

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2004-2005

30 juni 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

SUBCOMMISSIE VOOR WAPENHANDEL

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de oprichting van een rollend fonds ter ondersteuning van de militaire vliegtuigbouw

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het aandeel van de Vlaamse luchtvaartindustrie in de bouw van de Airbus A400M

Met redenen omklede moties

Vraag om uitleg van de heer Roland Van Goethem tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de Vlaamse vertegenwoordiging in het coördinatiecomité tegen illegale wapenhandel

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de steun voor een internationaal 'Arms Trade Treaty'

Subcommissie voor Wapenhandel

Donderdag 30 juni 2005

Voorzitter: de heer Jan Roegiers

– *De interpellatie wordt gehouden om 11.14 uur.*

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de oprichting van een rollend fonds ter ondersteuning van de militaire vliegtuigbouw

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het aandeel van de Vlaamse luchtvaartindustrie in de bouw van de Airbus A400M

De voorzitter: Aan de orde is de interpellatie van de heer Glorieux tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de oprichting van een rollend fonds ter ondersteuning van de militaire vliegtuigbouw.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op de jaarlijkse hoogmis van de vliegtuigindustrie in Le Bourget heeft minister Moerman de oprichting van een rollend fonds voor de financiering van de ontwikkelingskosten van het militaire toestel Airbus A400M aangekondigd. Eerder had de luchtvaartlobby-groep FLAG, de Flemish Aerospace Group, in dit verband reeds een verzoek tot de PMV gericht.

Het productieprogramma van de A400M verloopt in drie fasen. De eerste fase bestaat uit het vastleggen van de vereisten waaraan het toestel moet voldoen. De tweede fase is de onderzoeks- en ont-

wikkelingsfase en omvat onder meer het bepalen van het design, het maken van specifieke werktuigen, het bouwen van prototypes, het testen en het certificeren. De derde fase bestaat uit de serieproductie.

De kosten die in verband met de tweede fase worden gemaakt, worden de non-recurring costs genoemd. Airbus verwacht niet enkel dat de toeleveranciers het risico van de non-recurring costs en van het commercieel succes van de A400M op zich nemen, maar tevens dat de toeleveranciers de non-recurring costs zelf prefinancieren en in de loop van het programma terugverdienen.

Op zich zijn deze voorwaarden absoluut niet aantrekkelijk. De toeleveranciers moeten van bij het begin aan de eerste fase deelnemen. Ze zijn echter niet zeker dat ze uiteindelijk als leverancier zullen worden geselecteerd. Indien ze wel worden geselecteerd, moeten ze de non-recurring costs dragen. Ze zijn echter niet zeker dat ze deze ontwikkelingskosten zullen terugverdienen. Dit is immers afhankelijk van het aantal toestellen dat uiteindelijk zal worden verkocht.

Om het programma rendabel te maken, moeten waarschijnlijk minstens 380 A400M-toestellen worden verkocht. In mei 2003 hebben Airbus Military en de Occar, de Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement, een organisatie die zeven Europese landen vertegenwoordigt, een contract voor de aankoop van 180 toestellen getekend. De Belgische overheid heeft er zich toe verbonden zeven toestellen te kopen. Deze aankoop zal ongeveer 1,3 miljard euro kosten. Het cruciale aantal toestellen om het programma rendabel te maken, is met andere woorden nog lang niet bereikt.

Asco en Barco Avionics willen aan de ontwikkeling en de productie van dit toestel deelnemen. Beide bedrijven hebben blijkaar te weinig ver-

Glorieux

trouwen in het commercieel succes van het programma om zelf het risico van de non-recurrent costs te dragen. Deze kosten bedragen voor Barco Avionics 4 miljoen euro en voor Asco 9 miljoen euro.

Barco Avionics en Asco hebben de PMV gevraagd dit risico over te nemen en de kosten door middel van renteloze voorschotten te prefinancieren. Van zodra 380 toestellen zijn verkocht, zouden deze voorschotten worden terugbetaald. Dit zou vermoedelijk 17 jaar duren. Eigenlijk betekent dit dat de PMV de productie van het militaire Airbus-toestel zou moeten subsidiëren en het hoge risico in verband met het aantal verkochte toestellen op lange termijn zou moeten overnemen.

Los van de vraag van Asco en Barco Avionics heeft de FLAG bij de PMV een algemeen voorstel ingediend om een rollend fonds voor de financiering van de non-recurring costs van Vlaamse bedrijven op te richten. Dat fonds zou voorschotten moeten uitkeren die in functie van het aantal binnen een bepaald programma verkochte vliegtuigen zouden worden terugbetaald. Het fonds zou hierbij alle risico's dragen. Indien niet voldoende toestellen worden verkocht, zouden de bedrijven het voorgeschoten geld niet terugbetalen. De FLAG heeft om een fonds met een omvang van maar liefst 120 tot 150 miljoen euro gevraagd.

De raad van bestuur van de PMV heeft heel wat kritische commentaar op de specifieke verzoeken van Asco en Barco Avionics en op het algemeen verzoek van de FLAG in verband met de oprichting van een rollend fonds geuit.

De raad van bestuur heeft onder meer verklaard dat de oprichting van een rollend fonds uit een opdracht van de Vlaamse Regering moet voortvloeien. Als ik goed ben ingelicht, heeft de minister die opdracht ondertussen gegeven.

Indien een rollend fonds in de balans van de PMV wordt ingeschreven, moeten de nodige middelen worden gealloceerd of moeten bijkomende middelen ter beschikking worden gesteld. Bovendien kan geen sprake zijn van een risicodragende financiering zonder een rente of zonder enig vooruitzicht op het genereren van een meerwaarde.

De raad van bestuur is van mening dat de PMV enkel op het verzoek van Asco en Barco Avionics kan ingaan indien het A400M-programma en de positie van beide ondernemingen in dit programma aan een diepgaande analyse worden onderworpen. Enkel indien die analyse positieve resultaten oplevert, kan de PMV positief op de vragen van de ondernemingen reageren.

