gepoogd de vis te verdrinken. Toenmalig minister Stevaert en minister Bossuyt hebben hierover heel wat interpellaties moeten beantwoorden. Ze hebben beloofd dat als de tunnel 28 miljoen euro kost, de helft ervan zou worden betaald door het Vlaams Gewest. Als het bedrag hoger bleek te zijn, dan zou de rest moeten worden bijgefinancierd door de privé-sector. Dat is de huidige toestand.

De privé-sector reageert nu omdat niet meer wordt gegarandeerd dat de helft wordt betaald door de Vlaamse overheid. Dit dossier is vier jaar 'mis-meesterd' door deze regering. De PPS-constructie komt moeilijk op gang. U kunt de privé-sector niets verwijten. Moraal van het verhaal is dat het geld er gewoon niet is.

De voorzitter : Mijnheer Decaluwe, elke fractie had één spreker. U kunt nu geen bijkomende vragen meer stellen aan de minister.

De heer Carl Decaluwe : Dan stel ik ze aan de heer Voorhamme.

Het is de bedoeling om een deel van het geld te halen uit de verkoop van gronden en dat bedrag in te brengen in de PPS-constructie. De minister heeft dat daarnet gezegd. Die constructie zal echter niet lang standhouden. De meerwaarde door de verkoop van gronden zal conform de vennootschapswetgeving door geen enkele bedrijfsrevisor worden aanvaard in het kader van de waardering van inbreng in natura. Niet de eerste de beste bedrijfsrevisoren hebben me dat bevestigd. Dit zal voor een bijkomend probleem zorgen.

Ik ben tot slot nieuwsgierig naar het betoog van mevrouw Van Den Heuvel. In dit dossier zal Groen! misschien winnen. Groen! is altijd voorstander geweest van het sluiten van de luchthaven van Deurne. Als er geen duidelijkheid komt, zal dit scenario realiteit worden. Dat is misschien de verklaring waarom de groene ministers niet moeilijk hebben gedaan over deze zaak. Ik wil duidelijkheid over het standpunt van de Vlaamse regering in dit dossier en van Groen!.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Decaluwe, ik spreek namens mijn fractie en niet namens de hele meerderheid of de regering.

U zegt dat de Vlaamse regering geknoeid heeft en dat dit dossier daarom zo lang aansleept. Het principe om de luchthaven van Deurne in een nieuwe exploitatie te steken, is gebeurd om de ondertunneling van de Krijgsbaan mogelijk te maken via een 50/50-financiering, waarbij de helft van de overheid kwam en de andere helft van de privé-sector.

Aanvankelijk stelde de privé-sector dat dit geen enkel probleem zou zijn. Toen er echter boter bij de vis moest komen, bleek het niet zo simpel te regelen. De privé-sector was niet bereid om zomaar 50 percent van het geld voor de ondertunneling op tafel te leggen. De Hoge Raad voor de Diamant heeft er de voorwaarde aan gekoppeld dat de regionale partners daarbij zouden worden betrokken. De andere partners hebben er de voorwaarde aan gekoppeld dat het zou gaan over het geheel, de exploitatie inbegrepen.

Ik heb dikwijls de indruk dat de heer Decaluwe eigenlijk een tegenstander is, in tegenstelling met de

heer Caluwé. Op lokaal niveau bestaat eensgezindheid over het principe dat de luchthaven van Deurne blijft bestaan met een beperkte opdracht, en als aan een aantal voorwaarden in verband met de infrastructuur is voldaan. Dat principe wordt ook verdedigd door de meerderheid en de Vlaamse regering. Om dat te kunnen uitvoeren, was men gedwongen om aanpassingen door te voeren. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

De minister zal daarop antwoorden. Op dit ogenblik moeten we wachten op de inbreng van de privé-sector. De privé-sector zal heel erg zijn best moeten doen om de helft in te brengen van wat nodig is voor de intunneling en de exploitatie.

De heer Ludwig Caluwé : De heer Voorhamme doet denigrerend over de inbreng van de privé-sector. Ik had dat eigenlijk niet verwacht. Er is de inbreng van 6 miljoen euro van de diamantsector. Die sector heeft onmiddellijk voordeel bij het voortbestaan van de luchthaven. De recente positieve ontwikkelingen in de diamantsector kunnen maar werkelijkheid worden als de luchthaven blijft bestaan.

Men zoekt ook privé-partners voor de exploitatie. Men moet echter goed beseffen welke risico's ze zullen nemen. Volgens het oorspronkelijke idee moeten ze minstens 8 miljoen euro inbrengen.

De voorzitter : U moet wachten op het antwoord van de minister, mijnheer Caluwé.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, u moet me niet onderbreken als ik uitleg welke risico's de privé-sector loopt.

De voorzitter : Als u de puntjes op de i wilt zetten en over onderbreken begint, dan wil ik u erop wijzen dat u zelf hebt onderbroken en ongevraagd het woord hebt genomen. Bovendien hebt u hier al tien minuten langer gesproken dan waar u recht op hebt. U hebt alle mogelijkheden gehad om uw mening te verwoorden.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is niet de eerste keer dat ik het hier heb over de luchthaven van Deurne. Ik zou hier heel erg kort kunnen zijn en me kunnen beperken tot een antwoord op de vraag of de privé-sector wel is geïnteresseerd in de luchthaven van Deurne. Is de privé-sector bereid om te investeren ? Op dit ogenblik is het antwoord nega-

Van Den Heuvel

tief. Nochtans zijn die investeringen een voorwaarde om ermee door te gaan.

Wat is de diepere reden voor dit debat ? De luchthaven is een structureel verlieslatend bedrijf. Het probleem is niet zozeer van technische, maar van bedrijfseconomische aard. Er is een gebrek aan marktpotentieel. Het Rekenhof, dat door velen geregeld wordt gebruikt maar ook misbruikt, toont duidelijk aan dat er jaarlijks minstens 2,2 miljoen euro – soms zelfs 3,5 miljoen euro – wordt geïnvesteerd in de luchthaven. Voor een vlucht vanuit Deurne legt de belastingbetaler per vliegtuigticket 30 euro bij.

Wij moeten de vraag durven stellen hoelang de situatie nog kan voortduren. Het is belangrijk om even het akkoord in herinnering te brengen dat door de partners van de Vlaamse regering over Deurne is gemaakt. Het uiteindelijke doel moet een rendabele luchthaven zijn. De termijn waarbinnen dit moet gebeuren, laat ik even in het midden. Sommige mensen spreken van 10, andere van 15 jaar. Er moet een rendabele luchthavenexploitatie en een zelfbedruipende zakenluchthaven komen zodat de inbreng vanuit het Vlaams Gewest tot een minimum kan worden beperkt.

