

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1996-1997

30 september 1996

HANDELINGEN

OPENBARE COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR WERKGELEGENHEID EN ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN

Interpellatie van de heer Herman Candries tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de rol en de betekenis van de internationale luchthaven Zaventem voor Vlaanderen

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de steeds nieuwe lasten die worden opgelegd aan de KMO's en de zelfstandigen
Met redenen omklede motie

Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden

Maandag 30 september 1996

VOORZITTER : De heer Robert Voorhamme

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.30 uur.*

Interpellatie van de heer Herman Candries tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de rol en de betekenis van de internationale luchthaven Zaventem voor Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Candries tot de heer Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de rol en de betekenis van de internationale luchthaven Zaventem voor Vlaanderen.

De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de inspiratie voor deze interpellatie haalde ik uit mijn ervaringen uit vorige levens, maar ook uit de studie die professor Sleuwaegen vorig jaar heeft gepubliceerd. Deze studie wordt ook op lokaal niveau, naar aanleiding van de opstelling van het Strategisch Plan Mechelen, toegepast. Daarin proberen we de impact van de luchthaven van Zaventem op Mechelen te meten. De aanleiding voor deze interpellatie is een ononderbroken geruchtenstroom over de bedreiging waarmee de luchthaven - een belangrijke economische troef voor Zaventem, haar omgeving en Vlaanderen - wordt geconfronteerd. Die omgeving reikt overigens zeer ver; tot in Leuven en Mechelen.

Sta me toe te beginnen met een besluit : Zaventem is geen eiland. Er is een grote interactie tussen de luchthaven en haar omgeving. Een te enge interpretatie van de federale bevoegdheid met betrekking tot Zaventem lijkt me erg contraproductief. Hoe hoog zijn de federale muren rond Zaventem ? Hoe kunnen we die interactie bevorderen ? Moeten en kunnen we die interactie structureren ?

Welke rol kan de Vlaamse regering daarbij spelen ?

De Grondwet en de bijhorende bijzondere wetten hebben de internationale luchthaven Zaventem als federale materie gecatalogeerd. Dit heeft geleid tot een gebrek aan belangstelling, opvolging en sturing van dit parlement. De problematiek zou buiten ons bevoegdheidssterrein liggen. En toch zijn de luchthavens wereldwijd steeds economische groeipolen geweest. En vandaag zijn ze dat nog steeds.

Als we onze regionale luchthavens vergelijken met die in het buitenland, dan moeten we vaststellen dat bij ons onvoldoende gebruik is gemaakt van het groeipotentieel dat de aanwezigheid van een luchthaven biedt. Het volstaat om even de toestand in onze omgeving te bekijken. Denken we maar aan Eindhoven, aan Rijsel, enzovoort. Daar zijn de luchthavens uitgesproken economische groeipolen. Dit geldt ook in belangrijke mate voor onze internationale luchthaven in Zaventem.

Het betreft een federale materie, maar met een groot aantal Vlaamse raakvlakken : ruimtelijke ordening, infrastructuur, milieu, enzovoort, allemaal Vlaamse bevoegdheden. Ik wil me hier wel beperken tot enkele opmerkingen in verband met de economische dimensie.

Tewerkstelling, bijvoorbeeld, overstijgt de federale verantwoordelijkheid van de internationale luchthaven Zaventem. Daarom durf ik de Vlaamse regering met aandrang vragen om het reilen en zeilen van en rond Zaventem met de grootste aandacht te volgen. Sinds jaren is het Woluwedal - het gedeelte van de ring rond Brussel ter hoogte van Zaventem - de belangrijkste groeipool van dit land. Dit heeft niet alleen te maken met de gunstige ligging, aan de rand van Brussel. Ik ben ervan overtuigd dat ook de luchthaven een belangrijke aantrekkingsfactor is voor economische activiteiten.

Candries

Ik wil de regering interpellieren over de mogelijke mechanismen en procedures om Zaventem als Vlaamse economische troef uit te spelen, zonder daarbij in conflict met de federale gezagsdragers te komen. Hoe ver reikt de federale dimensie inzake troefkaart Zaventem?

Onze inspraak bleek onbestaande of onvoldoende bij de fusieperikelen van Sabena en bij de uitbouw van de nieuwe luchthaven. Ondertussen kregen een aantal bedrijven op de luchthaven - die al dan niet in moeilijkheden waren - te horen dat ze zich tot de Vlaamse regering moesten wenden. Het is dus niet zo duidelijk waar de federale verantwoordelijkheid eindigt, en waar de Vlaamse begint. Ik maak me zorgen om de optimalisering van de luchthaven als economische hefboom.

Daarom ook moeten we enig weerwerk leveren tegen voorbarige besluiten die zouden leiden tot de overheveling van activiteiten naar Luik/Bierset en naar Charleroi/Gosselies, alias Brussels South.

Sommigen gebruiken, misbruiken zelfs protesten tegen geluidshinder om de normaal te verwachten ontwikkeling van Zaventem in vraag te stellen of af te remmen. Wil men 's nachts luchthavenactiviteiten onmogelijk maken? Is het niet beter deze te reglementeren? Moeten goederentransporten naar Bierset en charters naar Charleroi worden afgeleid?

Tijdens de kortstondige samenwerking tussen Sabena en Air France zijn een aantal activiteiten afgebouwd. Zo kwam er bijvoorbeeld een einde aan enkele nochtans gewaardeerde technische activiteiten.

De daaropvolgende fusie met Swissair brengt ook nieuwe verschuivingen mee. Als de op zichzelf lovenswaardige filosofie van Swissair volledig in de praktijk wordt gebracht, zou de polyvalente maintenance-activiteit en -capaciteit in Zaventem in het gedrang kunnen komen. Swissair gebruikt slechts vliegtuigen van een enkele vliegtuigconstructeur - Mc Donnell Douglas - Sabena daarentegen doet een beroep op verscheidene constructeurs. Daardoor heeft Zaventem een technische capaciteit opgebouwd die toelaat om ook voor derden te werken. Wanneer men slechts op één enkele vliegtuigconstructeur zou terugvallen, dan dreigt die capaciteit in gevaar te komen.

Terwijl Europa zich inzake luchtvaart deregulerend opstelt, ervaart men nog steeds een strak monopo-

liebeleid van BATC op de luchthaven. Welke zijn, mijnheer de minister, de relaties tussen BATC en de Vlaamse regering? Ik wil me hier beperken tot de economische dimensie. Beschikt u over mogelijkheden om de werking van BATC bij te sturen? Men mag zich terzake niet achter het federale niveau verschuilen.

Bij de BATC is, bijvoorbeeld, de tewerkstelling en de toegevoegde waarde van de taxfreeshops van belang. Die worden ten dele in vraag gesteld door de Europese ontwikkeling. Is er een alternatieve formule denkbaar binnen een Europees perspectief? Men zou kunnen ijveren voor een speciale fiscale behandeling ter bevordering van de inter-Europese contacten. Dit is geen Vlaamse bevoegdheid, maar het eventueel halveren of verdwijnen van de taxfree-activiteiten moeten wel een Vlaamse zorg zijn. In deze sector zijn immers ongeveer 400 mensen rechtstreeks tewerkgesteld. Dat kunnen we niet negeren.

Ik heb in deze interpellatie slechts enkele aandachtspunten naar voren gebracht. Het ligt niet zozeer in mijn bedoeling voor elk van deze domeinen een Vlaamse reactie te horen, maar veeleer om me een beeld te kunnen vormen van de houding, de visie en de strategische aanpak van de Vlaamse regering teneinde vat te krijgen op de belangrijke economische hefboom die Zaventem duidelijk is.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : De nationale luchthaven ligt inderdaad in Vlaanderen, maar biedt werk aan tienduizenden mensen in heel België. De luchthaven is dus wel degelijk van een zeer groot economisch belang.

Ik wil nogmaals de vergelijking maken met Nederland. Daar worden de luchthavens op dezelfde manier benaderd als de zeehavens. In de toegangsinfrastructuur rond Schiphol heeft men over een periode van drie jaar een bedrag van 20 miljard gulden geïnvesteerd. Men is er immers van overtuigd dat dit grote economische voordelen biedt.

Mijnheer Candries, het eiland is misschien wel federaal, maar alles wat ermee te maken heeft, is een regionale bevoegdheid. De kredieten zouden dus wel degelijk moeten worden uitgetrokken. De minister heeft een goed initiatief genomen om de verschillende meningen te bundelen. Het is gevaarlijk om alleen maar de huidige tewerkstelling te behouden. Inzake infrastructuur kan er nog heel

Vermeiren

wat worden verbeterd. Anders zullen we klanten kwijtspelen aan bijvoorbeeld Rijsel en Keulen.

Mijnheer Candries, we worden geregeld geconfronteerd met de problematiek inzake geluidsoverlast. Er moet een goede samenwerking zijn tussen economie en ecologie. Ik heb jammer genoeg de indruk dat men op federaal niveau vaak het dossier laat aanmodderen met communautaire bedoelingen. Dit mag toch niet ! De Vlaamse regering zou terzake een meer assertieve houding moeten aannemen. De vroegere Vlaamse Raad keurde een resolutie van mijn hand unaniem goed. Laten we daar eindelijk eens aan beginnen. Men heeft het hier over federale muren. Ik vrees dat we het momenteel loopgraven moeten noemen.

