

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C86 – ECO11**

zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Economie, Economisch  
Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid,  
Werk en Sociale Economie

van 14 januari 2010

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het A350-project van Airbus	3
Vraag om uitleg van de heer Boudewijn Bouckaert tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de doorgevoerde wijziging aan de federale IKEA-wetgeving in het kader van de omzetting van de Dienstenrichtlijn en de impact hiervan op het Vlaamse beleid	5
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de evaluatie en de evolutie van het START-project	14
Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de gedragscode die is afgesproken tussen banken en kmo's	21

■

**Waarnemend voorzitter: de heer Matthias Diependaele, ondervoorzitter****Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het A350-project van Airbus**

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Mijnheer de minister-president, collega's, op 10 juli 2007 werd door de plenaire vergadering van dit parlement een motie aangenomen over de verdeling van de compensaties voor de bouw van de Airbus A350 tussen Vlaanderen en Wallonië. In concreto werd in deze motie aan de Vlaamse Regering gevraagd om voor het betrokken dossier een samenwerkingsakkoord met de federale overheid en de gewesten enkel te ondertekenen indien we minstens 56 percent van de industriële opdrachten zouden binnenhalen voor Vlaamse ondernemingen die actief zijn in de luchtvaartsector. Dat percentage zegt wel iets. Het is echter belangrijk te onderstrepen dat we te maken hebben met een investeringsdossier van 150 miljoen euro. In het licht van de huidige crisis is dat een toch niet te versmaden bedrag voor de Vlaamse luchtvaartindustrie.

Sinds 2007 is er op economisch vlak heel wat veranderd. We zitten midden in een economische crisis, hoewel sommige cijfers aangeven dat we vandaag veeleer te maken hebben met de naweeën ervan. Toch blijkt dat de luchtvaartsector helemaal niet ontsnapt is aan de crisis. In de pers konden we lezen dat Airbus voor een ander project, met name van het militaire transportvliegtuig A400M, vaststelde dat het gevoelig meer zou kosten. Als gevolg daarvan dreigde het bedrijf er zelfs mee om de productie, de verdere ontwikkeling stop te zetten. Vlaanderen doet niet mee aan het militaire project, maar wel aan het A350-project. Mijnheer de minister-president, die ene vaststelling leidde tot het stellen van de vraag over de gevolgen van de crisis voor het A350-project. En, meer algemeen, wat zijn de gevolgen van de crisis voor de luchtvaartindustrie? Het gaat om een van die hoogtechnologische sectoren die passen in het transitie-model waar we allemaal naar streven en waar we toch zo de nadruk op leggen.

– *Mevrouw Patricia Ceysens treedt als voorzitter op.*

Mijnheer de minister-president, ik had graag een stand van zaken gekregen met betrekking tot het A350-project. Welke garanties heeft de Vlaamse Regering ondertussen gekregen inzake de compensaties aan Vlaamse ondernemingen? Worden die engagementen ook gehaald? Meer in het algemeen zou ik willen weten wat de gevolgen van de economische crisis zijn voor het A350-project. Welke initiatieven denkt u als bevoegd minister te kunnen nemen om een antwoord te bieden op de recente uitdagingen voor deze tak van onze industrie?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mevrouw de voorzitter, collega's, mijnheer Van Malderen, dit is natuurlijk een goede vraag. Ze biedt me ook de gelegenheid om een volledige stand van zaken te geven in dit dossier. Mijnheer Van Malderen, ik zou uw eerste en tweede vraag samen willen bekijken en vooraf enkele elementen van het samenwerkingsakkoord duiden.