Door in Le Bourget aan te kondigen dat de Vlaamse Regering een rollend fonds zal oprichten, lijkt de minister de voorwaarden van de raad van bestuur van de PMV naast zich neer te leggen en voor een miljoenensubsidie aan de militaire industrie te kiezen.

We hoopten dat de overheveling van de bevoegdheid voor de wapenexport naar het Vlaams niveau een stap in de richting van de uitbouw van een Vlaamse vredeseconomie inhield. Onze hoop bleek ijdel. Onze ondernemingen zullen dit rollend fonds gebruiken om aan militaire programma's deel te nemen.

Volgens de berichtgeving zou het rollend fonds met 50 miljoen euro worden gespijsd. Hoewel dit bedrag een stuk onder de aanvankelijk door de FLAG gevraagde som ligt, gaat het hier nog steeds om een aanzienlijke hoeveelheid geld. De Vlaamse overheid zou dit geld evengoed ter beschikking van andere sectoren kunnen stellen, want op die manier kan evengoed werkgelegenheid worden gecreëerd. Bovendien zouden investeringen in kleinere klassen in het onderwijs, in de zorgsector of in het isoleren van daken een veel grotere maatschappelijke meerwaarde genereren. Volgens de bouwsector is immers slechts een derde van de daken in Vlaanderen geïsoleerd.

Tot onze grote verbazing is vorige week een voorstel van resolutie van Groen! ter bevordering van dakisolatie door de meerderheid omwille van een vermeende kostprijs van 900.000 euro weggestemd. Toch kan er 50 miljoen euro ter beschikking worden gesteld van de militaire vliegtuigsector. Zo'n bedrag zou veel beter gespendeerd kunnen worden, met trouwens een veel grotere meerwaarde, aan andere sectoren. We zouden bijvoorbeeld het energiezuiniger maken van woningen kunnen subsidiëren. Daardoor verhoogt het wooncomfort immers, vermindert de druk op de energiefactuur van de gezinnen, kunnen we gemakkelijker onze internationale milieudoelstel-

Glorieux

lingen behalen en kunnen er in de bouwsector heel wat kwaliteitsvolle jobs worden gecreëerd.

Mevrouw de minister, hoe verantwoordt u de rechtstreekse financiering door de Vlaamse overheid van de militaire sector, terwijl voor belangrijke maatschappelijke meerwaardesectoren, zoals onderwijs, welzijn en rationeel energiegebruik, de vinger op de knip wordt gehouden?

Zult u de door de raad van bestuur van de Participatiemaatschappij Vlaanderen gestelde voorwaarden met betrekking tot de oprichting van een rollend fonds respecteren? Enkele van die voorwaarden zijn onder andere de allocatie van bijkomende middelen en het feit dat er geen sprake kan zijn van risicodragende financiering zonder rente of uitzicht op een meerwaarde.

Impliceert de oprichting van een rollend fonds dat de vragen van Asco en Barco Avionics voor een prefinanciering van hun non-recurring costs worden gehonoreerd? Werden beide ondernemingen, het A400M-programma en de positie van beide ondernemingen in dat programma aan een diepe analyse onderworpen, zoals de raad van bestuur van de PMV als voorwaarde vooropstelde? Zo ja, wat waren dan de resultaten van die analyse?

Over welk bedrag zal het rollend fonds precies beschikken, en waar komt dat geld vandaan? Gaat het specifiek over de 50 miljoen euro waarover we in de kranten hebben kunnen lezen, of wordt het meer? Gaat het dan veeleer in de richting van 120 tot 150 miljoen euro, zoals aanvankelijk door de FLAG was gevraagd?

Worden aan het verlenen van een prefinanciering van de risicovolle non-recurring costs voorwaarden gesteld inzake de terugvorderbaarheid van het bedrag? Welke garantie hebt u dat de prefinanciering uiteindelijk ook effectief zal worden terugbetaald?

De voorzitter: De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag om uitleg heeft, hoewel gekoppeld aan die van de heer Glorieux, een wat andere benadering. Ik zal

ook de visie van de N-VA op de vraag van Groen! weergeven.

We trachten met het parlement en de regering de Vlaamse luchtvaartindustrie te steunen, en dat al sinds een tiental jaar of meer, namelijk sinds we hier zelf bevoegd voor zijn, en in het bijzonder sinds 1993, toen we ook de bevoegdheid voor internationale verdragen verwierven als gevolg van de Sint-Michielsakkoorden. Alle samenwerkingsovereenkomsten over internationale luchtvaartbestellingen moeten nu passeren via de gewesten.

Mijnheer Glorieux, de A400 is maar één dossiertje dat echt geen groot risico inhoudt. De Airbus-programma's lijken een succesverhaal, dus het risico dat het niet rendabel zal zijn, lijkt me heel beperkt. Het gaat bovendien lang niet alleen om dat militaire vliegtuig, maar ook om de A380, de tegenhanger van de Boeing 777, waarvoor we betere compensaties hebben. Daarnaast zijn er de militaire bestellingen, maar ook en vooral de A350, eveneens een burgerlijk toestel. Ook dat laatste is een boot die we niet mogen missen.

Over het militaire toestel hoeven we ons te niet veel illusies te maken. Tot onze grote verwondering konden we lezen, nadat het kalf al verdronken was, dat er toch nog iets kon worden gered. Uiteraard wensen we de Vlaamse Regering, en ook premier Verhofstadt, alle succes toe, maar we zijn heel nieuwsgierig of er nog een rechtzetting mogelijk is.

Het dossier van de A400 is ons goed bekend. Er is tijdens de vorige en deze regeerperiode al een tiental maal over geïnterpelleerd. Na zijn uitdrukkelijke verklaringen bij de opening van Le Bourget heb ik er op 15 juni ook een actuele vraag over gesteld aan minister-president Letermé. Maar, mevrouw de minister, het is natuurlijk uw dossier.