Er is nog een tweede zaak die ik wil vragen. Enkele maanden geleden ben ik naar FTI Technoland geweest. De minister-president heeft op een bepaald moment gezegd dat we onze sterke positie inzake spits technologie moeten bestendigen. Ik heb toen benadrukt dat men het beste de aandacht op Vlaanderen kan vestigen, als dit gebeurt van bij het moment dat men Vlaamse grond betreedt. De minister-president heeft daar toen positief op gereageerd. De regering leek toen van plan om op die manier te werken.

Mijnheer de minister, wat is er op dat vlak al gebeurd ? Hoe zit het met de relatie tussen Vlaanderen en de BATC ? Er zijn immers een aantal belangrijke ambtenaren die deel uitmaken van de raad van bestuur van de BATC.

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, collega's, enkele maanden geleden hebben we met een aantal directe betrokkenen een vergadering gehouden over het luchtvaartgebeuren. De heer Vermeiren was daar ook aanwezig in zijn functie als burgemeester van Zaventem. Het ging om een informele vergadering om de toekomst van de luchthaven en alles wat daar op economisch gebied mee samenhangt, te bekijken.

De luchthaven van Zaventem is inderdaad een zeer belangrijk economisch gegeven. Ook op wereldvlak wordt de luchtvaart in die zin alsmaar belangrijker. Het gaat dan om ongeveer 10 miljoen jobs en om een toegevoegde waarde van 500 miljard dollar.

Het is uitermate belangrijk dat de luchthaven in Zaventem ligt, op Vlaams grondgebied, vooral wat de werkgelegenheid aangaat. Enkele maanden geleden is er een belangrijke studie gemaakt onder leiding van professor Sleuwaegen. Deze studie werd echter niet uitsluitend door Vlamingen uitgevoerd. Ook de ULB heeft daaraan meegewerkt. In deze studie werden een aantal zeer belangrijke cijfers naar voren gebracht in verband met de economische impact van de luchthaven.

Het ging hier eerst en vooral om de rechtstreekse effecten - werkgelegenheid en toegevoegde waarde - op de luchthaven zelf, zowel inzake het passagiersvervoer als het vrachtvervoer. Men hield ook rekening met de onrechtstreekse effecten, namelijk de handel en de productie die rechtstreeks verband houden met de luchthaven : bijvoorbeeld het leveren van uitrusting, het creëren van activiteiten, de vestiging van distributieketens, coördinatiecentra, enzovoort. Ten slotte hield men ook rekening met afgeleide effecten in andere sectoren dan het luchtvervoer. De onderzoekers komen zo tot een aantal belangrijke cijfers. In 1993 stelde de luchthaven rechtstreeks en onrechtstreeks 36.772 werknemers tewerk. De toegevoegde waarde van de luchthaven werd voor datzelfde jaar berekend op 77 miljard frank.

De luchthaven in Zaventem speelt ook een grote rol bij het uitbouwen van een vestigingsklimaat ten aanzien van internationale bedrijven. De bereikbaarheid van de regio is een van de belangrijkste aspecten om de luchthaven van Zaventem verder te ontwikkelen. De luchthaven moet bereikbaar zijn.

Mijnheer de voorzitter, dan zijn we nu aanbeland bij een zeer belangrijk punt. De Vlaamse regering is bevoegd voor Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening. Ze kan dus wel degelijk zorgen voor een goede toegankelijkheid van de luchthaven.

Ook belangrijk is de weerslag die dit heeft op de vestiging van multinationale bedrijven. Een van de opmerkingen die de heer Vossen maakte toen hij voor het VEV de studie van Plant Location Systems toelichtte, is de volgende : een van de elementen die buitenlandse investeringen hinderen is de verkeerschaos, het feit dat men in België of Vlaanderen de grootste moeite heeft om een aantal bestemmingen te bereiken. De bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem speelt een rol in het uitbouwen ervan als een nog sterkere internationale luchthaven, en daaraan gekoppeld, ook de mogelijkheid die dit biedt aan internationale onderne-

Van Rompuy

mingen om zich hier te vestigen en deze luchthaven als een troef te beschouwen.

Het is al evenmin toevallig dat Halle-Vilvoorde de op een na sterkst groeiende regio van Vlaanderen is. In deze gemeenten, waar ook ik woonachtig ben, is de werkloosheidsgraad vrijwel de laagste van heel België, aangezien die luchthaven van een heel grote economische betekenis is. Men vraagt wel eens welke perspectieven er in de toekomst voor die luchthaven zijn. Ik wil de studie niet in detail bespreken, maar uit dit document blijkt dat er een optimistisch en een pessimistisch scenario bestaat. In het optimistische scenario wordt Zaventem ontwikkeld als een mainport en blijkt de ambitie het aantal passagiers en vrachten met een factor van 1,5 te vermenigvuldigen. Volgens dit scenario moet Zaventem geleidelijk de kloof met de grotere Europese luchthavens kunnen dichten, doordat allianties haar home carrier aanzienlijk sterker maken en ze er, door middel van marktverbredende strategieën, in slaagt een bredere waaier van intercontinentale vluchten aan te bieden. Uit de studie blijkt dat het aantal passagiers tussen 1984 en 1994 is verdubbeld. Deze verdubbeling is echter bijna uitsluitend het resultaat van een sterke groei inzake de Europese vluchten, terwijl het intercontinentaal passagiersvervoer gedurende dezelfde periode slechts steeg van 1,2 tot 1,9 miljoen. Dat is zeer zwak : in de toekomst zou dit immers de motor moeten zijn van verdere groei. Het is dus essentieel dat we in de toekomst het netwerk van intercontinentale verbindingen sterk promoten. De bestuursorganen kunnen daarin derhalve een cruciale rol spelen, wil men deze mogelijkheden ontwikkelen.

We hebben uitstekende troeven om die langeafstandsvluchten aan te trekken. Maar er is duidelijk een probleem - en hiermee kom ik terug op de vragen van de heren Candries en Vermeiren - inzake het beheer van de luchthaven. Deze wordt op dit ogenblik beheerd door twee instanties, die duidelijk niet op dezelfde golflengte zitten. Dat is een hinderpaal voor de uitbouw tot main port. Het rapport-Sleuwaegen noemt zeer duidelijk als eerste partij in het belangenconflict de BATC, de Brussels Airport Terminal Company, die als uitbater van de passagiersterminal voornamelijk haar inkomsten haalt uit passagierstaksen, loopbruggeld en inkomsten van de handel in de terminal. Daarom heeft ze vooral belang bij zoveel mogelijk vertrekkende passagiers, het veelvuldige gebruik van de loopbruggen en hoge verkoopcijfers van de horeca-uitbatingen en de taksvrije winkels. De BATC is

dus zeer gericht op origin-destination-passagiersverkeer. De inkomsten van de Regie der Luchtweegen zijn daarentegen in grote mate afhankelijk van het aantal starts en landingen, en van de tonnenmaat van de vliegtuigen. Ze zijn derhalve vooral geïnteresseerd in breedromptoestellen, niet alleen voor passagiers-, maar ook voor volvrachtluchten, die meestal op lange-afstandsroutes worden ingezet. Het stimuleren van het lange-afstandsverkeer is eigenlijk niet de prioriteit van de BATC, die andere ambities heeft. U weet dat de BATC een geprivatiseerd orgaan is, dat onder minister De Croo in het begin van de jaren '80 werd opgericht. De Regie is vooral gebaat bij vrachtvervoer en lange-afstandsverkeer.

Er moet een eenheid van bestuur tot stand worden gebracht. Het in één bedrijf bundelen van de commerciële en operationele belangen van de BATC en deze van de Regie der Luchtweegen moet voorrang krijgen. Over dit heel belangrijke gegeven wordt nu al jaren gediscussieerd. Men komt echter helemaal niet tot besluitvorming. Dit belangenconflict is een duidelijk probleem betreffende de verdere uitbouw van de luchthaven. Onderhandelingen over nieuwe lijnen en landingsrechten moeten in dat perspectief worden bekeken. Om concurrentieel te blijven ten opzichte van andere luchthavens zal de luchthaven van Zaventem deze intercontinentale verbindingen moeten aanbieden. Het is in dat segment dat de toegevoegde waarde zal moeten worden gecreëerd, daar vooral lange-afstandsvluchten nood hebben aan grotere catering en aanverwante dienstverlening. Vooral de catering- en dienstverleningsbedrijven zijn voornamelijk in Zaventem gevestigd, wat een grote groei van tewerkstelling met zich meebrengt : dat hebben we de jongste jaren ook kunnen vaststellen.

De Vlaamse regering is natuurlijk niet in die organen vertegenwoordigd. Het is wel zo dat een aantal Vlamingen - zelfs ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap, hoewel deze laatste niet in hun hoedanigheid van ambtenaar - er deel van uitmaken. Sleuwaegen stelt in zijn studie dat de uitbreiding van dat net van intercontinentale verbindingen en dus de uitbouw van Zaventem als mainport een aanzienlijk effect qua tewerkstelling kan hebben, zodat de totale rechtstreekse werkgelegenheid in het jaar 2010 kan oplopen tot 46.880 banen. Dit laatste betekent een stijging met 2,37 percent ten aanzien van 1996 en met 36 percent ten aanzien van het pessimistische scenario, in hetwelk die uitbouw er niet zou komen. We moeten derhalve Zaventem uitbouwen als toegangspoort voor intercontinentale vluchten. Het is zeer belangrijk dat we daar een invloed op kunnen hebben. Ik wil duide-

Van Rompuy

lijk maken dat de BATC onvoldoende gemotiveerd is om mee te investeren in de luchthaven als economische groeipool, in de mogelijkheden die bestaan om een zekere trafiek aan te trekken. Men zoekt daar de inkomsten vooral op korte termijn, terwijl er eerder een langetermijnvisie zou moeten bestaan.