In het kader van de Belgische deelname aan het Airbus A350-programma werd door de federale regering een bedrag van 150 miljoen euro uitgetrokken voor de prefinanciering van de non-recurring costs of lanceerkosten (NRC's) van dit programma, via terugbetaalbare voorschotten of leningen met risicodekking aan deelnemende bedrijven. Dat is dus een niet-onaardig bedrag dat de federale regering had uitgetrokken. Dit federale initiatief was, volgens de bepalingen van de Sint-Michielsakkoorden van 1993, mogelijk mits goedkeuring van de gewestregeringen via een samenwerkingsakkoord. Dit politiek akkoord werd ondertekend op 11 september 2008 door de federale regering en de drie gewestregeringen. De totstandkoming van het akkoord werd vergemakkelijkt door een voorafgaand industrieel akkoord door de

sector zelf tussen de Flemish Aerospace Group (FLAG) en Skywin in coördinatie met hun leden. De Vlaamse sector was hierover in continu overleg met de Vlaamse Regering en de toenmalige minister van Economie.

In dit gezamenlijk overleg waren twee voorwaarden gesteld aan Vlaamse kant, namelijk de vastlegging van a-prioriverdeelsleutels over de gewesten, en de opname van het A400M-programma voor steun voor die bedrijven die tot dan toe een dergelijke steun niet gekregen hadden via het internationaal militair samenwerkingsprogramma. Deze principes werden opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Voor de eerste 90 miljoen euro wordt een 50/50-verdeelsleutel gehanteerd tussen Vlaanderen enerzijds en Brussel-Wallonië anderzijds. Voor de volgende 60 miljoen euro wordt een 56/44-verdeelsleutel gehanteerd. Het resterende saldo van 28 miljoen euro van het A380-programma worden verdeeld volgens een 60/40-sleutel en kunnen gebruikt worden voor het A400M-programma. Dat is dus een zeer intelligente benadering om te komen tot een evenwichtige verdeling van die middelen.

Belangrijk is wel dat het niet gaat over compensaties, maar wel over de toekenning van financiële steun, die aan een maximaal aantal bedrijven moet toelaten om deel te kunnen nemen aan deze internationale vliegtuigbouwprogramma's van Airbus. Beide Vlaamse voorwaarden zijn opgenomen in het samenwerkingsakkoord, en twee vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid waken er in het Stuurcomité A350 over dat aan alle voorwaarden van het samenwerkingsakkoord voldaan wordt bij het toekennen van die NRC's.

Op dit ogenblik zijn reeds een aantal financieringsovereenkomsten afgesloten tussen de federale overheid en een aantal bedrijven. Het betreft hier de bedrijven BELAIRBUS – ik kan u de samenstelling zo dadelijk bezorgen –, Acrosoma uit Lokeren, Europlasma uit Oudenaarde, Electronic Apparatus uit Tessenderlo, SABCA uit Gosselies, Haren en Lummen en SAMTECH uit Luik. Sommige van deze steunmaatregelen hebben reeds geleid tot contracten tussen de betrokken Belgische bedrijven en Airbus zelf, of met grote toeleveranciers van Airbus in het programma A350.

Voor het programma A400M werden overeenkomsten afgesloten voor steun aan SONACA in Charleroi, Asco in Zaventem, en SABCA Limburg in Lummen. Alle bepalingen van het samenwerkingsakkoord werden hierbij nageleefd, waarbij de toepasselijke Europese regelgevingen en rapporteringen scrupuleus werden gerespecteerd.

De deelname- en financieringsmogelijkheden voor Belgische bedrijven aan het vliegtuigbouwprogramma A350 zijn nog niet afgesloten, en verschillende dossiers voor bijkomende Vlaamse bedrijven worden op dit ogenblik door het Federaal Luchtvaartplatform onderzocht. Een aantal van deze Vlaamse dossiers kunnen eveneens nog leiden tot nieuwe financieringscontracten. Het is voor ons verheugend vast te stellen dat nu, bij het prille begin van het A350-programma, reeds zes Vlaamse bedrijven overheidsfinanciering hebben verkregen in het programma A350, waaronder drie kmo's, en dat nog eens twee Vlaamse bedrijven kunnen genieten van de steun in verband met het A400M-programma. Dit toont de groei aan van deze sector in Vlaanderen, en van de deugdelijkheid en het goed gebruik van het onderhandelde samenwerkingsakkoord door het Federaal Luchtvaartplatform voor de ondersteuning van deze groei. Mijnheer Van Malderen, ik denk dat ik hiermee uw eerste en tweede vraag samen heb beantwoord.