We hebben gezien hoe het evolueerde. Sinds enkele jaren is er in het kader van de compensaties een opvolgingscommissie. Die is echter nooit bijeengekomen, tot minister Flahaut op 17 juni van dit jaar de commissie enkele jaren na haar oprichting dan toch eens samenriep. U en minister-president Letermé hebben daarover grote verwachtingen gecreëerd. Ook premier Verhofstadt heeft gezegd dat het nu allemaal zou worden rechtgezet. Het is echter, althans naar we vernamen uit de pers,

Loones

met een sisser afgelopen. De krantenartikels luiden: ‘We zullen ons aandeel eisen’ – een aandeel dat nog altijd onder de 20 percent ligt –, ‘Vrijdag wordt er hard op tafel geslagen’ enzovoort.

Dat alles resulteerde in uw verklaring waarin u opnieuw opriep tot een hoger aandeel in de luchtvaartindustrie. U stelde daarbij meteen ook het bedrijfsleven zelf verantwoordelijk en riep het op programma’s in te dienen. Dat heeft me enigszins verwonderd, want ik was er altijd van overtuigd dat zij het waren die sinds jaar en dag bij de verschillende ministers waren gaan aankloppen. Aanvankelijk hadden ze dat vooral bij minister Van Mechelen gedaan, maar later ook bij minister Ceysens en bij u. Daarnaast hebben ze zich ook gericht tot minister-president Dewael, die nog een brief heeft geschreven, en minister-president Somers. U hebt hen nu uitgenodigd om hun programma’s voor te leggen, maar daar ontbrak het dus niet aan.

Waar het wel aan ontbrak, waren middelen uit de aan België toebedeelde compensatieregeling. Het gaat om 1,3 miljard, maar er is blijkbaar maar 700 miljoen besproken, waarvan bovendien maar een klein gedeelte naar Vlaanderen komt. De ene zegt 12 percent, de andere 18 percent. Ik ga niet meer in op de oorzaak daarvan. De subsidies gaan voornamelijk naar de structuurbouw, zodat ze uitgeput zijn op het ogenblik dat de Vlaamse bedrijven in aanmerking kunnen komen. Die zijn immers, in plaats van met structuurbouw, vooral bezig met afwerking, research en development, en met onrechtstreekse investeringen.

De oplossing is al vaak gegeven. Eigenlijk zouden in de samenwerkingsakkoorden, als ze afgesloten worden, lastenboeken en verdelingen moeten worden opgenomen, zodat vooraf al goed kan worden nagegaan naar welke sectoren de compensaties zullen gaan.

In weerwil van wat de heer Glorieux aanvoert, hebben we dit bij de N-VA nooit gezien als een militair dossier. Dit is een burgerlijk dossier. De luchtvaartindustrie is evengoed als de isolatie van woningen een deel van onze economie. Het ene is niet minder dan het andere. Het is niet omdat er een militaire bestelling in zit, dat we de hele luchtvaartindustrie moeten laten vallen.

Bovendien is de A400 een vervanging van de C130, die niet voor oorlogsdaden, maar vooral voor humanitaire acties wordt ingezet. Mijnheer Glorieux, u zult dit wel een perverse redenering vinden, want militair is militair, maar dan nog moeten we genuanceerd oordelen. Zo gaat in de algemene vergadering van Barco de discussie reeds lang mee of de schermen die zij voor militaire vliegtuigen leveren, iets toevoegen aan het militaire aspect. Dat is een heet hangijzer. Als het duidelijk zou zijn dat we door investeringen bijvoorbeeld het gebied van de grote meren in de oorlog houden, dan moeten we zeggen dat dat niet kan. Ons standpunt is echter pragmatischer. In elk geval willen we het rollend fonds niet in gevaar brengen.

Alle internationale luchtvaartbestellingen vallen in de eerste plaats onder de bevoegdheid van de gewesten. FLAG verwijt het gewest dat het nooit echt werk heeft gemaakt van het opeisen van die bevoegdheid. Men heeft dat dossier veelal in handen van het federale niveau gelaten. Dat leidt ertoe dat op het ogenblik dat er bestellingen worden geplaatst een samenwerkingsakkoord wordt voorgelegd waarover kan worden onderhandeld. We zouden dat kunnen weigeren en zelf een initiatief nemen. Zolang de compensatieregelingen en de evenwichten worden gerespecteerd, is het misschien wel wijs om dat niet te doen. FLAG deelt die mening, eist dat er enkel een akkoord wordt afgesloten als aan die voorwaarden is voldaan.

Ik heb een reeks vragen over de beloofde extra compensaties voor de bouw van de A400. Wat heeft het opvolgingscomité op 17 juni beslist? Wat is het resultaat van uw oproep tot de Vlaamse bedrijven om mee te dingen? Hoe ziet u de evolutie van het dossier van de A400? Wat verwacht u van de tweede bijeenkomst van het opvolgingscomité, die in september zal doorgaan?

Zowel u als de minister-president hebt met grote stelligheid beweerd dat Vlaanderen op de rem zal duwen. Op 15 juni zei de minister-president daarover in het Vlaams Parlement: ‘We zijn van plan om de luchtvaartdossiers scherper op te volgen. Op 4 februari werd beslist om een werkgroep op te richten. Er werden afspraken gemaakt over de aanpak van de zaak. We zullen ons daarnaar richten en streven naar 80 percent compensatie en de nagenoeg gelijkwaardige behandeling bij de verrekening van de directe, semi-directe en indirecte

Loones

compensaties. Verder waken we erover dat de 54/46-verhouding zo veel mogelijk wordt benaderd.' Hoe wordt dat aangepakt?

Ten slotte, blijkbaar zijn politieke akkoorden over dat soort onderwerpen moeilijk uitvoerbaar. Overweegt u bij het afsluiten van een samenwerkingsakkoord keiharde garanties te eisen zoals de opname van de spreiding van bestellingen in het lastenboek van de A350?