De Inspectie van Financiën heeft een aantal voorwaarden opgesomd waaraan een PPS-constructie voor de bouw van een tunnel moet voldoen. Ik zal deze voorwaarden in de loop van mijn tussenkomst aanhalen. Het is duidelijk dat de opzet van de regering erop neerkomt dat de impact op de begroting wordt beperkt. Dat resultaat moet op allerlei manieren worden bekomen. Ik wil graag ingaan op de vraag of de Vlaamse regering het akkoord zoals het in februari 2000 is afgesloten, ook uitvoert en of deze regering in de loop van de voorbije vier jaar de spelregels niet heeft gewijzigd.

De vraag of wij voorstander dan wel tegenstander zijn van een regionale luchthaven is hier niet aan de orde, maar wel de vraag tegen welke kostprijs en welke maatschappelijke overlast. Men kan niet zeggen dat deze overheid geen pogingen heeft ondernomen om de luchthaven te laten bestaan. Het werd hier al door verscheidene collega's aangehaald. Vroeger wilde men de luchthaven in concessie geven, maar dat is niet gelukt. Men heeft geprobeerd een manager aan te duiden. Dat is ook mislukt. Nu doet men een poging om een PPS-constructie uit te bouwen, waarin de privé-sector eveneens wordt betrokken. Er zijn verscheidene pogingen ondernomen om de interesse van de privé-

partner in financiële middelen om te zetten. Tot nu toe is dat niet gelukt. Men is nu weer in onderhandeling. Het is misschien niet het juiste moment om daaromtrent allerlei uitspraken te doen en het in de media te gooien omdat het de onderhandelingen kan schaden.

De intunneling van de krijgsbaan is het eerste punt waarover men een akkoord heeft bereikt. Men spreekt van een investering van 28,5 miljoen euro. Er circuleren ook andere cijfers. Ik heb namelijk de cijfers van de Inspectie van Financiën gezien, die veel hoger liggen. Men gaat erover akkoord dat het om een fifty-fiftyverhouding moet gaan van publieke en privé-middelen. Tot nu toe weten we dat er aan privé-inbreng vanuit de diamantsector 6,5 miljoen euro op tafel ligt. Verder zijn er geen verbintenissen vanuit de privé-sector bekend.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : U spreekt van een kostprijs van 28 miljoen euro voor de bouw van de tunnel. U weet ook dat andere rapporten spreken van 34 miljoen euro. Gaat u ermee akkoord dat, als het niet 28 maar 34 miljoen euro zou zijn, het Vlaams Gewest of de haven of de GOM de helft betalen en dus meer dan de vooropgestelde 14 miljoen euro ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik zou het accent anders willen leggen.

De heer Ludwig Caluwé : Wie betaalt dan de extra 6 miljoen euro ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Ik leg het accent steeds bij de privé-sector. Ik heb me in dit verband steeds zeer rechtlijnig opgesteld. Al tien jaar lang benadrukt de privé-sector het belang van het voortbestaan van de zakenluchthaven. Al die tijd heeft de Vlaamse overheid de privé-sector lippen-dienst bewezen. Er is evenwel nooit boter bij de vis gevoegd.

Ik volg dit dossier met de nodige argwaan op. Hoewel ik hier niet blij mee ben, kan ik het enkel eens zijn met de stelling van de minister dat de Vlaamse regering haar verbintenissen nakomt. Ik ben hier niet blij mee. Ik stel vast dat de privé-sector er niet meer in slaagt de nodige middelen bijeen te brengen.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw Van Den Heuvel, het is mogelijk dat de bouw van de tunnel 34 miljoen euro zal kosten. Ik denk dat de privé-sector wel voldoende middelen zou vinden indien de publieke sector zich ertoe zou verbinden om ook

Caluwé

de helft van de bijkomende 6 miljoen euro te betalen. Bent u het hiermee eens ?

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Daarover wil ik me niet uitspreken.

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Ik vind dat we hier een bijzonder eigenaardig debat voeren. Ik heb daarnet de uiteenzettingen van de heren van den Abeele en Voorhamme gehoord. Ik heb eveneens goed geluisterd naar de inleiding van mevrouw Van Den Heuvel. Als ik deze sprekers goed heb begrepen, trachten ze de zwartepiet eigenlijk naar de privé-sector door te schuiven.

Net als de heer Caluwé, heb ik alle documenten over deze zaak doorgenomen. Uit de nota's van de Vlaamse regering, waarvan Groen! deel uitmaakt, blijkt dat de oorspronkelijke beslissing om 14 miljoen euro te investeren na veertien dagen is gewijzigd en dat de Vlaamse regering momenteel nog slechts 8 miljoen euro wil investeren.

Mevrouw Van Den Heuvel, ik stel me vragen bij de verbintenissen van de Vlaamse regering. Iedereen is het erover eens dat de tunnel minstens 28 miljoen euro zal kosten. De helft van dit bedrag is 14 miljoen euro. De Vlaamse regering heeft zich ooit geëngageerd om de helft van de kosten te dragen. Kunt u het verschil tussen een investering van 14 miljoen euro en een investering van 8 miljoen euro verklaren ? Dit verschil is in de nota's van de Vlaamse regering terug te vinden. Twee ministers van uw partij maken deel uit van deze regering.

Op welke manier wilt u de privé-sector geruiststellen ? Op dit ogenblik wordt die door de Vlaamse overheid geëind. Wat PPS-constructies betreft, zal de privé-sector tweemaal nadenken alvorens met een dergelijke partner in zee te gaan. Met betrekking tot de sociale woningbouw heb ik overigens al gelijkaardige geluiden opgevangen.

Minister Dirk Van Mechelen : Voor de duidelijkheid wil ik er even op wijzen dat de Vlaamse regering op 12 december 2003 geen beslissing heeft genomen. De enige in dit verband relevante beslissing van de Vlaamse regering dateert van 19 januari 2004. Deze beslissing beantwoordt overigens aan alle eisen van de Inspectie van Financiën.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer Decaluwe, ik ben van mening dat de verbintenis die de Vlaamse regering in de principeverklaring is aangegaan aan alle vooropgestelde voorwaarden voldoet. Met betrekking tot de privé-sector kan ik geen gelijkaardige vaststelling doen. Dit is mijn antwoord op uw vraag.

Ik ben het eens met de stelling van de minister dat de middelen van het Antwerpse Havenbedrijf, van de GOM en van de provincie Antwerpen moeilijk als privé-middelen kunnen worden beschouwd. Het gaat hier zonder meer om publieke middelen.

Ik heb dit standpunt overigens altijd al verdedigd. Een jaar geleden heb ik hier net hetzelfde verklaard. Mijn partijgenoten in de provincie- en in de gemeenteraad hebben steeds hetzelfde standpunt ingenomen. Mijns inziens kunnen hierover geen misverstanden ontstaan.

Bepaalde privé-partners hebben gemerkt dat ze misschien met een probleem zullen worden geconfronteerd en trachten nu het debat om te draaien. Dit moet evenwel geheel en al op hun rekening worden geschreven.