Het is duidelijk dat dit voor Vlaanderen een groot potentieel inzake werkgelegenheid kan inhouden. Formeel beschikken we evenwel amper over enige bevoegdheden terzake. Wat we wél zouden kunnen doen, is de luchthaven aantrekkelijker maken qua bereikbaarheid : dat behoort wél tot onze bevoegdheden. Op dit ogenblik is de ontsluiting van de luchthaven één van de belangrijkste problemen. Reizigers die de luchthaven met de wagen willen bereiken, worden geconfronteerd met ellenlange files op de Brusselse ring : vandaar de plannen om een oplossing te zoeken betreffende een rechtstreekse aansluiting van de luchthaven met de E19 tussen Antwerpen en Brussel en de E40 tussen Brussel en Luik.

Daarover vinden al enkele jaren studies plaats, de ene al wat concreter dan de andere. Het wekt echter ergernis bij de betrokkenen dat men al jarenlang deze noodzaak inziet, maar geen concrete plannen maakt en de grond van de zaak niet durft aanpakken.

Ook het openbaar vervoer beantwoordt niet aan de wensen van de reizigers. De frequentie is er laag en het aantal verbindingen beperkt. Om met het openbaar vervoer de luchthaven te kunnen ontsluiten, moeten we overleg plegen met De Lijn met het oog op snelle en flexibele verbindingen in de onmiddellijke omgeving. Met de NMBS moeten we afspreken dat er een hogere frequentie aan treinverkeer van en naar de luchthaven komt. De opening van een nieuw NMBS-station onder de luchthaven in 1998 kan op dat vlak een belangrijke stap zijn.

Verscheidene instanties volgen deze problematiek. De gemeenteraad van Zaventem - waar ook ik zitting in heb - bestudeert bijvoorbeeld het mobiliteitsconvenant dat met de Vlaamse regering zal worden afgesloten. Er moeten oplossingen worden gevonden, omdat de ontsluiting nu eenmaal essentieel is voor de vlotheid van de luchtvaart.

Benutten de Vlamingen wel de volle mogelijkheden van de luchthaven ? Uit de studie van professor Sleuwaegen blijkt duidelijk dat er eenheid in de

besluitvorming moet komen, en het lange-afstandsverkeer moet worden gepromoot. Verder is de goede bereikbaarheid volgens hem essentieel voor een mainport, en is er een actiever beleid van de overheid nodig. Ik heb me voorgenomen om bij de Vlaamse regering een werkgroep op te richten met vertegenwoordigers van verscheidene ministers, die op korte termijn oplossingen moet suggereren voor de ontsluiting van de luchthaven. Het departement Economische Aangelegenheden zal moeten nagaan hoe we meer invloed kunnen krijgen op de ingewikkelde structuur van de luchtvaartwereld. We krijgen immers de indruk dat op dat vlak een aantal kansen worden gemist. Er wordt onvoldoende geïnvesteerd in de ontwikkeling van Zaventem als mainport.

Ten slotte moet de uitbouw van de luchthaven van Zaventem gepaard gaan met een oplossing voor de milieuhinder. Ik woon zelf in de streek, en heb deze zomer het genoegen gehad om - ook 's nachts - om de drie minuten een toestel te horen overvliegen. Ook in dit domein zijn al heel wat suggesties gedaan, onder meer een verbod op lawaaierige vliegtuigen, een verlenging van de nachtelijke sperperiode, een boetesysteem en dergelijke. De omwonenden vestigen al jaren de aandacht op dit probleem. Destijds heeft premier Dehaene, toen nog in de hoedanigheid van minister van Verkeer, opdracht gegeven tot het opzetten van een systeem van geluidsmetingen en daaraan verbonden boetes. Op een aantal vlakken, bijvoorbeeld wat de nachtvluchten betreft, is de situatie weliswaar verbeterd, maar om een maatschappelijke consensus te bereiken over de verdere ontwikkeling van de luchthaven, moet men maatregelen nemen om aan de wensen van de bevolking op milieugebied tegemoet te komen. Alles wat te maken heeft met lawaai uit de lucht, is echter een federale bevoegdheid. We kunnen alleen maar vaststellen dat daarin onvoldoende vooruitgang wordt geboekt.

De heer Vermeiren insinueert dat de federale krachten daar niets aan willen doen, om zo de Waalse luchthavens een extra impuls te geven. Laat ons echter van deze zaak geen communautair debat maken. Wel is het zo dat een aantal Franstaligen die de BATC domineren, blijken te geven van te weinig visie, en onvoldoende investeringscapaciteit opbrengen om de luchthaven van Zaventem een mainport te laten worden. Dat is aangetoond in een studie van de professor Sleuwaegen en de heer Paul Kesters van de ULB. Het baart de Vlaamse regering zorgen. De werkgroep waar ik het zo-even over had, zal de komende maanden nagaan welke concrete maatregelen mogelijk zijn.

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries : Minister Van Rompuy onderstreept terecht hoe belangrijk Zaventem is. Het verheugt me dat er een werkgroep zal worden opgericht. Met een aantal hefboomen die Vlaanderen in handen heeft, zoals onder meer de infrastructuur, moeten we gunstige resultaten bereiken. De waarde van Zaventem zal toenemen naarmate de toegankelijkheid wordt bevorderd. Het moet mogelijk zijn daarvoor een tegenprestatie te leveren, bijvoorbeeld door de congestie weg te werken.

Door opstijg- en landingsroutes elkaar soepeler te laten afwisselen kan men de hinder spreiden, waardoor deze ook draaglijker wordt. Bovendien evolueert de luchtvaart naar het gebruik van geluidsarmere en meer milieuvriendelijke vliegtuigen.

We hebben hier te maken met een enorm potentieel, waarbij de economische ontwikkeling van onze regio rechtstreeks belang heeft.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik zou het eerst en vooral willen hebben over wat ik wil noemen, de halve privatisering die ontstond bij het ter ziele gaan van de regering. Een duidelijke keuze was beter geweest. Halve toestanden leiden vaak tot conflicten. Dat is vandaag ook het geval in Zaventem. Er doen zich vaak conflicten voor tussen de vertegenwoordigers van de Regie der Luchtwegen en die van de BATC. Als de minister nu zegt dat die vertegenwoordigers hun firma en niet Vlaanderen vertegenwoordigen, klinkt dat verwarrend. Het gaat nochtans om leidinggevende ambtenaren. De BATC - de innerlijke keuken kennende - zou er geen baat bij vinden als de intercontinentale vluchten ook niet worden gepropageerd. Ik zou dat cijfermatig kunnen bewijzen. Zoals de minister zei, is de samenspraak aan verbetering toe, zeer dringend zelfs. Ik heb ook de indruk dat men dag na dag meer aandacht heeft voor de baten dan voor de kosten. Dat komt nogal eens voor bij privatiseringen. Vanuit mijn politieke positie spreek ik hier toch wel eerlijke en moedige taal.

Onze regering kan optreden om de infrastructuur te verbeteren. Onze regio mag niet bij de pakken blijven neerzitten. We moeten daar optreden. Premier Dehaene voerde een geluidswet in toen hij nog minister van Verkeer was. Het is echter niet normaal dat die wet na tien jaar nog niet in werking is getreden omdat een of ander syndicaat de

optimale werking verhindert omwille van het feit dat er geen weddeverhoging aan vastzit. Toch is dat de realiteit.

Ik begrijp wel dat de minister in zijn functie niet dezelfde taal kan spreken. Bepaalde toestanden zijn echter al te grof. Een internationale luchtvaartmaatschappij met zetel in Bierset kan zich zonder enig probleem in Zaventem vestigen maar men legt haar vliegtuigen in Palma wel aan de ketting. Ik heb het over Continental Airlines. Langs de wegen zie ik nu reclameaffiches die een vertrek vanuit Luik promoten. Dat is een campagne van Neckermann, gesubsidieerd door de Waalse regering. Als reactie daarop konden Sunair en Oosten-Vlaamse subsidies genieten. Zo'n toestanden doen me besluiten dat de Vlaamse overheid meer druk zou moeten uitoefenen bij haar federale collega's. Verscheidene Vlaamse politieke verantwoordelijken, ik vermeld dan de heer Geens en de huidige minister van Economie, koesteren dezelfde wensen, maar in wezen verandert er niets.

We worden daarnaast voortdurend geconfronteerd met het probleem van de lawaaihinder. Als men de toestand verder laat aanmodderen, vrees ik dat de ontevredenheid - terecht - bij de omwonenden nog zal groeien. Men heeft de mond vol van een studie van de heer Mortelmans - in opdracht van de gemeenten - en plannen van professor Sleuwaegen. Er wordt over gesproken, er zijn persconferenties, maar in essentie verandert er niets. De Vlaamse regering moet al deze aspecten aankaarten binnen het overlegcomité en door middel van samenspraak veranderingen bewerkstelligen.