De voorzitter: De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik wil er eerst aan herinneren dat in de Vlaamse luchtvaartsector 2.600 mensen werken; indirect stelt de sector 50.000 mensen tewerk. Misschien moeten we dat in ons achterhoofd houden vooraleer we die sector onder vuur nemen. De heer Loones heeft hier erg terecht gezegd dat Vlaanderen geen defensie-industrie heeft. We ontwikkelen hier enkel hoogtechnologische onderdelen voor alle soorten van vliegtuigen. Elke bunker heeft een groen dak. We willen toch ook niet de productie van groene daken verbieden omdat de procédés ook militaire toepassingen kunnen krijgen?

Ik ben erg ontgoocheld over het aandeel dat Vlaanderen is toebedeeld. Dat is natuurlijk een oud zeer waar u niet helemaal verantwoordelijk voor bent, mevrouw de minister, maar in de eerste plaats uw voorgangers en de Belgische regering. Er is echter een mogelijkheid die we moeten benutten. De federale premier heeft gezegd dat ten behoeve van de landmacht een tiental transporthelikopters zullen worden aangekocht. We moeten ervoor zorgen dat Vlaanderen daarin zijn rechtmatig aandeel krijgt. Mag ik u vragen daar goed op toe te zien?

De heer Jan Roegiers: Mevrouw de minister, geachte collega's, ik las de notulen van de bijeenkomst van de raad van bestuur van PMV over het rollend fonds. 'De oprichting van dergelijk fonds moet voortvloeien uit een opdracht van de Vlaamse Regering en kan niet het voorwerp uitmaken van een autonoom initiatief van PMV.' Heeft de regering terzake al een beslissing genomen? Zo ja, wanneer is dat gebeurd, en zo nee, wanneer zal dat gebeuren?

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, vooreerst wil ik opmerken dat ik de notulen van de bijeenkomst van de raad van bestuur van PMV, die een intern document zijn, niet heb. Ze komen blijkbaar vlugger bij de commissieleden terecht dan bij de minister. Ze komen normaal gesproken niet bij ons terecht.

Ik dank de vraagstellers want ze hebben al een begin van antwoord geformuleerd. De luchtvaartsector is inderdaad een zeer belangrijke sector, en niet alleen omwille van de directe tewerkstelling die wordt gegenereerd. Het geciteerde getal is juist, namelijk 2.600. Als men de indirecte tewerkstelling eveneens in aanmerking neemt, is dat zeker al een belangrijk gegeven.

De luchtvaartsector, en ook de ruimtevaartsector die eveneens in Vlaanderen aanwezig is, passen perfect bij wat wij voor ogen hebben. Ik denk aan de uitbouw van een economie die op kennis en innovatie is gesteund. Die kennis en innovatie bestaan en worden ontwikkeld in de luchtvaart. Ze worden zowel in civiele als militaire vliegtuigen gebruikt. De technologie in een transportvliegtuig van bijvoorbeeld het type A400M, de opvolger van de C130, verschilt weinig van de technologie van een civiel transportvliegtuig.

Ik zal straks terugkomen op de verantwoording van de rechtstreekse financiering. Het gaat niet om een subsidiëring maar om het voorschieten van fondsen die later worden terugbetaald tegen marktrente. Ik kan dit verantwoorden omdat wij aan onze economie een duurzame basis willen geven, gesteund op onderzoek, ontwikkeling en innovatie. Iedere politieke beslissing houdt keuzes in. Vlaanderen geeft in totaal 48 procent van zijn begroting uit aan onderwijs en arbeid. Men kan moeilijk zeggen dat wij gierig zijn. De uitgaven voor economie krimpen daarentegen jaar na jaar. Daartegen is ook al veel protest gerezen. Investeren in de kenniseconomie houden in dat men in dit soort sectoren investeert.

Het in de schoot van de PMV op te richten rollend fonds, voorlopig het NRC-fonds genaamd, zal dienen voor de prefinanciering van de non-recurring costs van innovatiegerelateerde projecten in hoogtechnologische en vooruitstrevende

Moerman

industrieën zoals de luchtvaart, de ruimtevaart, nieuwe materialen, ICT en andere. Eigen aan deze industrieën zijn de zeer complexe innovatieprocessen en ontwikkelingsprocessen die een zeer lange voorfinancieringsperiode vereisen.

Zulke innovatieprocessen worden geconfronteerd met periodes van zeer intensieve investeringen die pas op een veel later tijdstip tot opbrengsten leiden. In het financiële jargon noemt men deze kosten de non-recurring costs. Dat verwijst naar het feit dat innovatie-investeringen zeer specifiek zijn en sterk gelinkt aan een welbepaald eindproduct of een zeer beperkte gamma van producten. Daardoor is het rendement sterk afhankelijk van het commerciële succes van dat ene eindproduct. Bankinstellingen zijn niet altijd bereid om dergelijke projecten te prefinancieren. Het NRC-fonds moet aan de betrokken bedrijven middelen kunnen verstrekken voor de prefinanciering van deze innovatieprocessen. Dit NRC-fonds houdt derhalve geen subsidiëring in van de betrokken projecten, maar versterkt ondersteuning van de thesauriebehoeften van de betrokken ondernemingen. Projecten uit de luchtvaartsector, een van de doelgroepen van het NRC-fonds, kunnen zowel op burgerlijke als op militaire vliegtuigen van toepassing zijn.

Ik denk bijvoorbeeld aan het internet, een toepassing die wij iedere dag gebruiken, en die afkomstig is van defensie. U kunt dat bij de bunkers en de groene daken leggen, mijnheer Glorieux.

U stelde nog een vraag over de voorwaarden van de raad van bestuur van de PMV. Ik heb de notulen van de vergadering niet. Ik kan wel zeggen dat het NRC-fonds voor dergelijke projecten een overbruggingsfinanciering kan verlenen, voor een voldoende lange termijn en onder de vorm van voorschotten. Deze voorschotten moeten worden terugbetaald in functie van het commerciële succes van het project. Een voorwaarde is dat de middelen van het NRC-fonds uitzicht moeten bieden op een rendementsperspectief in termen van rentedragend en deelname in een mogelijke meerwaarde.