De crisis in de luchtvaartindustrie is vooral een crisis in de 'vliegende luchtvaart' en de onderhoudssector ervan, door het tijdelijk minder vliegen. De 'makende' luchtvaartindustrie heeft het integendeel heel druk met de ontwikkeling en start van de serieproductie van een aantal gloednieuwe toestellen met maximale toepassing van milieuvriendelijker technologieën. Heel wat van die bestellingen moeten natuurlijk worden afgeleverd. De 'makende' luchtvaartindustrie is dus heel goed en druk bezig.

Zowel de A350, als zijn rivaal de Boeing 787 – hoewel nog in volle ontwikkeling –, bereiden zich voor op de afbouw van de reeds volle orderboekjes. Ook de productie van de huidige

types van zowel Airbus als Boeing – de A320- en de B737-families – is nauwelijks geraakt door de crisis. Enkel de opvoering van de productie die gepland was voor de crisis toesloeg, is voorlopig niet doorgevoerd, en het aantal nieuwe bestellingen is duidelijk verminderd. Anderzijds was de productie reeds volgeboekt voor een drietal jaar. Alles is dus in gereedheid om de productie op te voeren zodra de crisis wegebt, en vooral om dan de nieuwe toestellen op de markt te brengen en in serie te bouwen. Eigenlijk geeft de crisis meer tijd aan de ‘maakindustrie’ om werkelijk een nieuwe generatie van milieuvriendelijker toestellen op punt te stellen. Dat is godzijdank – en met enige voorzichtigheid – een volledig andere situatie dan in de ‘vliegende’ luchtvaart.

Vlaanderen profiteert hiervan om te trachten nieuwe nichespelers te introduceren in nieuwe programma's zoals de A350 en de B787 – toekomstige opvolgers van de A320 en B737 op lange termijn – en neemt deel aan ontwikkelingen van burgertoestellen in China, Rusland, India en Brazilië.

Naast de non-recurring-costs-prefinancieringssteun voor de internationale luchtvaartprogramma's blijft Vlaanderen investeren in innovatieve producten voor de toekomst in deze sector, via het Lucht- en Ruimtevaartprogramma van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT). Tevens steunen we via Flanders Investment & Trade (F.I.T), in een zeer goed lopende samenwerking met de sector via de FLAG, alle exportinitiatieven, waaronder groepsdeelnames aan de meest representatieve internationale luchtvaartbeurzen en economische zendingen voor het openen van nieuwe markten voor deze sector voornamelijk in Rusland, China en India.

Ik denk dat het samenwerkingsakkoord met de verdeelsleutels heel moeizaam tot stand is gekomen. Toch kennen we in deze sector heel dynamische ontwikkelingen waarvan we hopen dat die zich doorzetten zodat deze sector zich ook in Vlaanderen verder kan ontwikkelen.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Wij hebben in deze commissie de afgelopen maanden vooral slecht nieuws moeten aanhoren. Het is goed dat er af en toe ook eens een positieve klank weerklinkt. Ik ben zeer tevreden dat het samenwerkingsakkoord ondertussen effectief resulteert in contracten. Het verheugt mij dat gemaakte afspraken dan toch worden gerespecteerd en nagekomen. Krantenberichten lieten een ander geluid horen, met name over de A400M. Die geruchten gaan dan blijkbaar toch niet op voor het A350-programma. We kunnen daar binnen afzienbare tijd tot een serieproductie komen, en omzet en tewerkstelling genereren. En dat in een sector die – ik ben het daar met u eens, mijnheer de minister-president – een nieuwe niche zou kunnen vormen voor onze Vlaamse industrie. Dat kan ons alleen maar positief stemmen.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Boudewijn Bouckaert tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de doorgevoerde wijziging aan de federale IKEA-wetgeving in het kader van de omzetting van de Dienstenrichtlijn en de impact hiervan op het Vlaamse beleid**