De treinverbindingen met Zaventem vormen nog een ander probleem. In 1998 zal volgens de minister het station in Zaventem worden geopend. Het gebouw heeft 27 miljard frank gekost. De daaraan gekoppelde voorzieningen in de luchthaven hebben tot nu toe bijna 800 miljoen frank gekost. Tien jaar al staat het er leeg bij. Het treintje dat vandaag vanuit het centrum van Brussel naar Zaventem rijdt, heeft absoluut geen stijl. Het is zielig. Het wordt dan ook niet gepromoot. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat men eigenlijk niets wil veranderen. Wij Vlamingen willen dat wel. We geven ook geld uit voor verbeteringen maar de federale regering beweegt niet. Ze bezorgt ons frustraties. Ik dank de minister voor zijn bereidheid om druk uit te oefenen op federaal vlak.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Ik wil niet echt bij de interpellatie zelf aansluiten, omdat ik het dos-

Bogaert

sier niet grondig ken. Ik wil wel op een aantal zaken reageren. Ik ben ook tevreden met de initiatieven van de Vlaamse regering. De minister heeft het erover dat men geen zin zou hebben en dat men eigenlijk niets doet. Hoe zit het met de bevoegdheden die de Vlaamse regering wél heeft? Wat houdt u tegen om zelf op korte termijn enkele zaken uit te werken? Op een aantal domeinen is de Vlaamse regering de enige bevoegde. Diverse rapporten wijzen uit dat de Franstalige druk binnen de BATC tot een kortzichtige kortetermijnpolitiek heeft geleid.

De heer Francis Vermeiren : Ik wil de BATC niet verdedigen, maar deze heeft 27 miljard frank geïnvesteerd. De BATC heeft evenmin baat bij een verhuizing van Bierset naar Oostende of Brussel. De BATC heeft geen baat bij een communautarisering. Ze heeft baat bij een goede infrastructuur want dat betekent meer rendement. De Walen maken voor het grootste deel de raad van bestuur en het kapitaal uit maar hebben geen baat bij een slecht renderend bedrijf, maar wel bij een goed functionerend bedrijf. Ik denk dat de fouten in de politieke wereld moeten worden gezocht. Ik ben niet kwaad op de Walen. Ik begrijp dat zij hun deel van de koek willen. Ons land is te klein voor veel luchthavens. Toch neemt men vanuit Brugge het vliegtuig op Schiphol. Vanuit Kortrijk rijdt men naar de luchthaven van Rijsel. We zijn de boot aan het missen. Onze benadering is ongeestig.

De heer Jean-Marie Bogaert : Wat u zegt, is juist. Vanuit Brugge met de trein naar Zaventem is geen lachertje.

De heer Francis Vermeiren : De heer Jean-Pierre Chevenement, burgemeester van Belfort, komt geregeld op bezoek in Zaventem en doet voorstellen aan de luchtvaartmaatschappijen om hen naar Belfort te lokken. De burgemeester van Straatsburg doet hetzelfde. Bepaalde maatschappijen willen immers investeren in de omgeving van de luchthaven. De heer Dehaene heeft terecht gepleit voor gebouwen rond de luchthaven om zo tenminste het grondlawaai te milderen. Bovendien wilde hij geluidsbermen laten plaatsen. Ik noem dat fluis-terwallen, want dat klinkt mooier. Men moet bomen en groen planten, maar die plannen stagneren. Waarom? Omdat Ruimtelijke Ordening in die buurt geen bouwvergunningen meer aflevert. Men legt de plannen lam. De investeerders trekken zich daarom terug. De regering zou daar inderdaad iets mogen forceren inzake ruimtelijke ordening. Ik

pleit niet tegen de milieubescherpende maatregelen, integendeel.

De heer Jean-Marie Bogaert : Ten slotte wil ik het nog even hebben over de milieuhinder. De minister zegt dat hij deze hinder aan den lijve heeft ondervonden. Ik vind het erg dat we ministers pas kunnen overtuigen van de ernst van een probleem, nadat ze het zelf hebben meegemaakt. Een jaar geleden zag ik op televisie een rechtstreekse uitzending van het programma Schermen. De opnames werden rechtstreeks gefilmd op een doorde-weekse avond bij een heer die bij u in de buurt woont. De uitzending moest voortdurend worden onderbroken omwille van de geluidshinder.

De heer Francis Vermeiren : De heer in kwestie is een goede vriend van me. Maar men moet de waarheid recht aandoen: hij heeft vijftien jaar geleden geweigerd om onteigend te worden. We moeten dat allemaal relativeren.

De voorzitter : Heren, dit is hier niet de gemeenteraad van Zaventem.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Ik wil een voorbeeld aanhalen uit eigen ervaring. Ik woon op twintig kilometer van de luchthaven van Oostende en ik nodig u uit om 's avonds omstreeks half twaalf naar het overvliegende vrachtverkeer te komen luisteren. Een dergelijke situatie is absurd en ongehoord. Dit is natuurlijk van een andere orde en een ander volume dan in de buurt van Zaventem. Het is echter normaal dat mensen die dagelijks met deze geluidsoverlast worden geconfronteerd en toch niet worden gehoord, zich apolitiek opstellen. Ik ben blij dat de minister deze zomer is thuisgebleven en de problemen zelf heeft ondervonden. We hopen dat de Vlaamse regering eindelijk concrete maatregelen zal treffen.

De voorzitter : Ik ken het probleem niet zo goed als sommige collega's, maar ik heb wel vragen bij wat ik hoor. Men spreekt hier wat al te gemakkelijk over Zaventem en haar rol als mainport. Is het de algemene strategie van Zaventem om een mainport te worden? Mijns inziens redeneert men in Zaventem niet vanuit de algemene strategie om een grote intercontinentale luchthaven te worden.

De heer Francis Vermeiren : Volgens de burgemeester van Machelen is dat wel zo.

De voorzitter : Ik heb het niet over de burgemeester, maar over de mensen die bevoegd zijn voor

Voorzitter

deze materie. Er zijn immers twijfels over de haalbaarheid van een dergelijk concept. Als men ziet wat de uitbouw van een intercontinentale luchthaven in het buitenland vereist op het gebied van oppervlakte, aanspraak op de omgeving en nodige infrastructuurwerken, rijst onmiddellijk de vraag of dit in Zaventem wel technisch mogelijk is. Bovendien stel ik me de vraag of Zaventem de feitelijke achterstand op dit gebied wel kan overbruggen.

Bestaan er concrete afspraken over een dergelijk strategisch doel? De uitbouw van Schiphol als intercontinentale luchthaven is bijvoorbeeld wel gesitueerd in een centraal Nederlands concept. In het licht van de mogelijke treinverbindingen tussen verscheidene steden en agglomeraties, moeten we ons de vraag stellen of het nog wel nodig is om op een uur afstand van elkaar grote intercontinentale luchthavens in te planten. Ik heb de indruk dat tot op dit moment de strategie werd gevolgd waarbij Zaventem als verbindingsluchthaven wordt uitgebouwd, dit omwille van de nabijheid van de Europese hoofdstad. We moeten Zaventem zich op die manier verder laten ontplooiën en dat impliceert dat andere premissen worden vooropgesteld. Er wordt hier gesproken over de nood aan grote carriers. We moeten eerlijk toegeven dat Sabena nooit een megacARRIER zal worden, welke alliantie ze ook zal aangaan. Zijn we hier niet aan het wensdromen? Moeten we geen ander concept volgen? Dit concept omhelst dan ook het maximaal valoriseren van de capaciteiten van de luchthaven Zaventem. Het communautair discours dat hier wordt gehouden, vind ik vergezocht. Bovendien vraagt men om Vlaamse initiatieven voor infrastructuurwerken. Diverse partijen hebben er in de plenaire vergadering al op gewezen dat ons infrastructuurbudget zeer krap is. We proberen daar op alle mogelijke manieren iets aan te doen, maar we kunnen niet op een ongecoördineerde manier een infrastructuurpolitiek voeren die is gericht op iets wat het nooit zal worden. Ik heb daar veel vragen bij, en ik vind dat men daaraan nogal gemakkelijk voorbij gaat.

De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries : Mijn vraag geldt zowel voor het pessimistische als het optimistische toekomstplan : hoe gaat men om met de mogelijkheden en de capaciteit die er vandaag zijn? Dat is waardevol : er zijn tienduizenden tewerkstellingsmogelijkheden. Komen deze niet in gevaar? Is het evident dat deze mogelijkheden morgen behouden blijven? De impact daarvan gaat veel verder dan de meesten vermoeden : het gaat om veel meer dan

Zaventem alleen. Het gaat er niet om of Zaventem al dan niet een mainport moet worden. Ik vraag alleen hoe we worden betrokken bij het uitspelen van deze economische troef. Die vraag heeft geen communautair karakter. We hebben alleen te maken met een capaciteit die van groot belang is voor onze tewerkstelling waarvan we allemaal de mond zo vol hebben. Wat is de houding van de Vlaamse regering? Is er een overlegprocedure opgestart met de bevoegde instanties? Welke mechanismen worden gehanteerd? Is er een visie en hoe sluiten wij eventueel aan op deze visie? Welke interactie bestaat er tussen het Vlaamse besluitvormingsniveau, het federale niveau en de zogenaamde privé-onderneming BATC?