De heer Carl Decaluwe : Ik vraag me nog steeds af of de Vlaamse regering oorspronkelijk in een investering van 14 miljoen euro of van 8 miljoen euro had voorzien. Indien de Vlaamse regering op dit ogenblik slechts 8 miljoen euro wil investeren, heeft ze op een bepaald ogenblik haar standpunt gewijzigd.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijn fractie en de groene ministers in de Vlaamse regering zullen de eventuele oprichting van een PPS-constructie zeer strikt opvolgen.

We zullen het principeakkoord dat nu voorligt, en dat door de Vlaamse regering is goedgekeurd, strikt opvolgen. We zullen niet toelaten dat ermee gesjoemeld wordt.

Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even terugkomen op het akkoord van 2000. In dit akkoord staat dat wordt onderzocht of een tunnel een noodzakelijke investering is om de luchthaven rendabel te houden. Dit onderzoek loopt.

Zoals de heer Voorhamme zei, ging het eerst over een tunnelproject, dat is uitgebreid tot een vastgoedproject. De privé-sector is niet geïnteresseerd

Van Den Heuvel

om te investeren in de tunnel, maar wil andere projecten met een grotere 'return'. Ook de Vlaamse regering moet dit op die manier bekijken. Het kan niet dat de lusten naar de privé-sector gaan, en de lasten voor de Vlaamse overheid zijn. Dit schijnt soms de bedoeling te zijn van een aantal mensen, maar dat kunnen we niet toestaan.

In het oorspronkelijke akkoord was de tunnel mogelijk, nadat alle andere alternatieven waren onderzocht. Nu er veel moeite is om de nodige middelen voor de financiering van de tunnel samen te brengen, is het goed om heel het akkoord na te leven en alternatieven te onderzoeken. (*Opmerkingen van de heer Decaluwe*)

We zijn bezig met een onderzoek naar de mogelijkheden om de luchthaven open te houden. De voorwaarden hiervoor zijn door alle partners gekend.

Een mogelijk alternatief, waarop in het parlement nog nooit is geantwoord, is het steiler aanvliegen op de luchthaven van Deurne. Het debat over 'steep approach' is hier nog niet gevoerd. Misschien kan daarop een antwoord komen.

Er bestaat een ontwerp over het alternatief van de 'U-bocht'. Hierdoor kan de lengte van de startbaan optimaal gebruikt worden, en is geen ondertunneling nodig. Deze oplossing zal veel minder kosten. Het is een oproep aan de privé-partners om te onderzoeken of de tunnel niet veel te duur is, en zodoende een onrendabele investering. Waarom wordt er geen alternatief uitgewerkt?

De voorzitter : De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer de voorzitter, wie houdt men hier voor de gek?

Er is een paars-groene meerderheid. Een woordvoerder van Groen! zegt hier, in het midden van de procedure, dat een tunnel waarschijnlijk niet hoeft en stelt steiler aanvliegen als alternatief voor. Mevrouw Van Den Heuvel, ik heb gisteren het Technum-rapport nog eens gelezen. Daar staat letterlijk in dat steil aanvliegen niet kan, omdat het beton van de piste niet hard en dik genoeg is.

Mevrouw Van Den Heuvel, het is het ene of het andere. Ofwel onderschrijft de groene partner volledig de lopende procedure met de ondertunneling, ofwel gaat Groen! niet akkoord, maar dan moeten ook duidelijke consequenties worden aanvaard.

Het is zeer gemakkelijk om in het parlement constant het omgekeerde te komen vertellen van wat uw ministers zeggen en het niet te hebben over alternatieven. U hebt ook nog verklaard dat er een soort van Euro Disney in Antwerpen zou komen. Hoe zou u dat financieren?

Mevrouw Van den Heuvel, neem dit parlement ernstig en geef een duidelijk antwoord. Wat heeft minister Sannen mee beslist over die 14 of die 8 miljoen euro? Dit is opnieuw een straf staaltje van de houding van Groen!. Ofwel blijft u in de regering en bent u consequent, ofwel stapt u eruit en voert u een duidelijke oppositie en probeert u uw doelstellingen te realiseren in plaats van een dergelijke vaudeville op te voeren.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer Decaluwe, ik voel me niet zo aangesproken door uw tussenkomst. Ik weet precies wat ik zeg en volg een heel logische lijn. Zelfs de minister zal moeten toegeven dat het spoor dat nu wordt gevolgd, namelijk het onderzoek naar de mogelijkheid voor het uitbouwen van een PPS-constructie, nog steeds in een voorwaardelijke fase zit. Men heeft nu een principeakkoord en de voorwaarden van het Vlaams Gewest daarin zijn gekend. Nu wacht men af of de andere kant ook zal beantwoorden aan de voorwaarden.

Op geen enkele wijze wijken we af van de akkoorden in de Vlaamse regering. Als aan alle voorwaarden wordt voldaan, zoals uitgetekend in het principeakkoord, dan zullen we dat akkoord uitvoeren. Alleen zijn die voorwaarden op dit ogenblik niet vervuld. Wij zullen niet toelaten dat die voorwaarden onderweg worden gewijzigd, noch van de kant van de privé-sector, noch van de kant van de openbare sector. Vanuit de openbare sector werden door minister Van Mechelen op geen enkele wijze de spelregels gewijzigd. 14,5 miljoen euro wordt ingebracht voor de tunnel, en dat zal zo gebeuren. Dat is ons standpunt.

Er was een verzoekschrift van de heer André waarin deze vragen stelt over de sluiting en de reconversie van de Antwerpse luchthaven. In overleg met de minister is daarop door de commissie voor Openbare Werken een antwoord geformuleerd. De commissie zegt daarin dat ze de randvoorwaarden voor de ondertunneling van de Krijgsbaan, die werden vastgesteld door de Inspectie van Financiën, zal naleven en controleren. Ik som deze randvoorwaarden nog even op. Het financieringsaandeel van de privé-sector dient ten minste de helft te bedragen. De in te brengen landingsrechten als mogelijke inkomsten moeten zodanig zijn dat de

Van Den Heuvel

initiële inbreng van het Vlaams Gewest in het project binnen een redelijke termijn kan worden terugverdiend. Dat moet echter nog bewezen worden in de businessplannen die nog moeten worden opgemaakt. Verder dient het projectrisico goed omschreven en gedeeld tussen de privé-sector en de publieke sector en moeten aangezochte privé-partners een duurzaam belang tonen voor het project.