Wat uw derde punt betreft, kan ik stellen dat de projecten van Asco en Barco in het licht van het op te richten NRC-fonds zullen worden bekeken,

aangezien deze vennootschappen duidelijk in de doelgroep van het fond vallen. In afwachting van de oprichting van dit fonds zal door PMV worden onderzocht of er een achtergestelde lening voor de betrokken projecten van Asco en Barco kan worden verstrekt. Er zijn daarover gesprekken aan de gang tussen PMV en Asco enerzijds en tussen PMV en Barco anderzijds. Indien dit doorgaat, dan zal de financiering in elk geval gebeuren aan marktconforme voorwaarden en zullen de voorwaarden die PMV oplegt, worden gerespecteerd.

Momenteel wordt onderzocht hoe men het fonds kan spijzen, zowel op Vlaams als op Europees niveau. Dit laatste aspect wordt onderzocht in samenwerking met de EIB, de Europese Investeringsbank. In elk geval zullen de middelen ESR-neutraal in het fonds worden ingebracht. Mijnheer Glorieux, u hebt heel grote bedragen vernoemd, maar ik denk niet dat we bij dergelijke bedragen zullen uitkomen. Dat lijkt me vrij onwaarschijnlijk. Ik denk eerder dat we moeten denken in de grootte van twee keer 25 miljoen euro, maar ik pin me niet vast op een bedrag.

Van de door het NRC-fonds verstrekte leningen zullen zowel de hoofdsom als de gekapitaliseerde intresten moeten worden terugbetaald in functie van het commerciële succes van het betrokken project. Teneinde een waarborg tot terugbetaling in te bouwen, zal ook een beroep worden gedaan op het Europees Investeringsfonds voor een tegenwaarborg.

Tot zover de aspecten die de heer Glorieux aanhaalde in zijn interpellatie. Dan kom ik nu bij de specifieke vragen van de heer Loones. In de eerste plaats wil ik even een begripsverwarring uit de wereld helpen. Compensatie is iets specifiek en wordt geregeld door een welbepaald koninklijk besluit. In het dossier van de A400M is er eigenlijk geen mechanisme van compensaties in een dergelijke vorm. Ik ga even uitleggen hoe dat in elkaar zit, ik heb dat wel al gedaan bij enige toelichtingen maar soms gaat die informatie verloren.

In 1998 was er een principiële beslissing via een Memorandum of Understanding dat er een contract zou komen voor het aankopen van een vliegtuig ter vervanging van de C-130. Dat contract werd afgesloten door 7 landen, namelijk België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Spanje, Turkije

Moerman

en Groot-Brittannië en werd definitief ondertekend op 22 mei 2003. Om u een idee te geven van het belang van de aankoop, kan ik zeggen dat het totale contract 180 vliegtuigen betreft, ondertussen misschien zelfs een beetje meer. België koopt er daarvan 7. Het totale bedrag voor die 180 vliegtuigen is ongeveer 30 miljard euro. Voor die 7 Belgische vliegtuigen gaat het over ongeveer 1,3 miljard euro of 3,88 percent. Zoals gezegd is er hier geen principe van compensatie in de technische zin van het KB van 2003, maar hier geldt wel het principe van de industriële participatie. België betaalt 1,3 miljard euro voor de ontwikkeling en productie in een fase, en daartegenover staat het principe van de zogenaamde 'juste retour', dat vertaald kan worden als 'rechtmatige terugkeer'. Iedereen weet wel wat 'juste retour' inhoudt. Het betekent dat België voor 1,3 miljard euro aan contracten toegewezen moet krijgen voor zijn industrie. Voor wat hoort wat.

Ik zet de gegevens voor ons land op een rij. Wat de basisconstructie betreft, gaat het over 689 miljoen euro, waarvan ongeveer 82 percent, zijnde 564 miljoen euro, is toegewezen. Een 18 percent, goed voor 80 tot 125 miljoen euro, is nog niet toegewezen. Naast de basisconstructie is er de uitrusting 'off the shelf'. Daarvoor moet nog ongeveer 700 miljoen euro worden toegewezen. Met andere woorden, in de basisconstructie heeft België als partner zijn aandeel reeds voor een groot stuk gekregen. Als we enkel de Vlaamse participatie bekijken, dan zien we het volgende. In de basiscontracten is 184 miljoen euro naar Vlaanderen gegaan, meer bepaald 150 miljoen euro naar Asco en 34 miljoen euro naar Sabca Limburg. Dat is dus 32 percent van wat reeds werd toegewezen. We werken daar wel volgens een ander principe, maar als we daar de percentages van de compensaties hadden toegepast, dan had het aandeel van Vlaanderen hoger moeten zijn, namelijk 304 miljoen euro.

Het grootste gedeelte van de basisconstructie is dus reeds toegewezen. Zelfs in het onwaarschijnlijke geval dat de overblijvende, nog toe te wijzen 18 percent van de basisconstructie helemaal naar Vlaanderen zou gaan, zal er nog geen rechtmatige verdeling zijn. Een methode die kan worden gebruikt om die verhoudingen evenwichtiger te maken, is proberen een groter Vlaams aandeel

te verkrijgen in de 'off the shelf'-aankopen. Dan denk ik onder andere aan airco, elektriciteit, cargohandeling, brandbeveiliging, hydraulica, de bestrijding van ijs en regen, dataweergave en -opname, banden, zuurstofbevoorrading, onderhoud en dies meer. Daarom hebben we geoordeeld dat we, realistisch gezien, op dat vlak iets zullen moeten proberen te recupereren. Het gaat dan om andere bedrijven dan degene die meer gericht zijn op die basisconstructie.

Ik heb dus inderdaad op 20 juni samen met minister-president Letermé een aantal bedrijven gevraagd zich kenbaar te maken en mee te dingen naar de contracten, zowel voor het nog toe te wijzen deel van de basisconstructie als voor de uitrustingsgoederen. De belangstelling van bedrijven zal worden gecoördineerd met de medewerking van de Flemish Aerospace Group. Op 27 juli worden de bedrijven uitgenodigd op mijn kabinet.