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

**De heer Boudewijn Bouckaert:** Mevrouw de voorzitter, mijn vraag neemt een minder hoge vlucht dan de vorige vraag.

Mijnheer de minister-president, u kent de wetsgeschiedenis met betrekking tot de vestigingen van grootwarenhuizen. In de vroegere federale regelgeving, bijgenaamd de IKEA-wet, werd

de sociaaleconomische vergunning voor een handelsvestiging van meer dan 1000 vierkante meter uitgereikt. Daarin waren vier criteria: ruimtelijke ligging van de handelsvestiging, belangen van de consument, invloed van het ontwerp op de werkgelegenheid, gevolgen van het ontwerp op de bestaande handelszaken. Er werd vastgesteld dat de laatste drie criteria niet in overeenstemming waren met de Dienstenrichtlijn, die als doel heeft om tegen 2010 – en daar zijn we ondertussen in beland – een echte vrije markt voor diensten tot stand te brengen.

De overeengekomen wijzigingen zijn volgens minister Van Quickenborne, uw collega in de federale regering, het resultaat van een overleg met de drie gewesten en met de diverse ondernemersorganisaties. Als minister-president van een gewest moet dit u bekend zijn.

De wetswijziging heeft concreet tot gevolg dat de criteria die een duidelijke economische toets inhouden uit de wet worden geschrapt. Dit betekent dat de aanvraag voor een sociaaleconomische vergunning niet getoetst mag worden aan de invloed van het ontwerp op de werkgelegenheid, de gevolgen van het ontwerp op de bestaande handelszaken en de belangen van de consument. Met de federale wetswijziging zullen de dossiers nu beoordeeld worden op basis van de volgende criteria: de bescherming van de consument – kleine nuance in vergelijking met ‘de belangen van de consument’; ‘the devil is in the details’, zegt men in het Engels, mijnheer de minister-president –; de bescherming van het stedelijk milieu; het respect voor de sociale wetgeving en het arbeidsrecht; de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging.

Sta me toe, mijnheer de minister-president, mijn verwondering te uiten over het derde criterium, het respect voor de sociale wetgeving en het arbeidsrecht: ik dacht dat dat een plicht was voor alle bedrijven? Mogen we nu a contrario daaruit afleiden dat andere bedrijven dat respect niet moeten betonen? De federale regering zal wel, in al haar wijsheid, weten waarover het hier gaat.

Het koninklijk besluit dat de vier nieuwe toetsingsgronden nader omschrijft, is een paar weken geleden, op 28 december 2009, in werking getreden.

De twee belangrijke beleidsdoelstellingen van de IKEA-regelgeving, het reguleren van de impact van grote distributiezaken op de ruimtelijke ordening en op het stedelijk milieu, zijn, als ik er de bijzondere wet van de hervorming van de instellingen nog eens op nalees, Vlaamse bevoegdheden en hieromtrent kan dus een Vlaams beleid en een bijhorende wetgeving ontwikkeld worden. Dat staat buiten kijf. De vraag rijst dan ook of hier geen sprake is van een blijvende uiting van een usurperend beleid vanuit het federale beleidsniveau ten opzichte van het Vlaamse beleid inzake de ruimtelijke ordening en het stedelijk beleid, wat dus aanleiding kan geven tot het invoeren van een belangenconflict.

Er is ook nog de Europese Dienstenrichtlijn. Die bepaalt het volgende: “De vergunningsvoorwaarden voor een nieuwe vestiging mogen gelijkwaardige, of gezien hun doel in wezen vergelijkbare, eisen en controles waaraan de dienstverrichter al in een andere of dezelfde lidstaat onderworpen is, niet overlappen.” Dat is niet voor interpretatie vatbaar: een vestiging mag niet aan twee vergunningstelsels tegelijkertijd – in twee lidstaten of in dezelfde lidstaat – onderworpen worden. De vraag is nu welk vergunningstelsel inzake de ruimtelijke ligging van grootschalige distributiezaken – de federale IKEA-vergunning of het Vlaamse stedenbouwkundig vergunningstelsel – zal moeten wijken.