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Met betrekking tot de tewerkstelling hebben studies en ervaring uitgewezen dat het niet alleen gaat om de uitbouw van activiteiten, maar ook om het vrijwaren van wat er bestaat. De luchtvaart is in beweging. Intercontinentale vluchten vormen de basis van het klantenbestand van de Europese vluchten. Daarom willen British European Airways, Air France en Swissair op Zaventem aanwezig zijn.

Men mag dat niet uit elkaar halen. Ik neem aan dat, als men niet vertrouwd is met het reilen en zeilen van een luchthaven, men niet weet wat er eerst moet gebeuren. Men moet eerst en vooral vrijwaren wat er is. In eerste instantie hebben we het dan over 36.000 arbeidsplaatsen in de luchthaven zelf en 15.000 arbeidsplaatsen in de regio. Dat is dus niet niets.

Er is bovendien een toegevoegde waarde van 77 miljard frank, zoals de minister zegt. We moeten dat dus te allen prijze behouden. Daarnaast resten er natuurlijk duizend-en-één vragen over een aantal andere zaken. Het is evenwel niet verstandig onze geheime prijs te geven ten aanzien van anderen.

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : We zouden nog zoveel kunnen zeggen. Het zou voor de commissie interessant kunnen zijn om professor Sleuwaegen uit te nodigen. In zijn studie bestempelt hij Zaventem als een soort van Europese hub, dit wil zeggen dat er veel intra-europese verbindingen zijn.

Van Rompuy

Hij toont bovendien aan dat het luchtvaartverkeer in grote mate - en zeker op economisch vlak - op Azië gericht is. In contacten met zakenlui stel ik vast dat die mensen overal zitten - in Oost-Europa, in Amerika, maar vooral in Azië. Die regio is enorm belangrijk als groeipool en we moeten Vlaanderen of België met andere regio's via intercontinentale vluchten verbinden. Professor Sleuwaegen is van oordeel dat, als we niet in staat zijn - hij beschikt over een aantal statistieken over het aantal vluchten - om die mensen van Europa vlot naar andere bestemmingen te brengen, we dan een stuk van deze markt dreigen te verliezen. Die mensen willen wel naar Europa komen en landen op Schiphol of Parijs, maar ze kunnen bijna niet landen op Zaventem, want dan moeten ze overstappen. Zodoende zullen we ook Japanse en Koreaanse investeringen verliezen.

De studie is gemaakt door een aantal experts, en waarschijnlijk zijn er een aantal tegenargumenten te vinden. Als minister van Economie erger ik me er dikwijls aan dat, in het kader van het sociaal overleg, waar de discussie nu gaat over 6,5 miljard frank die we zullen besteden aan werkgelegenheid, we zeggen dat we 1400 mensen in weerwerkbanen of in andere statuten zullen tewerkstellen. Aan de andere kant zijn er mogelijkheden om in 2010 de directe werkgelegenheid op te drijven tot 20.000 of zelfs 46.000 mensen.

Me dunkt moeten we dat dossier eens grondig uitpluizen en nagaan hoe we een aantal hefboomen kunnen ontwikkelen waar duurzame werkgelegenheid tot stand kan komen. We praten over Vlaanderen als distributienetwerk en we kijken jaloers naar de Nederlanders, die hun haven en hun luchthaven als troeven gebruiken. Wat zijn nu onze troeven in de wereld? Ik hoef het de heer Candries niet te zeggen, dat zijn de essentiële zaken. Die hefboomen moeten we uitspelen.

De andere, meer regionale luchthavens beginnen dit ook uit te spelen. Laten we dit alles eens grondig inschatten en er de economische impact van meten. Onze bevoegdheid is natuurlijk beperkt, maar ik denk dat dat precies de vraag van de heer Candries is, namelijk, kan de Vlaamse regering kanalen vinden om terzake mee het roer in handen te nemen? Dit laatste behelst echter geen communautaire bedoelingen. Het is echter duidelijk dat de werkgelegenheid elders rond Zaventem niet tot stand is gekomen, en dat steekt natuurlijk een aantal mensen de ogen uit. Als de mogelijkheden er

zijn, laten we die dan met beide handen aannemen en zien hoe we die kunnen benutten.

Ik heb de studie gisterenavond nog eens doorgenomen, en ze bevat mijns inziens een aantal interessante argumenten.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik wil enkel nog zeggen dat de stad Rijsel de luchthaven van Rijsel momenteel voor 80 percent subsidieert.

De voorzitter : Mijnheer Vermeiren, ik stond enigszins sceptisch tegenover de manier waarop het debat is gevoerd. Er zit namelijk een globale strategie achter de initiatieven van de stad Rijsel.

Ik stel echter vast dat hier van een globale strategie geen sprake is. Het is niet zo dat we, omdat Zaventem federale materie is, vanuit Vlaanderen geen globale strategie kunnen ontwikkelen waarin Zaventem ook thuishoort. We moeten wel een globale strategie voorhanden hebben, want de middelen zijn niet eindeloos. We moeten de schaarse middelen zo efficiënt mogelijk aanwenden, en daartoe is er een globaal strategisch concept nodig.

We moeten eindelijk eens uitmaken wat Vlaanderen wil voor de economie. Wat levert in onze economie de meeste arbeidsplaatsen op? Welke activiteiten zijn dat, en wat is daarvoor nodig? Het lijkt me interessant dit alles eens op een rijtje te zien staan. Dit soort van discussies helpt ons immers niet verder. De studie zal natuurlijk aantonen dat er zoveel arbeidsplaatsen bijkomen, en daarnaast kunnen evenveel andere studies worden voorgelegd die aantonen dat in andere domeinen, mits de nodige inzet van middelen, er ook arbeidsplaatsen kunnen worden gecreëerd.

De vraag is hoe we het als geheel bekijken. Wat zijn nu onze keuzes? Kiezen voor iets impliceert over het algemeen dat men iets anders uitsluit. Ik ben voorstander van Vlaanderen als distributieknooppunt, als dat werkelijk onze keuze is. Daarover heb ik evenwel nog niet zoveel gehoord. We zijn bijvoorbeeld ook het textieland van Europa.

Minister Eric Van Rompuy : Dat heb ik dus duidelijk niet gezegd.

De voorzitter : Ik zeg ook niet dat u dat hebt gezegd, ik vraag me alleen af wat het inhoudt. Ik zou het ook eens graag vertaald zien in concrete handelingen, want dan worden heel wat discussies overbodig. Ik heb immers de indruk dat we altijd opnieuw van voor af aan moeten beginnen, of het

Voorzitter

nu gaat om de uitbouw van de havens of de luchthavens.

Minister Eric Van Rompuy : De hele discussie bewijst dat er mogelijkheden zijn, waarvan u zelf het bestaan niet vermoedde.

De voorzitter : Ik ben me terdege bewust van het tewerkstellingsvolume in de luchthaven van Zaventem, maar ik weet niet of er een eenduidige visie bestaat over het concept van de intercontinentale luchthaven.

Minister Eric Van Rompuy : Over het rapport van professor Sleuwaegen is er vorig jaar een colloquium geweest, mede georganiseerd door de Kamer van Koophandel.

De voorzitter : Dat is toch niet representatief.

Minister Eric Van Rompuy : Het gaat om alle mensen, evenals de bedrijven, die betrokken zijn bij de luchthaven.

De voorzitter : Is dit een regeringsvisie ?

Minister Eric Van Rompuy : De Vlaamse regering zal een werkgroep oprichten om dat probleem op te lossen. Dat is ook de verdienste van deze interpellatie. De heer Vermeiren trekt me ook al jaren bij de mouw over deze problematiek.

De heer Francis Vermeiren : Maar ook vice versa !

Minister Eric Van Rompuy : Er zijn onmiskenbaar mogelijkheden. In die werkgroep zitten mensen van de NMBS, mensen van De Lijn, de burgemeester van Zaventem, de bestuurders van de BATC, mensen van de Regie der Luchtwegen en de ingenieurs van Openbare Werken. Het is een bont gezelschap van mensen, die allemaal overtuigd waren van het belang van de luchthaven. De vraag was echter hoe een en ander kon worden gecoördineerd. Wie kan er een initiatief nemen om tot een doorbraak te komen ? Het is de bedoeling dat de Vlaamse regering daarover een strategische visie ontwikkelt.

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries : In het algemeen wordt aanvaard dat communicatie, in de brede betekenis van het woord, de belangrijkste groeisector van de toekomst is. Die communicatie kan men opdelen in meerdere elementen, en één daarvan is de fysische

mobiliteit. Die sector wordt beheerst door een groeodynamiek. Sommige krachten bevorderen die groei. Andere pleiten eerder voor de uitbouw van de HST. Maar vandaag hanteert men de prognose dat de fysische mobiliteit dermate zal groeien dat de luchthavens niet aan belang zullen inboeten door het opduiken van de HST, integendeel zelfs. De explosie van die mobiliteit is van die aard dat men bij de HST de handen vol zal hebben om die toename op te vangen. De taart wordt dus alleen groter.

De voorzitter : Het incident is gesloten. Ik stel voor dat we hier even een rookpauze inlassen.

– *De vergadering wordt geschorst om 15.44 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 15.49 uur.*

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de steeds nieuwe lasten die worden opgelegd aan de KMO's en de zelfstandigen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Vermeiren tot de heer Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de steeds nieuwe lasten die worden opgelegd aan de KMO's en de zelfstandigen.

