

C8 – FIN1

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

4 oktober 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ALGEMEEN BELEID, FINANCIEN EN BEGROTING

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de vermindering van de onroerende voorheffing voor lage-energiewoningen	1
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de mogelijke afschaffing van de onroerende voorheffing op materieel en outillage	4
Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de metaalverwerkende industrie	9
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het Limburgcontract	
Vraag om uitleg van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het Limburgplan	16
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering bij de onderhandelingen tussen de federale regering en de gewesten inzake de luchthaven van Zaventem	21

Voorzitter: de heer Sven Gatz

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de vermindering van de onroerende voorheffing voor lage-energiewoningen

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister, in het regeerakkoord staat dat er vanaf 2006 een energieprestatieregeling zal worden ingevoerd voor gebouwen. Nieuwbouwwoningen krijgen dan een energieprestatiecertificaat. Hetzelfde geldt vanaf 2008 voor bestaande woningen die verhuurd of verkocht worden. Verder staat er: 'We doen de energieprestatie-eisen op nieuwbouw en vernieuwbouw eerbiedigen.' Dat zal dus worden gecontroleerd. 'Gekoppeld aan de energieprestatiecertificaten verlagen we het gewestelijk aandeel in de onroerende voorheffing voor lage-energiewoningen.' De onroerende voorheffing kan een instrument zijn om een beleid te stimuleren en te ondersteunen.

Over deze verlaging wil ik het hebben. De beleidsnota van de minister van Energie zegt dat de verlaging parallel moet lopen met de gefaseerde invoering van het energieprestatiecertificaat. Voor alle woningen met een bouwaanvraag zullen vanaf 1 januari 2006 een isolatie- en energieprestatieniveau worden bepaald. Dat houdt zowel isolatie als verwarmingsinstallatie in, ventilatie, zonne-energie en dergelijke. In een nieuwbouwwoning zal er een minimale en gecontroleerde ventilatie nodig zijn. Een woning die voldoet aan de vereisten levert niet alleen een lagere energiefactuur voor de gebruiker op, maar heeft ook een hogere waarde op de koop- en verhuurmarkt. Het is beter voor de gezondheid van de bewoners, en draagt vooral bij tot een gezond leefmilieu en de realisatie van onze Kyoto-doelstellingen. De minister-president zei in zijn Septemberverklaring trouwens dat dat aspect – de inspanningen van de gezinnen – een belangrijk aandachtspunt zou moeten zijn om onze Kyoto-doelstellingen te halen.

Het energieprestatiebesluit legt drie soorten eisen op: strengere thermische isolatie-eisen, een energieprestatie-eis en binnenklimaat-eisen. Die laatste komen

vooral de gezondheid van de bewoners ten goede. De eisen zijn verplicht voor nieuwbouw en vragen van de bouwers een extra investering.

De federale overheid kent momenteel nogal wat belastingsverminderingen toe voor acht energiebesparende investeringen, van het plaatsen van een zonneboiler tot het aanbrengen van dakisolatie. Op de website www.energiesparen.be wordt de bouwer klaar en duidelijk geïnformeerd over deze mogelijke belastingvoordelen. Over maatregelen van de Vlaamse Regering valt daar echter niets te lezen. Dat kan veranderen, want vandaag staat in de kranten dat de Vlaamse Regering in oktober, de maand waarin we ons bewust worden van ons energieverbruik, enkele maatregelen heeft gepland. Het zou goed zijn dat dit op de website vermeld wordt zodat de bouwer daar kan op inspelen.

Het is ook belangrijk dat de bouwer zicht krijgt op de in het Vlaams regeerakkoord aangekondigde verminderingen van onroerende voorheffing. Wat zijn de precieze voorwaarden? Welke prestatie moet hij daarvoor bereiken? Het is wenselijk dat dit al op 1 januari van toepassing wordt. Ik begrijp dat er een verschil bestaat tussen nieuwbouw en bestaande woningen. Er is ook een verschil tussen het verplicht aanwezig zijn van een energieprestatiecertificaat en de mogelijkheid om een certificaat voor eventuele lastenverlaging aan te vragen.

Er staat in het regeerakkoord geen datum vermeld. Ik pleit ervoor om zo snel mogelijk werk te maken van de vermindering van onroerende voorheffing voor iedereen die bijkomende investeringen doet. Met bijkomend bedoel ik 'meer dan wat juridisch verplicht' zal worden vanaf 1 januari 2006. Het energieverbruik naar beneden brengen is niet alleen goed voor de individuele portemonnee, maar ook voor de Vlaamse portemonnee want we zullen dan minder afhankelijk worden voor onze energievoorziening en ook onze Kyoto-doelstellingen gemakkelijker halen. Ook dat zal winst betekenen, zeker omdat in de Vlaamse begroting al bedragen staan ingeschreven om onze verplichtingen gedeeltelijk af te kopen.

Het regeerakkoord en de fiscale maatregelen zijn voor mij een en ondeelbaar. Wanneer zal de verlaging van het gewestelijk aandeel voor onroerende voor-

heffing worden ingevoerd? Welke voorwaarden zult u stellen? Voor mij moeten die verder gaan dan wat juridisch verplicht zal worden. Hoeveel kan die vermindering bedragen? Hebt u al simulaties gemaakt van de mogelijke kosten voor de Vlaamse overheid?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik voel me bijzonder gecharmeerd door deze vraag in deze fase van het dossier. Uiteraard is minister Peeters de trekker van dit dossier. Bij mijn weten was hij bovendien beschikbaar om de vraag vandaag te beantwoorden. Ik zal daarom in de grootst mogelijke bescheidenheid proberen te antwoorden vanuit mijn betrokkenheid.

Het enige raakvlak van het energieprestatiecertificaat met de bevoegdheid van de minister van Financiën en Begroting is de potentiële vrijstelling van het gewestaandeel onroerende voorheffing voor nieuwbouwwoningen die goed scoren qua energieprestatiepeil, de zogenaamde E-score. Voor het overige is het inhoudelijke aspect zuiver energiebeleid waarvoor ik graag verwijs naar minister Peeters.

Bovendien is het systeem zoals het tot op vandaag is opgevat, in de eerste plaats een repressief systeem en niet zozeer een systeem van fiscale beloning. U hoort me vandaag niet te veel over slimme belastingsverlaging praten.

Zoals in de eerste paragraaf van uw vraag terecht staat vermeld 'we doen de energieprestatie-eisen op nieuwbouw en vernieuwbouw eerbiedigen', gaat het over eerbiedigen in de zin van 'respecteren', dus in de eerste plaats over controle op de opgelegde voorwaarden. Wie daar niet aan voldoet, zal worden beboet. Die boetes zullen worden opgelegd bij niet-eerbiediging van de energieprestatie-eisen.

Momenteel staat in het voorlopig goedgekeurde besluit dat de boete gelijk is aan drie maal het bedrag van de noodzakelijke investering om de E100-norm te halen. Tenzij ik me vergis, kan dat aardig oplopen. Stel dat iemand met het daarvoor speciaal ontworpen softwarepakket uitkomt op een E-score van 112 en weigert verdere aanpassingen of investeringen te doen die bijdragen tot een beter energieprestatiepeil, dan zal men berekenen hoeveel de aanpassing extra zou hebben gekost en dat bedrag wordt vermenig-

vuldigd met drie. Ik ga ervan uit dat deze boete een ontradingseffect tot doel heeft. Dit systeem heeft een hoog leegstandsheffinggehalte, met alle ellende van dien bij de toepassing ervan.

Goed, u hebt uw vraag gesteld en ik zal pogen er naar best vermogen op te antwoorden. De nieuwe Vlaamse energieprestatieregelgeving werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 11 maart 2005. Ze zal in werking treden vanaf 1 januari 2006, maar om de administratieve uitvoerbaarheid te garanderen, is in een overgangperiode voorzien tot 1 juli 2006. Alle nieuwbouwwoningen waarvoor de stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd vanaf 1 juli 2006 zullen moeten voldoen aan een energieprestatiepeil dat een maximaal vastgelegde norm niet overschrijdt. De startnorm bedraagt E100.

Op 22 juli 2005 heeft de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring gehecht aan een voorontwerp van besluit, een soort stappenplan, dat de invoering van een energieprestatiecertificaat voor nieuwbouwwoningen regelt. Het energieprestatiecertificaat voor nieuwbouwwoningen zal volledig worden gekoppeld aan het energieprestatiepeil dat in de voornoemde energieprestatieregelgeving werd vastgelegd. In de notulen van de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 vindt u op pagina 21: 'De Vlaamse Regering beslist: één, haar principiële goedkeuring te hechten; twee, de minister bevoegd voor Energiebeleid te gelasten; drie, principiële goedkeuring te hechten aan het voorontwerp van besluit en vragen dat dat wordt onderzocht; en vier, opnieuw de minister van Energie te gelasten om het advies in te winnen van SERV en MiNa-raad over dit besluit met het oog op het advies van de Raad van State.' Het besluit bevindt zich vandaag in die fase. Ik ben daar tot op vandaag niet bij betrokken.

De concrete uitvoeringsbesluiten zullen worden vastgelegd in het kader van het volgende Vlaams Klimaatbeleidsplan dat voor eind 2005 aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd. Voor de inhoudelijke invulling van dit Vlaams Klimaatbeleidsplan werden na de Klimaatconferentie van 6 juni verschillende werkgroepen opgericht. Een van deze werkgroepen heeft zich toegelegd op ondersteunende maatregelen voor energiebesparende investeringen in gebouwen. Deze werkgroep zal zich ook buigen over het probleem van de fiscaliteit en meer in het bijzonder de onroerende voorheffing.

Naar verwachting zal de verlaging van het gewestelijk aandeel van de onroerende voorheffing gekoppeld worden aan een E-peil dat substantieel lager ligt dan de initiële norm van E100. Wie de norm niet haalt, wordt beboet. Wie beter doet dan de E-100-norm, wordt fiscaal beloond. Dat zijn in elk geval de geruchten die ik opvang uit de werkgroep, waar ik zelf niet in zetel, voor alle duidelijkheid. Er moet een duidelijke stimulans komen om het substantieel beter te doen dan het algemeen gemiddelde. Dit doet me denken aan de euro-4-norm die we goedgekeurd hebben voor milieuvriendelijke wagens die werden gekocht voor 31 december 2003. Dezelfde redenering wordt hier gevolgd.

De beslissingen over de concrete uitvoeringsmodaliteiten en de budgettaire weerslag voor de Vlaamse begroting zullen worden vastgelegd in het kader van de opmaak van het Vlaams Klimaatbeleidsplan en worden verwerkt in het kader van de begrotingscontrole 2006.

Ik vind dit vooral een repressieve beleidsmaatregel. De verlaging van het gewestelijk aandeel in de onroerende voorheffing kan geen grote incentive vormen, maar alle baten helpen. Ik geef een voorbeeld. Neem een nieuwe woning met een KI van 2.500 euro. Daarop komt normaal gezien 2,5 percent gewestelijke onroerende voorheffing. Op dat bedrag worden dan vervolgens de provinciale en gemeentelijke opcentiemen berekend. Het gaat dan over een korting van 62 euro op het geïnvesteerde bedrag.

We gaan nu de resultaten van het overleg in de werkgroepen afwachten, meer in het bijzonder van de werkgroep 'ondersteunende maatregelen voor energiebesparende investeringen'. De kosten voor de Vlaamse overheid zijn de vermindering aan inkomsten, aangezien het gaat om nieuwbouwwoningen waarop we vandaag nog geen belastingen innen. In het beste geval zullen we dus minder innen dan gepland. Een nettokost betekent dit vandaag niet.

Als we dit systeem in 2008 en 2009 uitbreiden naar bestaande woningen die worden verkocht, zullen we daarvan een repercussie ondervinden. Die zal te gepasten tijde bij een budgetcontrole worden berekend.

Wat de specifieke werkingskosten betreft, zullen we een en ander op elkaar moeten afstemmen. Het staat vandaag nog steeds niet vast wie dat gaat doen: zullen de gemeenten dit rechtstreeks doorgeven aan een centraal computerbestand, of gaat men werken

met een systeem van administratieve aanvragen voor de vrijstelling in het kader van afgeleverde energieprestatiecertificaten? Dat zijn modaliteiten waarover mijn collega u ongetwijfeld meer kan vertellen. In ieder geval, als dat vaststaat, kan het systeem worden geïmplementeerd. U weet dat we zullen beschikken over een kruispuntbank met betrekking tot de inning van de onroerende voorheffing. Voor de specifieke werkingskosten beschikt de Vlaamse Gemeenschap over een ICT-krediet op de basisallocatie 99.1.1239 waarop we eenmalige en dringende investeringen kunnen aanrekenen.

Uiteraard zullen we het regeerakkoord op dit punt naleven. Dit kan inderdaad een incentive zijn, maar de grote kracht van het energieprestatiecertificaat gaat uit van zijn ontradend karakter. Een boete van 'maal drie op de niet-uitgevoerde investeringen' is niet niks. Daarnaast zal de onroerende voorheffing worden aangepast in de loop van 2006 naargelang de stand van zaken van de werkzaamheden in de werkgroepen inzake het Vlaamse Klimaatbeleidsplan.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het energieprestatiedecreet is duidelijk. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Ik ben ervan overtuigd dat de Vlaamse Regering ernaar zal streven om de energieprestatie-eisen op nieuwbouw en vernieuwbouw te doen respecteren. Die vraag zal ik ook aan minister Peeters stellen. Ik zal er met hem over praten. Mijn vraag aan u sloeg enkel op het fiscale aspect.

Ik heb echter begrepen dat er nog weinig duidelijkheid over bestaat. U neemt zelfs een ietwat apathische houding aan ten opzichte van deze verlaging van de onroerende voorheffing voor dergelijke woningen. U hebt wel gezegd dat u het regeerakkoord zult uitvoeren. Daar ga ik toch wel van uit, anders hadden we die zaken niet in het akkoord moeten zetten.

We mogen niet te lang meer treuzelen. Wie nu initiatieven neemt en verder gaat dan wat juridisch verplicht is, want daar gaat het om, moet weten welke lastenverlagingen hij op termijn kan genieten. De vermindering van onroerende voorheffing is niet eenmalig, maar jaarlijks en dus ook cumulatief.

Ik begrijp dat het gewestelijke aandeel beperkt is. In navolging van uw oproep, en ook van de vraag die straks wordt gesteld, zullen we een voorstel van

decreet indienen dat een stuk verder gaat en dat ook invloed kan hebben op de onroerende voorheffing van ondergeschikte besturen. Daardoor zou de energieprestatie die we van een normale woning in Vlaanderen mogen eisen, ook gerealiseerd kunnen worden, en zou het bovendien fiscaal aantrekkelijk genoeg zijn om daar nog verder in te gaan.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u de vrijblijvendheid die ik in uw antwoord meende te horen, zo snel mogelijk achterwege laat, vooral dan waar het gaat om het zoeken naar oplossingen voor de vermindering van de onroerende voorheffing voor gezinnen die verder willen gaan dan de wettelijk verplichte inspanningen om hun energieprestatie te verbeteren.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer Sannen, de woorden vrijblijvend en apathisch laat ik volledig voor uw rekening.