Met deze aanbevelingen van de Inspectie van Financiën, naast heel de constructie zoals men ze nu tracht gestalte te geven, zitten we veilig om aangaande het project Deurne te spreken van deugdelijk beleid. Deugdelijk besturen is immers wat er moet gebeuren in dit dossier. Het Vlaams Gewest kan het zich niet veroorloven hierin te investeren, zonder dat er sprake is van return en de minimale voorwaarde dat dit gelijk wordt gefinancierd door de publieke en de privé-sector is gegarandeerd. *(Applaus bij Groen!)*

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mevrouw Van Den Heuvel, u hebt hier een merkwaardig betoog gehouden. U pleit nu voor een totaal alternatief voorstel, waarvan in het verleden weliswaar sprake is geweest. Dan gaat het over de U-bocht en het steiler aanvliegen. De Vlaamse regering weet sinds november 1999 dat er nieuwe veiligheidsvoorschriften zijn op het vlak van de luchtvaart. In november 2003, 4 jaar na het opstellen van deze nieuwe regels, zal de Krijgsbaan een obstakel worden. De Vlaamse regering heeft 4 jaar gehad om scenario's uit te werken om daaraan tegemoet te komen. Men bevindt zich nu in een bepaald scenario. Men heeft er eerst twee andere laten uitwerken, maar die zijn mislukt. Nu komt u aanzetten met een totaal nieuw scenario. Waarom hebt u dit niet vroeger naar voren gebracht, namelijk op het ogenblik dat dit had moeten gebeuren ?

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Als u er alle documenten die in dit Vlaams Parlement worden geproduceerd zou op naslaan, dan zou u weten dat ik daarover vragen heb gesteld. Ik wil alleen maar aangeven dat ik die uitspraken niet voor het eerst doe.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, sta me toe minister Bossuyt te verontschuldigen. Hij woont namens de Vlaamse regering het mobiliteitsdebat van Febiac bij. U zult willen aanvaarden dat ik, namens de Vlaamse regering en als gemandateerd voogdijminister over de PMV, zal proberen op uw vragen te antwoorden.

Dit is een zeer moeilijk en vooral geladen dossier, zowel economisch als ecologisch en maatschappelijk. Laat hierover geen enkel misverstand bestaan : ook op het politieke vlak is dit een zeer moeilijk dossier. U weet dat de politieke breuklijnen terzake soms door de partijen heen lopen. In diverse partijen zijn er voor- en tegenstanders, zijn er 'believers' en 'non-believers'. Het verleden van dit dossier, waarmee we nu nog worstelen, is minstens beladen te noemen. In het druk bewoonde Vlaanderen zitten de regionale luchthavens ruimtelijk gekneld. Dat geldt misschien ook voor de nationale luchthaven. In een periode als deze, waarin wordt gepraat over duurzaamheid, komt het er dan ook op aan een visie te ontwikkelen die het evenwicht houdt tussen wat economisch, ecologisch en maatschappelijk aanvaardbaar is. Dat is de Gordiaanse knoop die op de tafel van deze paars-groene regering is beland, en die we moesten proberen door te hakken.

Mijnheer Caluwé, zoals u terecht opmerkte, zijn er heel wat pogingen geweest om de visie dat Deurne het recht heeft om te overleven als regionale zakenluchthaven, om te zetten in beleidsdaden. Uiteindelijk werd ervoor geopteerd te onderzoeken of dit kon worden gerealiseerd door de publieke en de privé-sector de verantwoordelijkheid te laten delen. Dit was een zeer moeilijke keuze. De overheid was niet meer van plan bijkomende middelen te investeren in een luchthaven die vooral voor zakentransport zou dienen. De privé-sector begreep niet waarom men privé-middelen zou moeten inbrengen voor de exploitatie van een zakenluchthaven. Dit was op zich al een zeer moeilijke discussie. Uiteindelijk heeft die in juli 2002 geleid tot een belangrijke regeringsbeslissing, waardoor we de toelating kregen om te gaan onderhandelen over dit dossier. Voor mij is er nooit enig misverstand geweest over het financiële schema dat tot stand moest komen.

Het voorbije jaar is hierover intensief onderhandeld. Dit is dan ook een sterk evoluerend dossier. Wie de voorbije dagen wat dan ook heeft gezegd, en me daarmee soms ook heeft gekwetst, mag ervan overtuigd zijn dat er enorme inspanningen zijn geleverd, niet alleen door de politici, maar ook

Van Mechelen

door veel ondernemers en hun vertegenwoordigers, die het goed menen met dit dossier.

Aan de andere kant moeten we ook weten dat het dossier gekneld zit tussen een aantal voorwaarden die vervuld moeten worden. Daarom heeft de PMV de voorbije twaalf maanden in nauw overleg met mij aan dit dossier gewerkt.

De vraag is wat er ons nu te doen staat, of er misverstanden zijn, of er vals wordt gespeeld en of er cijfers worden veranderd. Wat vandaag ter tafel ligt, en unaniem werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19 januari jongstleden, is eigenlijk de principsovereenkomst tussen vier partners. Dat zijn het Vlaams Gewest, de publieke regionale actoren, zijnde het Havenbedrijf namens de stad en de GOM namens de provincie, en als regionale privé-partner de Hoge Raad voor de Diamant.

De ambitie van de principsovereenkomst van 19 januari was een kader uit te werken waarbinnen we met zijn vieren kunnen onderhandelen met de groepen die zich hebben aangediend voor dit PPS-project. Het is de bedoeling dat deze groepen nu hun huiswerk maken op basis van de bekende gegevens. Een van de essentiële factoren van de besluitvorming was vanaf de eerste dag dat de financiering van het tunnelgedeelte voor 50 percent door de privé-sector en voor 50 percent door de overheid moest gebeuren.

Er wordt over dit dossier nogal wat briefwisseling gevoerd. Sommige reacties van de voorbije dagen begrijp ik niet. Toen we de zoektocht begonnen, samen met de Kamer van Koophandel van Antwerpen en het VEV, wier verdiensten ik niet wil miskennen, stelde de Hoge Raad voor de Diamant, één van de belangrijkste actoren, in een brief van 3 juni 2003 : 'De raad van bestuur heeft mandaat gegeven deze bespreking op basis van de principes die thans op tafel liggen, verder te zetten.' Een eerste voorwaarde daarvoor was de toezegging van de overige partners, zijnde het Vlaams Gewest, de provincie en het havenbedrijf.

De reden waarom de diamantsector deze voorwaarde stelde, luidde : 'We zijn bereid met privé-middelen in dit PPS-verhaal te komen, op voorwaarde dat we niet alleen de financiële dekking hebben van de publieke actoren, maar vooral het maatschappelijk engagement hebben van de stad, de provincie en het Vlaams Gewest dat ze achter

de uitbouw en de uitbating van de luchthaven in Deurne staan.' Gelet op de grillige politieke context was dit niet meer dan een billijke vraag.

Een tweede voorwaarde was dat de inbreng van de diamantsector beperkt zou blijven tot een bepaald bedrag. De derde was een actief medebeheer van de luchthaven door de betrokken partners. Immers de ene wil cash en de andere wil lagere tarieven. Dat doet denken aan het Indaver-verhaal. Een aantal vennoten hebben belang bij zo laag mogelijke tarieven, terwijl andere, financiële partners belang hebben bij een zo hoog mogelijk rendement. Er zijn dus tegengestelde belangen.