De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, voor de kleine en middelgrote ondernemingen, maar ook voor de zelfstandigen zijn het moeilijke tijden. Niemand kan dit ontkennen. Er is veel moed en volharding nodig om vandaag een nieuwe zaak of bedrijf op te starten of in stand te houden. Velen houden het voor bekeken, ondanks het feit dat ze in geval van faillissement over geen sociaal vangnet beschikken, zoals dit voor werknemers die hun job verliezen wel het geval is.

Wie met aandacht de statistieken leest, zal merken dat het aantal faillissementen in ons land, maar ook in Vlaanderen nog steeds in stijgende lijn gaat.

We kunnen niet ontkennen dat de zware fiscale en parafiscale lasten een ernstige belemmering vormen voor de economische heropleving en bijgevolg ook voor het herstel van de tewerkstelling, dat een

Vermeiren

van de hoofddoelstellingen van de Vlaamse regering is.

Het is trouwens ook met dit doel voor ogen dat de Vlaamse minister van Financiën en Begroting het voorstel heeft gelanceerd om nog maar één aanslagvoet toe te passen in geval van erfenis van kleine en middelgrote ondernemingen. De minister stelt een aanslagvoet van 3 procent voor. Indien men werkelijk de KMO's wil helpen, dan moet men een aanslagvoet van 0 procent invoeren. Per slot van rekening moet de jaarlijkse opbrengst van deze belasting niet een paar miljarden frank vertegenwoordigen, maar ten hoogste een paar honderd miljoen frank. Dit voorstel heb ik trouwens opgenomen in een voorstel van decreet, dat een dezer dagen bij het Vlaams Parlement wordt neergelegd.

Indien we werkelijk de tewerkstelling willen bevorderen, dan moeten we alles in het werk stellen om de lasten die thans op onze KMO's wegen, te verlichten. Wanneer ik evenwel kennis neem van de jongste ideeën en initiatieven van onze Vlaamse excellenties, dan betwijfel ik ten zeerste of zij bereid zijn werk te maken van een vermindering van deze lasten.

Ik heb eerder de indruk dat men werkgelegenheid wil creëren voor een aantal ambtenaren via allerlei diensten en instellingen die onlangs het levenslicht hebben gezien. Zo worden de bakkers verzocht om, in uitvoering van een besluit van 13 november 1995 tot betaling van een verplichte bijdrage in het Vlaams Fonds voor de Promotie van de Landbouw, Tuinbouw en Zeevisserij (afgekort als VLAM), een bijdrage ten bate van het promotiefonds voor akkerbouwproducten te betalen. Die bijdrage kan al snel oplopen tot 35.000 frank. Mij werd verzekerd dat de industriële bakkerijen en ook de bakkerijen van de grote winkelketens daaraan niet onderworpen zouden zijn.

Op een bepaald ogenblik kreeg men de indruk dat het promotiefonds werd beheerd door de bakkerijsector zelf. De leden waren niet eens op de hoogte van het bestaan ervan. Het januarinumnummer van de Belgische Confederatie van de Brood- en Banketbakkerijen, de Chocoladebewerking en de Ijsbereiding luidde nog de triomfhoorn over dit fonds, dat voor de promotie van de producten van de sector zou instaan. Datzelfde triomfalisme taande sterk bij de leden toen de eerste bijdragefactuur uit de bus kwam. Enkel de voorzitter van de Bakkersfederatie zou - naar verluidt - zijn geraadpleegd door de Vlaamse regering bij de oprichting van het

promotiefonds. De bijdrage, vastgesteld op 2 promille van het zakencijfer van elk bedrijf in Vlaanderen dat brood- en banketproducten vervaardigt, lijkt me in elk geval wat hoog uitgevallen. Van het nut van dit promotiefonds zijn niet alle betrokkenen overtuigd, tenzij misschien degenen die er hun baan aan te danken hebben.

Dat promotie van brood noodzakelijk is, is ongetwijfeld waar. Het broodverbruik daalde de voorbije 50 jaar per hoofd van 137 kilo in 1945 naar 49 kilo in 1990. Uiteraard heeft dit gedeeltelijk te maken met andere eetgewoonten. In Nederland slaagde het promotiefonds erin de dalende trend af te remmen en kon het zelfs een verhoging met 7 procent - in vergelijking met 1982 - teweegbrengen.

Toch heb ik bedenkingen bij een louter administratieve aanpak. Het nut ervan betwijfel ik ten zeerste - en niet alleen ik, maar ook een grote meerderheid van de bakkers. Bijdragen betalen is één zaak, de aanwending ervan is dan weer iets volkomen anders. De bakkers vrezen immers dat hun bijdragen in de eerste plaats moeten dienen om een nieuwe structuur te bekostigen, waarvan de werking meer administratief dan promotioneel zal zijn. Duidelijkheid is geboden wat betreft de personeels-, werkings- en huisvestingskosten. De bakkers moeten ook via hun beroepsfederatie de mogelijkheid hebben om de werking van het promotiefonds te beoordelen.

Er zijn bovendien ook privé-publiciteitsbedrijven die inzake public relations en promotie een beter resultaat kunnen waarborgen dan het VLAM. Waarom niet de weg van het privé-initiatief kiezen? Zal het promotiemateriaal van het VLAM immers beantwoorden aan het gestelde doel? Uit informatie waarover ik beschik, zou blijken dat het VLAM het promotiemateriaal - mits betaling - ter beschikking zou stellen. De bakkers moeten dus twee keer betalen. In Nederland is dit materiaal kosteloos. In verband met de promotie van het VLAM verwacht ik dan ook een antwoord op een aantal specifieke vragen.

Op welke manier is dit promotiefonds tot stand gekomen? In hoeverre was er inspraak van de leden? Overweegt men een bijsturing van het financieringsmechanisme - in het bijzonder met betrekking tot de verplichte bijdragevoeten - ten einde rekening te houden met de kleinere bijdrageplichtigen? Zijn grootwarenhuizen, superettes en koude bakkers, die ressorteren onder de distributiekleinhandel, ook onderworpen aan de verplichte heffing voor het fonds? Over welk budget beschikt het fonds in 1996? Welke kosten worden gespijsd

Vermeiren

door de Vlaamse regering ? Wat is de kostprijs van de geplande broodcampagne Brood Verwent Klein en Groot ? Hoe en door wie is deze campagne tot stand gekomen ? Ging aan deze campagne een studie vooraf ?

Wat betreft de financiële middelen van het VLAM zou ik graag weten hoeveel de werkings-, de personeels- en de huisvestingskosten ervan bedragen, en ook deze van de permanente werkgroepen en promotiefonds. Wat zijn de ramingen voor dit jaar ? Welke initiatieven overweegt de minister om de transparante werking van het VLAM en zijn diverse geledingen te vergroten ? Zal jaarlijks aan het Vlaams Parlement een gedetailleerd verslag worden voorgelegd inzake ontvangsten en uitgaven ?

Hoe zal het personeel worden aangeworven ? Gebeurt dit met contracten van onbepaalde duur of met termijncontracten ? Door wie wordt het personeelskader van dit promotiefonds voor de bakkers vastgelegd ? Aan welke voorwaarden moet het personeel voldoen en over welke kwalificaties moeten de aangeworvenen beschikken om het succes van de campagnes van het promotiefonds te waarborgen ? Heeft men de beroepsvereniging van bakkers en banketbakkers geraadpleegd bij de aanwerving van het personeel ? Wie was bij de Vlaamse regering het nauwst betrokken bij de voorziene recrutering van het nodige personeel van het promotiefonds ?

Het departement Volksgezondheid bij de Vlaamse Gemeenschap heeft voorts een nieuwe vergunningplicht ingevoerd voor alle bedrijven uit de voedingssector. Met de opbrengst uit de bijdragen wil het departement zijn dienst voor Eetwareninspectie meer armslag geven. Verzet uit de voedingssector mocht niet baten. Dit verzet was vooral gebaseerd op het feit dat het gaat om de zoveelste vorm van taxering en de zoveelste vergunning die de ondernemer dient aan te vragen. Hoe kan men in hemelsnaam verwachten dat jonge dynamische krachten, die hun eigen zaak willen beginnen, het nog zullen aandurven hun bedrijf op te starten en werkgelegenheid te verzekeren ? De Vlaamse regering - van haar kant - gaat er prat op de belastingen niet te hebben verhoogd, maar die komen er op een onrechtstreekse wijze toch voor de kapitaal en de zelfstandigen via allerlei bijdragen of vergunningsplichten.

Daarmee is echter de kous niet af. In het Staatsblad is een gewijzigd koninklijk besluit verschenen betreffende de berekening van de vergunningbij-

drage voor de voedingsdetailhandel. Die grondslag voor de bijdrage verschilt naargelang de sector. Er zijn vijf sectoren, waaronder de voedingszaken en de horecasector. Zij zullen waarschijnlijk moeten opdraaien voor de aanwerving van, naar verluidt, een zestigtal controleurs. Die bijdragen zouden zo'n 100 miljoen frank opbrengen. Welke waarborgen hebben de kapitalen echter dat de vergunningbijdragen uit de voedingssector daadwerkelijk en integraal voor de hygiëne-inspecties worden aangewend ?