Uw beoordeling van mijn antwoord is uiteraard subjectief. De Vlaamse Regering heeft op 22 juli een stappenplan goedgekeurd waarmee alles nog moet beginnen. Dat stappenplan moet worden aangemeld bij de Europese Commissie. Ik weet uit ervaring hoe het er daar aan toe gaat en hoe lang die dingen duren.

Verder moet dit worden omgezet in praktische modaliteiten: E100, E70, E80, E90, enzovoort. U vraagt me de onroerende voorheffing te verminderen op iets waar we geen duidelijk beeld van hebben. De minister van Financiën en Begroting kan maar beginnen met zijn huiswerk als hij ten minste weet wat de minister van Energie in deze aangelegenheid wil bewerkstelligen. Mocht u daaraan twijfelen: ik zal dat huiswerk met veel genoegen maken.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister, we zullen dat laatste goed onthouden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de mogelijke afschaffing van de onroerende voorheffing op materieel en outillage

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de minister, enkele weken geleden verscheen in Trends een leuk interview met u. In een van de kadertjes in de rand stond een ideeetje van u, waarin u een geleidelijke vrijstelling voorstelde van het gemeentelijk aandeel van de opbrengsten van de onroerende voorheffing op materieel en outillage. U schatte de kostprijs daarvan op ongeveer 20 miljoen euro per jaar. Een jaar voor de gemeenteraadsverkiezingen kan het ook niet anders dan dat u de noodlijdende gemeenten daar ook een compensatie voor zou geven.

Ik heb enkele bedenkingen bij dat voorstel. Al in 1998, nog tijdens het bewind van de regering-Van den Brande II, werd een plafond ingesteld op de onroerende voorheffing op materiaal en outillage. U kent de technische kenmerken daarvan wellicht beter dan ik. Het komt erop neer dat er een vrijstelling is van het gewestelijke en het gemeentelijke aandeel voor nieuwe investeringen in materieel en outillage. Machines waarvoor voor het eerst een KI werd bepaald na 1 januari 1998 zijn vrijgesteld, zowel van het gewestelijke als van het provinciale en het gemeentelijke aandeel. Er is dus een soort plafond, waardoor er al grotendeels een volledige vrijstelling bestaat, zowel van het Vlaamse als van het lokale gedeelte van de onroerende voorheffing.

Een tweede bedenking die ik me hierbij maak, gaat over die 20 miljoen euro. Uit de nota van de VVSG van vorig jaar blijkt dat de totale opbrengst van de onroerende voorheffing op materiaal en outillage geschat wordt op ongeveer 200 miljoen euro. U gaat ervan uit dat het om een graduele vrijstelling gaat, die uitgeput is bij de vervanging van de investeringen. Daar had ik graag wat meer uitleg over gekregen.

Ten derde blijkt uit de cijfers dat de opbrengst van de onroerende voorheffing op materieel en outillage sterk verschilt van gemeente tot gemeente. Gemiddeld zou die 13 percent bedragen van de totale opbrengst van de onroerende voorheffing in Vlaanderen. In sommige gemeenten, zoals bijvoorbeeld Genk, Tessenderlo en Zwijndrecht, loopt hij echter op tot bijna de helft van de totale opbrengst uit onroerende voorheffing. Als voor dat gedeelte een vrijstelling wordt gegeven, dan zien die gemeenten een forse hap uit hun opbrengst verdwijnen.

Een laatste, en meer fundamentele bedenking, tegen de achtergrond van de aankondiging van een fiscaal pact, is welke financiering van de lokale besturen we willen. In het Nederlandse systeem zijn er gesubsidiëerde ondergeschikte besturen. Er wordt wel gezegd

dat in Nederland de gemeenten sterk zijn, maar dat is niet zo qua financiële autonomie. In tijden waarin het woord verantwoordelijk federalisme niet meer van de lucht is, vraag ik me af of er ook verantwoordelijke lokale besturen zijn. De fundamentele vraag is dus welke financiering we willen, en welke autonome verantwoordelijkheid van de lokale besturen op financieel vlak.

Momenteel is de verhouding in Vlaanderen 45 procent eigen middelen tegen 55 procent financiering uit allerlei subsidiestromen, zoals het Gemeentefonds. Als we de lokale belastingen willen inperken, tot welk niveau willen we dan gaan? Als dat gecompenseerd wordt door het Vlaamse niveau, dan worden de criteria voor de toekenning van Vlaamse compensatiemiddelen natuurlijk heel belangrijk.

Mijnheer de minister, wordt uw idee gedragen door de hele Vlaamse Regering? Is er een begin gemaakt met een lijst van de gemeentelijke belastingen die deel kunnen uitmaken van het fiscaal pact? De Vlaamse Regering heeft intern ook gediscussieerd over het behoud van de Elia-heffing. Is dat niet de belasting die het best als eerste en op korte termijn wordt afgeschaft, vooraleer aan andere lokale belastingen wordt gedacht?

Wat is voor u de definitie van bedrijfsvriendelijke belastingen – ik gebruik liever niet het te pejoratief klinkende ‘pestbelastingen’? Het belang van lokale belastingen in het aantrekken van internationale investeringen wordt overschat, al mogen we het dan niet geheel negeren. Er is nog geen enkele grote internationale investering uit Vlaanderen verdwenen omwille van de hoge lokale belastingen.

Ik had het al over de verhouding van die 20 miljoen euro tot de 200 miljoen euro totale opbrengst. Ik vermoed zoals gezegd dat het gradueel afgebouwd kan worden als er telkens vrijstelling wordt gegeven voor de vervangingsinvesteringen. Dat is mogelijk een verklaring voor het verschil tussen de 20 miljoen euro die u genoemd hebt en het totale bedrag dat door de VVSG op dit ogenblik op 200 miljoen euro wordt geraamd. U zei de lokale besturen een compensatie te willen geven. Is al uitgemaakt hoe dat zal gebeuren? Dat is van fundamenteel belang en het is een moeilijke kwestie in de discussie over het fiscaal pact.

De onroerende voorheffing is een belasting die in alle gemeenten wordt geheven, maar er zijn scheef-trekkingen. In industriële gemeenten is die belasting

belangrijk en brengt ze veel op, terwijl ze in rurale gebieden van veel minder belang is. Dat is ook zo met andere minder bedrijfsvriendelijke belastingen. Aan de kust bestaat er een terrasbelasting, en die is daar heel belangrijk. Als de gemeenten verplicht worden die af te schaffen, en daar een compensatie voor krijgen die over heel Vlaanderen wordt gespreid, bijvoorbeeld volgens de criteria van het Gemeentefonds, dan is het probleem dat de getroffen gemeenten geen compensatie krijgen die overeenstemt met de gederfde belastinginkomsten. Dit is dus een moeilijke oefening, niet alleen waar het gaat om de onroerende voorheffing, maar zeker als in het kader van het fiscaal pact met de lokale besturen andere belastingen in het vizier komen. Hebt u er al een beeld van hoe de compensatieregeling eruit zal zien?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: We moeten misschien vooraf even duidelijk stellen waarover we praten. Materieel en outillage betreffen alle toestellen, machines en andere installaties die gebruikt worden voor een nijverheids-, handels- of ambachtsbedrijf. Onroerende voorheffing geldt enkel voor onroerende goederen. Die goederen kunnen onroerend zijn van nature, of door bestemming. Tegenwoordig zijn er heel wat disputen, en niet met de kleinste bedrijven, over de interpretatie van het onroerend zijn van nature of door bestemming. Is bijvoorbeeld een telefooncentrale onroerend door bestemming of niet?

Aan materieel en outillage wordt een fictief kadastraal inkomen toegewezen, dat eigenlijk gelijk is aan 5,3 procent van de gebruikswaarde op 1 januari 1975. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat die gebruikswaarde gelijk is aan 30 procent van de aanschaf- of beleggingswaarde als nieuw. Dat nieuw geïndexeerde KI van materieel en outillage bedraagt dus in feite 1,59 procent van de aanschafwaarde of beleggingswaarde als nieuw.

Er kan niet genoeg benadrukt worden dat materieel en outillage verbonden zijn met de productiefunctie. Het gaat immers om installaties gebruikt in nijverheids-, handels- of ambachtsbedrijven. Het staat als een paal boven water dat daarop ingrijpen het bedrijfsleven ten goede komt.

U hebt verwezen naar 1998, maar daarbij hebt u een stap overgeslagen. De Vlaamse Regering heeft in 1991 beslist de kadastrale inkomens te indexeren.

Dat geldt natuurlijk ook voor de KI's uit materieel en outillage. Het Vlaamse Gewest heeft die indexering, via het programmadecreet, geneutraliseerd door het KI van materieel en outillage te vermenigvuldigen met een coëfficiënt. Daarmee is de zaak eigenlijk bevroren.

De huidige regeling is die van 1 januari 1998. Minister Demeester stelde toen voor nieuw materieel en outillage dat na 1 januari 1998 geplaatst werd op een perceel waarop tot die datum geen materieel en outillage bestond, dus een greenfieldinvestering, volledig vrij te stellen van onroerende voorheffing, en een gedeeltelijke vrijstelling toe te kennen waar nieuw materieel en outillage na 1 januari 1998 werd toegevoegd op een perceel waarop op die datum reeds een belasting werd geheven. Die vrijstelling gold in zoverre het KI hoger was dan het KI op 1 januari 1998. Dat was een gelijkaardige regeling als de vrijstelling van onroerende voorheffing op het verhoogde KI van percelen waar verkrotte gebouwen vervangen werden door nieuwbouw.

Vanaf 1 januari 1998 geldt dus inderdaad een soort drempel bij nieuwe vervangingsinvesteringen. Als op dezelfde locatie tweedehandsmaterieel en -outillage wordt geplaatst, dan is die uitgesloten van iedere vorm van vrijstelling. Ik geef een paar voorbeelden om dit duidelijk te maken.

Als op een kadastraal perceel waarop op 1 januari 1998 nog geen materieel en outillage voorkwam, in 2005 nieuw materieel en outillage wordt geplaatst met bijvoorbeeld een KI van 3.500 euro, dan wordt dit KI volledig vrijgesteld. Voor een kadastraal perceel waar nog geen materieel en outillage voorkwam en tweedehandsmaterieel wordt geplaatst met een KI van 3.500 euro, wordt geen vrijstelling verleend.

Als op een kadastraal perceel op 1 januari 1998 materieel en outillage voorkwam met een kadastraal inkomen van 1.500 euro, en in de loop van 1999 nieuw materieel en outillage wordt toegevoegd met een KI van 1.000 euro, terwijl van het bestaande materiaal en outillage voor een waarde van 550 euro definitief wordt weggenomen, dan wordt een vrijstelling als volgt berekend. De drempel bedroeg op 1 januari 1998 1.500 euro. Het KI van het materieel en outillage bedroeg op 1 januari 2000 1.500 plus 1.000 euro minus de vervangingsinvestering voor een waarde van 550 euro. Het nieuwe KI wordt dan 1.950 euro. Van dit nieuwe KI wordt dan 1.950 minus de drempel van 1.500 vrijgesteld. Er is dus een vrijstelling

voor het gedeelte van 450 euro en de drempel van 1.500 blijft belast.

Wat er gebeurt volgens het voorstel, wordt duidelijk in het volgende voorbeeld. Als het KI 1.500 was en er wordt een nieuwe investering gedaan voor een waarde van 1.000 euro, terwijl van het bestaande materieel een oude machine wordt weggenomen met een waarde van 550 euro, dan wordt er nog belast op een KI van 1.500 min 550, dus 950 euro. De bijkomende 1.000 euro van het nieuwe materiaal wordt vrijgesteld. Indien het materiaal en outillage tweedehands zou zijn, wordt er belast op 1.950 euro.

Nieuw materieel en outillage is doorgaans, zo al niet altijd, energiezuiniger – daar wordt dezer dagen hard aan gewerkt – en vooral milieuvriendelijker. Daarbij wordt ook gedacht aan de impact die het kan hebben op het behalen van de Kyoto-doelstellingen. Bovendien leidt nieuw materieel en outillage tot performantere en efficiëntere productieprocessen. Er zal bedrijfseconomisch beter geproduceerd worden met nieuwe machines, of dat nu bij een KMO is of bij een groot industrieel bedrijf. Dat draagt bij aan een verbetering van de concurrentiepositie van onze producerende bedrijven. Of we het nu graag hebben of niet, de hoge loonlasten dwingen ons vandaag in Vlaanderen ook op industrieel gebied steeds meer werk te maken van het behoud van een hoge productiviteit. Daarvoor hebben we een zeer performant machinepark nodig.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat dit ook te maken heeft met nieuwe investeringen, die gepaard gaan met tewerkstelling, nieuw materieel, engineering, kennis en expertise. U hoeft maar te kijken naar wat er bijvoorbeeld geplaatst is in een bedrijf als Nike in Laakdal, waar een van de meest performante sorteersystemen is gebouwd, door Vlaamse ingenieurs. Die installatie wordt nu nota bene in Amerika nagebouwd. Zo wordt dus ook logistieke kennis gecreëerd.

Wie vandaag een greenfieldinvestering doet op een nieuw bedrijventerrein, en daar nieuwe machines plaatst, is vrijgesteld van onroerende voorheffing op materieel en outillage, maar wie op een brownfield nieuwe machines en outillage plaatst, zoals bijvoorbeeld het Watersideproject in Vilvoorde, Plassendale in Oostende of Petroleum Zuid in Antwerpen, wordt maar vrijgesteld voor het bedrag dat boven de drempel uitsteekt.

Door het huidige mechanisme van onroerende voorheffing op de KI's van materieel en outillage moedigen we greenfieldinvesteringen aan en vermijden we brownfieldinvesteringen. Zo bereiken we net het tegenovergestelde van onze doelstellingen van ruimtelijke ordening. Daarom noem ik dit een bescheiden lastenverlaging die een aantal doelstellingen nastreeft, en niet één in het bijzonder, namelijk een fiscale verlaging voor bedrijven.

Tot slot, wat me het meeste stoort, is de ontwikkeling van steeds meer fiscale ontwijkings technieken. Bedrijven proberen het patrimonium af te zonderen van het machinepark zodat ze de facto kunnen ontsnappen aan deze belasting. Deze belasting is immers onroerend van nature of door bestemming. Een bedrijf dat twee verschillende rechtspersonen aanneemt, heeft natuurlijk een achterpoortje voor fiscale ontwiking. Dat is verkeerd.

Het blijft een vraag of deze gemeentelijke fiscaliteit weegt op de keuze van investeringen. In de stad Antwerpen is dit een zeer aanzienlijke bron van inkomsten, maar ze weegt ook op de bedrijfsinvesteringen. Daar zijn voldoende dikke boeken over geschreven. De Kamer van Koophandel Antwerpen en de petrochemie hebben dikke thesissen gepubliceerd. Ze waarschuwen voor het gewicht van de onroerende voorheffing. Drie weken geleden was ik op bezoek bij Bekaert in Zwevegem. Daar kreeg ik hetzelfde te horen. Als men een machine bij wijze van spreken aan de overkant van de straat installeert, vervalt de vrijstelling op materieel en outillage. Twijfel er niet aan, dit leeft bij onze industrie en ondernemerswereld. Dit wordt ervaren als een zeer zware last.