Een vierde vraag was het engagement de luchthaven gedurende minstens 10 jaar operationeel te houden en een garantie op de terugbetaling van de ingebrachte gelden als dat niet zou gebeuren. Er was dus bereidheid tot investeren, maar niet zonder waarborgen, niet alleen juridische maar ook en vooral politieke en maatschappelijke.

Het is wegens die uitdrukkelijke vragen dat we gesprekken hebben aangeknoopt met het provinciebestuur en het stadsbestuur van Antwerpen. Op beide bestuursniveaus ligt dit dossier zeer gevoelig bij de partners die aan het bestuur deelnemen. Uiteindelijk is een akkoord tot stand gekomen en zijn ze bereid gevonden toe te treden tot dit kader en zich te scharen bij de publieke actoren. Dat moet echter nog formeel worden vastgelegd.

Ik heb de volledige briefwisseling en de persartikels nog eens nagelezen. In De Morgen van 28 juni 2003, op het moment dat de Vlaamse regering haar beslissing had genomen, lees ik : 'Bevoegd minister van Financiën Dirk Van Mechelen is blij met de nieuwe stap. "Er is nu eindelijk een einde gekomen aan het verhaal van de kip of het ei, van wie komt er eerst over de brug : wij of de privé-sector ? Nu kunnen we werk maken van de toekomst van de zakenluchthaven." Van Mechelen beklemt oont dat de inbreng van publieke en privé-middelen volgens een strikte fiftyfifty-regeling zal gebeuren. "Voor elke euro die wij investeren komt er een euro privé-geld." Vlaams minister-president Bart Somers benadrukt dan weer dat het privé-geld 'echt' privé-geld moet zijn. "Het is niet de bedoeling dat de overheid ook daar bijvoorbeeld via het havenbestuur de financier is." Volgens Luc Luwel van de Antwerpse Kamer van Koophandel is dat geen probleem. "Wij hebben onze verantwoordelijkheid opgenomen. Het getuigt van politieke moed dat nu ook de Vlaamse regering haar engagement naakt." De privé-partners rekenen er wel op dat de

Van Mechelen

‘randvoorwaarden’ voor de uitbouw van Deurne tot zakenluchthaven geregeld worden.’

Ik ben het dus eens met de heer Voorhamme dat degenen die met het dossier bezig zijn, de contouren ervan kennen. Mensen van de PMV hebben samen met onze mensen geprobeerd om een voorlopig schema op te stellen aan de hand waarvan de onderhandelingen kunnen beginnen. Ik moet mevrouw Van Den Heuvel op dit punt wel gelijk geven, want pas als de onderhandelingen achter de rug zijn en het businessplan op tafel ligt, zullen de respectieve partners, de Hoge Raad voor de Diamant, de GOM, de haven en het Vlaams Gewest, beslissen of kan worden doorgegaan en of een PPS-constructie mogelijk is. Dat is duidelijk gebleken uit alle vormen van communicatie van de partners. De heer Stinlet noemde het in zijn advies the proof of the pudding, the proof on concept.

Zoals de zaak er nu voorstaat, is er inbreng van publieke middelen en inbreng van privé-middelen. Laat ons de optelsom maken. Ik benadruk dat deze som indicatief is en uitgaat van het geschatte bedrag voor de bouw van de tunnel, namelijk 28,6 miljoen euro. Aan mevrouw Van Den Heuvel wil ik duidelijk opmerken dat we daarvoor ook een beroep hebben gedaan op de administratieve ondersteunende diensten. We hebben ook voorlopige ramingen laten opstellen door de BAM. Het gaat om een indicatief bedrag. Het kan ook 20 of 35 miljoen euro worden – on verdra, en de delta zal aan beide kanten mee schommelen.

De inbreng van de geldelijke middelen voor het Vlaams Gewest komt neer op 8,05 miljoen euro, voor het Havenbedrijf op 3,125 miljoen euro en voor de GOM ook 3,125 miljoen euro. Het totaal van de inbreng aan geldelijke, publieke middelen bedraagt dus 14,03 miljoen euro.

De andere verbintenissen van het Vlaams Gewest bestaan uit 9 hectare te ontwikkelen grond, die door het comité voor aankoop worden geraamd op 3,15 miljoen euro en commercieel worden geraamd op een bedrag tussen 6 en 7 miljoen euro. Daarnaast is er het doortrekken van de DAB-dotatie naar PPS via een contractuele verplichting over 10 jaar. Die is goed voor een niet-geïndexeerd bedrag van 34,24 miljoen euro. Daarboven komen de kosten voor de hoofdontsluiting van de Krijgsbaan, ten bedrage van 1,73 miljoen euro. Volgens de principeovereenkomst nemen wij dat bedrag ten laste. Daarnaast is er 237.000 euro nodig voor de onteigening van de RESA's of de veiligheidszones aan

de overkant van de Krijgsbaan. Het totaal voor de inbreng van de andere verbintenissen van het Vlaams Gewest bedraagt dus 39,357 miljoen euro. De totale inspanning die wordt geleverd aan de hand van publieke middelen wordt dus geraamd op 53,657 miljoen euro.

De inbreng van de middelen door de privé-sector bestaat uit 6,25 miljoen euro van de Hoge Raad voor Diamant, de inbreng om de delta van de commerciële partners in te vullen bedraagt na negotiatie 8,05 miljoen euro. De inbreng van de geldelijke middelen door de privé-sector komt dus neer op 14,3 miljoen euro.

Als dit kostenplaatje behouden blijft, spreken we over een verhouding voor een periode van 10 jaar. De discussies zijn lopende. De beslissing over wie wanneer welk geld inbrengt, maakt deel uit van het businessplan. Het geld kan immers upfront worden ingebracht of worden gespreid over een periode van 10 jaar, zoals de GOM van Antwerpen vroeg. De inbreng zoals die er nu bruto-bruto voorstaat komt neer op 79 percent publieke middelen tegenover 21 percent privé-middelen van de totale PPS-vennootschap.

Belangrijk daarbij is – en dat was ook uw vraag, mijnheer Caluwé – dat het systeem van de gronden een resultaat is van besprekingen tussen mezelf en de heer Van Handenhoven van de PMV. Als we die tunnel willen bouwen, moeten we natuurlijk de BTW proberen te recupereren door de vennootschap. Dit idee heb ik van een Waalse collega die ook bedrijfsrevisor is. Dit kwam ook aan bod in het advies van de Inspectie van Financiën. Om dat te realiseren, moeten we de vennootschap voldoende cash flow geven. Aan de andere kant moet de vennootschap – die eigenlijk investeringen kan inbrengen in het systeem ‘BTW betaald door medecontractant’ – de BTW kunnen recupereren. Daaruit groeide het idee om gronden in te brengen als inspanning van de Vlaamse overheid in de vennootschap. Die worden ontwikkeld door de vennootschap. Ze leiden tot concessiebetalingen waarop via de factuur BTW verschuldigd is. De vraag of dit kan, ligt voor bij de administratie Financiën. We proberen dus de BTW van de tunnel te recupereren via facturatie aan landingsrechten, concessievergoedingen, dienstverlening en dergelijke. Dat wordt dan een gesloten BTW-systeem binnen de vennootschap.