Deze vraag wordt gesteld door grote middenstandsorganisaties die aanleunen bij een van de meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement. Nu al bestaat bij deze organisaties het vermoeden dat het louter om de zoveelste extra belasting gaat. Ze pleiten er trouwens voor de diverse voedingsvergunningen in één enkele vergunning samen te voegen en één enkele controledienst op te richten om toe te zien op alle aspecten van de hygiënezorg in de voedingsbedrijven, dit met het oog op een grotere efficiëntie. De nadruk wordt nog gelegd op het kostenbesparend effect van zo'n fusie.

Ik verwijs hier naar wat het ministerie van Financiën zegt.

Ook in dit verband rijst voor de VLD de vraag op welke manier deze nieuwe inspecteurs zullen worden aangeworven. Moeten ze beantwoorden aan een bepaald profiel of moeten ze beschikken over bepaalde diploma's en worden ze via examens van het Vast Wervingssecretariaat aangeworven ?

Als derde voorbeeld van de nieuwe lasten die onlangs door de Vlaamse regering werden opgelegd aan de kapitalen wil ik de milieuoördinator vermelden, die vanaf 4 juli jongstleden zou moeten zijn aangeworven door de meeste klasse 1-bedrijven. Eens te meer gaat het om een verplichting waaraan de bedrijven zich niet kunnen onttrekken. Niemand betwist de noodzaak van een intensere controle inzake de decreetgeving, maar men legt deze op aan de bedrijven, terwijl dit eigenlijk een functie is van de overheid. Ook in verband met deze beslissing heeft de eerder genoemde middenstandsorganisatie fundamentele bezwaren aangetekend tegen de bewuste verplichting. Met voorstellen om tot een oplossing te komen, werd zelfs geen rekening gehouden. Wat gaat er schuil achter de bedoelingen van een minister van Leefmilieu of Ruimtelijke Ordening. Het is wellicht niet eenvoudig voor de minister van Economische Aangelegenheden om hierop te antwoorden, maar het heeft allemaal wel zo zijn gevolgen. Deze laatste pleit immers voor een klimaatverbetering ten

Vermeiren

behoefte van kapitalen, omdat hij dat - mijns inziens terecht - als een oplossing beschouwt voor onze economische problemen. Dit willekeurig en weinig democratisch optreden verwekt dus wrevel in hun eigen rangen.

Waarom een veralgemeende maatregel om milieucoördinatoren aan te stellen? Waarom niet enkel in een dergelijke milieucoördinator voorzien voor de bedrijven met een grote milieu-impact? Waarom geen ruimere mogelijkheden tot vrijstelling opnemen in de reglementering? Geeft men er zich rekenschap van dat vele kleine bedrijven en bedrijven met weinig milieuhinder, zoals tankstations, zelfs eenmanszaken zoals een kleinhandel in butaanflessen, drukkerijen, kunststofbewerking, papierwaren, zelfs een aardappelhandel, confectieateliers en wasserijen worden opgezadeld met een nieuwe en vooral dure milieulast?

Ondanks een suggestie om de grenzen van de klasse 1-bedrijven aan te passen - en dus een aantal bedrijven te ontslaan van de verplichting aan de reglementering te conformeren - worden in het goedgekeurde besluit andere bedrijven, zoals metaalbedrijven, bouwbedrijven en schrijnwerkers, opgenomen. Alsof de bouwnijverheid het momenteel nog niet lastig genoeg heeft! De verplichte aanstelling van een milieucoördinator is voor vele kapitalen zowel praktisch als financieel onhaalbaar en brengt het bestaan van sommige bedrijven in gevaar.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het lijkt er sterk op dat een aantal leden van de Vlaamse regering zich blind staren op de reglementering die hun administratie produceert. Eerder dan dat men het de kapitalen in deze moeilijke tijden gemakkelijker maakt, worden ze bedolven onder nieuwe verplichtingen en lasten. Dit is zeker niet de beste methode om de tewerkstellingsdoelstelling van de Vlaamse regering te bereiken. Dit is ook in tegenspraak met de verklaringen van de minister van Economie. Hoe zal hij zich ertegen verzetten?

Nu vele kapitalen zich genoopt zien om met - niet zelden - veel tegenzin tot rationalisatie over te gaan en het personeelsbestand af te slanken, wordt hen onder meer - en eens te meer - de verplichting opgelegd om een milieucoördinator aan te stellen. Zal deze voor meer efficiëntie zorgen? Kan deze een betere rendabiliteit van het betrokken bedrijf waarborgen? Wat moet een tankstation met een

milieucoördinator? Of een confectie-atelier? Dit is Kafka op zijn best.

We zouden het op prijs stellen dat alle procedures die tot stand zijn gekomen op initiatief van de Vlaamse regering en waarvan ik slechts een paar voorbeelden heb gegeven, op hun doeltreffendheid worden doorgelicht, zodat het Vlaams Parlement nu eens te weten komt wat hun nut werkelijk is. We willen ons tevens graag een idee vormen van de zogenaamd onschuldige en vaak nutteloze lasten die op onze kapitalen wegen en een arbeidsvernietigende uitwerking hebben. De minister heeft daar al meer dan eens de aandacht op gevestigd. Een dergelijke doorlichting lijkt ons meer dan ooit geboden, wil men verdere initiatieven, die het bedrijfsleven helemaal zouden verstikken, vermijden.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij wat de heer Vermeiren heeft gezegd. Ook wij hebben de afgelopen maanden signalen ontvangen van de betrokkenen, die zich afvragen waarmee we bezig zijn en vragen of dit kadert binnen de gedachte dat we, wat we zelf doen, ook beter doen. Zij beschouwen dit alvast als een lawine die op hen afkomt, een lawine die een belastingverhoging moet verdoezelen.

Ik begrijp ook de brood- en banketbakkerijen en de behoudsgezinde reactie van de klassieke broodbakkers, met het oog op de manier waarop het ontbijt en de betrokken ingrediënten worden gepromoot. Er komen een aantal ersatzproducten op ons af, die de klassieke boterham moeten vervangen. Ik heb zelfs de indruk dat in bepaalde officiële middens het brood ver te zoeken is en tal van andere producten wel rijkelijk op tafel aanwezig zijn. Men kan de cornflakes dan wel verdedigen door te stellen dat ze geconsumeerd worden in combinatie met melk afkomstig van de Vlaamse boer, maar laten we deze discussie niet te ver doordrijven. Wat de brood- en banketbakkers een aantal maanden geleden te verwerken kregen, is een zuivere belastingheffing. Dit heeft niets te maken met de mogelijkheid waarover elke burger in dit land - dus ook elke middenstander - beschikt om zich te verenigen en gezamenlijk aan promotiecampagnes te werken. Neen, men wordt gewoon geconfronteerd met een door de minister-president zelve ondertekend aanslagformulier van duizenden franken per kwartaal. In het geval van de brood- en banketbakkers gaat het dan ook nog eens om een aanslagformulier per kleine buurtwinkel waar dat brood toevallig wordt verkocht, per verkooppunt dus. Ik vind dit een ver-

Bogaert

regaand voortzetten van het Belgische beleid uit het verleden, waarbij Vlaanderen het zeker niet beter doet.

Inzake de vergunningplicht is het zo dat men, zoals de heer Vermeiren nadrukkelijk stelt, op die manier een nieuwe belasting wenst in te voeren, onder het mom van het vernieuwen van de vergunningprocedure. Natuurlijk draaien de betrokkenen op voor de kosten ervan. De uiteindelijke bedoeling is niet om de sector beter te laten functioneren. Het gaat om een louter financiële operatie. Tenzij ik verkeerd ben ingelicht, is in dit geval niet de Vlaamse overheid de grote schuldlige. Niettemin draait de Vlaamse belastingbetaler - in casu de middenstander - ervoor op.

Ten slotte blijkt in verband met het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse regering van begin juli dat de uitspraak : wat we zelf doen, doen we beter, niet opgaat. Is het niet wraakroepend dat we er administratief niet in slagen om ons enigszins menselijk op te stellen ? Hoe kan men de hele kleine ondernemingen, zaken waar één, twee of drie mensen werken, verplichten om een milieucoördinator aan te stellen ? Beseft men in Brussel niet wat er te lande leeft ? Hoe wereldvreemd is deze maatregel ? Bovendien treedt het uitvoeringsbesluit onmiddellijk in voege. Zo wordt helemaal een loopje genomen met de logica. Dat getuigt van een totaal gebrek aan stijl. Het centralistische België, waar we vroeger zo onomwonden mee werden geconfronteerd, leeft blijkbaar verder op Vlaams niveau.

Op alle terreinen pleit men tegenwoordig voor één-loketfuncties. De ene inspectie blijkt vooralsnog de andere op te volgen, of zelfs niets af te weten van het werk van de andere. Er vinden diverse tijd- en geldverslindende onderzoeken plaats over dezelfde materie. Bovendien moeten de betrokkenen dat geld zelf ophoesten. Laten we dus maar niet besluiten dat we het in Vlaanderen beter doen en met minder middelen hetzelfde resultaat bereiken. Dit voorbeeld is koren op de molen van de tegenstanders van een verregaande fiscale autonomie. Laten we hen de wind uit de zeilen halen, en deze wantoestanden ongedaan maken.

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Alvorens dieper in te gaan op de concrete vragen, wil ik het even hebben over het algemeen beleid. Deze interpellatie verbaast me, omdat de kranten zich positief hebben

uitgelaten over de begroting 1997. De Standaard titelde : Ondernemen staat weer centraal in de Vlaamse begroting. De Financieel Economische Tijd had het over het aanwenden van beleidsruimte voor economie en werkgelegenheid.