Ik heb het idee gelanceerd om dit aan te kaarten bij de besprekingen over het fiscaal pact. Dit is zeer aantoonbaar en definieerbaar voor onze ondernemers, en ik heb het zowel over de grootindustrieel als de petrochemie tot de kleine zelfstandige. Ik wil nagaan of we dit niet kunnen afbouwen. In het regeerakkoord kunnen we daarvoor wel twintig kapstokken vinden. Op pagina 6 kunnen we lezen: 'een beter en stabiel rechtskader en fiscaal aantrekkelijk klimaat, zodat ondernemers met zicht op de lange termijn investeringsbeslissingen kunnen nemen'.

We kunnen net zo goed kapstokken vinden voor de onroerende voorheffing op energieprestaties, mijnheer Sannen. Als we de Kyoto-doelstellingen willen halen, zullen we het daarvan moeten hebben. Dat geldt ook voor ons autogebruik. We kunnen niet

ontsnappen aan een discussie over de milieuvriendelijkheid van wagens, want ze vormen een grote bron van vervuiling.

Het gaat hier inderdaad over een heleboel geld. Het Vlaamse Gewest had in 2004 nog 0,2 miljoen euro. Dat is bijna symbolisch. Naar de provincies ging 47 miljoen euro en naar de gemeenten 193. Voor alle duidelijkheid, de gemeente Puurs kreeg 1,161 miljoen euro. Ik ben ook burgemeester, ik weet wat dit betekent voor een gemeente. We moeten inderdaad een fiscaal pact sluiten. Ik weet welke impact dit heeft op Genk en Antwerpen. We kunnen dit niet zomaar afschaffen en in het Gemeentefonds stoppen. Dat lijkt me iets te simplistisch.

We hebben al een eerste raming gemaakt. We kunnen bij wijze van spreken de regel van 3 toepassen. Als we ervan uitgaan dat jaarlijks 10 procent van het bestaande materieel en outillage wordt vervangen, dan kost de maatregel ongeveer 24 miljoen euro. De studiedienst van Voka heeft zelf ook een berekening gemaakt. Zij ramen de kostprijs op 17 à 18 miljoen euro, iets lager dan ons resultaat. Ik kan met mijn ervaring zeggen dat dit een enorm incentive zou betekenen. Ik ben dus optimistisch wat het succes van de maatregel betreft, maar dan kost het ook wel iets meer. We zullen dan een nieuw evenwicht moeten zoeken.

We praten al twee, drie jaar met de diensten van het kadaster om de mogelijkheden en modaliteiten uit te zoeken en om de ontwiking te beperken. Het kadaster schat de kostprijs op slechts 5 procent per jaar.

We hebben nog een pak werk voor de boeg. Dit is alvast mijn inbreng in het debat over het fiscaal pact dat minister Keulen voorbereidt. De minister van Financiën zal daar natuurlijk zijn inbreng in hebben. Dit moet nog worden besproken met de VVSG en de VVP. Het Vlaams regeerakkoord is hier trouwens naar voren geschoven als een zeer belangrijk item. Het is niet de bedoeling om dit debat uit te stellen tot 2007. Minister Keulen zal dit najaar een werkschema ontwikkelen. De gesprekken kunnen dan starten in de loop van 2006. Tegen 1 januari 2007 kunnen de lokale overheden rekenen op een fiscaal kader.

Geloof ik in voldoende fiscale autonomie van de gemeenten? Mijn antwoord is resoluut 'ja'. Ik heb in het verleden trouwens verschillende pogingen afgeblokt, onder meer via het Arbitragehof, van ingrepen

die Wallonië deed op de gemeentelijke fiscaliteit. Ik wil niet terugkeren naar dat soort toestanden.

We moeten in Vlaanderen gaan beseffen dat het behoud van werkgelegenheid een verantwoordelijkheid is van ons allemaal. Ik bedoel daarmee: zowel van de federale regering als van het Vlaamse Gewest, en ook steeds meer van provincie en gemeente. Ik begrijp beter dan wie ook dat nogal wat lokale fiscaliteit gelieerd is aan specifieke omstandigheden. U sprak over een terrassenbelasting aan de kust, maar die speelt ook in Antwerpen een grote rol. Afschaffen betekent pijn doen. We moeten weten welke soort economie we hier willen houden. Anders moeten we ze niet meer afschaffen, maar verdwijnt ze gewoon.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik dank u voor uw heel duidelijke antwoord, mijnheer de minister.

Uw vijf argumenten spreken natuurlijk voor zich. Daar valt absoluut niets tegen in te brengen. Dat was ook niet mijn bedoeling. Ik ben daarvan overtuigd. Ik wou een bredere context schetsen voor de compensatie. Uw idee en argumenten kloppen als een bus. Ik ben blij dat u de financiële gezondheid van de lokale besturen ook benadrukt.

De Vlaamse Regering wil een investeringsregering zijn – terecht trouwens – we kennen allemaal de cijfers. Op federaal niveau werd er in de afgelopen twintig jaar gedesinvesteerd. De overheidsinvesteringen van de voorbije tien, vijftien jaar zijn louter aan de lokale besturen te danken. Iedereen juicht de Vlaamse inhaalbeweging, ook via nieuwe formules zoals PPS, toe. Het zou jammer zijn dat de lokale besturen op ditzelfde moment in ademnood komen en hun investeringen moeten terugschroeven. Ze leveren namelijk al zware inspanningen met de investeringen in nieuwe rioleringen en dergelijke. Dat is mijn bekommernis. Ik ben niet fundamenteel tegen uw voorstel. Het wordt voldoende gedragen door zowel milieutechnische als macro-economische argumenten.

In de meerjarenbegroting is 100 miljoen euro voorbehouden om een fiscaal pact te sluiten met de gemeenten. We hebben de berekening gemaakt. Dit is afhankelijk van het ritme van de vervangingsinvesteringen. Met een ritme van 10 procent per jaar komt dit in totaal op 200 miljoen euro. Zoals u terecht

aanhaalt, kan het zelfs meer zijn. Dat is een pak geld. In 5 jaar loopt dat ruw geteld op tot ruim 100 miljoen euro. Het totaal van de andere belastingen levert in Vlaanderen 500 miljoen euro op, en dan heb ik het over de echte ‘pestbelastingen’ om dat woord te gebruiken, zoals belasting op drijfkracht en op terrassen. Het zijn een resem van creatieve belastingen die de lokale besturen de afgelopen jaren hebben ingevoerd. Ik vraag me af in welke mate dit allemaal kan worden gecompenseerd voor de lokale overheden. De compensatie is voor mij onvoldoende uitgewerkt. Dit is niet de enige belasting, er komen er nog andere aan bod in het fiscaal pact. Ik vrees dat het bedrag dat de Vlaamse Regering heeft berekend om het pact te begeleiden, nogal klein uitvalt.

Ik ben blij dat u duidelijkheid hebt geschapen over uw houding tegenover de fiscale autonomie. Ik ben tevens blij dat u beseft dat het niet gemakkelijk is om de compensatie via de criteria van het Gemeentefonds te laten lopen omdat de industriële gemeenten dan te fel benadeeld zouden worden. U hebt ook ervaring in de lokale besturen. U weet dat het niet evident is voor een gemeente om een nieuw industrie-terrein te laten aanleggen. Iedereen wil wel dicht in zijn eigen buurt werken, maar als het even kan toch verder dan de eigen tuin. Voor een lokaal bestuur is het aangenaam om naast de lasten ook de financiële lusten te ontvangen.

Dit is eigenlijk mijn sterkste argwaan: zijn er voldoende middelen voor het fiscaal pact en om de verliezen volwaardig te compenseren?

Minister Dirk Van Mechelen: Over de grond van de zaak zijn we het bijna volledig eens. Dat is slechts een kwestie van modaliteiten. Als we starten op 1 januari 2007 beschikken we – afhankelijk van de bron – over een bedrag van 17 tot 24 miljoen euro. Tegen 2008 wordt dat verdubbeld en tegen 2009 vermenigvuldigd met 3. We praten dus over een vork tussen 50 à 65 miljoen euro. Voor het fiscaal pact is vanaf 2008 50 miljoen euro gepland, voor 2009 100 miljoen. Dat staat in de meerjarenbegroting ingeschreven, dus budgettair is er voldoende geld ingeschreven.

De vraag is: starten we in 2007 of in 2008? Als ik met de werkgevers praat over werkgelegenheidsakkoorden en dergelijke zijn ze vragende partij voor dit soort transparante maatregelen die voor iedereen gelden. Ik beseef wel dat we dan een nieuw mechanisme nodig hebben voor de vergoeding aan gemeenten die nog industrieel ondernemingsvriendelijk zijn. Ik ben

het volledig met u eens, de lasten en lusten moeten samengaan. Dat is juist de opdracht van de minister van Binnenlandse Aangelegenheden, hij moet met de VVSG en de VVP eens brainstormen over het fiscaal pact. Ik zal de laatste zijn om het idee om dit in het Gemeentefonds te storten, te verdedigen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jaak Gabriels tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de problemen in de metaalverwerkende industrie

De voorzitter: De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, ik ben erg blij dat deze interpellatie snel na de Septemberverklaring kan worden gehouden. Het is geen toeval dat ik de vraag stel aan de minister-president, want het onderwerp is departementsoverstijgend. Het gaat hier over het algemeen beleid: over financiën, maar ook over openbare werken, economie en ruimtelijke ordening. Hoe reageren we op crises die zich in Vlaanderen voordoen: lokale crises, of structurele, als een ganse sector wordt getroffen? Ik ben erg blij dat we dat niet zelfgenoegzaam aanpakken, vanuit de instelling dat we datgene wat we zelf doen toch automatisch beter doen. We willen snel optreden en anticiperen, en dat is goed.

De testcase is Noord-Limburg. In de pers konden we de voorbije weken over de volgende slechte economische berichten lezen: het faillissement van Inalfa in Hamont-Achel, waardoor 387 mensen op straat kwamen te staan; het faillissement van GMO Overpelt, wat resulteerde in 64 mensen zonder job; Matino Metals Lommel dat 65 banen schrapt, en 125 jobs die sneuvelen bij Bekaert in Dilsen-Stokkem. In enkele weken tijd werd Noord-Limburg hard getroffen door massale ontslagen in de metaalverwerkende industrie: 641 arbeidsplaatsen gingen op korte tijd verloren.

Uit een studie van de GOM-Limburg bij 589 bedrijven die op 31 maart 2005 47.740 personen tewerkstelden – wat goed is voor 72 percent van de RSZ-werkgelegenheid in de industrie in Limburg – blijkt dat de werkgelegenheid tussen september 2004 en maart 2005 al met 680 eenheden was gedaald. In

de sector zijn in Limburg dus op één jaar tijd minstens 1300 jobs verloren gegaan. Sinds september 1999 bedraagt het verlies 10.197 arbeidsplaatsen in de industrie, onder meer ten gevolge van de afslanking van Ford Genk. Onze provincie scoort daarmee beduidend slechter dan de rest van Vlaanderen. Op 3 maart 2005 waren er in Limburg 29.697 uitkeringsgerechtigde volledig werkzoekenden, of 8,4 percent van de beroepsbevolking. Voor gans Vlaanderen gaat het over 172.659 werklozen, of 6,7 percent van de beroepsbevolking. Ook in dat opzicht scoren we beduidend slechter dan de rest van Vlaanderen.

Het is een feit dat ook Vlaanderen en zijn provincies voor een stuk afhankelijk zijn van de economische wetmatigheden op Europees en mondiaal niveau. Nochtans hebben wij, vooral als transitregio, kritische succesfactoren die wij moeten koesteren en nog veel beter moeten uitbouwen. Meer dan 90 percent van de Vlaamse economische welvaart wordt door KMO's gegeneerd. Zij zijn voor hun vraag en aanbod afhankelijk van een vlotte bereikbaarheid – via de verschillende verkeersmodi, maar vooral ook over de Vlaamse transitwegen.

In opdracht van het Vlaams Instituut voor de Logistiek werd in 2004 een macro-economische sterktezwaakteanalyse van logistiek Vlaanderen gemaakt. In het rapport worden Vlaanderen en zijn provincies als vestigingsplaats voor Europese distributie vergeleken met de omliggende regio's. Uit de analyse komt Belgisch-Limburg als eerste naar voren, voor Luik, Antwerpen, Henegouwen en de Noord-Franse regio's. Belgisch-Limburg heeft bovendien de beste troeven in handen om nieuwe distributiebedrijven aan te trekken, zo wordt in de studie gesteld. Onze pluspunten zijn de beschikbaarheid, de talenkennis van het personeel, het aanbod van opslagruimten, de centrale ligging, enzovoort.

Een veel betere bereikbaarheid via autosnelwegen, waterwegen en spoor is van fundamenteel belang voor Limburg en Vlaanderen – en dat geldt zeker voor Noordoost-Limburg – om de jobs die we hebben te behouden en bijkomende jobs te creëren. De vorige cijfers tonen aan dat dit absoluut noodzakelijk is.

Ondertussen is heel politiek en sociaal Limburg het ermee eens dat Genk een logistieke poort moet worden en dat we dit bij de herziening van het RSV Vlaanderen in concrete daden moeten omzetten. De omgeving moet op die logistieke poort kunnen aansluiten. In Noordoost-Limburg werden al plannen

uitgetekend, die echter nog geen officiële toezegging hebben van het ministerie van Openbare Werken, om vanuit de regio een verbinding te maken met het autostradenetwerk van centraal-Limburg of Genk. Onder meer het VKW, de verschillende bedrijvenorganisaties, die ik trouwens daarnet nog heb geconsulteerd, en Voka staan daar compleet en 100 procent achter. Als we nu principieel beslissen, kunnen we anticiperen en de zaken vóór zijn.

We moeten als Vlaamse regio aan één zeel trekken. Nu we de bevoegdheden terzake zelf in handen hebben, moeten we dit aankunnen. In die zin moeten we voor elke provincie, en niet alleen voor Limburg, een provinciaal plan, conform het Limburgplan, opstellen. Dit plan moet concrete actiepunten, timing en budgettaire verantwoordelijkheden afbakenen, met de concrete vraag aan de federale overheid om haar verantwoordelijkheid op te nemen.

In die zin heb ik nog enkele concrete voorstellen. De economische opgang van China moet voor Vlaanderen een uitdaging zijn, geen bedreiging. Kenniseconomie kan alleen maar wel varen bij Vlaamse investeringen in China. Goedkope Chinese producten komen terug in het Vlaamse productieproces terecht, hetgeen weer meer concurrentievermogen oplevert. Vanuit mijn functie als burgemeester onderhoud ik uitstekende contacten met onze Chinese zusterstad Yangzhou met 5 miljoen inwoners. We zijn eind oktober en begin november ongeveer samen in China, u met minister Moerman voor een officieel bezoek en wij in onze zusterstad.