De heer Decaluwe vroeg wat we uiteindelijk willen doen met de mogelijke meerwaarde. Op 19 januari hebben we wat gas teruggenomen in onze beslissing. ‘Hierbij werd de term concessie doelbewust

Van Mechelen

niet gebruikt, maar vervangen door de meer algemene termen terbeschikkingstelling en toekenning van rechten.' Zo kunnen we bij de definitieve uitwerking van de contracten de meest aangewezen rechtsfiguren kiezen om te vermijden – zoals u terecht aanhaalt – dat we onszelf in de val lokken en meer vergoedingen moeten uitbetalen.

Ik lees een paragraaf uit het bestek voor, mijnheer Caluwé. 'De inbreng van de regionale – privé- en publieke – partners maakt momenteel nog het voorwerp uit van onderhandelingen tussen het Vlaams Gewest en deze partners. Een principeovereenkomst wordt momenteel voorbereid en de definitieve voorwaarden waaronder deze partners een inbreng wensen te doen, zal aan de kandidaat worden overgemaakt van zodra deze principeovereenkomst ondertekend is. Onder voorbehoud van de ondertekening van deze overeenkomst kan gesteld worden dat deze inbreng zal gebeuren in geld voor een vermoedelijk bedrag van 12,5 miljoen euro, waarvan 50 percent publieke en 50 percent private middelen zullen zijn, dat gespreid over 10 jaar ter beschikking van de PPS-vennootschap zal worden gesteld. Aan deze inbreng zullen voorwaarden worden gesteld die onder andere betrekking zullen hebben op medezeggenschap, financiële return en zekerheden. Daarom zullen deze voorwaarden aan de kandidaat worden overgemaakt van zodra deze principeovereenkomst getekend is, zodat hiermee bij de uitwerking van de financiële en juridische structuur rekening kan worden gehouden. Indien de bepalingen' – deze passus hebt u naar voren gebracht – 'van de definitieve principeovereenkomst niet aan de kandidaten kan worden meegedeeld voor 16 december 2003, mag de kandidaat een voorstel indienen op basis van bovenstaande veronderstellingen en moet met eventuele bijkomende voorwaarden in het voorstel geen rekening worden gehouden. Omdat de inbreng van private middelen minstens 50 percent moet bedragen van de kostprijs van de tunnel, wordt van de kandidaat verwacht dat deze een inbreng doet die gelijk is aan 50 percent van de geraamde kostprijs van de tunnel' – en dit is cruciaal – 'min de inbreng van private regionale partners. Dit betekent, bij wijze van voorbeeld, dat indien de kostprijs van de tunnel op 28,6 miljoen euro wordt geraamd en de inbreng van private regionale partners 6,25 miljoen euro bedraagt – dat is het bedrag van regionale private partner, namelijk de Hoge Raad voor Diamant – leden van de geselecteerde combinatie minstens 8 miljoen euro moeten inbrengen.'

Dan volgt de laatste alinea : 'Het bovenstaande betreft de minimale financiering van de vennootschap. Indien uit het door de kandidaat uitgewerkte businessplan blijkt dat een grotere financieringsbehoefte nodig is, zal hierin moeten worden voorzien via bijkomend eigen of vreemd vermogen afkomstig van private actoren. Ook is het mogelijk dat met het oog op de optimalisatie van het dossier andere financieringsvormen door het Vlaams Gewest worden onderhandeld.'

Het kader dat hier wordt geschetst, ligt vandaag op tafel. Op basis daarvan zijn er nu twee fundamentele discussies bezig. We zijn het erover eens dat een delta van het Vlaams Gewest gelijk is aan een delta die het consortium moet inbrengen. De inbreng van de Hoge Raad voor Diamant, 6,25 miljoen euro, is gelijk aan de inbreng van de regionale, publieke partners. De Vlaamse regering verbindt zich voor de inbreng van 14,3 miljoen euro door de publieke partners. Als de bestendige deputatie morgen in de provincieraad de stemming vraagt over dit voorstel, en het wordt niet goedgekeurd, dan betekent dit automatisch dat het Vlaams Gewest dit financieel engagement op zich moet nemen. Als, conform de vraag van de diamantsector, publieke partijen, waaronder het Havenbedrijf en de diamantsector zelf, hun inbreng doen, dan komt dit in de tabellen zoals we het vandaag voorstellen.

Mijnheer Caluwé, dat is de reden waarom de nota van 12 december niet werd goedgekeurd door de Vlaamse regering. De nota beantwoordde niet aan het kader en het advies van de Inspectie van Financiën. Hij is aangepast en goedgekeurd op 19 januari, en wordt nu gecommuniceerd aan alle betrokken partners om de onderhandelingen te kunnen voortzetten.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de minister, u moet de passage op bladzijde 66 over de inbreng van het Vlaams Gewest uit het lastenboek volledig lezen. Er staat uitdrukkelijk : 'De financiële inbreng van het Vlaams Gewest zal gebeuren binnen de volgende randvoorwaarden : de inbreng van het Vlaams Gewest zal maximaal 50 percent bedragen van de kostprijs van de tunnel. Op basis van de voorlopige raming werd deze inbreng vastgesteld op 14,3 miljoen euro.'

Een commerciële partner leest in deze passage dat het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro inbrengt, en

Caluwé

dat de regionale partners, voor de helft publiek en voor de helft privé, elk een inbreng van 12,5 miljoen euro moeten doen. Als daarover voor 16 december geen duidelijkheid bestond, maakte de Vlaamse regering zich sterk dat ze zelf zou zorgen voor die middelen. Er staat vervolgens dat de commerciële partner ervoor moet zorgen dat minstens de helft van de kostprijs van de tunnel wordt gedragen door privé-middelen. Als hij daarbovenop nog nood heeft aan extra financieringsbronnen, moet hij privé-actoren inschakelen. Als er op 16 december niets veranderde, mocht de commerciële partner die een bod doet, ervan uitgaan dat de inbreng van het Vlaams Gewest 14,3 miljoen euro bedraagt.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Dat is de essentie van het debat. Er is in dit dossier een Babelse spraakverwarring ontstaan omdat de partners er verschillende interpretaties aan hebben gegeven. De regering zegt dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen publieke en privé-actoren, en dat de financiële inbreng van het Vlaams Gewest als publiek actor 8,05 miljoen euro bedraagt.

