

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



Zitting 2000-2001

29 maart 2001

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het geringe aantal Vlaamse bedrijven met een internationaal erkend milieuzorgsysteem

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over expansiesteun voor de Vlaamse nearshore-windindustrie

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het lenen van Limburgse reconversiemiddelen aan de NMBS

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, betreffende de gevolgde GIMV-strategie zoals die bij toelichting bij de jaarresultaten in versterkte mate tot uiting kwam



## Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 29 maart 2001

### **WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Jacques Laverge**

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.15 uur.*

### **Interpellatie van de heer Dirk Holemans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het geringe aantal Vlaamse bedrijven met een internationaal erkend milieuzorgsysteem**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Holemans tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het geringe aantal Vlaamse bedrijven met een internationaal erkend milieuzorgsysteem.

De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als we kijken naar de milieumanagement- of milieuzorgsystemen die internationaal erkend zijn en breed worden toegepast, springen er twee in het oog : EMAS en ISO 14001. Het EMAS-systeem is een Europees initiatief dat reeds in 1993 door de Europese Raad werd goedgekeurd. Dit gebeurde met het oog op een continue verbetering van het gebruik van milieuvriendelijke procédés in het bedrijfsleven.

Onlangs werd deze EMAS-verordening geëvalueerd en bijgesteld. Als gevolg daarvan werd in februari van dit jaar een geactualiseerde versie goedgekeurd. Dit houdt in dat EMAS wordt uitgebreid tot alle economische sectoren en dat ISO 14001 wordt ingevoerd als het voor EMAS vereiste milieubeheersysteem. Door deze nieuwe verordening zal het EMAS-systeem de komende jaren in verschillende lidstaten door heel wat bedrijven worden ingevoerd. Er lijken me dan ook redenen genoeg te zijn om het EMAS-systeem in Vlaanderen te promoten. De nieuwe Europese verordening

vraagt trouwens ook aan de lidstaten om een aantal engagementen aan te gaan. De invoering van een dergelijk milieuzorgsysteem sluit uiteraard ook aan bij de doelstellingen die werden verwoord in het Vlaams regeerakkoord. Het gaat dan bijvoorbeeld om de ecologische ombouw van de economie en het streven naar verantwoord ondernemerschap.

Een blik op de cijfers maakt een aantal zaken duidelijk. Voor Duitsland zien we dat al meer dan 2.500 bedrijven het EMAS-systeem hebben ingevoerd. Voor landen zoals Oostenrijk, Denemarken en Zweden ligt het aantal bedrijven met een EMAS-certificaat tussen de 150 en de 200. België komt op een teleurstellende twaalfde plaats, met slechts negen EMAS-registraties, waarvan vijf in Vlaanderen. Daarbij moet nog worden vermeld dat als hetzelfde bedrijf op twee verschillende sites het EMAS-systeem invoert, dit voor twee telt. Deze situatie is de laatste twee jaar niet veranderd. Op dat vlak wordt er in Vlaanderen dus weinig vooruitgang geboekt. Hetzelfde kan worden gezegd voor ISO 14001. Een recente studie toont aan dat landen zoals Duitsland en Japan heel goed scoren, maar dat België – afhankelijk van het gehanteerde criterium – op de 15de tot de 22ste plaats komt.

Mijnheer de minister, we kunnen dus concluderen dat op het gebied van internationaal erkende milieuzorgsystemen Vlaanderen nog een betekenisvolle achterstand heeft in te halen. Vanuit die invalshoek heb ik voor u een aantal vragen. Bestaat er op Vlaams niveau een actieplan om EMAS te promoten ? Het is duidelijk dat het om een vrijwillig systeem moet gaan. Het is niet iets dat we zullen opleggen aan de bedrijven. Het is belangrijk dat we de bedrijven ervan overtuigen dat ze zelf in het EMAS-systeem moeten stappen.

Daar zijn trouwens ook goede redenen voor. Ze krijgen immers steeds meer te maken met een eengemaakte Europese economische markt. In andere

## Holemans

landen zijn er veel meer bedrijven met een EMAS-registratie. Als we kijken naar een aantal verticale productieketens, zoals de productie van auto's, zien we dat de producenten van de eindproducten steeds hogere milieueisen stellen aan toeleveranciers. Het is belangrijk dat Vlaanderen op dat vlak een sterk proactief beleid ontwikkelt. Dat is dus niet alleen nodig omwille van milieuoverwegingen, maar ook om de concurrentiepositie van onze bedrijven veilig te stellen. Mijnheer de minister, welke initiatieven lopen er om dergelijke systemen te promoten bij onze Vlaamse bedrijven ?

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer Holemans, de cijfers die u aanhaalt, zijn inderdaad te vinden op de website van de EMAS-helptdesk van de Europese Commissie. Gelukkig voor Vlaanderen zijn deze cijfers echter achterhaald. De desbetreffende cijfers dateren van maart 2000. Volgens deze bron zou België 9 EMAS- en 130 ISO 14001-certificaten tellen. In totaal zou het dus gaan om 139 certificaten.

Op mijn vraag heeft het Vlaams Centrum voor Kwaliteitszorg alle certificerende instellingen in Vlaanderen opgebeld. Op die manier was het mogelijk om een stand van zaken op te maken. Het gaat om cijfers voor geheel België. Er is dus geen opsplitsing naar gewesten.

Uit de rondvraag blijkt dat er momenteel 194 ISO 14001-certificaten en 17 EMAS-certificaten werden uitgereikt, en dat er daarnaast nog 42 ISO 14001-certificaten in onderzoek zijn bij de door Belcert erkende certificerende instellingen. De meeste van deze onderzoeken zullen weldra positief beoordeeld worden, wat het totale aantal certificaten op 253 brengt. Dat is uiteraard een verheugende evolutie.

U stelt dat in verticale productieketens de producent van het eindproduct steeds hogere milieueisen stelt aan zijn toeleveranciers. In dat verband verwijst u terecht naar de automobielsector. Welnu, Volvo-Gent was een van de eerste sites in Europa die aan deze milieunormen voldeed. Ik was zelf aanwezig bij de plechtigheid waarop de uitreiking gebeurde. Voor Volvo wogen de voordelen van een EMAS-registratie duidelijk op tegen de nadelen. De registratie levert immers een positieve bijdrage voor het imago van het bedrijf, en biedt bovendien een concurrentieel voordeel. Het EMAS-systeem

is namelijk een internationaal aanvaard systeem dat door leveranciers en aannemers als selectie criterium kan worden gebruikt.

Het Vlaams Centrum voor Kwaliteitszorg promoot zeer actief het opzetten van milieubeheersystemen. Dit thema werd reeds herhaalde malen belicht op de jaarlijkse kwaliteitscongressen. Daarnaast komt het ook regelmatig aan bod op de bijeenkomsten van de quality managers in de vereniging VALK, wat staat voor 'Vlaamse Associatie van Leiders in Kwaliteit'.

Heel wat Vlaamse bedrijven zijn bezig met de integratie van ISO 9000 met de milieunorm ISO 14001 en de veiligheidsnormen, om alzo tot één zorgsysteem te komen. Het is duidelijk dat er zeker het laatste jaar een grote groei zit in het streven naar het behalen van dergelijke certificaten. De start verliep wel nogal traag. Dit zou onder meer te wijten kunnen zijn aan het feit dat een aantal van die bedrijven ervoor hebben geopteerd de drie zorgsystemen in één keer te integreren. Dat duurt misschien iets langer, maar het biedt meer garanties voor de goede gang van zaken in de toekomst.

Het is ook belangrijk om te onderstrepen dat Vlaanderen een echt KMO-land is. Het EMAS-certificaat is echter vooral gericht op grote bedrijven. Dat kan zeker een gedeeltelijke verklaring zijn voor het feit dat we in benchmarkingstudies wat achterop liggen. Uit de cijfers van het Vlaams Centrum voor Kwaliteitszorg blijkt dat een groei van 80 percent tegenover vorig jaar meer dan behoorlijk is. Dit ontslaat ons echter niet van de verplichting om te proberen nog bijkomende inspanningen te leveren om de kwaliteitsmanagementsystemen ook in Vlaanderen sneller en breedschaliger ingang te doen vinden. Trouwens, ook in het kader van de peterschapsprojecten merk ik dat er heel wat interesse bestaat in het behalen van de certificaties.

Het uitgangspunt van het vernieuwd economisch ondersteuningsbeleid is dat de middelen zullen worden geheroriënteerd. De Vlaamse regering heeft principieel beslist om de meertewerkstellingssteun te schorsen. Die beslissing is naar de Raad van State gegaan voor een advies op drie dagen. Dat heeft de Raad van State echter geweigerd. Er is dan een nieuw verzoek ingediend voor een advies op één maand. Vandaag vindt hierover de tweede sessie van de Raad van State plaats. Na Pasen zal de Vlaamse regering dit dus waarschijnlijk definitief kunnen bekrachtigen.

## Van Mechelen

Ik blijf erbij dat de financiering slechts repercussies heeft voor het daaropvolgende jaar. Het is onze bedoeling om met betrekking tot de nieuwe regelgeving rekening te houden met het streven naar meer certificering. Dat kan rechtstreeks gebeuren door het geven van incentives. Zo zou bijvoorbeeld de expansiesteun aan bedrijven die beschikken over de certificering, verhoogd kunnen worden. Dit zou ook van toepassing kunnen zijn voor niet-ecologische investeringen die we via een callsysteem willen organiseren. Dit kan als criterium worden gehanteerd waardoor men sneller in aanmerking kan komen voor die steun.

Met de nodige creativiteit kunnen we dus zeker heel wat incentives geven. De Europese kaderregelingen laten vandaag echter geen rechtstreekse subsidiëring toe voor het behalen van die certificering. We kunnen het uiteraard wel onrechtstreeks doen. In het kader van de ecologiesteun, kunnen we een verhoogde steun geven. In het kader van de klassieke expansiesteun kunnen we dit bij een callsysteem meenemen als positief criterium in de rangschikking van de ingebrachte projecten.