Deze plaatselijke contacten kunnen tot een enorme economische meerwaarde leiden en zelfs, hoe contradictorisch dit ook mag klinken, tot blijvende tewerkstelling. De goedkope buitenlandse producten kunnen bepaalde sectoren hier nog meer concurrentieel maken. Ik doe dan ook een oproep aan de Vlaamse Regering om deze plaatselijke contacten te intensifiëren en ondersteunen. Immers, ze zijn vaak doelgerichter dan grote handelsmissies onder leiding van een prins met een of andere handelskamer in het zog.

De mouwen terug opstropen is de boodschap, zowel voor u als voor ieder van ons. Vele jobs dreigen hier verloren te gaan, en toch blijven duizenden vacatures niet ingevuld! Dit is een mentaliteitsprobleem waarvan de overheid, én de sociale partners, dringend een oplossing moeten bieden. Ik heb in de buitenlandse pers gelezen dat de Australische regering bijvoor-

beeld voor bepaalde technische knelpuntberoepen arbeidskrachten ‘ronselt’, zelfs in Nederland en Vlaanderen – dan weten we wat ons te doen staat! Samen met de universiteiten in Vlaanderen en Wallonië zou de overheid provinciaal/regionaal belastingvrije zones/centra kunnen en moeten inrichten, om het voor binnenlandse en buitenlandse investeerders aantrekkelijker te maken om dicht bij onze kenniscentra te investeren.

Dit is geen jeremiade maar een opportuniteit, zeker nu de heer Di Rupo aantreedt als minister-president en het Marshallplan ongetwijfeld in Wallonië ook wil doordrukken.

Ook het VKW heeft in Limburg een lans gebroken voor het uitroepen van heel Limburg tot een fiscaal vrije zone. Eigenlijk kan dat in de tijd beperkt worden totdat de cijfers verbeteren. Immers, de evolutie van de cijfers koppelen aan de duur van de fiscaal vrije zone zou de ideale gelegenheid creëren om opnieuw enorme investeringen uit te lokken.

De Europese Unie zou de Europese steunmaatregelen niet enkel mogen reserveren, zoals dat in het verleden gebeurde, voor economisch achtergestelde regio's, een status die altijd ter discussie staat, zeker als het over Vlaanderen gaat, en zou ook economisch goed presterende gemeenten en regio's proactief moeten steunen teneinde het plaatselijk ondernemerschap en de tewerkstelling te behouden. De Vlaamse Regering, die in dezen een grote verantwoordelijkheid heeft omdat ze de afbakening moet doen, kan ook op Europees vlak een initiatief nemen met het oog op een besluit over de hier voorgestelde oplossing, die voor iedereen geldt.

Mijnheer de minister-president, kan de Vlaamse Regering de mogelijkheid onderzoeken om te voorzien in taxfreezones en zo Vlaanderen aantrekkelijk te maken voor specifiek buitenlandse investeerders? Dat is immers belangrijk voor onze onmiddellijke omgeving, maar ook voor landen verder af. Kan Vlaanderen zijn goed presterende gemeenten of regio's, die om die reden de facto nooit in aanmerking komen voor Europese steun op grond van doelstelling 2, een compensatie bieden en hen steunen door middel van een Vlaams doelstelling 2-fonds voor die doelgroep? Daar waar reeds iets gebeurt, is het gemakkelijker om nog meer te doen, en we hoeven dus niet alleen afhankelijk te zijn van waar tot nu toe blijkbaar ondermaats wordt gescoord.

Flexibele arbeid zal meer dan ooit nodig zijn in onze Vlaamse KMO's en grote ondernemingen. Ik heb vorige week contact gehad met de bedrijfsleiding van Hörmann in Genk. Het viel op dat ze daar hetzelfde willen toepassen als wat in Duitsland bestaat, op bevel van de Duitse eigenaar van het bedrijf, die al bedreigd heeft, als dat niet gebeurt, de afdeling in Genk op te heffen en alles in Duitsland te centraliseren. Dat mogen we niet laten gebeuren. We moeten toch minstens kunnen concurreren met onze belangrijkste handelspartners, met wie we bijna 23 percent van onze totale handel drijven. Heel wat bedrijven zitten in die situatie, onder andere in de chemiesector, de automotieve sector en andere sectoren. We hebben hier enorm veel Duitse bedrijven, die we zeker niet voor het hoofd kunnen stoten en die we niet mogen confronteren met concurrentieel negatieve elementen.

De vaste arbeidsuren en ploegensystemen moeten flexibel kunnen worden aangepast. Dat is weliswaar een federale materie, maar ik verwijs er in deze context naar omdat het voor sommige bedrijven heel acuut is. Het is vijf voor twaalf om te beginnen met de besprekingen met de Vlaamse sociale partners van de krachtlijnen van een algemene Vlaamse CAO, die ten minste een leidraad zou kunnen zijn voor wat ook op federaal niveau zou moeten worden afgedwongen.

Het economisch beleid in Vlaanderen moet veel meer in het algemeen toegespitst zijn op anticiperen in plaats van reageren. Een creatief economisch overheidsbeleid moet een paar stappen vooruit kunnen kijken, moet economische dijken kunnen bouwen voor de 'hurricane' in plaats van na de overstroming.

Ten slotte pleit ik er ook voor, met het noorden van onze provincie in gedachten, die omleidingsweg die er nu gekomen is en die in het Limburgplan aangegeven staat tussen Meeuwen en Grutrode, uit te breiden tot een verbindingsweg tussen het midden van Limburg en het noorden. Daarmee beslissen we principieel over een aantal industrieterreinen en belangrijke ondernemers in een regio van zeven gemeenten, die trouwens reeds alle zeven over alle partijgrenzen heen dat idee hebben gesteund. Er wonen in die regio 100.000 mensen. We hebben er alle belang bij daarop te anticiperen en nu reeds beslissingen te nemen. We weten dat het nog jaren zal duren vooraleer er concrete invulling aan zal worden gegeven, maar als we nu beslissingen nemen, houden we de investeringen bij ons, en lokken we er waarschijnlijk ook nieuwe

aan. Dat is de grootste garantie dat we de uitdagingen waar deze interpellatie over gaat, zullen aankunnen.

De voorzitter: Minister-president Letermé heeft het woord.

Minister-president Yves Letermé: Mijnheer de voorzitter, om te beginnen wil ik nogmaals de algemene visie schetsen van het regionaal economisch beleid dat we wensen te voeren. Die visie was al opgenomen in de Septemberverklaring, en we zullen nu proberen consequent onze middelen daarin te investeren. Vlaanderen heeft geen belang bij dagjespolitiek, zoals de heer Gabriëls al zei. De toestand noopt ons nu prioriteiten te stellen, te zorgen dat we goed weten wat we kunnen en wat niet, de realiteit onder ogen te zien en vooral concrete maatregelen te nemen. Die maatregelen moeten we financieren en volhouden gedurende vier tot zeven jaar na elkaar.

Mijn visie op Vlaanderen is dat we grosso modo drie troeven hebben die we kunnen uitbuiten. De eerste troef is een klassieke, want elk deel van de wereld zal dat van zichzelf wel vinden, namelijk onze ligging. Er zijn weinig gebieden die beschikken over vier zeehavens, of minstens vier, want ik wil niemand onrecht aandoen. (*Opmerkingen van de heer Ludo Sannen*)

Mijnheer Sannen, u twijfelt, maar naast Antwerpen, Gent en Zeebrugge, hebben we ook nog Oostende. Ik zal aan de mensen daar laten weten dat u de status van die haven als zeehaven in twijfel trekt. Die vier zeehavens moeten trouwens, gezien vanuit een wereldperspectief, meer en meer als een havenregio verkocht worden.

We beschikken op ons grondgebied ook over een internationale luchthaven. Ik hoop dat in de komende uren en dagen iedereen zijn verantwoordelijkheid zal nemen om die goed exploiteerbaar te houden en economisch een toegevoegde waarde te geven.

Daarnaast hebben we een heel dicht wegennet. We liggen op de kruising van twee Europese slagaders van het automobielerverkeer en het wegtransport, de E40 als oost-westverbinding en de E17 vanuit het zuiden. Bovendien beschikken we over een dichtvertakt spoorwegennet, waarvan de potentie nog niet ten volle wordt uitgebuit.

Een terrein waarop we dan weer meer inspanningen moeten doen, is dat van de binnenvaart. We moeten investeren in een betere ontsluiting van onze

vaarwegen. De inspanningen van de afgelopen tien jaar leiden nu al tot flessenhalzen op bepaalde rivieren en kanalen. Toch zijn ze een alternatief voor de verkeerscongestie waarmee het wegtransport wordt geconfronteerd. Trouwens, de modal shift rond onze zeehavens moet beter aangepakt worden. In heel deze cluster hebben we beslist meer middelen te investeren en vooral meer te realiseren.

De tweede troef is onze attitude en openheid om te innoveren. Er is ook geen alternatief. We zijn daar echter niet zo sterk in geweest, zeker niet op het vlak van innovatie van producten. Waar we de afgelopen tien jaar wel goed in waren, was procesinnovatie. Onder andere omwille van de prijs van arbeid hebben we sterk ingezet op productiviteitsverhogende innovatie en dus alsmaar performantere processen. In het uitvinden van nieuwe producten zijn we eigenlijk wat achterop geraakt. Andere economieën van dezelfde schaal zijn erin geslaagd nieuwe producten op de markt te brengen en daaromheen een economische structuur op te bouwen. Als voorbeelden hoef ik trouwens niet altijd Ericsson en Nokia te noemen.

Omdat we op dat vlak wat in gebreke gebleven zijn, is het van belang dat we het innovatiepact realiseren. De overheid zal daar nu de nodige middelen voor op tafel leggen. In de statistieken is echter te zien dat de privé-sector wat achter blijft. Straks ga ik naar het Voka-treffen, dat in het teken staat van innovatie. Aan die mensen kan ik zeggen dat we op kruissnelheid komen in 2009 en dan in de gewone begrotingsmiddelen 200 miljoen extra per jaar zullen uitgeven. Daarmee komen we op 0,84 percent van het BRP, wat in de buurt ligt van het Zweedse cijfer. De privé-sector blijft echter hangen aan het plafond van 1,5 percent. Gecumuleerd hebben we dus nog veel te weinig om de 3 percent van Lissabon en het innovatiepact te realiseren.

We moeten niet alleen budgetgedreven inspanningen voor innovatie doen, maar ook proberen de zaken goed te besteden. Horizontaal kunnen we dat doen door een algemeen innovatiebeleid, met ook een deel procesinnovatie, en daarbovenop competentiepolen, ofwel geografisch gesitueerde ofwel virtuele, voor een tiental sectoren.

Onze derde troef zijn de mensen. Het feit dat we een vergrijzende bevolking hebben, houdt ook in dat het nemen van risico en het ontwikkelen van zin voor initiatief op zich wat moeilijker wordt, maar het ondernemen en het werken zitten ons toch nog altijd in het

bloed. De arbeidsattitude is wel wat verzwakt, onder andere doordat er onvoldoende verschil is tussen wat iemand krijgt die werkt, en wat iemand krijgt die niet werkt, en door die vergrijzing. Daaraan moet worden gewerkt met arbeidsmarktmaatregelen, door het aanspreken van de nog niet ingeschakelde arbeidsreserves, en door investeringen in de kwaliteit van het onderwijs, in beroepsopleidingen en in het levenslang leren.

Dat zijn de dingen waarop we met onze Vlaamse bevoegdheden kunnen inzetten. Vlaanderen is bevoegd voor een aantal dingen, maar vooral daarvoor. Op andere elementen hebben we dan weer geen impact. Dat zijn onder andere de loonkosten en de vennootschapsbelasting, twee heel belangrijke hefboomen om economische activiteiten aan te trekken. Dat behoort tot de federale bevoegdheden en ik hoop dat onze collega's daar de verantwoordelijkheid zullen nemen om moedige beslissingen te nemen.

De beloften zouden alvast worden nagekomen op het vlak van de loonlasten voor de shiftarbeid, wat van essentieel belang is voor de industrie in Vlaanderen. Er zou een drastische verlaging van de sociale lasten komen, waardoor we de concurrentie met de Duitse assemblagebedrijven en de industriële sector zullen aankunnen.

Ik ga voor een algemeen economisch beleid, gericht op deze drie pijlers: de logistiek volledig benutten, de innovatie doeltreffender maken en meer investeren, en de arbeidsmarkt en het ondernemerschap aanzwengelen.

Voor wat betreft het regionale of het subregionale, hebben we op dit moment twee specifieke plannen. Het eerste is de ontwikkeling van de tweede economische poort van Vlaanderen, Zaventem, met het tot nog toe niet ingevulde Startplan. We zijn nu toe aan het concreet implementeren van de financieringssystemen, wat geen eenvoudige klus is doordat we met allerlei bevoegdheden en conflicten te maken hebben. Het tweede is het Limburgplan, met een globale impact, en waarvan de eerste uitvoeringsmaatregelen nu worden klaargemaakt.

Dat is onze visie op het economisch beleid. Wellicht zullen we her en der nog sectorale initiatieven nemen. Ik denk daarbij aan de rondetafel in de automobielsector, de dingen die minister Moerman voorbereidt voor de chemiesector en een aantal maatregelen voor de textielsector.

Ik kom tot mijn antwoorden op uw concrete vragen. U vroeg me de mogelijkheid te onderzoeken om in taxfreezones te voorzien. Ik wil alles doen wat u vraagt, maar we moeten eerst wel goed weten waarover we praten. Wat we kunnen doen op het vlak van de Vlaamse fiscaliteit, en waar Wallonië nu om vraagt, is eigenlijk al ingevuld. In de passage waarin het gaat over de zogenaamde zones franches gaat het om de belasting op drijfkracht en die op tewerkgesteld personeel, twee fiscale materies die in Vlaanderen zo goed als verdwenen zijn, enkele gemeentelijke en stedelijke situaties, waar dit soort lasten nog bestaat, uitgezonderd. Op het vlak van specifiek regionale belastingen hebben wij wat in Wallonië nu wordt gevraagd, al afgeschaft.

Voor het overige wordt de federale overheid gevraagd maatregelen te nemen op het vlak van sociale lasten en vennootschapsbelastingen. Daar ben ik niet echt voorstander van. We kunnen daar over discussiëren, maar we hebben veel meer belang bij algemene maatregelen van de federale overheid die voor heel Vlaanderen gelden, zowel op het vlak van sociale lasten als van de vennootschapsbelasting, dan bij maatregelen die slechts zouden gelden in een beperkte regio. In de jaren zeventig en tachtig hebben we dat gekend met de eerste generatie expansiesteun op basis van de wet van 1958, de tweede generatie begin de jaren zeventig, en de Europese steunmaatregelen die in Vlaanderen zijn toegepast, zoals doelstelling 2 en plattelandsontwikkeling. In Vlaanderen zijn we die fase voorbij.

Indien in de komende dagen zou blijken dat toch wordt gekozen voor die zones franches, en er specifiek maatregelen worden genomen zoals gevraagd door de heren Van Cauwenberghe en Di Rupo, dan is het doodnormaal dat we eisen dat hetzelfde zou gebeuren aan Vlaamse kant. Als we dan kijken naar de parameters, dan is het evident dat naast een aantal gebieden waarvan het misschien niet verwacht wordt, er ook in Limburg reden is om daarin te voorzien. Persoonlijk denk ik echter dat we op dit moment vooral belang hebben bij algemene maatregelen. Voor Limburg specifiek hebben we intussen het Limburgplan.