Het eerste opvolgingscomité heeft onlangs, op 17 juni, plaatsgevonden. Er is in hoofdzaak beslist om over te gaan tot informatie-uitwisseling. Er werd toen niet direct een precieze datum vastgelegd voor de tweede vergadering van het opvolgingscomité, en daarom heb ik gevraagd om dat niet naar de Griekse kalenden te verwijzen, want anders riskeren we ook voor het tweede gedeelte, namelijk de 'off the shelf'-aankopen, uit de boot te vallen. De tweede vergadering komt er in september 2005, en dan zal aan de FOD Defensie worden gevraagd om de juiste toestand te schetsen van het nog toe te wijzen gedeelte. Tevens zal worden gevraagd om onze Vlaamse voorstellen over te maken aan Airbus Military.

De Vlaamse Regering zal ernaar streven het aandeel van de Vlaamse bedrijven in het dossier van de A400M sterk te verhogen om tot een meer billijke verdeling te komen. Verder zal ook bijzondere aandacht worden geschonken aan het onderhoud van die A400M-toestellen, waarover via een afzonderlijk Memorandum of Understanding zal worden onderhandeld. Ten slotte, maar daar zal ik niet dieper op ingaan, wordt er ook een NRC-fonds opgericht voor de prefinanciering van onderzoeks- en ontwikkelingskosten voor onder andere de luchtvaartsector, om Vlaamse bedrijven in deze sector te stimuleren.

Wat de laatste deelvraag van de heer Loones betreft, kan ik het volgende antwoorden. Het

Moerman

Vlaamse NRC-fonds zal, zoals ik reeds heb vermeld in mijn antwoord op de interpellatie van de heer Glorieux, een mogelijkheid tot prefinanciering bieden van onderzoeks- en ontwikkelingskosten aan Vlaamse bedrijven. Bij overheidsopdracht zal, volgens de afspraak van de federale minister-raad van 11 maart 2005, worden gestreefd naar 80 percent compensaties en naar een zo gelijk mogelijke weging van directe, semi-directe en indirecte compensaties. Dat laatste is voor Vlaanderen zeer belangrijk. Bovendien zal in het economische onderdeel van het lastenboek de regionale verdeling via incentives worden gestimuleerd, maar juridisch kunnen geen 'keiharde garanties' worden opgelegd in het kader van het KB van 6 december 2001.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik had natuurlijk wel verwacht dat het militaire aspect van deze hele operatie gebagatelliseerd zou worden. Natuurlijk is de vliegtuigsector bij uitstek de sector waar zowel militaire als civiele toepassingen en ontwikkelingen verweven zijn. Dat is nu eenmaal zo. Mijn interpellatie had echter wel degelijk betrekking op de steun aan de militaire vliegtuigbouw, niet aan de civiele vliegtuigbouw.

Er zijn daartussen wel een aantal parallellen, maar ook verschillen. Ik geef een paar voorbeelden. In de militaire airbus, waarover het hier heel specifiek gaat, moeten de displays voldoen aan andere voorwaarden dan de displays in civiele toestellen. In het fuelsysteem van de militaire airbus is een heel specifiek brandvertragingssysteem ingebouwd, wat bij de civiele airbus niet het geval is. In de militaire airbus wordt tevens een systeem ingebouwd dat de infrarooduitstraling van de militaire toestellen moet verminderen, zodat het moeilijker kan worden gedetecteerd door vijandelijke troepen. Dit toestel is ook heel specifiek uitgerust om bijvoorbeeld in de lucht jachttoestellen te bevoorraden van brandstof, en dergelijke meer. Er zijn dus een heleboel heel specifieke eigenschappen die ervoor zorgen dat deze militaire airbus wel degelijk een toestel is dat specifiek wordt ontwikkeld, met een specifieke technologie die men niet in de civiele toestellen terugvindt.

Ik wil er toch ook op wijzen dat de vragen die Barco en Asco hebben gesteld aan de PMV, heel

concreet en specifiek betrekking hadden op de ontwikkeling van de militaire airbus, dus niet op de ontwikkeling van de civiele airbus. Het gaat hier dus heel duidelijk over de militaire airbus. U kunt proberen om, al dan niet bewust, die militaire en civiele airbus door elkaar te halen, maar het gaat hier dus wel degelijk over twee verschillende producten waarin twee soorten technologie verwerkt zijn. In het geval van de militaire airbus is die technologie heel specifiek toegespitst op militaire operaties en specifiek daarvoor ontworpen. Dat maakt die toestellen doorgaans ook veel duurder dan civiele toestellen.

Het argument dat die militaire airbus ook voor civiele operaties kan worden gebruikt, gaat natuurlijk niet op. Ik zou willen refereren aan het Duitse Rekenhof, waar, in tegenstelling tot in België, heel wat debatten werden gevoerd. Wat de aankoop van die militaire airbus betreft, heeft het Duitse Rekenhof heel wat kritische bemerkingen gemaakt. Het zegt onder meer dat het absoluut niet verstandig is om 73 militaire airbussen aan te kopen voor de Duitse luchtmacht, omdat het Duitse leger veel goedkoper gebruik kan maken van civiele carriers voor het grootste deel van zijn opdrachten. Daarom is het zeker niet verantwoord om daar 73 superdure toestellen voor te kopen.

Er wordt gezegd dat die toestellen ook voor civiele opdrachten kunnen worden ingezet. Ik hoop het maar. Sta me toe een vergelijking te maken met de oude Volkswagen Kever. Die wagen had twee uitlaten. De grap bestond er dan in te zeggen dat men dat wagentje ook als kruiwagen kan gebruiken. Eigenlijk is het hier hetzelfde. Men ontwikkelt een superduur toestel waarvan men nadien zegt dat het ook voor andere doeleinden kan worden gebruikt. Ik zou zeggen: wie een kruiwagen wil, maakt het best een kruiwagen, want dat is veel goedkoper dan de ontwikkeling van een auto die men nadien dan als kruiwagen gebruikt. Het is misschien een wat geforceerde vergelijking, maar zo heb ik er vandaag wel meer gehoord.