Het Havenbedrijf en de privé-partners gaan uit van een andere constructie waarin drie partners participeren, meer bepaald het Vlaams Gewest, de regionale actoren, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen publieke en privé-actoren, en tot slot een commerciële partner. In dit verhaal gaan we ervan uit dat de inbreng van het Vlaams Gewest geen 8,05 maar 14,3 miljoen euro bedraagt.

Ik vraag me af hoe u dit debat tot een goed einde zult brengen. Als u het standpunt aanhoudt dat u hier nu verdedigt, dan vrees ik dat u niet tot een vergelijk zult komen met de partners die terecht een ander verhaal ophangen dat gebaseerd is op informatie die u hen voor een deel ter beschikking hebt gesteld.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer Penris, u zegt dat een hele groep mensen eigenlijk uitging van het idee van wishful thinking. Zij probeerden een constructie vol te houden die nooit met de werkelijkheid overeenstemde.

Ik volg dit dossier nu al enige tijd. In het begin is duidelijk gezegd dat er een eerlijke verdeling moest zijn tussen de privé- en de publieke sector.

De inbreng van de publieke sector bedraagt 79 percent, dat is niet niets. In Antwerpen werd steeds gezegd dat de privé-sector zelf vragende partij was. Daarop hebben we de bal teruggespeeld en gezegd dat de privé-sector dan ook maar moest instaan voor de helft van de financiering. En dan blijkt plots dat die privé-sector toch niet zo geïnteresseerd is. Zoals de minister zegt, the proof of the pudding is in the eating.

De constructie wordt voortgezet en iedereen houdt zich aan de afgesproken verbintenissen. Uiteindelijk staat of valt alles met de vraag of de privé-sector een risico wil nemen of alles wil laten afhangen van de inbreng van de publieke sector.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Caluwé, de drie groepen die nu aan het rekenen zijn, weten perfect waarover het gaat. Dat kunt u van mij aannemen. Op bladzijde 66 staat heel duidelijk dat de inbreng van de publieke sector 14,3 miljoen euro bedraagt. Indien u eraan zou twijfelen, ik sta hier als minister van Financiën en Begroting om elke euro belastinggeld op een fatsoenlijke en ordelijke manier te besteden.

Er zullen in de toekomst nog harde noten gekraakt moeten worden. Momenteel onderhandelen we met de privé-sector. We mogen niet uit het oog verliezen dat die sector rendementsverplichtingen heeft.

In de volgende alinea staat : 'De inbreng van de regionale partners maakt het voorwerp uit van de onderhandelingen tussen het gewest en deze partners.' Op de volgende bladzijde staat een passus over de 50/50-verdeling. Als de private regionale partners 6,25 miljoen euro inbrengen – en het gaat hier duidelijk over de diamantsector –, dan moet de privé-sector 8 miljoen euro inbrengen om het verhaal te doen kloppen.

Het is niet de bedoeling dat de haven of de GOM geld inbrengen in de vennootschap om gedurende 10 jaar een verlies te dekken met eigen vermogen. Er kan geen sprake van zijn dat we op die manier een vennootschap kapitaliseren die gedurende 10 jaar haar eigen vermogen gaat opsouperen om de vennootschapswetgeving te ontwijken die bepaalt dat er niet mag worden gewerkt met een eigen negatief vermogen. Binnen de meerderheid waar ik deel van uitmaak, is er geen fiat om meer dan 80 percent te financieren van wat we daar willen realiseren.

Van Mechelen

Mijnheer Decaluwe, u hebt een punt als u zegt dat het wat laat is om nu nog te gaan zoeken naar een alternatief. Mevrouw Van Den Heuvel, de contouren zijn wat mij betreft heel duidelijk afgebakend. Onder auspiciën van Technum en op kosten van de Kamer van Koophandel werd een onderzoek gevoerd naar de minimale vereisten van de pisteconfiguratie voor het behoud van de huidige economische activiteiten op het vliegveld van Antwerpen. Tenzij we deze uitgebreide studie waardeloos vinden, blijkt duidelijk dat, na consultatie van de International Civil Aviation Organisation, de voorgestelde oplossing de enige is om uit de impasse te geraken.

Ik vind dat niet uit, ik heb die tekening niet gemaakt. Het voorstel is de enige manier om de landingsbaan niet te verlengen, niet te verbreden, niet te verdubbelen. De bestaande 1560 meter kan wel optimaal worden gebruikt zonder dat een vrachtwagen gevuld met brandstof vergeet te stoppen aan het rood licht op het moment dat een vliegtuig landt of opstijgt. Dergelijke voorvallen zijn gebeurd de afgelopen weken, maanden en jaren.

Geachte leden, we zijn aan het eindpunt gekomen van een heel moeilijk dossier. Het is voor Vlaanderen ook een proefdossier. Laten we trachten dit debat sereen te voeren. De eerste deadline is 9 februari 2004. Op dat moment moeten de offertes binnenkomen. Mijnheer Caluwé en mijnheer Penris, als we geen offertes ontvangen, dan wil dat wat zeggen.

Wie is op dit moment aan het rekenen? Binnen de drie consortia zijn er twee groepen. Het gaat enerzijds om de groep die verantwoordelijk is voor de exploitatie. Het gaat onder andere om BIAC. Ik kan u verzekeren dat ze zich verrot aan het rekenen zijn om na te gaan of die equatie rendabel zou kunnen zijn of dat er minstens een break-even kan worden bereikt. Er moet daarbij rekening worden gehouden dat ze – geïndexeerd – ruim 34 miljoen euro krijgen. Anderzijds gaat er ook een entiteit binnen iedere groep na hoe de tunnel moet worden gebouwd aan een zo laag mogelijke kostprijs, die toch voldoet aan alle voorwaarden die wij opleggen.

Op 9 februari 2004 krijgen we een eerste beeld. Het kan perfect dat de drie consortia zeggen dat ze onder die voorwaarden afhaken. Het dossier belandt dan opnieuw op de regeringstafel. Het kan ook dat ze zeggen dat ze bereid zijn verder te praten onder bepaalde voorwaarden. Het is ook mogelijk dat ze klaar zijn om de onderhandelingen

over het business plan aan te vatten. De bal ligt dan terug in het kamp van de regering.

We hebben er alle belang bij om voor zowel het zakenleven, de diamantsector als onszelf de knoop door te hakken. Van zodra het dossier rijp is, zal ik niet aarzelen om het, ongeacht de uitkomst van de berekeningen, voor te leggen aan de Vlaamse regering. Daar moet de politieke verantwoordelijkheid worden genomen om het dossier al dan niet goed te keuren.

Ik vecht al 3 jaar voor dit dossier, en ik wil dat blijven doen. Ik wil wel duidelijk maken dat ik werk binnen een politiek en een bedrijfseconomisch kader. Ik hou me daaraan, wat ook het resultaat is. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit debat heeft heel wat duidelijkheid geschapen. Uit niet minder dan zes documenten blijkt dat het de bedoeling is van – minstens – minister Van Mechelen en de PMV, om de inbreng van het Vlaams Gewest vast te leggen op 14,3 miljoen euro. Daarbovenop zou er ook nog een inbreng zijn van de haven en de GOM. Minister Van Mechelen werd dan op een bepaald moment teruggefloten. Uit de reacties van Groen! kan ik ook afleiden door wie dat is gebeurd.