U vroeg ook of Vlaanderen zijn goed presterende economische gemeenten of regio's, die de facto omwille van hun goed presteren nooit in aanmerking komen voor Europese steun, een compensatie kan bieden en hen kan steunen via een doelstelling 2-fonds voor die doelgroep. Ook daarop antwoord ik

dat ik voor een algemeen beleid voor heel Vlaanderen ben, waarbij wordt ingezet op de drie genoemde assen, en daarnaast specifieke, maar voor heel Vlaanderen geldende maatregelen worden genomen voor de beschikbaarheid van risicodragend kapitaal, de bevordering van innovatie en het stimuleren van ondernemerschap.

Als mocht blijken dat er over bepaalde dingen kan worden beslist in samenspraak met de gemeentebesturen en provinciebesturen, dan sluit ik me niet af voor een dialoog. Ik wil dat rustig bekijken, al ben ik wel voor een algemeen Vlaams economisch beleid. Ook wanneer mocht blijken dat er iets meer komt uit samenwerkingsverbanden tussen steden en gemeenten in Vlaanderen en bijvoorbeeld hun contacten in China, dan willen we daar graag een debat over voeren.

Waar u het had over de noodzaak van een aangepast kader voor onderhandelingen met betrekking tot loon- en arbeidsvoorwaarden, ga ik volledig met u akkoord. In het verlengde van de initiatieven en inspanningen van de vorige regeringen, zijn we het erover eens dat er over loon- en arbeidsvoorwaarden het best regionaal en dus op Vlaams niveau wordt onderhandeld. Een kleine voetnoot daarbij is dat we inzake productiviteit hoger zitten dan Wallonië. Het is dus nog de vraag of regionale CAO's zullen leiden tot een verlaging van de arbeidskosten. Ik ben daar niet van overtuigd, maar dat is voer voor een ander debat.

Ik ben het met u eens dat we meer Vlaamse maatregelen nodig hebben inzake flexibiliteit en de aanpassing van de inzet van arbeid aan de Vlaamse situatie, bijvoorbeeld waar het gaat om tekorten op de arbeidsmarkt. Een en ander gebeurt al in het kader van het Vlaamse werkgelegenheidsakkoord, met onder andere de knelpuntvacatures, en de bijkomende maatregelen bij de herstructurering van bedrijven die door minister Vandenbroucke worden voorbereid, zoals de overstap in plaats van de uitstap, het fiscaal rugzakje en dergelijke. Dat zal echter niet evenveel effect en slagkracht hebben dan wanneer het zou gebeuren in het kader van op Vlaams niveau onderhandelde CAO's.

Ook met uw stelling dat we in het economische beleid meer moeten anticiperen, ben ik het volstrekt eens. Voor de inhoud verwijs ik echter opnieuw naar het begin van mijn antwoord. Ik heb geprobeerd duidelijk te schetsen op welke drie assen we inzetten: logis-

tiek, innovatie en arbeidsmarkt en ondernemerschap. We voorzien daarvoor ook in de nodige middelen. We moeten inderdaad veel meer werken aan een anticiperend beleid, ook met het oog op de situatie in bepaalde sectoren, in plaats van telkens te remediëren bij sociale accidenten.

Over de omleidingsweg Meeuwen-Grutrode heb ik begrepen dat in de eerste fase daarvan voorzien is in het Limburgplan. Die vraag was echter niet aangekondigd, en ik kan daar nu niet over improviseren. Ik zal ze dan ook bespreken met minister Peeters. Ik zal daarbij nagaan wat dit concreet inhoudt, wat het budgettair betekent en wat het draagvlak in de regio hiervoor is.

De voorzitter: De heer Gabriëls heeft het woord.

De heer Jaak Gabriëls: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw duidelijk antwoord op mijn concrete vragen. Ik ben het uiteraard eens met de algemene visie die reeds in de Septemberverklaring werd ontwikkeld, en met de drie elementen die u naar voren bracht.

Waar het echter gaat om fiscaliteit, zou het kunnen dat in het pact dat de minister voor Binnenlandse Aangelegenheden met de gemeenten zal sluiten, alle bijkomende fiscale lasten extra worden vergoed door middel van een fonds, zodat die druk al van het bedrijfsleven wordt weggenomen. Dat is ook onze bevoegdheid, zodat we die suggestie zeker kunnen onthouden. Dit zou alvast een aantal vooroordelen van het bedrijfsleven wegnemen.

Ik ben ook blij dat u zegt dat we de discriminatie van goed presterende regio's moeten afbouwen. Het gaat niet op, zonder naar mijn eigen navel te willen staren, dat bedrijven die in Bree investeren, geen subsidie krijgen, terwijl ze er in Lommel wel krijgen. Ik zie het verschil niet tussen Lommel en Bree, en de bedrijven zien dat ook niet. Toevallig is Lommel een doelstelling 2-gemeente en Bree niet, maar dat valt niet uit te leggen aan de ondernemer die wil investeren en daarvoor miljoenen veil heeft. Ik hoop dat we de grootste gemene deler vinden waardoor niemand wordt gediscrimineerd.

Wat de laatste vraag betreft, mijnheer de minister-president: die heb ik er inderdaad aan toegevoegd, maar ze was aanvankelijk eigenlijk ook voorzien. Ik zal hierover ongetwijfeld nog van gedachten kunnen wisselen met de minister van Openbare Werken,

maar ik vind het goed dat u dit ook al meegeeft, want dit is een algemene eis van alle ondernemersorganisaties en alle bedrijvenorganisaties uit de betrokken regio. Zoals ik al zei, gaat het over 100.000 mensen. Het is belangrijk om hen zo snel mogelijk wat meer zekerheid te bieden. Het gaat hier overigens niet om een geweldig grote investering, maar eigenlijk om een ontduubeling van het bestaande investeringsspoor.

Het is natuurlijk de taak van de minister van Openbare Werken om hier een antwoord op te vinden. Het is vooral belangrijk dat we niet terechtkomen in een situatie zoals de noord-zuidproblematiek, waarbij jarenlang achter een spookbeeld werd aangejaagd, maar waarvoor nu gelukkig definitief een timing is vastgelegd. We moeten hier op tijd op anticiperen, want een groot aantal bedrijven uit de regio waarover ik spreek, zijn erg transportgebonden. Indien we nu niets doen voor die bedrijven, dreigen we deze bedrijven op termijn te verliezen. Zo is er in mijn gemeente bijvoorbeeld het metaalverwerkende bedrijf LAG, met bijna 700 arbeidsplaatsen. Als we nu niets doen, dreigen we over een aantal jaren het voortbestaan van dit bedrijf in gevaar te brengen. Dat zeg ik niet voor het dramatisch effect, maar gewoon uit realiteitszin. We moeten dus proberen hier op tijd op te anticiperen.

Ik ben heel blij dat u mijn mening deelt, mijnheer de minister-president, en ik zal deze kwestie heel concreet aankaarten bij de minister van Openbare Werken.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik ben heel tevreden met het antwoord van de minister-president. Ik kan me ook vinden in zijn globale benadering voor Vlaanderen, met de drie uitgangspunten en de specifieke engagementen van de regering inzake de start van het Limburgplan. Ik heb wel een kleine bedenking. Wanneer het ging over de mobiliteit, heeft de minister-president gezegd dat er zeker inzake de binnenvaart nog heel wat verantwoordelijkheden en initiatieven moeten worden genomen. Ik kan dat alleen maar bijtreden. Hij sprak echter ook over het dichte netwerk van de spoorwegen, en ik zou er toch op willen wijzen dat dat niet in heel Vlaanderen aanwezig is. In het kader van de mobiliteit en van de noord-zuidverbinding en het erkennen van Genk als logistieke poort, is het voor een goed transport ontzettend belangrijk dat we de uitbouw van de spoorwegen in

Limburg toch eens extra onder de loep nemen, want daar valt volgens mij niet te spreken van een dicht spoorwegennetwerk.

Minister-president Yves Leterme: Ik heb drie bedenkingen. Mijnheer Sannen, mijn streek en uw streek hebben gemeenschappelijk dat het spoorwegennet er ondermaats is. Men kan vanuit Ieper niet naar de kust via het spoor, en dat is bijzonder jammer, dat zou trouwens een aantal files voorkomen. Dat belet echter niet dat er algemeen gesproken in Vlaanderen een vrij goed uitgerust spoorwegennet is, waarbij het bijzonder jammer en frustrerend is dat we er niet in slagen om de volledige capaciteit, onder meer op het vlak van goederentransport, voldoende te benutten. We slagen er onvoldoende in om die modal shift, die bijvoorbeeld in Antwerpen ondermaats is wat het spoorverkeer betreft, wat op te trekken. Zelfs met de huidige situatie inzake de IJzeren Rijn in het achterhoofd, vind ik dat een aantal mogelijkheden nog onvoldoende worden benut.

Ten tweede denk ik dat onze infrastructuur globaal genomen de tol betaalt van het feit dat we de laatste 20 tot 30 jaar onze staatsschuld moesten afbouwen, wat heeft geleid tot een stuk desinvestering. Het is namelijk gemakkelijker te snoeien in investeringskredieten dan in kredieten waarbij het gaat over mensen, over sociale uitkeringen, over onderwijs en dergelijke. Dat is de collectieve verantwoordelijkheid van al diegenen die de moed hebben gehad om de laatste 20 tot 30 jaar verantwoordelijkheid op te nemen.

Een derde bedenking die ik wil toevoegen om geen illusies te laten ontstaan in het parlement, gaat over het fiscaal pact met de gemeentebesturen. Ik heb in mijn Septemberverslaging gezegd dat we volgend jaar het debat met de gemeenten op gang zullen brengen. Waarom doen we dat volgend jaar, waarom niet dit jaar, waarom niet in 2007? We doen dat omdat 2006 het laatste jaar is van de lopende legislatuur, en het correctheidshalve dan het goede moment is, aan het einde van de uitvoering van het businessplan of van een legislatuur, om te spreken over de volgende legislatuur. Op die manier krijgen we een beetje duidelijkheid over wat er zal gebeuren in de legislatuur 2007-2013. Dat betekent dat we volgend jaar de besprekingen zullen voeren, maar dat er daarvoor dus geen middelen zullen zijn in de meerjarenbegroting in 2006, en zelfs niet in 2007. De middelen die de Vlaamse overheid op tafel zal leggen in het kader van een fiscaal pact, als we tot een goede overeenkomst willen komen, in het voordeel van onder meer

de economische activiteit, zullen er dus niet komen in 2006 en wellicht zelfs niet in 2007. Dit zeg ik opdat we goed van elkaar weten wat afgesproken is en wat niet.

Daarnaast wil ik u nog het volgende meegeven. Telkens wanneer ik dat dossier ter hand neem – en dat is tijdens het voorbije reces wel een aantal keren gebeurd – bots ik op twee moeilijkheden. Ik heb nog geen systeem gevonden waarbij ik niet stuit op twee belangrijke knelpunten. De eerste vraag die we ons moeten stellen, is: hoe vermijden we een fiscaal pact waarin de gemeenten die vroeger de lasten op de economische activiteit hebben afgeschaft, niet bestraffen? Zo heeft mijn stad bijvoorbeeld alle zogenaamde ‘pestbelastingen’ afgeschaft, evenals de belasting op drijfkracht, tewerkgesteld personeel en dergelijke. Stel u voor dat ik aan mijn burgemeester moet zeggen dat hij niets te zien zal krijgen van die 100 miljoen euro van dat fiscaal pact, omdat er geen belastingen zijn die moeten worden afgeschaft en er dus niets moet worden gecompenseerd. Hij zal mij dan verwijten dat de beste leerlingen in de klas worden gestraft voor het gedrag van de anderen.

Een tweede moeilijkheid handelt over een aantal belastingcategorieën. Ik heb de jongste tijd een aantal magazines gelezen waarin allerlei suggesties worden gedaan. Men mag echter de ongelijkheid niet onderschatten in volume, in opbrengst. Ik ken de situatie van Genk niet perfect, maar de belasting op drijfkracht telt daar in de begroting relatief gesproken veel minder mee dan de belasting op drijfkracht in bijvoorbeeld Beveren, waar de belasting op drijfkracht vanwege de kerncentrale toch een behoorlijk percentage van de inkomsten van de gemeente oplevert. We moeten dus een middel vinden om op een rechtvaardige manier een fiscaal pact af te sluiten waarbij men geld op tafel legt en verdeelt op een rechtvaardige manier, zowel ten aanzien van de gemeenten die vroeger al die belastingen hebben afgeschaft en die dus eigenlijk vroeger zijn ingegaan op de maatschappelijke vraag om het ondernemen toch ook niet weg te pesten, als ten aanzien van de gemeenten die dat nog niet hebben gedaan.

We moeten anderzijds ook een middel vinden waarbij de inspanningen gelijkmatig en rechtvaardig worden verdeeld. Dat is niet evident, maar die taak is toevertrouwd aan mijn goede collega, minister Keulen, en ik ben er dus gerust in. Ik zal ook zelf mee de verantwoordelijkheid nemen om dat debat zo goed mogelijk te voeren. Ik denk trouwens dat de VVSG

terzake ook wel de nodige suggesties zal doen over de wijze waarop we dit alles best aanpakken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het Limburgcontract

Vraag om uitleg van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het Limburgplan

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, op 8 juli werd het Limburgcontract ondertekend. Er werd een prijskaartje op geplakt en – heel belangrijk – er is een resultaatsverbintenis aangegaan. De verwachtingen over dit plan waren hooggespannen, en ik stel deze vraag dan ook om tot een soort transparantie te komen over dat Limburgcontract.

Mijnheer de minister-president, ik heb het volste vertrouwen in u en in de uitvoering van dat Limburgcontract. Het zou voor Limburg echter goed zijn dat er in de toekomst een voorstel wordt uitgewerkt om eenieder in Limburg te informeren over de vorderingen in dat Limburgplan. Ik heb die bezorgdheid trouwens ook al geuit in verband met andere beslissingen die in Vlaanderen worden genomen. Als het bijvoorbeeld gaat over Europese projecten, wordt daarover in Limburg gecommuniceerd via kranten, weekbladen en dergelijke, zodat de bevolking zich kan informeren over wat er met dat Europese geld gebeurt.

Mijn vraag in dit verband is of niet regelmatig kan worden gerapporteerd over de inhoud van en de voortgang in dat Limburgcontract, niet alleen via een internetsysteem maar ook via andere publicaties. Dat zal dan ook voorkomen dat er in de toekomst voortdurend allerlei vragen worden gesteld over wat er nu allemaal gebeurt. Er zijn een heel aantal projecten voorgesteld, waarin nogal wat onduidelijkheden zitten, die evenwel ongetwijfeld zullen worden opge-

lost. Mijn vraag is dus op welke manier men op permanente basis een of ander systeem kan raadplegen.