**De voorzitter** : De heer Holemans heeft het woord.

**De heer Dirk Holemans** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vertrouwde mij op de gegevens van de website van de Europese Unie, die blijkbaar niet echt actueel zijn. Het is goed dat we nu beschikken over de meest recente cijfers. De aangroei is inderdaad een verheugend feit. Er is natuurlijk wel een trage start geweest. In Denemarken bijvoorbeeld zijn er momenteel 155 bedrijven met een EMAS-certificaat. Ik ben wel zeer tevreden met de aangekondigde initiatieven. Ik ben er volledig van overtuigd dat dit de juiste weg is. In het kader van de expansiesteun staan er heel wat middelen ter beschikking. Als men dit op creatieve wijze inschrijft als een van de criteria, zal er de komende jaren een enorme vooruitgang worden geboekt. Ik hoop dan ook dat de Vlaamse regering snel zal kunnen overgaan tot de nieuwe regelgeving inzake expansiesteun.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Het is belangrijk dat we een aanzuigeffect creëren. Met prikkels alleen lukt het niet.

## Met redenen omklede motie

**De voorzitter** : Door de heer Holemans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend

uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

## Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over expansiesteun voor de Vlaamse nearshore-windindustrie

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over expansiesteun voor de Vlaamse nearshore-windindustrie. De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit nauw aan bij die van de heer Holemans. Het gaat om steun aan een bij uitstek duurzame hoogtechnologische industrie, met een groot potentieel op het vlak van industriële ontwikkeling en tewerkstelling in Vlaanderen.

Windenergie heeft wereldwijd de wind in de zeilen. In landen als Nederland, Duitsland en Denemarken heeft de windenergiesector een tamelijk grote voorsprong uitgebouwd. Mede door het beleid van de Vlaamse regering, komt ook in Vlaanderen stilaan een inhaalbeweging op gang. Nu het Windplan Vlaanderen klaar is, komen de aanvragen voor de inplanting van windturbines binnen.

Naast de windenergiewinning op land is er een nog groter potentieel op zee, de zogenaamde offshore-, of in het geval van onze Noordzeekust, nearshore-windenergie. Het gaat hier om de inplanting van windturbines op een afstand van 5 à 10 kilometer van onze kustlijn. Momenteel werken twee consortiums concrete plannen uit voor de bouw van minstens twee nearshore-windturbineparken van voorlopig elk 100 megawatt. Op termijn kunnen deze parken worden uitgebreid tot 400 à 500 megawatt elk. Het windpark van het consortium C-Power, waarbij zowel de Vlaamse turbinebouwer Turbowinds als Dredging International, dat zijn expertise op het vlak van offshore-activiteiten ten dienste stelt, en de elektriciteitsmaatschappij Interelectra

## Glorieux

betrokken zijn, situeert zich ter hoogte van de Wenduinebank. Het consortium Electrabel-De Nul ligt ter hoogte van de Vlakte van de Raan.

De investeringskosten voor de bouw van een windenergiepark op zee liggen hoger dan die op land, maar als gevolg van de gemiddelde hogere windsnelheden van 8 à 9 meter per seconde kan men 30 percent meer energie opwekken. De windkwaliteit op zee is ook veel constanter. Hierdoor kan een turbine op zee zichzelf al terugbetalen in een periode van 5 à 8 jaar. Dit is een vrij korte terugwinperiode.

Dat het energiepotentieel en de winstverwachtingen van windenergie reëel zijn, mag blijken uit het feit dat de Brits-Nederlandse oliemultinational Shell zopas te kennen heeft gegeven industrieel marktleider te willen worden in offshore-windenergie-technologie. De multinational spreekt over grootschalige parken met turbines van ieder 5 megawatt die ze zeer ver in zee willen uitbouwen.

Een probleem is dat momenteel geen enkele fabrikant van windturbines, zelfs niet in Denemarken, een speciaal type windturbine, aangepast aan de specifieke vereisten voor plaatsing op zee, heeft ontworpen. Dit vereist immers andere materialen en structuren dan windturbines op land. Wat momenteel in zee geplaatst wordt is een aangepaste, zogenaamd 'gemarineerde' versie van de landturbines, zonder evenwel optimaal daarvoor ontworpen te zijn.

De vraag naar windturbines is momenteel zo groot dat geen enkele fabrikant kan volgen. Als men nu een windturbine bestelt, duurt het anderhalf jaar voor die kan worden geleverd. De fabrikanten hebben dus zeer weinig tijd om te werken aan een specifiek concept voor offshore- of nearshore-windturbines.

– *De heer André-Emiel Bogaert, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

In Vlaanderen hebben we met Turbowinds een bedrijf dat moderne, hightechwindtechnologie produceert. Als we onze windturbineparken in de Noordzee met Vlaamse technologie kunnen uitbouwen, biedt dit op korte termijn exportmogelijkheden. Ook op het vlak van de tewerkstelling heeft deze sector heel wat in zijn mars. In Denemarken, een land met een vergelijkbaar bevolkingsaantal als Vlaanderen, worden op dit ogenblik 15.000 mensen in de windenergiesector tewerkgesteld.

Windenergiewinning is een winstgevende, toekomstgerichte, hoogtechnologische en ecologisch duurzame sector met een belangrijk tewerkstellings- en exportpotentieel. De race voor de bouw van het eerste grootschalige nearshore-windturbinepark ter wereld is begonnen. Eergisteren las ik in een gespecialiseerd tijdschrift dat de Zweedse en de Deense overheid trachten als eersten een nearshore-windturbinepark te bouwen – de Zweden een van 80 megawatt, de Denen een van 130 megawatt. Wie als eerste de deugdelijkheid van zijn technologie kan aantonen, heeft een gigantische markt voor zich open liggen. Vlaanderen mag deze kelk niet aan zich laten voorbijgaan. Daarom is het aangegeven dat ook de Vlaamse overheid deze industriële ontwikkeling steunt, bijvoorbeeld met expansiesteun via het IWT of de VITO.

Steun aan de ontwikkeling van specifieke near- en offshore-windturbine-technologie stemt volledig overeen met het Vlaams regeringsbeleid, zoals dit in de regeringsverklaring te lezen staat. Onder het luik Welvaart en Welzijn in Vlaanderen staan onder meer de volgende drie uitgangspunten en doelstellingen verwoord. Ten eerste is een vitale, duurzame economie de basis voor meer werkgelegenheid en welvaart. Ten tweede is er een beleid nodig dat meer en duurzame werkgelegenheid creëert door onze ondernemingen en werknemers meer zuurstof te geven, de creatieve krachten in onze samenleving te ondersteunen en de ecologische innovatie van de economie te stimuleren. Ten derde leidt de ontwikkeling van duurzame producten, zowel in de productie- als in de consumptiefase, tot nieuwe hoogtechnologische en kennisintensieve activiteiten. Het concurrentievoordeel dat zo ontstaat kan de internationale concurrentiepositie van onze bedrijven ten goede komen.

Deze drie uitgangspunten komen treffend overeen met een vooruitstrevende ontwikkeling van een mogelijke windturbine-technologie in Vlaanderen. Vanuit deze invalshoek wil ik de minister de volgende vragen stellen.

Zijn er reeds contacten met de windenergiesector om de noden te bespreken? Welke steunmaatregelen, zoals expansiesteun, werden al genomen om de Vlaamse windenergiesector te helpen een gedegen concurrentiepositie op het vlak van de veelbelovende offshore- en nearshore-windtechnologie uit te bouwen? In welke andere steunmaatregelen voorziet de minister om deze gunstige toekomstgerichte en duurzame industriële activiteit in Vlaanderen groeikansen te geven?

**De voorzitter** : De heer Laverge heeft het woord.

**De heer Jacques Laverge :** Als regelmatig bezoeker van de Vlaamse kust heb ik een aantal bedenkingen bij het pleidooi voor een expansieve windindustrie. Velen stellen zich vragen over de visuele vervuiling. De windmolens staan niet zo ver van de kustlijn. Er moet naar een oplossing voor dit probleem worden gezocht. Ik vermoed dat het overbodig is om er bij Agalev op te wijzen dat de bouw van windturbines een risico betekent voor de trajecten van noord naar zuid van de verschillende vogelsoorten. Visuele vervuiling en bescherming van het vogelbestand moeten bij zulke projecten zoveel mogelijk worden geminimaliseerd. Op dit vlak worden de liberalen nu groen-liberaal en willen zij de milieu-aspecten van de bouw van windturbines benadrukken.

**De heer Jean Geraerts :** De heer Glorieux verwijt me misschien een tegenstander van windmolens te zijn. Toch is dit niet het geval. Deze turbines moeten worden ingeplant waar ze het hoogste rendement hebben. Ik hoor steeds naar Denemarken verwijzen. Daar is de situatie volledig verschillend, want op het vlak van beschikbare ruimte gaat de vergelijking tussen Denemarken en Vlaanderen niet op. Ik ondervind in Hasselt wat windmolens betekenen. In Gent is vanuit een Oxfamwereldwinkel een vraag binnengekomen voor de bouw van een windmolen van 25 kilowattuur bij 100 percent rendement. Ter vergelijking bedraagt dit rendement in Hasselt nu 15 percent. Daar wordt dus een windmolen geplaatst die uiteindelijk net voldoende stroom oplevert om twee keukenvuren te bevoorraden. Deze zaken moeten in het juiste kader worden geplaatst.

**De voorzitter :** Ik wens me niet in het debat te mengen, maar ik heb op de televisie een programma gezien waarin men zei reeds ver te staan met de technologie die energie uit waterstof haalt. Ondanks de voorhanden zijnde technologie, werden ook daar de investeringen op lange termijn in vraag gesteld.

Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen :** Samengevat zijn er twee grote vragen. Een, wat doen wij om tegemoet te komen aan de nood aan ontwikkeling en uitbouw van een Vlaamse, moderne, concurrentiële nearshore-technologie, die Vlaanderen een kans geeft om op de wereldmarkt mee een rol te spelen ? Twee, wat gebeurt er met de nood aan een Belgisch-Vlaamse thuismarkt, zodat de sector de deugdelijkheid van de eigen technologie op de wereldmarkt kan demonstreren, een probleem dat voor alle sectoren geldt ?