Ook dient dergelijke nieuwe Vlaamse regelgeving, desnoods een vergunningstelsel, in overeenstemming te zijn met de Dienstenrichtlijn, waarbij dus duidelijk moet worden aangetoond dat deze regelgeving noodzakelijk, geschikt en evenredig is. In dit verband, mijnheer de minister-president, komen we terug bij uw antwoord op mijn vraag in deze commissie van 21 oktober 2009, waarbij u een nieuwe toets, de ontwrichtingstoets, hebt voorgesteld. Ik herinner u aan uw woorden: “In functie van het overleg met mijn federale collega’s heb ik juridisch advies gevraagd om na te gaan in welke mate een zogenaamde ontwrichtingstoets – dit is een toets waarin de invloed van een vooropgestelde inplanting van

een grootschalige detailhandel op de bestaande kernwinkelgebieden wordt afgedwongen – conform is aan de bepalingen van de Europese Dienstenrichtlijn, en artikel 14, ten vijfde, van die Europese Dienstenrichtlijn in het bijzonder. Laten we daar niet te lang over discussiëren. We willen ons conformeren met die Europese Dienstenrichtlijn. Ik wil niet de ene na de andere procedure aan mijn broek hebben, ook al zou dat een federale broek zijn.” U hebt verschillende kleermakers waarschijnlijk. “Tegelijk moeten wij, met het oog op het kernversterkende beleid, een beoordelingsmarge behouden met betrekking tot de inplanting van grootschalige detailhandel.”

In uw antwoord hebt u deze toets verder toegelicht. “Volgens overweging 66 van de Europese Dienstenrichtlijn behoort de bescherming van stedelijk milieu uitdrukkelijk tot deze laatste categorie. De ontwrichting van de kernwinkelgebieden als gevolg van een nieuwe inplanting van een grootschalige detailhandel mag dus wel degelijk getoetst worden. Dat is dan een maatschappelijke toets waarin mogelijke economische criteria vervat zijn, zoals de impact op de faillissementen en de leegstand van de kernwinkelgebieden, die leiden tot een minder aantrekkelijk en leefbaar kerngebied.

De ontwrichtingstoets en de bijbehorende criteria zijn dus geen verboden eis in de zin van de Europese Dienstenrichtlijn aangezien ze niet zijn ingegeven door een economische doelstelling, maar door een dwingende reden van algemeen belang. De concrete modaliteiten en de beoordelingscriteria van de ontwrichtingstoets dienen evenwel nog nader bepaald te worden. We zijn daar zeer druk mee bezig. Hierbij zal uiteraard ook rekening worden gehouden met het restrictieve karakter van de uitzonderingsbepaling van artikel 14, punt 5, van de Europese Dienstenrichtlijn en met het beginsel van noodzakelijkheid en evenredigheid, dat ook terug te vinden is in die Europese Dienstenrichtlijn. Dit veronderstelt dat de ontwrichtingstoets uitdrukkelijk gericht wordt op het voorkomen van een ontwrichting van de kernen. Daarbij zullen de economische criteria strikt beperkt worden tot wat vereist is om tot een dergelijke niet-economische conclusie te komen.”

Bij nader toezien dreigt deze ontwrichtingstoets evenwel de iure of de facto uit te monden in een nieuw soort vergunningscriterium waarbij een inplanting van een grote distributiezaak pas toegelaten wordt op voorwaarde dat er geen negatieve impact is of ontstaat op de kernwinkelgebieden, of wanneer de kernwinkelgebieden niet ontwricht dreigen te worden. Hierbij geeft u trouwens te kennen dat er wel degelijk economische criteria in deze toets zullen meespelen. Het lijkt er alvast sterk op dat u de grenzen van het juridisch toelaatbare wilt verkennen.