Mijnheer de minister-president, ik had ook een vraag ingediend over die beroemde Ondernemingsconferentie en de website die daarover te raadplegen is op www.vlaanderen.be, maar die vraag is verwezen naar de schriftelijke vragen. Ik heb die website voor de aardigheid eens een keer geraadpleegd. Dat is eigenlijk een heel mooi initiatief, dat nog werd opgestart door uw voorganger, de heer Somers, die toen minister-president was. Hij was toen het engagement aangegaan om het Vlaamse volk regelmatig op de hoogte te houden van de verschillende onderdelen die op die conferentie waren afgesproken. Tot onze grote verbazing staan op die website op dit moment wel alle ministers van de huidige Vlaamse Regering vermeld, maar voor de rest is die webstek slechts bijgewerkt tot ergens eind 2004, waarna er niets meer aangepast is. Dat is niet bepaald bevorderend voor de geloofwaardigheid van allerlei afspraken die de overheid maakt met de burger. De burger heeft het recht te weten hoe dit soort dingen evolueren. Het verwaarlozen van deze webstek was ook een aanleiding om u deze vraag om uitleg te stellen.

Mijnheer de minister-president, wat is momenteel de status van het afgesloten Limburgcontract? Loopt dat nog altijd op kruissnelheid? Op welke manier is momenteel in een evaluatie en rapportage van dit contract voorzien? In welke wijze van informatieverstrekking wordt voorzien voor het brede publiek? Acht u het niet zinvol om een soort permanent consulteerbare ‘barometer’ te publiceren en consulteerbaar te maken over de uitvoering van het Limburgcontract, vooral omdat het gaat om een resultaatsverbintenis?

De voorzitter: De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Thieu Boutsen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook wij hebben voldoende tijd genomen om het Limburgplan eens door te nemen. Ik wil de minister-president zelfs bedanken dat hij ons dat nog voor het reces heeft bezorgd, zodat we voldoende tijd hadden om daar eens echt werk van te maken.

Het Limburgplan van de Vlaamse Regering is gebaseerd op vier hoofdlijnen: de beschikbare ruimte optimaliseren; het economisch profiel bevorderen, onderwijs, opleiding en vorming; zorg en werk. Volgens de regering is dit veeleer een project op korte

termijn. Er wordt geopteerd voor concrete, uitvoerbare projecten. Daarin ligt ook de zwakte van dit plan: ondanks de goede bedoelingen en de correcte weergave van de probleemstelling, is het gebrek aan visie op lange termijn overduidelijk. De concrete projecten zijn oude dossiers. Buiten het feit dat het enkel om pragmatisch plannen gaat, tekende de regering zelfs geen nieuwe strategie uit. Ook dat is, uitgaande van de verslechterde conjunctuur, een ernstige tekortkoming.

In een eerste gedeelte gaat de regering in op de verschillende probleemstellingen. Ze heeft daarvoor hefboomen ontwikkeld voor de duurzame sociaal-economische ontwikkeling van Limburg. Die hefboomen concentreren zich op vier pijlers, meer bepaald de volgende: maatregelen inzake het gebruik van ruimte: werken en ondernemen, openbare werken, infrastructuur, openbaar vervoer; innovatie en ondernemerschap; talentontwikkeling, onderwijs, begeleiding van werkzoekenden en werknemers; werk en zorg, sociale woningbouw, decentralisering van de overheidsdiensten. In een tweede gedeelte gaat het over de impact van het plan, de uitvoeringsmodaliteiten en de financiering.

De Vlaamse Regering kiest voor de logistieke ontsluiting van Limburg. Op zich is dat een goed uitgangspunt, ware het niet dat bepaalde gedeeltes van de provincie niet aan bod komen. De streek rond Haspengouw is niet aan de orde. De regering kiest voor prestigeprojecten, zoals Noord-Zuid, het Klaverblad en de ondersteuning van universitair onderwijs. Enkel inzake de fruitsector is het de bedoeling om tegen 2009 het appellassortiment grondig te vernieuwen. Er wordt echter niet gezegd hoe.

Een projectgroep zal dit plan opvolgen. Er zijn in totaal 45 projecten. Het plan, dat over 4 jaren gespreid is, kost 673 miljoen euro. Hiervan is 405 miljoen euro vastgelegd in de Vlaamse begroting. Voor het overige bedrag worden alternatieve financieringsmiddelen gezocht, waarbij men denkt aan LRM, LISOM en dergelijke.

De regering noemt het plan resultaatgericht, maar het resultaat is onvoorspelbaar. Het is enkel een inspanningsverbintenis. De uitvoering moet in samenspraak gebeuren met Limburgse actoren. Over wie hebben we het dan?

Elk project zal planmatig aangepakt worden. Volgens welke plannen gebeurt dat, en door wie? Die vage

plannen moeten bovendien passen in een samenhangende sociaal-economische benadering. Wat wordt hiermee bedoeld? Ze moeten ook passen binnen het Vlaamse beleidskader, waar ze een innoverende rol spelen. Zijn de Noord-Zuid, het Klaverblad en de logistieke ontsluiting van Limburg innoverend te noemen?

We weten met zekerheid over dit plan dat het duur is, dat het geen uitzicht biedt op concrete resultaten, dat het onvolledig is en dat de financiële middelen ontoereikend zijn.

Positief is de geplande versterking van de speerpuntsectoren: mobiliteit, fruit en voeding, logistiek en toerisme. Ook hier geldt de kritiek dat het om plannen gaat en dat er weinig of geen uitgewerkte businessplannen bestaan per sector.

Ook het toerisme wordt gezien als een speerpunt, maar nergens staat beschreven in hoeverre dit een verbetering inhoudt voor de Limburgse bevolking. De nadruk ligt immers op de inhoudelijke uitbouw van het toerisme en minder op werk. Toch mogen de plannen op dit gebied positief worden genoemd, omdat er rekening wordt gehouden met mogelijk 800 banen in deze sector.

Automotive wordt nauwelijks behandeld. Hoewel de autoassemblage een belangrijke werkverschaffende functie heeft in Limburg – denk maar aan Ford en de toeleveringsbedrijven – wordt hier terughoudend op gereageerd. Toch zijn er positieve elementen, waarbij een specifiek accountmanagement voor deze sector zal worden toegepast.

Ondernemerschap promoten is een belangrijk positief element. Hier gaat de aandacht vooral naar jongeren. Met het oog op een succesvolle loopbaan als ondernemer sluiten de initiatieven in verband met vorming goed aan op dit plan.

De aandacht voor talentontwikkeling en onderwijs is vanzelfsprekend positief te noemen. Ook de aanmoediging om deel te nemen aan het hoger onderwijs verdient ondersteuning. Zelfs de ondersteuning van werkzoekenden en werknemers, hoewel dit slechts een herhaling is van bestaande structuren, mag positief worden genoemd.

Dit plan lijkt een flauw afkooksel van wat er jaren geleden al werd gezegd en geschreven. Gezien de huidige laagconjunctuur, de stijgende olieprijsen en

de vergrijzing van de bevolking is er meer nodig om Limburg op een aanvaardbaar peil te brengen.

Het plan mag worden gezien als een stap in de goede richting, maar het gaat niet ver genoeg. Een visie op lange termijn is nodig, terwijl de accenten anders moeten worden gelegd. Limburg is niet een geheel, de streekgewoonten met voordelen en nadelen spelen een rol bij de beoordeling van noden en mogelijke oplossingen.

In welke streken van Limburg is er sprake van een te hoge werkloosheid, gekoppeld aan de vergrijzende bevolking? In welke gebieden van Limburg valt een gunstige economische ontwikkeling op te merken, die helaas wordt afgeremd door het gebrek aan infrastructuur? Voor welke gebieden van Limburg is de logistieke ontsluiting van belang? Moet die ontsluiting beperkt blijven tot de gebieden rond Genk? Zijn alle sectoren voldoende aan bod gekomen? Waar werd bijvoorbeeld rekening gehouden met de huidige bedrijven en werkgevers als het gaat om verankering? Op welke manier wordt Limburg aantrekkelijk gemaakt voor jonge ondernemers en voor grote bedrijven die er zich kunnen vestigen?

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in juli 2005 werd dus uiteindelijk het langverwachte Limburgplan of Limburgcontract ondertekend. De uitgangspunten en vooral de pijnpunten zijn inmiddels bekend. We kunnen als Limburgers alleen maar gelukkig zijn dat de langverwachte initiatieven eindelijk de nodige aandacht zullen krijgen. Ik ga die hier dus niet herhalen.

Er is echter toch enige voorzichtigheid geboden bij de bejubeling van dit plan. We mogen namelijk toch niet vergeten dat in 1987, meer bepaald op 29 april, al een toekomstcontract werd ondertekend door de Vlaamse Regering, de federale regering, het provinciebestuur van Limburg en de Europese Commissie. Het hield een gemeenschappelijke verklaring in over de reconversie en de expansie van Limburg. Hierin onthouden we vooral dat de werkloosheid in Limburg zou worden teruggedrongen tot het Vlaamse gemiddelde, ten laatste binnen een periode van 10 jaar. Intussen, 20 jaar later, stellen we vast dat Limburg met 8,6 procent werklozen de hoogste werkloosheidsgraad van Vlaanderen heeft. Er wordt gewag gemaakt van 8,6 procent en van 8,4 procent. Blijkbaar gaat het over twee verschillende bronnen. Welke garanties biedt het contract dat de Limburgse werk-

loosheid nu wel tot het Vlaamse niveau zal worden teruggebracht?

Met veel poeha werd ook het bedrag van 673 miljoen euro naar voren geschoven. Het venijn zit echter in de staart: de regering reserveert slechts 407 miljoen euro in een meerjarenbegroting. De rest moet via alternatieve financiering – lees: leningen – en de LRM worden opgehoest. Vergeten we hierbij vooral niet dat de beloofde 407 miljoen voor een groot deel slaan op middelen die de Vlaamse Regering hoe dan ook moet uittrekken voor onze provincie bij de opmaak van de jaarlijkse begrotingen. Ook in juli 2005 gaf de SERV zijn jaarlijkse begrotingsadvies. Daarin werd de vrees geuit dat de Vlaamse Regering in 2006 minstens 218 miljoen euro moet besparen, in plaats van de geplande 75 miljoen euro, waardoor het Limburgplan dit en volgend jaar niet zou kunnen worden uitgevoerd. Dat is toch wel vreemd. Wordt er ons hier geen zand in de ogen gestrooid? Is er ondertussen al een zicht op de bijkomende 267 miljoen euro nodig om het plan werkbaar te maken? Dit te voorziene bedrag behelst namelijk 150 miljoen euro voor de geplande noord-zuidverbinding. Hoe reageert u op dit SERV-rapport, mijnheer de minister-president?

Het plan heeft het ook over de broodnodige infrastructuurwerken ter ontsluiting van de provincie en de verdere uitbouw van de Limburgse logistiek. De bedragen die voor de drie vooropgestelde verkeersknelpunten werden uitgetrokken, hebben volgens een studie van Voka Limburg, in samenwerking met de Universiteit Hasselt, al na gemiddeld drie à vier jaar een terugverdieneffect en slaan eigenlijk op de noodzaak de verkeersveiligheid te optimaliseren. Van de echte bedrijfseconomische ontsluiting van bepaalde zones vinden we in het contract echter niets terug. Over de IJzeren Rijn, die volgens de Limburgse werkgeversorganisaties VKW en Unizo van groot economisch belang is voor Noord-Limburg, vinden we niets terug.

Ook het zuiden van de provincie blijft op zijn honger. Voor de aansluiting van de E40 op Sint-Truiden is 0 euro gereserveerd, en is er sprake van een zoveelste kosten-batenstudie. Waarom werd de IJzeren Rijn niet opgenomen in het plan? Hebt u geen weet van de bestaande studie van Voka Limburg uit 2001 over de verbinding van de E40 met Sint-Truiden, die voor de regionale ontwikkeling van Zuid-Limburg van levensbelang is?

Ik blijf in de streek van Sint-Truiden. In het plan is 2,3 miljoen euro gereserveerd voor weer maar eens

een onderzoek om tegen 2009 een stabiel alternatief te vinden voor de Jonagold-appel. Het is enkel een onderzoek, en dus geen concrete oplossing voor de noodlijdende fruitsector. Bent u op de hoogte van de ontwikkelingen in nieuwe Europese lidstaten als Tsjechië, waar Limburgse fruitboeren een heuse fruitteelt met nieuwe fruitsoorten aan het opzetten zijn? Gaat dit het Jonagold-project op termijn gewoon niet onderuit halen? Waar gaat men na de evaluatie van de studie het geld halen om concrete maatregelen te realiseren?

Ik blijf bij de landbouw. Op 18 januari jongstleden suggereerde ik in de subcommissie voor Landbouw dat Limburg als proefproject zou kunnen dienen voor de productie van koolzaad en de daaraan verbonden koolzaadolie. U antwoordde toen dat u mijn suggestie niet zou vergeten en dat een dergelijke maatregel aan bod zou komen in PDPO 2. Hoewel Limburg met ernstige landbouwproblemen kampt, denken we maar aan de suikerbieten- en fruitsector, werd dit toch belangrijke alternatief niet overweging genomen. Denkt u eraan om in Limburg koolzaadproductie te stimuleren als oplossing voor de huidige tanende landbouwproductie, in de wetenschap dat voor het behalen van de Kyoto-norm dit jaar al moest worden gezaaid om volgend jaar de olie in de transportsector te gebruiken?

De voorzitter: Minister-president Leterme heeft het woord.

Minister-president Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, of dit Limburgcontract nu contract, overeenkomst of plan heet, doet er voor mij niet toe. De zaak is gewoon dat er sprake is van een aantal concrete verbintenissen tot het realiseren van dingen met betrekking tot 40 à 45 projecten.

Momenteel worden, in contact met de diverse bevoegde ministers, de uitvoeringsstappen van de diverse projecten uitgetekend. Dit zijn bij wijze van spreken scenario's voor elk dossier.

Er worden al een aantal stappen op korte termijn voorbereid. Dat varieert natuurlijk van project tot project. Zo zijn er opstartvergaderingen bezig met betrekking tot de toerismeprojecten. Voor andere projecten moeten er eerst procedures worden doorlopen alvorens de daadwerkelijke verwezenlijking kan beginnen.

Het Limburgcontract is een budgettair onderbouwd geheel van concrete maatregelen waartoe de Vlaamse

Regering zich verbindt en waarop een aantal semi-externe partners, zoals LRM-Lisom en de provincie, mee hebben ingetekend. Vorige week nog is er overleg geweest met de leiding van LRM-Lisom om nog eens te overlopen precies voor welke projecten er nog beslissingen moeten vallen. Deze bijeenkomst heeft tot resultaten geleid. We hebben wel afgesproken dat de beheersovereenkomst met LRM zou worden aangepast tegen het jaareinde, zodat LRM een aantal zaken anders kan behartigen.