De thuismarkt zou zich hoofdzakelijk kunnen ontwikkelen in de Noordzee, vanaf de vloedlijn tot aan de grenzen van het continentaal plat of de territoriale wateren. Het overleg tussen de Vlaamse instellingen enerzijds en de sector anderzijds bestaat reeds in het kader van de ontwikkeling van de 600-kilowattmachines en van de deelname aan het vierde en vijfde kaderprogramma van de Europese Commissie. De grootste Vlaamse speler, namelijk Turbowinds, heeft een beroep gedaan op de steunmodaliteiten, de communicatiekanalen en het overleg van de diensten van het IWT. Het IWT heeft ook mensen van Turbowinds begeleid bij het indienen van dossiers in het kader van deze Europese kaderprogramma's.

Het uitbouwen van een thuismarkt op het continentaal plat behoort tot de bevoegdheid van onze federale collega, staatssecretaris Deleuze, die bevoegd is voor het verlenen van vergunningen voor energieproductie-installaties in de Noordzee. De heer Deleuze heeft tijdens een persconferentie vorig jaar aangekondigd dat hij twee projecten, namelijk Synergy en Sea Power, zou goedkeuren. Hiermee is de reële ontwikkeling van de thuismarkt van start gegaan.

Ik wil erop wijzen dat de minister van Ruimtelijke Ordening van Vlaanderen geen maatregelen kan treffen, aangezien het gewest over het beheer en het verlenen van vergunningen in de territoriale wateren geen enkele bevoegdheid heeft. Het lijkt me evident dat er overleg komt met het Vlaams Gewest. Dit is tot op vandaag niet gebeurd.

Over de steunmaatregelen voor de Vlaamse windtechnologie wil ik het volgende zeggen. De Vlaamse windenergietechnologie beschikt over een lange staat van dienst en heeft een versnelde en vernieuwende ontwikkeling gekend. Dit is zeer belangrijk. De Vlaamse windturbines beschikken over een technologie met een zekere maturiteit. Dit is mede te danken aan de steun van de Vlaamse overheid voor onze grootste Vlaamse windturbinebouwer. Ik verwijs naar de steun die vroeger in het kader van de prototypesteun is toegekend, en daarnaast naar de ontwikkelingssteun die het IWT verleent in het kader van het Vliet en het Vliet-bis, wat staat voor Vlaams Impulsprogramma Energie en Technologie. Deze programma's werden in de loop van de jaren negentig ontwikkeld. Het ging daarbij over een bedrag van circa 800 miljoen frank. Er werden twee oproepen voor technologisch-wetenschappelijke projecten ingediend en na lancering werden respectievelijk 28 en 12 projecten geselecteerd.

## Van Mechelen

In het kader van dit programma werd meer dan 40 miljoen frank besteed aan technologie-ondersteuning voor windenergie alleen. In het kader van het Vliet heeft het bedrijf Turbowinds aan twee oproepen deelgenomen. Een had betrekking op het technologisch upgraden van de verticale windturbine of het systeem van de eierklopper, de andere had betrekking op de turbine van 600 kilowatt op de strekdam van Zeebrugge. Deze laatste werd als testcase ingediend voor de verdere ontwikkeling van de kennis inzake de aanstroming van de wieken bij grote turbines. Beide projecten werden door Vlaanderen ondersteund.

In het kader van het beleidsondersteunend onderzoeksluik werd intussen het Windplan voor Vlaanderen opgemaakt. De VZW voor de Organisatie van Duurzame Energie voor Vlaanderen stelt dit plan op punt en zal dit onder meer via cd-rom aan de gemeentebesturen aanbieden, wat een ondersteuning bij de beoordeling van projecten moet bieden. Daarnaast heeft minister Stevaert, bevoegd voor Energie, reeds steun toegezegd aan een demonstratieproject op een mijnterril van Heusden-Zolder. De investeringssteun die in het verleden aan dergelijke projecten werd toegekend in het kader van het ecologiecriterium van de economische expansiewetten, heeft bijgedragen tot het opbouwen van de technologie, maar ook tot het realiseren van een aantal demonstratieve projecten. Hier is het project van Turbowinds in het turbinepark van Zeebrugge opnieuw ondersteund.

Technologiesteun, rechtstreekse investeringssteun en expansiesteun via technologicriteria hebben ertoe geleid dat Turbowinds wel degelijk de wind in de zeilen heeft. Recent heeft Turbowinds een samenwerkingsakkoord afgesloten met het Deense Bonus Energy dat met 20 turbines van 2 megawatt participeert in een van de grootste offshore-windparken van de wereld, namelijk het Deense Middelgrunden Offshore Wind Farm.

In de hoedanigheid van Belgisch leverancier van bonuswindturbines neemt Turbowinds deel aan bovengenoemd Sea Powerproject op het continentaal plat. De strategische kennis van Turbowinds inzake nearshore-technologie zal hiermee nog toenemen.

In het kader van de heroriëntering van de economische expansiesteun kan worden overwogen om aan kleine ondernemingen een subsidie te geven voor investeringen in hernieuwbare energieprojecten. Dit kadert ook in de oproep van het VEV die vorig jaar tijdens het congres over duurzaam on-

dernemen is gelanceerd. Op die manier wordt een investeringsklimaat gestimuleerd dat gericht is op duurzame ontwikkeling en op de heroriëntering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen.

Ten slotte werd, naast de reeds geleverde inspanningen, aan het IWT de opdracht gegeven om in het kader van de innovatiesteun een ranking of reglement te bedenken dat projecten over aspecten van hernieuwbare energie – zoals dit de voorbije tien jaar werd gedaan voor het hergebruik van water – kan evalueren. Wij hebben reeds vele inspanningen geleverd om de windenergie in Vlaanderen te stimuleren.

**De voorzitter** : De heer Glorieux heeft het woord.

**De heer Eloi Glorieux** : Mijnheer de minister, ik heb nog een aantal korte opmerkingen. De heer Laverge heeft enkele zeer terechte bedenkingen naar voren gebracht. We moeten inderdaad rekening houden met aspecten zoals kusttoerisme en horizonvervuiling. Ik betreur zeer sterk dat onze kust de voorbije tientallen jaren met lelijke appartementsgebouwen is volgestouwd. Ik wil echter beklemtonen dat de turbinebouwers met die zaken rekening houden. Dit kan ook een van de specifieke opdrachten zijn die we aan de turbinebouwers meegeven. Op dit ogenblik is men trouwens turbines aan het ontwikkelen met transparante wieken. Dat is een zeer goede manier om de visuele vervuiling tegen te gaan.

Daarnaast is er de terechte bezorgdheid omtrent het gevaar van windmolens voor vogels. In dat verband worden heel wat studies uitgevoerd. Door de wijze waarop de molens worden ingeplant, kan dat gevaar in sterke mate worden geminimaliseerd. In vergelijking met het gevaar van hoogspanningskabels of van het autoverkeer, moet het gevaar van windmolens dus zeker worden gerelativeerd. Dit neemt natuurlijk niet weg dat we zeker aandacht moeten hebben voor het probleem. De laatste jaren zijn er in dit verband zeker al heel wat inspanningen geleverd.

Op het vlak van geografische kenmerken kunnen we Vlaanderen inderdaad niet vergelijken met Denemarken, maar in dit verband gaat het er gewoon om dat Deense windturbines overal ter wereld worden geïnstalleerd. Het is dus zeker niet de bedoeling dat we overal in Vlaanderen – zowel op meer als op minder rendabele plaatsen – windturbines gaan plaatsen. Het is gewoon de bedoeling dat we een degelijke technologie ontwikkelen, waarvan we weten dat die enorme mogelijkheden biedt.



## Glorieux

Het klopt dat Turbowinds een heel degelijke turbine van 600 kilowatt heeft ontwikkeld. Voor in zee zouden het echter turbines van 4 tot 5 megawatt moeten zijn. Men kan nu op basis van de bestaande technologie turbines van 2 megawatt plaatsen. Het is geen enkel probleem om die binnen tien jaar te vervangen. Het gaat dan immers enkel over de turbinekast. Dat zou dus zelfs nog een rendabele operatie zijn.

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er is duidelijk sprake van intenties en impulsen. Ik hoop dat alle mogelijkheden ten volle worden benut.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

## Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het lenen van Limburgse reconversiemiddelen aan de NMBS

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het lenen van Limburgse reconversiemiddelen aan de NMBS.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de noodzaak van mijn interpellatie wordt perfect aangetoond door het feit dat ik hier zo laat ben aangekomen. Als gevolg van mijn agenda voor vandaag kon ik namelijk onmogelijk met het openbaar vervoer van Limburg naar Brussel komen. Daardoor was ik verplicht om met de auto te komen.

Mijnheer de minister, de wijze waarop de Limburgse reconversiemiddelen kunnen worden ingezet, is decretaal bepaald. Dit is ook geconcretiseerd in een aantal regeringsbesluiten en in een beheersovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de Limburgse Reconversie maatschappij. Het gaat om een zeer belangrijk pakket aan Limburgs verankerde middelen. Het is de bedoeling om daarmee de verdere ontwikkeling van de provincie Limburg te ondersteunen.

Die ontwikkeling verloopt zeer gunstig. Er is een sterke economische groei. Er is een stijgende werkgelegenheid en een dalende werkloosheid. Dat zijn zeer goede indicatoren. Toch blijft de noodzaak bestaan om nieuwe initiatieven te nemen. Men gebruikt in dat verband nogal eens de term 'hefboomprojecten'. Die projecten kunnen een extra bijdrage leveren tot de ontwikkeling van Limburg. In de provincie zelf kan daarover ook een grote consensus bestaan.

Die hefboomprojecten worden in de eerste plaats met reguliere middelen gefinancierd. Het spreekt voor zich dat men moet nagaan in hoeverre men hiervoor een beroep kan doen op de reguliere begrotingen van de verschillende overheden. Dit kan eventueel worden aangevuld met Europese middelen. Dat is de normale gang van zaken.