Ondertussen werd de bedoeling door de commerciële partners als een vaststaand juridisch feit beschouwd dat deel uitmaakt van het lastenboek, dat in Europa is verschenen. Men kan niet naast dit juridisch document kijken.

Er werd denigrerend gedaan over de mogelijke privépartners. Ik wil er echter op wijzen dat ze een zeker risico lopen. Hun inbreng wordt geschat op 14,3 miljoen euro. Een raming schat de kostprijs van de tunnel op 28 miljoen euro, andere ramingen schatten die echter op 34 miljoen euro. De privépartners lopen dus het risico dat de kostprijs uiteindelijk hoger zal liggen.

Op dit ogenblik is de luchthaven ook niet rendabel. De Vlaamse regering legt gedurende 10 jaar jaarlijks een bedrag bij voor de exploitatie, dat 5 miljoen euro hoger ligt dan het bedrag dat was goedgekeurd op 27 juni 2003. Ik ben daar uiteraard tevreden over, maar daarmee is de investering nog niet rendabel. De commerciële partners vonden het een goede zaak dat er 6 miljoen euro kwam van de haven en de GOM. Nu blijkt dat bedrag er

Caluwé

niet te zijn en zal er een andere rekening moeten worden gemaakt. De privé-sector is geen liefdadigheidsinstelling en moet aan de aandeelhouders winst uitkeren.

Het debat is nog niet afgerond. Mijnheer de minister, u staat nog voor serieuze discussies met de privé- en diamantsector, bijvoorbeeld omtrent uw interpretatie van het dossier. Ik hoop dat er nog verandering komt. Zo niet, vrees ik dat er op 9 februari geen degelijk bod zal zijn en dat de luchthaven van Deurne in grote problemen zal komen.

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

Moties van aanbeveling

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

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

De bespreking is gesloten.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heer Carl Decaluwe c.s. betreffende het co-gebruik van private recreatieterreinen in het weekend door openbare besturen

– 814 (2000-2001) – Nrs. 1 tot 3

Intrekking

De voorzitter : Dames en heren, het voorstel van resolutie van de heer Decaluwe c.s. betreffende het co-gebruik van private recreatieterreinen in het weekend door openbare besturen werd door de heer Decaluwe ingetrokken.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Johan Malcorps, Patrick Lachaert, Jos Bex, Jacky Maes en Gerald Kindermans betreffende de promotie van alternatieven voor vogelschrikkanonnen – 1981 (2003-2004) – Nrs. 1 en 2
Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Malcorps, Lachaert, Bex, Maes en Kindermans betreffende de promotie van alternatieven voor vogelschrikkanonnen dat luidt als volgt :

Het Vlaams Parlement,

- gevat door verschillende verzoekschriften waarin burgers met aandrang vragen om de geluidsoverlast, veroorzaakt door alarmkanonnen in de landbouw, aan te pakken ;
- stelt vast dat de omzendbrief, die naar de lokale besturen werd gestuurd naar aanleiding van de behandeling in het parlement van eerdere verzoekschriften rond hetzelfde thema, tot nu toe onvoldoende werd opgevolgd door de gemeenten ;
- vraagt de Vlaamse regering :

1° om de gemeenten via een imperatieve omzendbrief op te leggen een politiereglement op te stellen om het gebruik van vogelschrikkanonnen op hun grondgebied in principe te verbieden en slechts in uitzonderlijke gevallen en als er geen evenwaardig alternatief voorhanden is, mits voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de burgemeester, vergunningen toe te staan aan individuele land- en tuinbouwers voor het gebruik van vogelschrikkanonnen. Daarbij moet dan minstens aan de volgende bepalingen worden voldaan :

- a) duidelijke afstandsregels (minstens 300 meter van woningen en 200 meter van de openbare weg) ;
- b) een verbod op het gebruik van de kanonnen tussen 21.00 en 08.00 uur ;

Voorzitter

- c) de toepassing van de algemene geluidsnormen voorzien in bijlage 2.2.1 van Vlaam II ;
- d) maximum 6 knallen per uur ;
- 2° om de gemeenten aan te moedigen stimuli uit te werken voor alternatieven voor schrikkanonnen, als daar zijn de heliumballon, de 'scary man' en de imitatieroefvogel (zie de bevindingen van 'veldtesten' door het Provinciaal Centrum voor Landbouw en Milieu in West-Vlaanderen en in afwachting van de resultaten van een nog omvattender studie van de administratie Land- en Tuinbouw) ;
- 3° om als Vlaamse Gewest, via het VLIF, in een financiële impuls te voorzien voor alternatieve vogelschriktechnieken ;
- 4° om samen de gemeenten werk te maken van een sensibiliseringscampagne, bijvoorbeeld onder het motto 'Ruil een kanon voor een ballon'.

De bespreking is geopend.

Mevrouw Van den Eynde, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Malcorps, verslaggever, heeft het woord.

De heer Johan Malcorps, verslaggever : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, dit voorstel van resolutie is gebaseerd op een verzoekschrift van mensen die er blijven op aandringen dat het parlement gevolg zou geven aan hun wensen omdat ze gezondheidsklachten overhouden aan vogelschrikkanonnen.

De commissie voor Leefmilieu heeft geoordeeld deze bekommernissen ernstig te moeten nemen. De minister van Leefmilieu had via een rondzendbrief al een initiatief genomen, maar die brief had geen imperatief karakter en de gemeenten hebben dan ook niet massaal gereageerd. Daarom werd na enig overleg besloten om een imperatieve omzendbrief te sturen aan de gemeenten. We blijven ervan uitgaan dat dit een gemeentelijke bevoegdheid is, maar geven voorwaarden aan die best worden gerespecteerd, zoals afstand, verbod gedurende bepaalde periodes, geluidsvoorwaarden en het aantal knallen per uur. Hiermee hopen we iets te doen

aan deze problematiek die door heel veel mensen als hinderlijk wordt ervaren.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Ik heb enkele kleine opmerkingen. Het valt te betreuren dat de vorige rondzendbrief geen oplossing bood aan de indieners van de verzoekschriften. Ik hoop wel dat deze resolutie het probleem zal oplossen. Onze fractie zal het voorstel van resolutie goedkeuren, hoewel het te betreuren valt dat onze partij, die actief heeft deelgenomen aan het debat, het voorstel niet mee mocht ondertekenen.

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

De bespreking is gesloten.

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

VERZOEKSCHRIFT over het invoeren van een taalboete – 1966 (2003-2004) – Nr. 1

Verslag

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

Mevrouw Van Hecke, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

De heer Holemans, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

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

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 12.59 uur.*