Ik ga nu in op de vraag over de evaluatie van en de rapportering over het Limburgplan. In het plan zelf staat onze beslissing te lezen dat een gemengde projectgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, de bestendige deputatie en de Limburgse sociale partners periodiek de uitvoering van het plan en de concrete acties zal volgen. Er is sprake van een jaarlijkse evaluatie door de regering en de Limburgse actoren. Bij de evaluatie wordt er bekeken hoever het staat met de projecten, wat de knelpunten zijn en waar het al dan niet vlot loopt. Dat is een veeleer politieke benadering. Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat we parallel daarmee, ervoor of kort daarna, ook in deze commissie een jaarlijkse evaluatie zouden organiseren. Dat is natuurlijk het voorrecht van het parlement. Uiteraard kan er ondertussen altijd worden geïnterpelleerd en kunnen er vragen worden gesteld.

Het volgen van de uitvoering zal dus gebeuren door die projectgroep. Daar zal veeleer aan technische monitoring worden gedaan, met het volgen van de afspraken, het uittekenen van de scenario's en het volgen van de projectfiches. Ik heb de administratie de opdracht gegeven een monitoringtabel op te stellen. Die zal in een geactualiseerde versie telkens worden voorgelegd aan de projectgroep, a rato van drie à vier actualisering per jaar. Daarna zal uiteraard ook een jaarlijkse statistische update van de sociaal-economische situatie in Limburg kunnen worden verricht.

Hoe zit het nu met de informatieverstrekking aan het brede publiek? De evaluatie en de rapportering van de projectgroep zijn in eerste instantie gericht op de sociale partners, het Limburgse provinciebestuur en de Vlaamse Regering, net als, uiteraard, het Vlaams Parlement. Ik heb niet voorzien in een ruime communicatiestrategie over het Limburgplan. We moeten nu vooral uitvoeren en realiseren in plaats van communiceren. Ik zal de nadruk blijven leggen op de uitvoering van concrete verbintenissen, veeleer dan op de communicatie terzake. Uiteraard zal de eva-

luatie, en zeker de jaarlijkse evaluatie, een ogenblik zijn waarop een dergelijke communicatie-inspanning kan gebeuren in de geëigende mediakanalen, ook de Limburgse.

Mijnheer Peumans, u maakte gewag van een barometer. Zoals ik al zei, zal de administratie een algemene monitoringtabel opstellen. Dat lijkt me een goed instrument om de uitvoering te volgen. Er zijn al instrumenten die de conjunctuur in Limburg meten. Ik ben niet echt van plan om een permanent consulteerbare barometer op te stellen. De toegevoegde waarde daarvan lijkt me niet zo enorm, behalve misschien als instrument voor het parlement om toezicht uit te oefenen. Het parlement heeft echter ook andere middelen om dat toezicht uit te oefenen.

De heer Boutsen vroeg in welke streken van Limburg sprake is van een te hoge werkloosheid, gekoppeld aan de vergrijzende bevolking. In augustus 2005 bedroeg de werkloosheidsgraad in Vlaanderen 9,7 percent en in Limburg 12,01 percent. Voor Hasselt gaat het over 12,41 percent. Voor Tongeren gaat het over 10,87 percent.

In de vroegere mijngemeenten Genk en Maasmechelen gaat het over respectievelijk 19 en 17 percent. Ik zal een kopie van deze tabel nemen en aan de commissieleden laten bezorgen, mijnheer Boutsen, zodat u hem zelf kan raadplegen.

Dan was er de vraag in welke gebieden van Limburg we een ongunstige ontwikkeling merken, door het gebrek aan infrastructuur. De hogere werkloosheid heeft vooral te maken met sluitingen en herstructureringen, die jammer genoeg verspreid zijn over heel Limburg. Ze vinden dus ook plaats in het noorden van de provincie, zoals recent is gebleken. De vraag rijst of het gebrek aan infrastructuur heel specifiek daarin een rol speelt. De heer Gabriëls heeft reeds verwezen naar het belang van een goede infrastructuur en ontsluiting. De bedrijfssituatie, met de recente sluitingen, heeft veel meer te maken met de loonkosten en de situatie op de markt waar de producten van de betrokken vestigingen of bedrijven moeten worden afgezet.

U vroeg voor welke gebieden van Limburg logistieke ontsluiting van belang is. We willen ons niet beperken tot de gebieden rond Genk, integendeel. We willen met het Limburgplan de logistieke ontsluiting in Limburg in het algemeen versterken. Er is in de nodige maatregelen voorzien om projecten te versnellen, zoals de noord-zuidverbinding, het klaver-

blad, de N76 en dergelijke. We gaan ervan uit dat dit de hele provincie, en uiteraard ook Vlaanderen, ten goede komt. Mijnheer Vrancken, de Voka-studie van enkele jaren geleden over de ontsluiting met Sint-Truiden naar de E40 Brussel-Luik is ons uiteraard bekend. U zult in het Limburgplan echter alleen dingen aantreffen die we kunnen realiseren, die kunnen worden gebudgetteerd binnen het algemene pakket. Er moeten dus keuzes worden gemaakt. Die zijn ook gemaakt. Deze problematiek wordt inderdaad alleen vermeld. Er zal onderzoek aan worden gewijd. Dingen zullen worden voorbereid. De realisatie zal echter nog niet gebeuren binnen het Limburgplan.

Er werd gevraagd of alle sectoren voldoende aan bod zijn gekomen. We hebben zowel algemene als sectorale maatregelen genomen. Dit zijn trouwens de keuzes die zijn aangebracht door de sociaal-economische actoren in Limburg. Het is immers vrij logisch dat we zoeken naar een maatschappelijk draagvlak voor het Limburgplan. Mijnheer Boutsen, een deel van uw vragen moet u dus ook richten aan de Limburgse actoren. We hebben vooral naar hen geluisterd en onze selectie van sectoren grotendeels daarop gericht.

Er werd gevraagd op welke manier we Limburg aantrekkelijk maken voor jonge ondernemers en grotere bedrijven die er zich kunnen vestigen. Daar speelt vooral het algemene Vlaamse beleid, met FIT, een rol. Daarnaast is er ook LRM. In de vernieuwing van de beheersovereenkomst daarmee zullen we daar extra aandacht aan besteden.

Mijnheer Vrancken, het PDPO geldt voor de periode 2007-2013. Ik kan dus nog geen maatregelen nemen voor dit document in uitvoering is. Ondertussen zijn al wel de nodige maatregelen genomen met betrekking tot de individuele bedrijfstoelage en de hectarepremie. Daarnaast zullen we via het VLIF in extra steun voorzien met betrekking tot investeringen in de ombouw van tractoren en het al dan niet gezamenlijk aankopen van persen. Dat geldt dan natuurlijk voor heel Vlaanderen.

Wat de nieuwe appelsoort voor 2009 betreft, in een dergelijke materie is het niet zo vreemd te werken met een bepaalde termijn. Het gaat ook helemaal niet over een studie. Indien u het Limburgplan goed leest, dan zult u zien dat het gaat over een investering, van – als ik me niet vergis – iets meer dan 2 miljoen euro. Dat is een behoorlijk bedrag.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, ik neem er akte van dat er sprake zal zijn van een jaarlijkse evaluatie en rapportage in deze commissie. Dat vind ik zinvol, maar ik vind het jammer dat u niet ingaat op mijn suggestie van die barometer. Nu zal dit worden vervangen door een technische monitoring. Ook in andere vakgebieden, van uw collega-ministers, moet ik zeggen dat de communicatie beter kan. Dan neem ik steeds Nederland als voorbeeld: denken we maar aan de wijze waarop Nederland heeft gecommuniceerd over de reconversie, onder het motto 'van zwart naar groen'. Communicatie voorkomt veel misverstanden. U wilt echter niet ingaan op deze suggestie.

Minister-president Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, daar de heer Peumans aandringt, zal ik dit eens herbekijken, ook met de administratie Planning en Statistiek.

De heer Jan Peumans: Ik wil één voorbeeld geven. Minister Peeters heeft zich geëngageerd om de noord-zuidverbinding tot stand te brengen. Hij heeft duidelijk en formeel verklaard dat die werken op 1 januari 2007 zouden beginnen. Ik wens hem daar veel succes mee, maar ik heb mijn twijfels of dit inderdaad gaat lukken. Er worden allerlei data vooropgesteld. Het lijkt me goed dat Limburgers iets kunnen consulteren om te weten wat de resultaten zijn van al die plannen die werden vooropgesteld. (*Opmerkingen*)

Het klaverblad lost het ontsluitingsprobleem van Limburg niet op.

We zouden dit graag op de voet kunnen volgen. Anders moeten we voortdurend vragen stellen, en ik heb gelezen dat sommige ministers dat vervelend vinden.

Minister-president Yves Leterme: Ik vind dat helemaal niet vervelend.

De heer Jan Peumans: Ten slotte zou ik graag eens die studie willen zien die Voka heeft gemaakt over de ontsluiting van Sint-Truiden. Het was blijkbaar een nota. Dat is wat anders dan een studie. Ik vind trouwens niet dat de fout die de heer Leburton destijds heeft gemaakt door het aanleggen van de E40, nu moet worden rechtgezet door een autosnelweg aan te

leggen tussen Sint-Truiden en de E40. Dat mag ook eens worden gezegd. Dat komt erop neer dat men een stommiteit van vroeger wil rechtzetten door een andere stommiteit. Ik heb een afwijkende mening over die E40.

De voorzitter: De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Thieu Boutsen: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Het is erg duidelijk dat ook wij het Limburgplan veel kansen willen geven. We geloven in dat plan. Het is nodig. Het is ook onze taak en plicht om jaarlijks te vragen hoe ver het ermee staat.

Hiermee kondig ik ook aan dat we de minister-president in de loop van de volgende jaren zullen onderwerpen over dit plan. Ik weet alleen niet of het over dezelfde minister-president zal gaan.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. We zullen de diverse pijnpunten nauwlettend volgen en desgevallend, en indien het ons wordt toegelaten, de nodige vragen stellen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Yves Leterme, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de houding van de Vlaamse Regering bij de onderhandelingen tussen de federale regering en de gewesten inzake de luchthaven van Zaventem

De voorzitter: de heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte leden, op 21 september lekte in een aantal kranten uit wat in de nota staat die algemeen de nota-Landuyt wordt genoemd, maar officieel Perspectief 2008 zou heten. De nota vormde de basis voor het overleg tussen de federale regering en de gewesten.

In de nota zou worden voorgesteld dat vanaf 2008 het aantal nachtvluchten zou worden gereduceerd tot

18.000. Een vijfde daarvan zou nog steeds een geluidscoëfficiënt van QC 12 mogen hebben. Ik vrees dat een dergelijke beperkte reductie de problemen zeker niet zal oplossen. Enerzijds kan ik me er zeker in vinden dat men gaat proberen, na alles wat er de voorbije jaren is gebeurd, de zaken via overleg en in discretie af te handelen, en niet elk idee meteen naar buiten te brengen, daar het zou worden afgeschoten nog voor het een kans maakt om degelijk te worden besproken. Dat zou alleszins in de nota staan. Ik kan me natuurlijk alleen maar baseren op de krantenartikels. Aan de andere kant is het betreuenswaardig dat zaken in de pers uitlekken voor het parlement zich over bepaalde denksporen heeft kunnen uitspreken.

Het is merkwaardig dat in de nota zou staan dat de exploitatiebeperkingen alleen doorgevoerd kunnen worden met respect voor de bepalingen van de aandelenoverdracht. Het Australische Macquarie nam vorig jaar 70 percent van de aandelen van BIAC over. Wat houden die bepalingen in de aandelenoverdracht precies in?

Volgens het kabinet van federaal minister Vande Lanotte, die de overdracht destijds regelde, werd afgesproken dat de luchthavenuitbater zijn normale activiteiten moet kunnen blijven uitoefenen. Toen ik dit las, wekte het geen verwondering op dat er in de nota niet gerept wordt over de dagvluchten. Macquarie zou het aantal dagvluchten immers tot 400.000 willen laten toenemen. Nu zijn de 250.000 dagvluchten reeds oorzaak van heel wat klachten.

De heer Van Rompuy merkte op zijn webstek op dat het grootste deel van de rechtszaken die de afgelopen maanden en jaren werden gevoerd, niet de nachtvluchten maar de dagvluchten als onderwerp hadden. Het is des te merkwaardig dat daarover niets staat in de nota van minister Landuyt.

Na de concentratie, waarvan gelukkig werd afgestapt, hebben voormalig federaal minister Anciaux en daarna federaal minister Landuyt bijna drie jaar lang uitsluitend hun heil gezocht in het proberen doorvoeren van een spreiding. Als ik de nota-Landuyt goed interpreteer, zou het spreidingsplan verlaten worden en zou er, zowel voor de dag als voor de nacht, een concentratie komen op de twee parallelle banen 25R en 25L. Dat impliceert ook een verlenging van de 25L, waardoor Hummelgem een tweede Doel dreigt te worden en waardoor het grondlawaaï zal doordringen tot in de dorpskernen van Erps-Kwerps, Kortenberg en Nederokkerzeel.

In de nota-Landuyt wordt ook gesuggereerd om zones af te bakenen waarin niet meer mag worden gebouwd.

In het verleden hebben zowel de gouverneur van Vlaams-Brabant, de heer De Witte, als de burgemeester van Zaventem, de heer Vermeiren, zich uitgesproken tegen dat voorstel. Wat is er nu van aan?

Het standpunt van de Vlaamse Regering en de oranje-paarse meerderheid is nogal dubbelzinnig en zeker niet eenduidig. Binnen de grootste meerderheidspartij, CD&V, alleen al, bestaan er drie uiteenlopende meningen. De heer Schouppe is voor een afschaffing van de nachtvluchten, de heer Van Rompuy wil de economische ontwikkeling van de luchthaven op geen enkele manier ondermijnen en minister Peeters is van mening dat het aantal nachtvluchten lichtjes mag dalen en wil daarvoor, net als minister Anciaux, gebruik maken van de herstructurering van DHL. De VLD daarentegen, heeft bij monde van de heer Vermeiren en van de partijvoorzitter, de heer Somers, te kennen gegeven dat ze de vrijkomende nachtvluchten van DHL door andere maatschappijen willen laten overnemen zodat de economische expansie volop kan worden voortgezet.

Kortom, er worden heel wat verschillende standpunten geventileerd. Daardoor is het nogal onduidelijk welk van die standpunten de Vlaamse Regering inneemt tijdens het overleg met de federale overheid en met de andere gewesten.

Ik heb nog een opmerking over het publieke onderzoek dat werd gevoerd in het teken van het START-plan van de luchthaven van Zaventem. Bij dat onderzoek konden heel wat vragen worden gesteld, zowel over de geografische spreiding, want in een aantal gemeenten kregen de burgers niet de kans om deel te nemen aan de bevraging, over de timing, want de bevraging viel tijdens de vakantieperiode, en over de toegankelijkheid ervan, want het taalgebruik was nogal ambtelijk en specialistisch.

Mijnheer de minister-president, wat is nu het eigenlijke standpunt van de Vlaamse Regering met betrekking tot het aantal nachtvluchten? Moet het huidige aantal toenemen, behouden blijven, afnemen of mogen de nachtvluchten afgeschaft worden, zoals ook de heer Schouppe stelt?