Wanneer men uit de reguliere kanalen onvoldoende middelen kan putten, kan men echter ook een beroep doen op reconversiemiddelen. Als enige aandeelhouder kan de regering aan de LRM de opdracht geven om voor een bepaald hefboomproject middelen vrij te maken. De Vlaamse regering kan ook beslissen om een kapitaalsvermindering door te voeren. Zo kan ze zelf zorgen voor de financiering van dat hefboomproject. Wat dat betreft, is er trouwens al een voorbeeld : het uitbouwen van een kenniscentrum op de universitaire campus in Diepenbeek. Na een breed overleg en een brede consensus in de provincie, werden daarvoor reconversiemiddelen aangewend.

Een nog niet gehanteerde variant daarop is het lenen van reconversiemiddelen aan overheden of daarmee verwante instanties om investeringen te financieren of te prefinancieren die eigenlijk met reguliere middelen gefinancierd zouden moeten worden. Daarmee kom ik tot mijn punt van vandaag : de spoorweginfrastructuur in Limburg.

De provincie Limburg is al tientallen jaren vragende partij voor betere verbindingen. Enerzijds gaat het dan om betere verbindingen binnen de provincie zelf. Anderzijds gaat het ook om betere verbindingen met belangrijke centra buiten de provincie, zoals Antwerpen en Brussel. Over de te nemen maatregelen is er in de provincie weinig discussie. Over een aantal noodzakelijke investeringen kan men gemakkelijk een consensus vinden.

Ook in gesprekken met mensen van de NMBS is er weinig discussie over de noodzaak van een aantal van de voorgestelde projecten. Binnen de prioriteitenlijst van de NMBS komen deze investeringen echter onvoldoende aan bod. Als we de balans op-

## Schuermans

maken van het voorbije meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS, zien we dat nog geen 1 procent van de NMBS-begroting gebruikt is voor investeringen in de provincie Limburg.

Indien men op deze manier verder investeert, zal de Limburgse regio nog jaren verstoken blijven van 'normale' verbindingen. De verbinding tussen de provincie en Brussel verloopt nu trager dan in de periode voor 1931. Het is dus echt wel nodig dat er iets verandert.

In de eerste plaats moet er uiteraard binnen de normale NMBS-middelen voldoende aandacht worden gezocht voor die investeringen. Daarover mag geen misverstand bestaan. Wat hier wordt voorgesteld, is geen alternatief voor wat de NMBS moet doen. Wel zou het een aanvulling kunnen zijn bij het rechtmatige aandeel van Limburg in die NMBS-middelen.

Mijnheer de minister, u bent in dit verband voogdijminister. Misschien is het volgende idee voor u en voor de regering de moeite waard om te onderzoeken. Kan men aanvullend bij wat de NMBS de volgende jaren zou doen, aan prefinanciering doen voor een aantal belangrijke investeringen op het gebied van de spoorweginfrastructuur? Indien de regering daartoe bereid is, kunnen we nagaan of dit ook binnen de reconversiestructuren kan worden aangebracht. Als men principieel zou beslissen dat dit niet kan, heeft dat uiteraard weinig zin.

Ook in de provincie zelf verschilt men van mening over de te volgen aanpak. Er zijn eminente Limburgers die zeggen dat het uit de reguliere middelen moet komen. Ik kan echter alleen maar het volgende vaststellen: op basis van die reguliere middelen groeit de achterstand van Limburg ten opzichte van de rest van het land. Daarom stel ik de principiële vraag of zo'n operatie kan worden overwogen.

**De voorzitter** : De heer Sannen heeft het woord.

**De heer Ludo Sannen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het NMBS-dossier bevindt zich momenteel in een cruciale fase, zeker wat betreft de federale besluitvorming inzake de structuur en inzake het mogelijke investeringslijstje. Er is een algemene consensus tussen de Vlaamse regering en de verschillende Limburgse sociale, economische en politieke partners over de wenselijke en noodzakelijke investeringen in Limburg. We moeten natuurlijk wel afwachten of dit ook

terug te vinden zal zijn in het lijstje van de NMBS en van de federale regering. Daarenboven is het natuurlijk ook belangrijk om te weten binnen welk tijdsperspectief mogelijke financieringen en realisaties worden vooropgesteld.

Op federaal niveau is er uiteraard het essentiële probleem van het budget, dus van de financiële ruimte. In die zin vind ik wat in deze interpellatie wordt aangehaald, toch wel een interessant denkspoor. In het verleden heb ik trouwens zelf al verdedigd dat prefinanciering een nuttig instrument kan zijn. Het is zeker niet de bedoeling om zo de verantwoordelijkheid van de NMBS te ontlopen. Het is evenmin de bedoeling om de verantwoordelijkheid van de federale regering te ontlopen. Wel is het de bedoeling om via die prefinanciering binnen het mogelijk tijdpad dat door de NMBS wordt uitgetekend, versneld te kunnen investeren in belangrijke spoordossiers in Limburg.

Als er middelen voorhanden zijn binnen de LRM, lijkt het me logisch dat men die middelen daarvoor moet kunnen gebruiken. De LRM stelt dat ze mee een rol kan spelen in de infrastructurele versterking van de provincie. Mobiliteit is daar een onderdeel van. Het lijkt me dan ook logisch dat de spoormobiliteit een onderdeel kan zijn van deze infrastructurele versterking en dat de LRM hiervoor de nodige middelen hanteert.

Ik heb het nu wel specifiek over de prefinanciering. Daarna moet de financiering of de terugbetaling gebeuren door de federale overheid of door de NMBS. Wat de prefinanciering betreft, wil ik me in ieder geval wel aansluiten bij de vragen van de heer Schuermans.

Mijnheer de minister, op dit moment kunnen we niet veel invloed uitoefenen op de beslissingen die inzake het NMBS-verlanglijstje bij de federale overheid geformuleerd zullen worden. Ik verwacht echter wel van de Vlaamse regering voldoende creativiteit en inventiviteit als bepaalde beslissingen niet beantwoorden aan wensen die we vanuit Vlaanderen meermaals geformuleerd hebben.

In het verleden hebben we bijvoorbeeld gesteld dat men voor bepaalde investeringen ook moest werken in de richting van PPS-instrumenten. Het meest voor de hand liggende voorbeeld – ook al is het geen Limburgs dossier – is natuurlijk de spoorondertunneling van de Schelde. Ik weet dat ook de Vlaamse regering suggesties heeft gedaan inzake prefinanciering en cofinanciering. Ik stel echter vast dat de communautaire gijzeling en de ideolo-

## Sannen

gische blindheid ervoor zorgen dat men niet tot een goede besluitvorming komt.

Prefinanciering en cofinanciering worden afgewimpeld omdat sommigen daarin het spookbeeld zien van de mogelijke defederalisering van de NMBS. Er zijn mensen op het federale niveau die een PPS-structuur zien als een voorbode van een mogelijke privatisering, wat men ten koste van alles wil vermijden. Ik ben het daar uiteraard niet mee eens. Rekening houdend met de manier waarop we PPS in het verleden gedefinieerd hebben, hoeft dit absoluut geen voorbode te zijn van een mogelijke privatisering.

Ik vraag aan de Vlaamse regering om de nodige creativiteit aan de dag te leggen. De Vlaamse regering zet al PPS-constructies op het getouw voor de andere mobiliteitsproblemen rond Antwerpen. Als zou blijken dat de NMBS niet het initiatief neemt om in te gaan op het voorstel om voor de spoorondertunneling van de Schelde een PPS-constructie op het getouw te zetten, zou men misschien in overleg kunnen treden met de Nederlandse Spoorwegen. Die kunnen ook de nodige knowhow leveren om technisch een dergelijke spooraanleg te realiseren. Ik weet wel dat de Nederlandse Spoorwegen op dit moment niet over de nodige financiële middelen beschikken. Bij PPS gaat het echter sowieso vooral om het genereren van middelen uit de privé-sector. In Vlaanderen kunnen we dat echter niet via een PPS-constructie doen als we geen partner hebben die voldoende technisch-infrastructurele capaciteiten kan inbrengen. Volgens de Europese regelgeving is dat ook best mogelijk.

Ik wil in dit verband een link maken met een Limburgs dossier. De verbinding Hasselt-Maastricht is een belangrijke eis, ook in het kader van de Transnationale Universiteit Limburg. Er moet een stuk spoor heraangelegd worden tussen Bilzen en Maastricht. Ik weet dat de Nederlandse Spoorwegen in het verleden al interesse hebben getoond om het stuk Lanaken-Maastricht te realiseren, zij het dan niet in een PPS-structuur. Die verbinding is belangrijk voor het transport van goederen. Ik zie niet in waarom het niet mogelijk zou zijn om met een soort prefinanciering of met een inbreng van LRM-middelen samen met de Nederlandse Spoorwegen een stuk spoor heraan te leggen tussen Bilzen en Maastricht. Als de NMBS het stukje Hasselt-Maastricht niet wil exploiteren, kan men dat akkoord net zo goed sluiten met de Nederlandse Spoorwegen. Die dragen in dit verband net zo goed verantwoordelijkheid als de NMBS. Het gaat im-

mers vooral om het verbinden van twee vestigingsplaatsen van een en dezelfde universiteit in de toekomst : de Transnationale Universiteit Limburg, zowel van Diepenbeek als van Maastricht.

Mijnheer de minister, als conclusie wil ik vragen dat er toch al zou worden nagedacht over andere creatieve denksporen voor het geval dat de besluitvorming van de NMBS ons niet voldoende zou bevredigen.

**De voorzitter** : De heer Boutsen heeft het woord.

**De heer Mathieu Boutsen** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zonder te twifelen aan het gezond Limburgs verstand van de heer Schuermans, heb ik toch wel enkele bedenkingen. Minister-president Dewael heeft al enkele malen gesteld dat hij aan de LRM geen bankierstaken wenst op te dragen. Wat de LRM volgens de heer Schuermans moet doen, is iets wat ze eigenlijk al vanaf het begin had moeten doen : de liquide middelen optimaal beleggen. Ik beschik niet over informatie waaruit zou blijken dat dit in het verleden niet is gebeurd.