Hier gaat het duidelijk over militaire toepassingen. We hebben vanzelfsprekend niets tegen overheidssteun aan de civiele luchtvaart. We moeten die steun wel scherp scheiden van steun voor militaire toepassingen. Dat onderscheid is in de praktijk goed te maken. Dat geldt zeker in het geval van Barco en Asco, want het gaat over de betaling

Glorieux

van de non-recurrent costs voor de ontwikkeling van de militaire variant van de Airbus. De ethische bezwaren van onze fractie blijven dus over-eind.

De voorzitter: De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, een interpellatie in onze subcommissie voor Wapenhandel die het rollend fonds voorstelt als een bijdrage aan de oorlogsindustrie, ontlokt reacties van de andere fracties. Ons standpunt ligt in de lijn van dat van de regering. Het rollend fonds is een zaak van de hele luchtvaartindustrie, en die is erg belangrijk.

De compensatieregeling is een federale aangelegenheid. Onze ergernis slaat ook op de compensatiedossiers van de jeeps en op de tachtig ballistische beschermkits. De heer Vervoort, het gezicht van FLAG, noemde dit een hold-up op Vlaanderen door een boze minister Flahaut.

Ik noteer dat de beste bedoelingen gehandhaafd blijven. Ook de heer Glorieux zal tevreden zijn als we niet nog langer moeten spreken over de A400. Misschien worden er wel wat banden geleverd. We moeten ons toespitsen op de burgerlijke luchtvaart, en dan vooral op de ontwikkelingen inzake de A350. Mijn fractie is van oordeel dat we beter geen samenwerkingsakkoord afsluiten en het met de hulp van het rollend fonds zelf doen, dan dat we een akkoord afsluiten waarbij we de middelen leveren maar geen of te weinig compensaties krijgen.

De voorzitter: De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik dank de minister voor haar antwoord. We zijn op de goede weg. Het gaat over een militair toestel. So what? We leven nu eenmaal in een wereld waarin we ons op oorlog moeten voorbereiden om de vrede te kunnen bewaren. Die oude waarheid dateert uit de Romeinse periode, en is nog altijd relevant.

De heer Jan Roegiers: Ik wil de minister met mijn citaat uit de notulen van de bijeenkomst van de raad van bestuur van PMV niet in verlegenheid brengen.

Ik zou echter graag weten of de oprichting van het rollend fonds al door de regering is besproken. Als dat niet het geval is, wanneer zal dat wel gebeuren? De hele operatie is immers al aangekondigd op de Beurs.

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: De oprichting van het fonds zal worden behandeld tijdens de begrotingsbesprekingen voor 2006. De beslissing moet dus nog worden genomen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux en door de heer Van Goethem werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Roland Van Goethem tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de Vlaamse vertegenwoordiging in het coördinatiecomité tegen illegale wapenhandel

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Goethem tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de Vlaamse vertegenwoordiging in het coördinatiecomité tegen illegale wapenhandel.

De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, enkele weken geleden lazen we in een krantenartikeltje dat de federale overheidsdienst Buiten-

Van Goethem

landse Zaken het Coördinatiecomité tegen Illegale Wapenhandel heropstart. Dit comité is sinds november 2001 niet meer samen geweest, onder meer wegens de splitsing van de bevoegdheden.

In dat comité zetelen afgevaardigden van de douane, van de inlichtingendiensten en van de politie. Ook Vlaanderen zou daarin vertegenwoordigd zijn. Wie zal er in het comité Vlaanderen vertegenwoordigen? Welke bevoegdheden zullen onze afgevaardigden hebben? Vlaanderen heeft wel de bevoegdheid over de wapenuitvoer, de wapendoorvoer, de licenties enzovoort. We hebben echter geen bevoegdheid over de diensten die in dat comité zijn vertegenwoordigd. Zullen we daar als waarnemer aanwezig zijn? Of zal Vlaanderen er een andere rol spelen?

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, mijn antwoord zal kort zijn, want volgens mijn informatie is nog niet definitief beslist om het comité opnieuw op te starten. Het is dus logisch dat de Vlaamse Regering nog niet is uitgenodigd voor de bijeenkomsten ervan. De regering wenst er wel aan deel te nemen, want het comité buigt zich over materies die gedeeltelijk tot de regionale bevoegdheden behoren, zoals de lichte en de kleine wapens. Het spreekt vanzelf dat in dat comité Vlaanderen een volwaardige gesprekspartner met stemrecht zal zijn.

De voorzitter: De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem: Ik dank de minister voor haar antwoord. We zullen het dossier blijven opvolgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de steun voor een internationaal 'Arms Trade Treaty'

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de steun voor een internationaal 'Arms Trade Treaty'.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, het Zweedse onderzoeksinstituut SIPRI berekende in zijn recente jaarrapport dat vorig jaar wereldwijd meer dan 1 biljoen dollar – meer dan 1.000 miljard dollar – aan militair tuig werd uitgegeven. Sedert bijna twee jaar voeren Amnesty International, Oxfam en het Internationale Netwerk Lichte Wapens wereldwijd campagne onder de titel 'Control Arms'. Doel van de campagne is de totstandkoming van een 'Arms Trade Treaty': een internationaal verdrag over de handel in conventionele wapens in het kader van de Verenigde Naties. Verscheidene Nobelprijswinnaars voor de Vrede hebben meegewerkt aan een ontwerpverdrag dat een geheel van minimumnormen bevat voor een betere en meer sluitende controle op de wapenhandel.