Wat is de precieze inhoud van de gesprekken die op initiatief van minister Landuyt tussen de federale regering en de gewesten plaatsvinden? Kloppen de berichten uit de media over de inhoud van de nota van minister Landuyt? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over de feiten dat het aantal nachtvluchten pas na 2008 tot 18.000 per jaar zou worden gereduceerd, dat 20 percent van de nachtvluchten nog

steeds met lawaaierige toestellen met geluidsquota QC12 mogen plaatsvinden, dat het spreidingsplan begraven wordt en er overgegaan wordt op een feitelijke concentratie op de banen 25R en 25L, met een verlenging van 25L tot in een aantal dorpskernen?

In welke mate is het aspect volksgezondheid aan bod gekomen bij de onderhandelingen? Werde dit door de Vlaamse onderhandelaars in het debat aangekaart of werden enkel economische argumenten gebruikt? Heeft de Vlaamse minister van Welzijn en Volksgezondheid een inbreng in de onderhandelingen gehad?

Hoe staat de regering tegenover het al dan niet plannetieren van het aantal dagvluchten? De heer Van Rompuy heeft terecht opgemerkt dat de problematiek van de overlast zich niet beperkt tot de nachtvluchten. Is dit tijdens de onderhandelingen aan bod gekomen? In de nota zou niets worden vermeld over het aantal dagvluchten en Macquarie zou het aantal willen optrekken van 250.000 tot 400.000 per jaar. Is de regering het daarmee eens?

Wat moeten we verstaan onder de frase dat de exploitatiebeperkingen alleen kunnen met respect voor de bepalingen van de aandelenoverdracht van BIAC naar Macquarie? Wat zijn die bepalingen precies en welke beperkende invloed hebben ze op het instellen van milieunormen?

Wat is het standpunt van de regering over de suggestie uit de nota-Landuyt dat er zones dienen te worden afgebakend waarbinnen niet meer mag worden gebouwd? Is de regering het daarmee eens? Zullen terzake concrete maatregelen worden genomen op het vlak van ruimtelijke ordening? Nu worden nog steeds terreinen verkaveld vlakbij de luchthaven.

Waarom werd het aantal ondervraagden bij de publieke consultatie inzake de milieueffectenbeoordeling van het START-plan beperkt tot slechts vijf Vlaamse gemeenten, waardoor getroffen burgers uit onder andere Meise, Grimbergen, Tervuren en Huldenberg niet betrokken werden bij de bevraging?

Hoe gaat de regering om met de vaak gehoorde bemerking dat de enquêtevragen te technisch waren voor de modale burger en dat de consultatieperiode grotendeels samenviel met de vakantie?

Bij lezing van het START-plan valt het op dat – zeker in eerste instantie – de economische actoren een hoofdrol toebedeeld krijgen in de opstelling van een

strategische visie. In welke mate worden de omwonenden verder bij de zaak betrokken? In welke mate worden er gezondheidsexperts bij betrokken?

Het viel me op dat u in de Septemberverklaring stelde dat de terechte bekommernissen voor de leefomgeving de economische expansie van de luchthaven als belangrijke economische poort niet in de weg mogen staan. Daardoor worden de gezondheidsaspecten ondergeschikt gemaakt aan de economische expansie. Klopt dit? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering terzake?

Ik heb er alle begrip voor dat werd geprobeerd om de gesprekken binnenskamers te houden, want wat aan de publieke opinie wordt onderworpen, zal sterven voor het een kans maakt om deftig besproken te worden. Aan de andere kant stellen we vast dat er toch heel wat zaken uitlekken in de pers, waardoor de paniek bij een aantal comités alleen maar groter wordt. Ik vraag u daarom om verduidelijking, mijnheer de minister-president.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, toen ik pas parlamentslid was, werd hier een debat gehouden over de toekomst van DHL. Ik heb toen gevraagd hoe het zat met de relatie tussen Zaventem en Bierseet. Ik denk dat ik terzake een beetje de vertolker ben van Belgisch en Nederlands Zuid-Limburg, maar ook van een stuk van Wallonië.

In de debatten over het reduceren van de nachtvluchten, duikt Bierseet immers steeds opnieuw op. TNT heeft daar een Europese hub uitgebouwd, en dat heeft alles te maken met de overeenkomst die indertijd werd gesloten met de Waalse regering en met de luchthavenautoriteiten waardoor de luchthaven 24 uur op 24 open is. Doordat er daar nog capaciteit over is, duikt Bierseet automatisch opnieuw op in de debatten. Ik baseer me op uitspraken in de Franstalige pers van minister Reynders uit Luik en van de voorzitter van de raad van bestuur, de heer Happart. Zij stellen voor om naar Bierseet te komen omdat de nodige ruimte er voorhanden is. In welke mate wordt de ruimte in Bierseet meegenomen in de discussie over Zaventem?

Deze voormiddag werd ik geïnterviewd door de RTBF. Minister Antoine heeft beslist om de bouwvergunning voor de verlenging van de startbaan te vernietigen en om de procedure helemaal over te

doen. Dat is een gevolg van een uitspraak van de Raad van State.

Mij interesseert vooral in welke mate Bierset een rol speelt in de kwestie-Zaventem.

De voorzitter: Minister-president Letermé heeft het woord.

Minister-president Yves Letermé: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Glorieux, ik merk op dat de problemen zijn ontstaan in 2000 en 2001. Het is makkelijk om met de vinger te wijzen, maar een aantal initiatieven van mevrouw Durant hadden een aandeel in de gevolgde paniek en commotie.

U zult in mijn antwoord begrip moeten opbrengen voor de discretie die ik aan de dag leg ten aanzien van een aantal vragen. Ik wil een oplossing voor Zaventem en wens die niet te hypothekeren door onverhoeds bepaalde verklaringen af te leggen. Hierdoor zal de volledigheid van mijn antwoord hier en daar onder druk komen te staan.

De milieuvergunning voorziet in een plafond van 25.000 vluchten. Toen er wat commotie ontstond over de afbouw en dies meer heb ik in de media al verklaard, en ik wil dat hier herhalen, dat op het ogenblik dat een pakket nachtvluchten zou wegvalLEN door een herschikking bij DHL als operator, de vrijkomende nachtvluchten niet per definitie allemaal opnieuw zullen worden ingevuld. Daarover zijn in de schoot van de Vlaamse Regering afspraken gemaakt.

U vroeg me naar de stand van zaken van de gesprekken. Als ik hier op tijd wegraak, ga ik weer naar de gesprekstafel. De Vlaamse Regering heeft over de nota-Landuyt bijkomende vragen gesteld over de effecten op gezondheid en de hinderlijkheid van bepaalde opties in de nota. Vandaag zijn al een aantal antwoorden geformuleerd. Straks komt het kernkabinet bijeen om zich daar nog eens over te buigen. In de loop van de avond volgt wellicht nog een overleg met de federale regering. De werkgroep 'luchthavenakkoord federale/gewesten' die een beroep doet op de expertencommissie inzake geluid, onderzoekt momenteel nog verschillende scenario's en het materiaal over de gezondheids- en hinderlijkheidsrisico's.

Het aspect volksgezondheid is aan bod gekomen en komt uiteraard nog aan bod bij de onderhandelingen. De Vlaamse administratie Volksgezond-

heid heeft op een initiatief van minister Vervotte inzake de adviesprocedure over het verlenen van een milieuvergunning aan BIAC, aangegeven dat het aspect volksgezondheid in rekening moest worden genomen. Voor zo ver dat nodig was, werd nog eens onderstreept. In het verlengde daarvan komen in de onderhandelingen over een mogelijk luchthavenakkoord met de sociale en economische aspecten ook de aspecten volksgezondheid en ecologie uitdrukkelijk aan bod. We zoeken immers een duurzame oplossing.

De problematiek van de nachtvluchten is tot nu toe in het overleg met minister Landuyt over de plafonnering nog niet aan bod gekomen. Gegevens met betrekking tot het al dan niet kunnen opleggen van exploitatiebeperkingen zijn mij niet bekend. Er is niet echt rekening mee gehouden. Maatregelen inzake ruimtelijke ordening worden effectief onderzocht. Dit zal deel moeten uitmaken van een globaal samenwerkingsakkoord en is dus voorwerp van studie.

Voor het eerst wordt in Vlaanderen het integraal spoor gevolgd waarbij een volwaardige MER-procedure wordt gevolgd van bij het begin van de opmaak van een strategische visie. In het verleden werd in Vlaanderen pas a posteriori een MER gemaakt, op het ogenblik dat de grote principiële keuzes al gemaakt waren.

De publieke consultatie was niet beperkt tot de gemeenten rond de luchthaven. De andere gemeenten en individuele burgers kregen de kans om te reageren van 1 augustus tot 15 september. Sommigen zeggen dat dit ongelukkig valt omdat het vakantie is. Ik zou de politieke vakantie niet naar de hele bevolking durven extrapoleren. Men kon dus ruimer reageren dan de vijf aangrenzende gemeenten. De techniciteit van de enquêtevragen was niet van die aard om mensen af te schrikken, want we hebben heel wat reacties ontvangen, niet alleen de kettingreacties via mail enzovoort, maar ook veel afzonderlijk opgestelde opmerkingen die trouwens een aantal waardevolle reacties omvatten.

Ik heb van meet af aan gezegd dat het Startplan als ambitie heeft invulling te geven aan de functie Zaventem als tweede economische poort van Vlaanderen, na Antwerpen. Het is een belangrijke poort, op internationaal niveau, met een economische impact op heel Vlaanderen. Daarom vertrekken we bij het uittekenen van die visie van een sociaal-economische benadering, waarbij de aspecten milieu, volks-

gezondheid en ruimtelijke ordening echter mee in beschouwing worden genomen. Begin volgend jaar volgt opnieuw een openbaar onderzoek waarbij zal worden nagegaan of en in welke mate de opmerkingen uit de eerste consultatiefase werden behandeld. De SERV en de MINA-raad zullen via de nieuwe luchthavencommissie geraadpleegd worden. Daardoor bereiken we een vollediger dekking van de verschillende maatschappelijke belangen.

Mijnheer Peumans, tot nu toe is de naam Bierset niet gevallen in de contacten waar ik aan heb deelgenomen. We hebben een vijf- à zestal bijeenkomsten gehad. De optie Bierset is daar nog niet besproken.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister-president. Ik stel natuurlijk vast dat de antwoorden niet altijd even duidelijk waren omwille van de discretie die u in acht moet nemen.

Ik had wel verwacht dat u zou verwijzen naar het tijdperk-Durant. U schoffeert mij daar absoluut niet mee, maar ik zou toch willen beklemtonen dat dit intussen al 2 jaar achter ons ligt. Er is nu een andere regering, zowel op federaal als op Vlaams niveau. Ik heb in de aanloop naar die verkiezingen heel wat mensen van die verschillende regeringen op tafels weten springen in de noord- en ooststrand met de bewering dat zij het allemaal anders en sneller zouden oplossen. Er zijn vandaag echter meer actiecomités actief dan ooit tevoren.

Ik ben het absoluut met u eens dat er in de afgelopen jaren allerlei zaken tegenvielen. Als het oorspronkelijke voorstel van mevrouw Durant gevolgd was om het aantal nachtvluchten en het aantal nachtelijke vliegtuigen te beperken – zij had het niet eens over afschaffen –, dan hadden we heel wat minder problemen gehad dan met het concentratiemodel dat nadien is ingevoerd.

U hebt een cryptische omschrijving gegeven van het standpunt van de Vlaamse Regering op de vraag of er meer of minder nachtvluchten zullen zijn. U stelde dat, als er nachtvluchten van DHL wegvallen, ze niet per definitie allemaal opnieuw zullen worden ingevuld. Daarmee kunnen we echter nog alle kanten uit. Ik neem er akte van, maar het is niet echt duidelijk. Is dat de lijn van minister Peeters?

Minister-president Yves Leterme: Het is de lijn van minister Peeters, en niet die van de heer Schouppe.

De heer Eloi Glorieux: Dat is wel duidelijk. U zei ook dat er adviezen van het kabinet van minister Vervotte waren. Kunnen we daar inzage van krijgen?

Minister-president Yves Leterme: Bij de bespreking van de milieuvergunningen door de Vlaamse Regering heeft minister Vervotte aandacht gevraagd voor het aspect volksgezondheid. Dat was al een keer gebeurd in het openbaar onderzoek en er is toen ook gevolg aan gegeven met een initiatief van de administratie. Bij de bespreking van de vergunningen zelf in december is er dus opnieuw aandacht voor gevraagd. Dat is een van de redenen waarom we met betrekking tot de objectivering van de geluidsoverlast niet alleen het aspect bevolkingsdichtheid hanteren, maar ook differentiëren in functie van de beleefde geluidsoverlast.

De heer Jan Peumans: Daar bestaan al sinds jaren onderzoeken over. Ik heb het meegemaakt met het vliegveld in Nederlands Limburg. U kunt daarover lezen in vaktijdschriften.

Minister-president Yves Leterme: U hebt uiteraard gelijk, maar bij de opdracht die gegeven is om van de Kanaalzone tot Erps-Kwerps te meten wat er in de verschillende scenario's aan geluidsoverlast is, wordt niet alleen rekening gehouden met de bevolkingsdichtheid, maar ook met de beleefde geluidsoverlast zelf. Ik had begrepen dat een volledige inventaris daarvan nog niet bestond. Als u daar een inventaris van hebt, dan zou ik die graag in ontvangst nemen. Het zou heel nuttig zijn voor de tientallen specialisten die nu bij het dossier betrokken zijn.

De heer Jan Peumans: Het gaat niet specifiek om Zaventem. Volksgezondheid zegt gewoon dat nachtlawaai ongezond is, punt uit. Daar zijn tientallen studies over gemaakt en er is dan ook geen discussie over. Dat kan niet in twijfel getrokken worden, maar sommigen doen dat toch. Nachtvluchten zijn gewoon ongezond. Dat mensen 's nachts niet kunnen slapen omdat er om 2 uur 's morgens een vliegtuig komt overgevlogen, is gewoon ongezond. Er spelen hier veel meer economische belangen mee dan die van de volksgezondheid.

Minister-president Yves Leterme: Ik trek dat ook niet in twijfel, daarom spreken we ook over lasten.

De heer Jan Peumans: Als die afweging wordt gemaakt, is de conclusie duidelijk. Dat was een van de redenen waarom voor Nederlands Zuid-Limburg beslist is geen nachtvluchten toe te laten.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de minister-president, ten slotte had ik u nog willen vragen of u meer duidelijkheid zou kunnen geven over het standpunt van de Vlaamse Regering op de intentie in de nota-Landuyt om het spreidingsplan te verlaten en over te gaan tot een feitelijke concentratie op startbaan 25 links en 25 rechts, met een eventuele verlenging van startbaan 25 links, waar zaterdag nog tegen is gemanifesteerd. Ik veronderstel dat ook dit deel uitmaakt van de besprekingen. Heeft de Vlaamse Regering daar al een standpunt over?

Minister-president Yves Leterme: Tot nu toe zaten we in de fase van het vragen stellen. De volgende dagen zullen we onze standpunten bepalen.

De heer Eloi Glorieux: Zal het parlement daar tijdig van worden ingelicht, of pas als de beslissingen genomen zijn?

Minister-president Yves Leterme: Het parlement zal uiteraard worden ingelicht, maar vooraleer dat kan, moet er eerst iets zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