We verlagen de successierechten. We zoeken naar mogelijke alternatieven voor het plan met de vennootschapsbelasting, eventueel door de onroerende voorheffing voor de bedrijven te verlagen of af te schaffen. We doen dus een poging om een coherent beleid te voeren en geen nieuwe lasten op te leggen.

Ook organisaties zoals het NCMV en het VEV klonken positief over de begroting. De grote heffingen in verband met afval- en grondwater, waarvoor bepaalde sectoren zo vreesden, zijn niet ingevoerd. Als minister van Economische Aangelegenheden waak ik erover dat er geen bijkomende lasten worden opgelegd aan de bedrijven die voor werkgelegenheid moeten zorgen. Wie jobs bovenaan zijn agenda plaatst, moet ook het omgevingsklimaat ervoor vrijwaren.

Ik zal niet in detail treden. De komende maanden kunnen we het nog volop hebben over het beleid inzake kapitalen. Het zal dan onder meer gaan over de bevordering van risicokapitaal en de garantieregeling, die op 1 november bij decreet in het parlement ter sprake komt. We hebben ook in middelen voorzien om de kapitalen beter te begeleiden. De PLATO-projecten worden verruimd, zodat ook kleinere ondernemingen ervan kunnen genieten, en succesrijke kapitalen andere kapitalen kunnen begeleiden. We zullen premies toekennen tot 500.000 frank aan bedrijven die een beroep doen op een consultant voor advies over hun management. Verder zijn we van plan de kapitalen die het moeilijk hebben, beter te begeleiden. Daarvoor hebben we in de begroting 30 miljoen frank ingeschreven voor de regionale preventiecellen. We zullen 800 miljoen frank vrijmaken voor industrie-terreinen. Er zal 1 miljard frank worden geïnvesteerd in de stimulering van de commerciële centra in Vlaanderen. De middenstand zal een beroep kunnen doen op overheidssubsidiëring - rechtstreeks of via renteloze voorschotten - als ze samen met de gemeente een plan indient om een winkelstraat te verfraaien. Zo willen we de commercie aantrekkelijker maken. Een van de punten van kritiek van de middenstand bestond er precies in dat het beleid was toegespitst op baanwinkels en shopping centers. Daarom investeren we nu in onze stads- en dorpskernen.

Van Rompuy

We hebben de expansiewetgeving herzien, waardoor kapitalen in grotere mate steun krijgen voor immateriële investeringen, het zoeken naar nieuwe producten, het aankopen van licenties en brevetten, opleidingskosten, enzovoort. Ik weet wel dat dit niet het onderwerp uitmaakt van de interpellatie, maar ik wil aantonen dat ons beleid heel gunstig staat ten aanzien van de kapitalen. Ook het voorbeeld van de successierechten toont dit aan. Voor kapitalen met minstens vijf werknemers wordt het tarief bij overdracht van bedrijfsactiva verlaagd tot 3 procent. Ook kleinere kapitalen zullen van deze maatregel genieten. Bij een bedrijf met vier werknemers geldt de maatregel voor 80 procent van de activa, bij drie werknemers voor 60 procent, bij twee voor 40 procent en bij één werknemer voor 20 procent. We zijn dus duidelijk meer bekommerd om het ontlasten dan om het belasten.

De heer Jean-Marie Bogaert : U antwoordt niet op de interpellatie.

Minister Eric Van Rompuy : Ik heb gezegd dat ik een heel algemene inleiding zou geven. Nu zal ik concreet op de interpellatie ingaan.

Geen van deze drie zaken ressorteert onder mijn bevoegdheden. Het VLAM behoort tot de bevoegdheden van de minister-president. De eetwareninspectie is een federale bevoegdheid. De milieucoördinator hoort thuis bij de bevoegdheden van minister Kelchtermans. Ik wil mijn handen niet in onschuld wassen. Ik zal uw vraag zo goed mogelijk beantwoorden. Als er in andere sectoren beslissingen worden getroffen, welke zijn dan de gevolgen voor onze ondernemingen, voor de landbouw? Wat is de weerslag op onze economie? Dat is in elk geval iets waarover ik moet waken.

Ik heb hier niet het hele dossier van het VLAM voorhanden. Ik had me daar niet op voorbereid. Het VLAM is een parastatale. Ze haalt 80 tot 85 procent van haar inkomsten uit de bijdragen van de kapitalen, de witlooftelers, de tomatenkwekers en de brood- en banketbakkers. Het VLAM vervangt de vroegere Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwproducten. De bedoeling is in binnen- en buitenland onze landbouwproducten te promoten. De sector zelf runt het VLAM maar kan geen heffingen innen. Dat gebeurt, in overleg met de sector, bij ministerieel besluit door de overheid. De kapitalen krijgen daarom een rekening met de te betalen heffing, ondertekend door minister-president Van den Brande. Het is het bestuur van het VLAM dat tot de promotie en dus de

heffing beslist, niet de Vlaamse regering. Met ons huidige programmadecreet gaan we op verzoek van de sector over tot de privatisering van het VLAM. Volgens een paragraaf in dat programma zal het VLAM dan zelf heffingen kunnen innen. Het VLAM wilde zijn werking vereenvoudigen. Het moest voor alle beslissingen naar de Inspectie van Financiën en stond onder toezicht van het Rekenhof. Het verkoos een soepeler structuur waarbij de overheid nog gedeeltelijk subsidieert.

Het tweede punt kan ik niet behandelen omdat het om een federale bevoegdheid gaat.

Dan is er nog de milieucoördinator. Daarover hadden we binnen de Vlaamse regering een ontzettend lange discussie. De maatregel daaromtrent bleef beperkt tot de klasse 1-bedrijven. Voor een aantal ondernemingen, zoals garages en aardappelkwekers, kan dit inderdaad een probleem vormen. Zij behoren enkel tot de klasse 1 door de drijfkracht van de machines die ze gebruiken. De milieucoördinator die men aanwerft, hoeft echter geen nieuw personeelslid te zijn, maar kan daarentegen perfect worden gerecruteerd binnen het bestaande personeelsbestand. Die persoon moet dan aan een aantal voorwaarden voldoen en enkele cursussen volgen. De bedoeling van de functie van een milieucoördinator is de milieuproblemen te voorkomen of op te heffen. In grote bedrijven, zoals BASF, steunt men natuurlijk op specialisten. De minister van Leefmilieu kan u terzake beter inlichten.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : De minister verwijst in zijn toelichting naar minister Kelchtermans, naar de minister-president, naar zijn federale collega. Ik wil hierover inderdaad niet uitsluitend de minister van Economie interpellieren maar wil hier wijzen op de tegenstelling tussen de positieve politiek ten aanzien van de kapitalen en de afbouw ervan. Open afbouwen tegelijk heeft geen zin. Deze interpellatie is ook bedoeld als steun aan de minister. Zelfs al heeft men voortdurend het voortbestaan en het creëren van werkgelegenheid in het achterhoofd, elke beslissing zal inderdaad ook ergens negatieve gevolgen kennen. Daarom was deze interpellatie over de drie voorbeeldfuncties gericht tot de minister van Economie.

Wat het VLAM betreft, begrijp ik u. Men heeft mij verteld dat de vergaderingen er nogal rommelig verlopen. Het is onduidelijk wie wie vertegenwoordigt. Bij deze beslissing, bijvoorbeeld, was enkel de voorzitter van de Bakkersfederatie betrokken.

Vermeiren

De minister-president zegt dat er iets moet gebeuren en dat is al positief. Ondertussen moet men in de sector wel het hoofd bieden aan deze problemen en is er sprake van discriminatie : de kostprijs wordt wel doorberekend aan de kleine bakker en niet aan de distributeur. Op deze manier gaat men voorbij aan de doelstelling van de regering.

De milieucoördinator zou dus iemand van de firma zelf kunnen zijn. Er zijn echter veel kleine firma's die geen personeel hebben en een beroep zullen moeten doen op externe krachten. Dat kost weer geld en dat is er op dit moment echt niet.

Ik heb met volle aandacht naar uw gedachtengang geluisterd en zal me dan ook richten tot de minister van Leefmilieu.

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Het systeem verloopt in grote lijnen als volgt. Veronderstel dat het VLAM besluit om over te gaan tot de promotie van de Vlaamse uitvoer naar Amerika van witloof of tomaten en voor een Flandrialabel zorgt. Deze beslissing wordt genomen door de raad van bestuur, waarin de diverse federaties zijn vertegenwoordigd. De beslissing om het brood te promoten zal waarschijnlijk genomen zijn op voorstel van de desbetreffende federatie. Deze federatie wordt dan meestal ook gevraagd een financieringsbijdrage te

leveren, vermits het VLAM voor 85 tot 90 percent door de sectoren zelf wordt betaald. Als de voorzitter van die federatie zich vergaloppeert en zijn leden geen interesse hebben, moet dat in die sector worden geregeld. De overheid zal deze instelling privatiseren en alleen nog een werkingskrediet toekennen. Op deze manier zullen de sectoren hun verantwoordelijkheden moeten opnemen. In de programmawet vindt u de volledige regels terug. Ik zal de heer Vermeiren de juiste tekst inzake het VLAM bezorgen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heer Keulen werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

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

Het incident is gesloten.

We gaan verder in besloten vergadering

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.50 uur.*