Als Limburger ben ik in dezelfde mate bezorgd over de infrastructuur van het spoorwegnet in Limburg. Ook ik kijk uit naar de vereiste inspanningen van de NMBS. De Limburgse meegaandheid en het Limburgse solidariteitsgevoel moeten niet worden vertaald door aan de NMBS geld op een zilveren schoteltje aan te bieden als dat in andere provincies niet op dezelfde manier gebeurt. Wij blijven altijd even enthousiast nadenken over de middelen die de LRM in huis heeft, en wat ermee moet gebeuren.

Ik ga even dieper in op de vraag van de heer Sannen. Het uitgangspunt is nog altijd dat ook de LRM dezelfde middelen slechts één keer kan besteden. Ik verwijs in dit verband naar de opdracht van minister Dua om een masterplan op te stellen betreffende het inrichten van een nationaal natuurpark in Limburg. De resultaten hiervan zouden tegen eind september beschikbaar moeten zijn. Mensen die zich bezighouden met het regionaal landschap Limburg, vermoeden dat hiermee een investering van 500 miljoen frank tot 1 miljard frank gemoeid zou kunnen zijn. In het bijzonder denkt men aan de bouw van een bezoekerscentrum.

Op het eerste gezicht zal deze investering het plan van de heer Schuermans niet doorkruisen. Er is echter een goede reden om voorzichtig om te springen met de LRM-gelden. Als men inderdaad

## Boutsen

een natuurpark inplant, zal een eenmalige investering geen waarborg bieden voor een goede exploitatie. Als we dat natuurpark goed willen onderhouden, kan het wel eens een oplossing op lange termijn zijn als men de onderhoudskosten zou kunnen genereren uit een soort van groenfonds dat gespijsd wordt door een overdracht van LRM-gelden. Net dan moeten we ervoor zorgen dat de nodige middelen aanwezig blijven om dit fonds te creëren.

In deze commissie zijn er al verschillende keren vragen gesteld over de aanwending van LRM-middelen. In het begin ging het over het renoveren van industrieterreinen. Later sprak men over de universitaire campus Diepenbeek. Nu wil men de NMBS vooruithelpen. Ik wil iedereen er even aan herinneren dat de LRM-middelen oorspronkelijk bestemd waren voor een alternatieve tewerkstelling in Limburg. Ik vrees dat ze daarvoor uiteindelijk niet gebruikt zullen worden. Via dit fonds wil ik ervoor zorgen dat er een tewerkstellingsplan in het natuurpark wordt gecreëerd. Op die manier beantwoorden we wel degelijk aan de oorspronkelijke doelstellingen van de LRM.

**De voorzitter** : De heer Geraerts heeft het woord.

**De heer Jean Geraerts** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik hoor hier een aantal vragen over het lenen van LRM-middelen aan de NMBS. Ik kan me daar wel redelijk in terugvinden. Ik ben het ermee eens dat met die gelden specifieke projecten gefinancierd zouden worden. De heer Sannen heeft al verwezen naar het belang van de lijn Hasselt-Maastricht voor de ontwikkeling van de TUL. Toch moeten we ook voorzichtig zijn.

Ik wil in dit verband wijzen op de geheime agenda van de NMBS met betrekking tot Limburg. Iedereen weet dat er momenteel in Luik een HST-station wordt gebouwd. Dat station kost 4 miljard frank. Het doortrekken van de HST naar Duitsland is echter een groot vraagteken. Het is immers verre van zeker dat de Duitsers geneigd zijn die lijn te ontwikkelen om naar Parijs te reizen. Hoe dan ook, voor de NMBS is het de bedoeling dat Limburg in de toekomst het ontginningsgebied van dat HST-station wordt. Het gaat dan niet alleen om Belgisch-Limburg, maar ook om Nederlands-Limburg.

Mijns inziens zou het wel eens kunnen dat men nu zulke vertragingen inbouwt in de infrastructuur

van de NMBS in Limburg omdat men later via Luik een verbinding naar Brussel wil maken. Ik ben ervan overtuigd dat dit de geheime agenda is die de NMBS voor Limburg heeft. Daarom vind ik dat we zeer voorzichtig moeten zijn met het lenen van geld aan de NMBS.

**De voorzitter** : De heer Laverge heeft het woord.

**De heer Jacques Laverge** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, Limburg staat niet alleen aan de klaagmuur als het gaat om investeringen in de verschillende provincies. Ook in West-Vlaanderen zijn er problemen. Limburg en West-Vlaanderen zijn de provincies die het meest lijden onder de filosofie en de ontwikkelingsprioriteiten van de Vlaamse Ruit. Men vergeet heel dikwijls dat de vorige regeringen een ruimtelijke en een economische optie hebben genomen over de concentratie van investeringen in de Vlaamse Ruit. Dat is een van de redenen waarom de andere provincies met bepaalde problemen te kampen hebben.

In tegenstelling tot West-Vlaanderen beschikt Limburg natuurlijk wel over een spaarpot, namelijk de LRM-middelen. Die spaarpot bestaat al jaren. Al die tijd probeert men technieken uit te denken om aan dat geld te geraken. Desalniettemin lijkt die spaarpot intact te blijven. Ik weet niet wat de Limburgers van plan zijn. Die spaarpot is immers een soort Limburgs eigendom geworden. Zelfs de Vlaamse regering kan er niet aan. De regering heeft al pogingen gedaan om die spaarpot centraal te besteden, maar dat is nooit gelukt. De Limburgse solidariteit is sterk genoeg om te verhinderen dat de Vlaamse regering aan dat geld raakt.

Men moet natuurlijk consequent zijn. Die LRM-middelen zijn destijds inderdaad door de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking gesteld van de provincie Limburg om aan ontwikkeling te doen op het vlak van economie en werkgelegenheid. Dat was het basisconcept van de LRM.

Men probeert wel op allerlei manieren aan dat geld te geraken. De heer Schuermans is daar tactisch zeer sterk in. De ene keer is het voor de universiteit. De andere keer is het voor de mijnwerkerspensioenen. Nu is voor de NMBS. Men probeert verwoed om aan die pot te geraken. Het verwondert me eigenlijk dat de Limburgers er zelf niet in slagen om die pot te ledigen.

Het spreekt voor zich dat er initiatieven moeten worden ontwikkeld om de mobiliteit in Limburg en in West-Vlaanderen te verhogen. Ik ben het eens met de heer Sannen dat er vooral moet worden ge-

## Laverge

werkt aan de verbindingen met de buurlanden. Voor Limburg is er het probleem van de verbinding met Maastricht. Voor West-Vlaanderen is er het probleem van de verbinding met Rijsel. Vanuit Kortrijk doet men er langer over om naar Rijsel te rijden dan om naar Brussel te rijden. Bij de NMBS besteedt men nog altijd te weinig aandacht aan de internationale verbindingen of aan de rechtstreekse verbindingen met centra die dicht bij de grenzen liggen. Ik hoop dat de regering in overleg met de NMBS aandacht wil besteden aan dit probleem.

**De voorzitter** : Mijnheer de minister, collega's, ik wil dit mobiliteitsprobleem in een ruimer kader plaatsen. Daarom keer ik even terug naar de tijd toen ik als neofiet naar het Vlaams Parlement kwam. Ik herinner me nog heel goed dat er in die tijd een soort van rode draad was die telkens in de verschillende gesprekken terugkeerde. Het ging uiteraard om die zilverschat of goudschat in Limburg.

Ik wil ook even terugkeren naar de onderzoekscommissie Scheepskredieten. Voorzitter De Batse-lier heeft daar duidelijk gesteld dat het hoog tijd werd dat de Vlaamse regering beslissingen zou durven te nemen met betrekking tot dat fonds. Ik herinner me dat nog zeer goed. Het staat trouwens ook in het verslag.

In deze commissie hebben we al verschillende keren vragen gehad over het al of niet besteden van bepaalde geldmiddelen uit dat fonds. Zeer onlangs nog hebben we een zeer boeiend debat gevoerd over de vraag om een deel van de middelen te gebruiken om iets te doen aan de sociaal ongelijke behandeling van de mijnwerkers van het oostelijk en het westelijk bekken. Die rode draad is dus nog steeds aanwezig. Die geldschat ligt daar nog steeds te blinken, maar niemand durft eraan te komen. Men is bang om kritiek te krijgen over wat men ermee wil doen.

Ik doe een oproep aan de Vlaamse regering dat ze dat dossier nu eindelijk eens ten gronde zou bespreken. Ik hoop dat ze een duidelijke beslissing neemt. Wil men het geld in de nabije toekomst gebruiken of wil men het nog behouden? Is het geld alleen voor Limburg bestemd? Zo ja, wat zijn dan de prioriteiten?

Ik heb het volste begrip voor de mensen die het geld willen gebruiken om iets te doen aan het Limburgse mobiliteitsprobleem, maar ik vind toch ook dat men niet te eenzijdig mag denken. Ik heb ook

enigszins schrik gekregen van het woord 'prefinanciering'. In mijn ervaring wordt prefinanciering nogal dikwijls financiering.

Dit dossier moet in een ruimer kader worden geplaatst. Ik hoop dat de Vlaamse regering eindelijk eens spijkers met koppen durft te slaan. Er moet duidelijkheid komen over wat er al of niet met dat geld kan gebeuren.

Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Mijnheer de voorzitter, collega's, vandaag kunnen we best met enige schroom en met de nodige sereniteit over het NMBS-investeringsdossier praten. Als inleiding op mijn antwoord wil ik samenvatten wat het Vlaams parlement en de Vlaamse regering de voorbije jaren hebben beslist. De Limburgse Reconvertie-maatschappij, zoals ze werd opgericht conform het decreet van 13 juli 1994, had de bedoeling om de GIMV, Gimvindus, de Vlaamse Milieuholding, Mijnen en de LIM te herstructureren, wat leidde tot de oprichting van het Limburgfonds en de permanente werkgroep Limburg. Het was de bedoeling het economisch ondersteuningsbeleid in Vlaanderen te stroomlijnen.