In de top vijf van landen die het meeste aan oorlogsmateriaal besteden, staat de VS aan de kop, gevolgd door Groot-Brittannië, Frankrijk, Japan en China. Enkele dagen na de bekendmaking van het rapport stond er in de krant een artikel met als titel 'Wapens G8 dragen bij tot schending mensenrechten'. Tot de G8 behoren vier landen uit die top vijf. Die landen leveren nog steeds wapens en munitie aan landen als Soedan, Myanmar en Congo. Het zijn landen waar grove mensenrechtenschendingen plaatsvinden. De wapenexport naar die landen doet er bovendien de armoede toenemen, zoals ook Amnesty en Oxfam bevestigen.

Vandaag bestaan reeds heel wat conventies en controlemechanismen die de verspreiding van massavernietigingswapens tegengaan. Voor con-

Glorieux

ventionele wapens bestaan die niet. Nochtans zijn het voornamelijk deze meestal lichte en handzame conventionele wapens, die eenvoudig te verhandelen en verkrijgbaar zijn, die momenteel bij conflicten de meeste slachtoffers maken. De Vlaamse wapenindustrie fabriceert momenteel hoofdzakelijk onderdelen voor hoogtechnologische gesofisticeerde wapensystemen, maar daarnaast worden bijvoorbeeld ook nachtkijkers en -vizieren voor handwapens geproduceerd en verhandeld.

Om werkbaar te zijn, moet zo'n verdrag minstens de volgende punten bevatten: de VN als algemeen werkkader hebben; een wettelijk bindend verdrag zijn; betrekking hebben op alle conventionele wapens zonder zich te beperken tot de categorie van de lichte wapens; de bestaande principes en normen inzake mensenrechten en het internationaal humanitair recht als leidraad nemen; en ten slotte, in navolging van de verdragen inzake massavernietigingswapens, in een uitvoerings- en controlemechanisme voorzien dat strafrechtelijke sancties insluit voor staten die hun verplichtingen niet nakomen.

Gelukkig is er op internationaal niveau een kentering merkbaar. Zo kondigde in maart 2005 de Britse minister van Buitenlandse Zaken Straw aan dat hij het voorstel van een internationaal verdrag inzake wapenhandel zal steunen. Dat is belangrijk omdat het Verenigd Koninkrijk tot de topvijf behoort van landen die de meeste wapens exporteren. Eerder hebben ook al de Duitse en de Finse regering hun steun toegezegd aan een ontwerpverdrag.

België heeft voorlopig nog geen standpunt ingenomen over een internationaal Arms Trade Treaty. In het verleden vervulde ons land een voortrekkersrol inzake het instellen van een verbod op antipersoonsmijnen. We hebben daarvoor internationaal heel wat erkenning gekregen.

Het is belangrijk dat de politieke verantwoordelijken van de federale regering en van de gewesten zich nu ook publiekelijk uitspreken over dit ontwerpverdrag, zeker nu ons land op 1 januari 2006 ook het voorzitterschap van de OVSE op zich zal nemen. Ons land zal daardoor zijn invloed op de internationale scène aanzienlijk versterken.

Mevrouw de minister, misschien merkt u het niet aan de manier waarop ik u er geregeld over las-tigval, maar ik ben me er inderdaad bewust van dat Vlaanderen niet de slechtste wapenexportre-gelgeving van de wereld heeft. Toch is het belang-rijk dat Vlaanderen een bijdrage levert aan de tot-standkoming van een internationaal Arms Trade Treaty met minimumnormen. Dat betekent niet dat een en ander daarom strenger zal worden, er zijn echter minimumnormen nodig waar de ver-schillende landen en vooral de grootmachten zich aan moeten houden.

Wat is de houding van de Vlaamse Regering inzake de totstandkoming van een internationaal Arms Trade Treaty voor een betere en meer slui-tende internationale controle op de wapenhan-del? Zal de Vlaamse Regering het ontwerpverdrag steunen en er actief promotie voor maken? Indien ze dat niet zal doen, wil ik daar graag de reden van kennen. Indien de Vlaamse Regering inder-daad van plan is het ontwerpverdrag te steunen en actief te promoten, vraag ik me af via welke fora en op welke manier dat zal gebeuren.

De heer Jan Roegiers: Mevrouw de minister, de heer Glorieux heeft een belangrijk thema aange-sneden. Hij heeft een mooi overzicht gegeven van het belang van een internationaal ATT.

Ik steun de vragen die de heer Glorieux heeft gesteld, en ik kijk uit naar uw antwoord. Ik hoop op een actief beleid in verband met het realiseren met van een internationaal ATT.

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: Mijnheer Glorieux, de onmiddellijke aanleiding tot de vraag was blijkbaar de vraag om uitleg over het internatio-naal ATT, die mevrouw De Roeck vorige week in de Senaat heeft gericht tot federaal minister De Gucht van Buitenlandse Zaken. Uit het antwoord van minister De Gucht kan worden opgemaakt dat het Verenigd Koninkrijk tijdens het EU-voor-zitterschap inderdaad het initiatief zal nemen om het voorstel dat werd ingediend bij de VN met betrekking tot een ATT, te toetsen bij de Europese partners.

België zal tijdens zijn voorzitterschap van de OVSE het Verenigd Koninkrijk het nodige plat-

Moerman

form bieden om verdere informatie te verschaffen over het voorstel voor een internationaal verdrag met betrekking tot de wapenhandel. Als het ATT op de internationale agenda komt, is het bovendien evident dat Vlaanderen met de andere gewesten en met de federale overheid zal samenwerken om tot een gemeenschappelijk Belgisch standpunt te komen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik ben enigszins tevreden met het antwoord, maar Vlaanderen zou natuurlijk ook een proactieve rol kunnen spelen in de plaats van af te wachten tot het ATT op de agenda wordt geplaatst. Vlaanderen zou zelf contacten kunnen leggen en initiatieven kunnen nemen om het ATT op de agenda geplaatst te krijgen.

Minister Fientje Moerman: Ieder zijn werk. Als de minister van Buitenlandse Zaken zegt dat hij een platform ter beschikking zal stellen tijdens het Belgisch OVSE-voorzitterschap, zal hij dat wel doen. Ik zal er hem morgen nog eens aan herinneren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.23 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