In uitvoering van dit decreet is op 25 maart 1999, net voor de parlementsverkiezingen, een beheersovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en de LRM opgesteld. Artikel 1 van deze beheersovereenkomst stelt duidelijk dat de LRM een investeringsmaatschappij is met de rechtsvorm van een naamloze vennootschap. De regels betreffende de handelsvennootschappen zijn dus volledig van toepassing. Beide partijen bevestigen dat de LRM binnen haar decretale opdracht niet subsidiërend kan optreden. De LRM kan enkel tussenkomen in de financiering van projecten die een rendement op de ingezette middelen kunnen genereren. Door het genereren van een financieel rendement moet de LRM in staat worden gesteld om haar vermogen in stand te houden, zodat de activa de verdere ontplooiing van de economie op langere termijn blijven ondersteunen.

Artikel 2 zegt dat de LRM in het kader van haar decretale opdracht, via de ondersteuning van rendabele en ondernemingsgebonden initiatieven met duurzame tewerkstellingsperspectieven, moet bijdragen tot de creatie en de kwalitatieve verbetering van de welvaart in Limburg. Hieruit volgt dat de LRM als medefinancier van ondernemingsgebonden initiatieven kan optreden, op voorwaarde dat aan de rendementsverplichting wordt voldaan.

## Van Mechelen

Het voorstel van de heer Schuermans om via leningen aan de NMBS bij te dragen tot de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur is niet de beleidsoriëntatie die via de inzet van de voorhanden zijnde reconversiemiddelen werd beoogd. Het past niet in de reguliere werking van de LRM. Het decreet laat ruimte voor andere mogelijkheden.

Artikel 10, paragraaf 4 bepaalt: 'De investeringsmaatschappijen zijn ertoe gehouden de bijzondere opdrachten uit te voeren die hun bij decreet of bij beslissing van de Vlaamse regering worden toevertrouwd. De uitvoeringsmodaliteiten, verantwoordelijkheden, kostendekking en eventueel vergoeding voor deze opdrachten worden nader geregeld in afzonderlijke overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de betrokken investeringsmaatschappijen.' In uitvoering van deze bepaling zegt artikel 8 van de beheersovereenkomst dat de LRM, naast haar marktconforme activiteiten, op schriftelijke vraag, met precieze omschrijving van de opdracht of het gevraagde advies van de Vlaamse regering, haar kennis en ervaring ten dienste kan stellen van beleidsondersteunende activiteiten die integraal deel zouden uitmaken van de LRM.

Deze opdrachten zullen bijkomend worden geregeld in afzonderlijke overeenkomsten tussen het gewest en de LRM. In het kader van deze bepaling kan enkel een bijdrage aan de financiering van het Limburgs aandeel in het NMBS-investeringsprogramma worden geleverd, indien de Vlaamse regering de LRM hiertoe een specifieke opdracht zou geven. Inhoudelijk bestaat er een referentiekader, dat is gecreëerd tijdens het overleg tussen de provinciegouverneur en de delegatie van de Vlaamse regering op 8 oktober 1999. Er werden drie types projecten in aanmerking genomen die in het actieplan Limburg als strategisch waardevol werden beschouwd. Het gaat om beleidsprojecten waarin beleidsondersteuning wordt gegeven. Daarnaast gaat het ook om hefboomprojecten waaraan additionele financiering kan worden toegekend. Ten slotte gaat het om coördinatieprojecten waarin een coördinerende rol wordt opgenomen. We zouden moeten nagaan of het voorstel van de heer Schuermans, dat erin bestaat de bedieningsgraad van Limburg door de NMBS te verbeteren, in deze drie projecten kan worden ingepast. Indien dit het geval is, zou het onder het type beleidsprojecten waarbij aan beleidsondersteuning wordt gedaan, moeten worden ondergebracht.

De Vlaamse regering heeft op 9 maart laatstleden in het kader van het debat over de herstructurering van de NMBS en de rol van de gewesten in het spoorwegluik van het mobiliteitsdebat beslist dat 'de mogelijkheden tot co- en prefinanciering van bepaalde spoorweginvesteringen zouden overwogen worden'. Ik wijs erop dat de minister-president herhaaldelijk heeft gezegd dat Limburg niet mag verstoken blijven van Vlaamse middelen, omwille van de aanwezigheid van reconversiegelden binnen de LRM. Alvorens voor de aanwending van de LRM-middelen te kiezen, is het essentieel na te gaan of geen reguliere middelen kunnen worden aangewend, op voorwaarde dat de federale overheid beslist dat de gewesten via co- of prefinanciering kunnen participeren en dat de Vlaamse regering hiertoe initiatieven neemt.

Toen ik in de Vlaamse regering aantrad en het jaarverslag van de LRM doornam, viel me op dat de grootste opbrengst uit de financiële opbrengsten van het belegde kapitaal werd gegenereerd. Ik heb met de voorzitter van de LRM gesprekken gevoerd. Met de aanstelling van een nieuwe raad van bestuur werd getracht meer industriëlen en minder bankiers bij het project te betrekken opdat de middelen op een doordachte manier zouden worden ingezet. Omwille van verschillende mistoestanden was in het verleden angst gerezen om deze in te zetten. Het is absoluut noodzakelijk dat de LRM en de raad van bestuur hun volle verantwoordelijkheid nemen en deze middelen actief gebruiken.

Op mijn verzoek is een discussienota opgesteld, waarvan de laatste versie dateert van 9 februari 2001. Het is een vertrouwelijk document dat nu binnen de raad van bestuur wordt besproken. De LRM zou een standpunt innemen waarbij haar eigen vermogen, dat op 31 december 1999 13,5 miljard frank bedroeg, wordt aangewend in het kader van haar opdracht tot het verder uitbouwen van een duurzame welvaart.

Een viertal enveloppen worden daarbij nader gedefinieerd. Een eerste enveloppe kan dienen om risicokapitaal aan ondernemingen beschikbaar te stellen, wat de core business van de LRM zou moeten zijn. Gezien het kapitaal van de LRM, zou dit de draagkracht van de provincie Limburg ruim overschrijden en zou hierdoor op deze enveloppe een surplus kunnen ontstaan.

Een tweede enveloppe zou, zoals de heer Sannen naar voren heeft geschoven, kunnen gaan naar projecten die passen in de filosofie van de publiek-private samenwerking. Een zestal terreinen zijn in de

## Van Mechelen

discussienota afgebakend : de ontwikkeling van industrieterreinen, energie, afval en afvalverwerking, water, mobiliteit en ten slotte milieu en milieuprojecten. Voor mobiliteit wordt aan de monorail als werkbaar project gedacht, of bijvoorbeeld aan de spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt.

Een derde enveloppe kan een initiatief zijn, dat via het Limburgplan door de Vlaamse regering wordt geselecteerd. Ik denk bijvoorbeeld aan toerisme, logistiek en het oprichten van een kenniscentrum.

De vierde enveloppe is intussen door de Vlaamse regering reeds beslist. Het betreft een enveloppe die beschikbaar wordt gesteld in het kader van de uitbouw van de Transnationale Universiteit Limburg en van de hogescholen, of de uitbouw van de transnationale universiteit Limburg.

De bedoeling is dat de raad van bestuur deze discussienota in de loop van de volgende weken finaliseert en dat de nota leidt tot rapportering aan de Vlaamse regering, waarbij, via de artikelen 8 en 10 van de beheersovereenkomst, een kader wordt aangereikt waarin de beschikbare middelen bij de LRM op een efficiënte manier worden geactiveerd.

Voor het antwoord op de zeer concrete vraag over de spoorweginfrastructuur moet men wachten op de beslissing die de federale regering vandaag in het kader van het NMBS- investeringsprogramma zal treffen. Men streeft naar een maximale aanpak van de projecten die door de NMBS worden voorgesteld. Deze gaan over veiligheidsinvesteringen, het upgraden van de bestaande infrastructuur en het aanleggen van essentiële, nieuwe infrastructuur.

De heer Sannen heeft terecht verwezen naar de infrastructuur die nodig is voor de ontsluiting van de havens. Dit zal aanleiding geven tot het opzetten van constructies, zoals PPS. Ik denk aan het opstarten van een PPS-project voor een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde, de zogenaamde Liefkenshoekspoorntunnel. Het Vlaams Gewest heeft de voorbije week met de NMBS en het Antwerps Havenbedrijf zowel gesprekken als onderhandelingen gevoerd. Ook werden studies uitgevoerd waaruit blijkt dat het perfect mogelijk is om een PPS-formule te ontwikkelen voor de bouw van een spoortunnel onder de Schelde. De Vlaamse overheid moet enkel afwegen in welke mate ze zou participeren.

Ook op federaal niveau vindt de idee ingang dat een gewest de mogelijkheid moet hebben om op basis van een voorliggend investeringsprogramma, dat vermoedelijk langer dan 10 jaar zal duren, eventueel autonoom beslissingen te nemen en over te gaan tot versnelde investeringen die nodig zijn voor deze spoorinfrastructuur. Dit kan betekenen dat men bijvoorbeeld participeert aan de cofinanciering van projecten van burgerlijke bouwkunde. Dit kan in het kader van deze filosofie mee worden ondersteund.

De gevraagde beweging in de LRM is eindelijk op gang gekomen. We moeten niet telkens over nieuwe projecten gaan praten. Deze moeten in een breder debat worden gekaderd, dat duidelijk aangeeft wat met de gelden kan gebeuren en hoe ze moeten worden ingezet. Voor de spoorweginfrastructuur is het belangrijk kennis te nemen van het federale actieprogramma dat vandaag of morgen wordt bekendgemaakt. In het kader van het mobiliteitsplan dat minister Stevaert eerstdaags naar voren brengt, moet worden overwogen of reguliere middelen van het Vlaams Gewest al dan niet moeten worden ingezet en of co- of prefinanciering mogelijk is.

De LRM is in eerste instantie opgericht om economische projecten te ondersteunen, en ondernemingen de kans te geven door te groeien zodat in Limburg duurzame tewerkstelling wordt gegenereerd. Alles kan worden onderzocht, maar spoorweginfrastructuur behoort niet tot de core business van de LRM.

**De voorzitter :** De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans :** Ik dank u voor het antwoord. In de aanhef dacht ik dat u op onze lijn zat. U schetste op welke manier men de reconversiemiddelen kan inzetten, indien de politieke bereidheid aanwezig is om een dossier als dat van Spoorweg en Infrastructuur te onderzoeken. Uw slotwoord doet me weer aarzelen. U zegt dat de LRM in eerste instantie een economische opdracht heeft, die duurzame werkgelegenheid en duurzame ontwikkeling moet genereren. Vandaag is de bedreiging voor verdere economische groei en duurzame ontwikkeling precies het mobiliteitsvraagstuk in de provincie. Als u met ondernemend Limburg spreekt, wat u ongetwijfeld regelmatig doet, zult u dit probleem steeds op tafel krijgen. Op het vlak van de infrastructuur en mobiliteit, is ondernemend Limburg vragende partij. Ik spreek nog niet van de andere mensen uit de provincie, die voor hun job een beroep willen doen op het openbaar vervoer, en op de trein in het bijzonder. Het past

**Schuermans**

perfect bij de opdracht van de LRM om hiervoor middelen te voorzien en de regering kan daartoe de nodige beslissingen nemen, zoals die decretaal zijn voorzien. Men moet niet zeggen dat dit niet past in de opdracht van de LRM. Projecten die niet dadelijk een aantoonbaar rendement hebben, hebben een indirect rendement op termijn en garanderen op die manier welzijn en welvaart. De LRM heeft inderdaad een rendementsverplichting. De regering kan via een kapitaalsvermindering beslissen om daarvoor middelen in te zetten. Het nodige ligt voor om dit te doen.

Ik deel de mening dat we moeten afwachten wat de NMBS als investeringsprogramma voorziet in het algemeen, en voor Limburg in het bijzonder. Het inschrijven in een investeringsprogramma biedt geen garantie voor de uitvoering ervan. Ik kan bepaalde vragen over spoorweginfrastructuur aantonen, die reeds in voorgaande investeringsprogramma's werden opgenomen, maar altijd dode letter zijn gebleven. Men moet dus ook toezien op de realisatie ervan en aanvullend een inspanning doen om reconversiemiddelen in te zetten voor het spoorweginfrastructuurdossier, dat economisch en sociaal een belangrijk dossier is.

**De heer Ludo Sannen :** Mijnheer de voorzitter, ik ben tevreden met het antwoord van de minister. Als hij zegt dat investeren in het spoor niet tot de core business van de LRM behoort, maar veeleer de economische ontwikkeling, ben ik het daarmee eens. Hij heeft eveneens duidelijk geschetst dat de LRM intern inspanningen levert om haar kapitaal van 13,5 miljard frank te accelereren. Ik schaar mij achter dit initiatief. PPS en mobiliteit zijn daar een onderdeel van. Misschien behoort het niet tot de core business van de LRM, maar de regering laat de mogelijkheid open om een deel van die 13,5 miljard frank aan te wenden om dergelijke constructies op te zetten. Ik ben het ermee eens dat dergelijke constructies met betrekking tot mobiliteit voorzichtig moeten worden opgezet. Ik steun de minister-president als hij zegt dat voor de mobiliteitsproblematiek eerst de normale middelen van de Vlaamse Gemeenschap moeten worden aangewend. Het gaat hier enkel om bijkomende hefboomelementen waar bepaalde keuzes gemaakt kunnen worden. Voorzichtigheid is hier op zijn plaats.

In het kader van het spoor zijn twee voorbeelden aangehaald, namelijk de verbinding Genk-Neerpelt en de verbinding naar het Maasland. Zelf heb ik in het verleden voor deze twee verbindingen ook om

bijkomende financiering bij de LRM gevraagd. Investeringsmiddelen die voor het spoor in Limburg worden aangevraagd moeten met gewone middelen worden gefinancierd. De ruimte voor andere investeringen wordt door de Vlaamse regering wel geboden, al is enige voorzichtigheid aangewezen.

Ik ben blij te horen dat de Vlaamse overheid onderhandelingen voert met de NMBS en met de haven over een mogelijke spoortunnel en over het opzetten van een PPS-constructie. Moest het met de NMBS niet lukken, hoop ik dat de regering het niet zal nalaten om ook met de NS te praten.

**De heer Jean Geraerts :** Ik dank u, mijnheer de minister, en onthoud dat u spreekt over de huidige beheersovereenkomst, die toch een tamelijk grote rem zet op de mogelijkheden om de gelden te gebruiken. Ik vraag me af of de gelden die minister-president Dewael enkele maanden geleden aan de TUL heeft toegezegd, ook werkelijk terecht zullen komen. U spreekt over een nieuwe beheersovereenkomst met vier steunpunten waarbij u een grote opening naar nieuwe projecten creëert. Ik hoop dat zo snel mogelijk een akkoord kan worden bereikt over die nieuwe beheersovereenkomst zodat Limburg ook andere dan rendementsverplichte investeringen kan doen.

**De voorzitter :** Ik ben verheugd over het antwoord van de minister. Het is de eerste maal sinds de aanvang in 1994 dat er beleidsmatig wordt nagedacht om over te gaan van passief beleggen naar actief investeren. Tot nu toe werd het geld bankmatig beheerd, nu wil men actiever optreden. De minister heeft de nota belicht die bij de LRM in bespreking is en die moet resulteren in onderhandelingen met de Vlaamse regering. Dit geeft hoop. Voor het NMBS-dossier is alles nog niet duidelijk maar in de toekomst zullen de middelen anders besteed kunnen worden en dit geeft perspectief. De andere Vlaamse provincies gunnen deze 13,5 miljard frank aan Limburg, maar alle provincieraden hebben de fiscale middelen verhoogd omdat zij problemen ondervinden. Het is logisch dat ze in het oog houden hoe de toestand bij de LRM evolueert. Ik heb op de Franstalige radio gehoord dat minister Durant zei dat ze geen enkel probleem heeft om voor de mobiliteitsproblemen die het regionale overstijgen, zoals die van de haven van Antwerpen, een afzonderlijke, bijkomende inspanning te leveren. Ze zei dit om het federale aspect van de NMBS te redden. Dit is een belangrijk gegeven.

Het incident is gesloten.



– *De heer Cis Schepens treedt als voorzitter op.*

**Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, betreffende de gevolgde GIMV-strategie zoals die bij toelichting bij de jaarresultaten in versterkte mate tot uiting kwam**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Media en Ruimtelijke Ordening, betreffende de gevolgde GIMV-strategie zoals die bij toelichting bij de jaarresultaten in versterkte mate tot uiting kwam.

De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat niet zozeer over de GIMV. U kent de problematiek van de VPM. Het gaat eigenlijk om de strategie die het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering initieel dachten te volgen. Bij de aanvang was het maatschappelijk doel naar de letter en naar de geest opgevat als een groeifinanciering, met verankering en langdurige planning, en waarvan dividenden werden ontvangen.

Een maand geleden werden de jaarresultaten van de GIMV bekendgemaakt. Ondanks de moeilijke marktomstandigheden was er een nettowinst van 80 miljoen euro. Toch valt het recordbedrag op aan gerealiseerde meerwaarden uit het systeem van buy and sell to profit : 4,6 miljard frank, tegenover 86 miljoen frank desinvesteringen.

De GIMV-winst als zodanig is in de jongste vijftien jaar radicaal gewijzigd. In de oorspronkelijke rekeningen van de jaren tachtig kwam de hoofdmoot uit dividenden, op een bepaald moment zelfs bijna 90 percent. Deze rol is thans overgenomen door de gerealiseerde meerwaarden. Eenzelfde evolutie werd duidelijk geschetst door notoire kenners van de GIMV in het boek "De Bedrijvenbouwer : GIMV 20 jaar ten dienste van de Vlaamse Economie" van Van Outryve d'Ydewalle en Michielsens.

De eind februari op de persconferentie voorgestelde nieuwe beloningswijze van de investeringsmanagers is in feite een bevestiging van het feit dat men op de ingeslagen weg wil voortgaan. Deze personeelsleden zullen vanaf 1 januari 10 percent van de meerwaarden bovenop een basisrendement van 4 percent verdienen als variabele beloning in een systeem van buy and sell to profit. Het lijkt op het eerste gezicht aannemelijk dat die beloningspoli-

tiek zal leiden tot een versterking van de entry-exitstrategie. De vraag is of de andere maatschappelijke incentives behouden zullen blijven.

De door de decreetgever aan de minister toegemeten toezichthoudende rol, via VPM of via de 70 percent aandelen van de GIMV, laat ons toe enkele fundamentele en pertinente vragen te stellen over deze strategische evolutie bij de GIMV, die ooit werd opgericht om bepaalde gemeenschapsvoorzieningen te creëren. Mijnheer de minister, op basis van welke overwegingen besliste de VPM dat de realisatie van de meerwaarden op investeringen in de private equity de kernactiviteit van de GIMV zou worden ? Als dat een strategie is van VPM, waarmee de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement verbonden zijn, zou er tenminste een debat over gevoerd kunnen zijn, hoe beperkt ook. Er is echter niets gebeurd, alleen een stille revolutie in de investeringen van de GIMV.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover die strategie ? Hebt u sinds uw aantreden getracht daarin wijzigingen of verfijningen aan te brengen ? Hoe evalueert u de recente beslissing van de raad van bestuur van de GIMV om de investeringsmanagers te laten delen in de gerealiseerde meerwaarden op participaties ? In feite komt dat neer op het institutionaliseren van de entry-exitstrategie. Hoe weegt u deze tendens af tegenover de maatschappelijke missie van de GIMV, die oorspronkelijk ontstaan is voor de bevordering van de groeifinanciering en de verankering, en voor het behoud van werkgelegenheid en economische draagkracht, terwijl er nu een moderne strategie is van kopen en verkopen van wat dan ook aan wie dan ook.

**De voorzitter :** Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen :** Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn antwoord is gebaseerd op elementen die me ter beschikking werden gesteld door de heer Daems, voorzitter van de Vlaamse Participatiemaatschappij, die er dan ook de volle verantwoordelijkheid over draagt, samen met de raad van bestuur. Ik ben van plan deze werkwijze in de toekomst te handhaven.

De realisatie van meerwaarden is sinds lang de kernactiviteit van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij van Vlaanderen. Dat werd trouwens herhaaldelijk toegelicht in deze commissie, onder meer naar aanleiding van de jaarlijkse presentaties van de resultaatrekeningen van de GIMV. Ik geef u een paar cijfers. In 1998 bedroegen de gerealiseer-

## Van Mechelen

de meerwaarden, gesaldeerd met de minwaarden, 93 percent van het resultaat, in 1999 90 percent, en in 2000 zelfs 138 percent. In absolute bedragen komt dat overeen met 3,4 miljard frank in 1998, 4,4 miljard frank in 1999, en 4,6 miljard frank in 2000. We kennen al jaren die strategie. Dat werd ook bij de voorstelling van het jaarverslag gerapporteerd.

In de structuur van de beleggingsportefeuille zien we dat in 1999 het aandeel van het beursgenoteerd papier 17,8 percent bedroeg, en van het niet-beursgenoteerd papier 50,2 percent. De geldbeleggingen en liquide middelen bedroegen 29,9 percent. Deze structuur veranderde in het jaar 2000. Het aandeel van de geldbeleggingen viel terug tot 11,1 percent, en het aandeel van de niet-beursgenoteerde participaties liep op tot 67,5 percent. Het is precies in de verhouding tussen het beursgenoteerd en het niet-beursgenoteerd papier dat de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij zich in het verleden heeft kunnen onderscheiden van de traditionele Belgische holdingmaatschappijen. Tot in het voorjaar van 2000 heeft dat trouwens aangetoond dat de discount op het GIMV-aandeel zeer beperkt was in vergelijking met bijvoorbeeld andere Belgische holdings.

Na de beursintroductie, en voornamelijk met het oog op een mogelijke verdere privatisering, is de strategie die de GIMV vandaag volgt de enige mogelijke en juiste voor een dynamische investeringsmaatschappij. De strategie van de GIMV werd vorig jaar uitvoerig toegelicht, naar aanleiding van de gedachtewisseling die we in deze commissie hebben gehouden met de heer Daems en de heer Van Acker. De GIMV kan alleen maar een efficiënte bedrijvenbouwer zijn als ze geregeld nieuwe projecten opstart. Dat is dan ook haar hoofdopdracht. Dat kan alleen maar als ze na de ontwikkeling van een onderneming, consequent desinvesteert, zodat er een groeistrategie wordt gerealiseerd. De term bedrijvenbouwer stond trouwens al in het jaarverslag van de GIMV van 1999, nog voor hij werd gebruikt in het boek "De Bedrijvenbouwer : GIMV 20 jaar ten dienste van de Vlaamse Economie" van Van Outryve D'Ydewalle en Michielsens.

Beursgenoteerde ondernemingen hebben vandaag de dag een zeer open aandeelhoudersstructuur. Per definitie kan iedereen die van zo'n vennootschap aandelen wil, er kopen en verkopen op de beurs. De normale wijze om de groei van zo'n vennootschap te financieren, bestaat dan ook, behalve in klassieke bankleningen, in een kapitaalsverhoging

waarop iedereen kan inschrijven, mits een voorrang van de bestaande aandeelhouders. Een niet-beursgenoteerde vennootschap heeft deze mogelijkheid van kapitaalsverhoging niet. Noch particulieren, noch institutionele beleggers willen zulke aandelen, omdat ze niet echt verhandelbaar zijn.

De typische rol van de investeringsvennootschap bestaat erin dat ze bereid is om in niet-beursgenoteerde bedrijven te investeren, mits een grondig onderzoek van de actuele situatie, en een screening van het businessplan van het betrokken bedrijf. Gezien het gebrek aan verhandelbaarheid van de aandelen, is het rendement nadien ook hoger. Dat is in het verleden statistisch aangetoond. Daarom onderschrijf en steun ik nadrukkelijk deze strategie van de GIMV.

We moeten ons achter de strategie van de GIMV scharen, om een verdere internationale groei van onze Vlaamse ondernemingen te steunen, door zelf een internationaal netwerk uit te bouwen. Dat kan door middel van kantoren en via de aandeelhoudersstructuur. Zo ontstaat een slagkrachtige investeringsmaatschappij van Europese betekenis, die onze Vlaamse ondernemingen op het forum brengt waar ze thuishoren. Voor sommige van onze hoogtechnologische bedrijven is dat met succes gebeurd.

De recente beslissing van de raad van bestuur van de Gewestelijke Investeringsmaatschappij om investeringsmanagers te belonen door hen te laten delen in de gerealiseerde meerwaarden op de participaties, is een incentive voor het realiseren van meerwaarden. Door die meerwaarden komen immers ook middelen vrij om in nieuwe projecten te investeren. Dit is de essentie van de opdracht. Wie de ambitie heeft een bedrijvenbouwer te zijn, kan de beloning gedeeltelijk op die manier organiseren, teneinde met investeringen op middellange en lange termijn meerwaarden te realiseren. Daarop is de GIMV-participatie gestoeld.

Aangezien de GIMV een beursgenoteerde onderneming is, is de beslissing omtrent de beloning een autonome beslissing van de raad van bestuur. De bestuurders zijn daarvoor verantwoordelijk verschuldigd aan de markt. Ze stellen zich met deze beslissing op de lijn van prestatiegerichte beloning die door alle investeringsmaatschappijen wordt gevolgd. Het menselijk kapitaal is in deze business immers bijzonder mobiel geworden. Er zijn dus initiatieven nodig om de goede medewerkers bij de investeringsmaatschappij te houden. Deze operatie werd onder meer versterkt en versneld door de acquisitie van de Haldergroep door de GIMV, waar-

## Van Mechelen

door ander personeel in de groep kwam, met een andere traditie inzake beloning. Er was een zekere correctie ten aanzien van het eigen personeel nodig.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mijnheer de minister, uw antwoord is uiteraard gebaseerd op documenten van de voorzitter van de VPM. Ik kan een eind meegaan in deze redenering, maar dan moet het aureool van Vlaamse investeringsmaatschappij ook worden opgegeven. Voor mijn part gaan we naar een nulparticipatie van de overheid.

De gegevens van de heer Daems dateren van 1997, en we zitten al aan 138 percent. Ik ben echter uitgegaan van de notulen en de memorie van toelichting van de jaren tachtig. Toen werd geopteerd voor groeifinanciering en verankering van Vlaamse bedrijven. Drie maanden geleden werd beslist tot het kopen van een bedrijf in de vruchtendranken-sector in Engeland voor 400 miljoen frank. Drie maanden later werd het met een bepaalde meerwaarde verkocht aan Canada. Ik heb daar geen moeite mee, maar het is geen overwinning voor het Vlaams bedrijfsleven. Daar moet men duidelijk over zijn.

Zelfs al is de GIMV nu beursgenoteerd en zijn we er slechts deelgenoot van, en zelfs al komt er een privatisering, het blijft belangrijk zowel de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever voor ogen te houden, als te weten wat de huidige bedoeling van de wetgever is. Dat is belangrijk voor het Vlaams Parlement. Vandaar dat het inderdaad moeilijk is om een antwoord te geven. De GIMV is beursgenoteerd, en de enige mogelijkheid is om via de VPM te werken. Ik volg de redenering van de minister, maar dan moet men de idee verlaten dat het een ondersteuning van het Vlaams bedrijfsleven is. Bij de GIMV geeft men ook toe dat er wordt gelonkt naar de tijgers van Singapore. Dat is een duidelijke strategie, die een andere is dan de oorspronkelijke.

De jonge investeringsmanagers moeten uiteraard een bewijs krijgen van waardering als ze een dossier voorleggen. Hun tweede punt is echter al meteen de termijn van sell out, het moment waarop ze willen verkopen. Mijn vraag was, hoe moeilijk ook

te beantwoorden door de Vlaamse regering, of de wil van de wetgever bij de aanvang nog steeds de wil is van de wetgever van vandaag.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Ik zou u willen waarschuwen. In de commissie voor Media zijn we er intussen toch al in geslaagd om ons niet meer bezig te houden met de programmatie van de autonome NV VRT. Is het wel goed dat we in de commissie voor Economie vragen stellen bij de investeringsbeslissingen van de raad van bestuur van de NV GIMV ?

De strategie is al jaren dezelfde. De massa van de investeringen is enorm gestegen in de voorbije jaren. De investeringscapaciteit van de Vlaamse markt, die uiteraard zo'n volume proportioneel niet volgt, is daarom niet meer voldoende. Ik zou dus niet weten waarom we ons moeten beperken tot Vlaanderen.

Het is al herhaaldelijk gezegd, ook in de gedachtewisseling met de verantwoordelijken van de VPM, dat er ook op onze Vlaamse investeringsmarkt kapers op de kust zijn. De heer Daems lichtte tijdens de gedachtewisseling omstandig het volgende voorbeeld toe. De strategie van het Engelse 3i om voet aan wal te krijgen in België en Nederland behoort tot de normale evolutie van de markt. Er is een trend naar globalisering en mobiliteit van kapitaal.

Het is normaal dat ook onze Vlaamse investeringsmaatschappij haar netwerk uitbreidt. Ze moet niet alleen een speler zijn op de markt in Vlaanderen, waar ze bij haar oprichting in 1980 uniek was. Nu zijn er legio voorbeelden van succesvolle investeringsmaatschappijen en fondsen. Er wordt gedrumd voor de goede projecten. Het is dan ook normaal dat er verder wordt gekeken waar er projecten gerealiseerd kunnen worden die een meerwaarde bieden. Die kunnen immers de slagkracht van de GIMV op termijn veiligstellen. Dit is naar mijn mening de enige juiste strategie.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 12.08 uur.*