De vraag rijst of dit een verstandige aanpak is, want op dit ogenblik is ook de Europese Commissie zich aan het voorbereiden om te komen tot een volledige omzetting van de Dienstenrichtlijn. Op woensdag 21 oktober schreef De Tijd namelijk een artikel met de titel ‘Barroso wil 1992 afwerken’. “De interne Europese markt blijft een hoofddoel binnen de Unie. Zeker in tijden van crisis is daarom hernieuwde aandacht nodig voor het weggommen van allerhande obstakels voor de intracommunautaire handel. (...) Bijna 20 jaar na het beroemde Verdrag van Maastricht uit 1992 van voormalig Commissievoorzitter Jacques Delors heeft Barroso de Italiaanse oud-commissaris Mario Monti aangesteld” – als zijn persoonlijke raadgever – “om de interne markt te herlanceren. Monti heeft een stevige economische en politieke reputatie en moet in staat zijn te weerstaan aan de bedreiging van economisch nationalisme. Monti wilde economische eenwording versnellen. Dat veronderstelt een frisse kijk op hoe de markt en de sociale dimensie van een geïntegreerde Europese economie elkaar kunnen versterken. Monti was ooit commissaris voor Concurrentie en stond toen bekend als ‘Super Mario’.”

In uw antwoord gaf u wel aan dat de ontwrichtingstoets restrictief geïnterpreteerd moet worden, en daarnaast zeker getoetst moet worden aan de beginselen van noodzakelijkheid, geschiktheid en evenredigheid. Gelet op het restrictief karakter van artikel 14 zal deze toets dan ook streng toegepast moeten worden. Om de toetsing van Vlaamse regelgeving aan de

Dienstenrichtlijn grondig te laten gebeuren, heeft de Vlaamse Regering alvast op 9 mei 2008 – dat herinnert u zich nog wel – het gebruik van de dienstenimpacttoets (DIT) aanbevolen. Deze DIT-methodiek is gebaseerd op de methodiek van de reguleringsimpactanalyse (RIA) die binnen de Vlaamse overheid gebruikt wordt. Naar eigen zeggen wenste de Vlaamse Regering met de toepassing van de DIT-methodiek een grondige screening te verzekeren, ten einde risico's op juridische aansprakelijkheid te minimaliseren. Dat is een juiste en voorzichtige aanpak.

Tot slot hebt u in uw antwoord ook erkend dat u weet hebt van een studie over de screening van de IKEA-regelgeving aan de Dienstenrichtlijn, die door professor Lode Vereeck is uitgevoerd in opdracht van de dienst Wetsmatiging, die toen onder de voogdij van de minister-president stond, en dus niet in opdracht van toenmalig minister van Economie, mevrouw Ceysens. U beweerde toen: "Ik ben voorstander van de continuïteit van het beleid, waar mogelijk en wenselijk, en de studies die besteld zijn kunnen we ook mee opnemen." Dat is correct. "Het is niet zo dat een nieuwe minister een oude studie in de lade stopt. Dat is niet mijn manier van werken. We zullen alle studies op hun waarde schatten. We mogen ook niet naïef zijn. Het resultaat kan afhangen van wie je vraagt om de studie uit te voeren. Maar dat geldt niet voor deze studies."

Dat hebben we in onze oren geknoopt, mijnheer de minister-president. Gelet op de continuïteit van het beleid en op de nieuwe beleidsinitiatieven die u aankondigt, is het wenselijk en nuttig dat enerzijds deze DIT-analyse van de IKEA-wetgeving, of minstens de inhoud en de conclusies ervan, aan het parlement worden overgemaakt, en dat u anderzijds aangeeft welke beleidsconclusies u aan deze studie verbindt. Door een gunstige wind hebben wij vernomen dat deze studies al in september zouden zijn afgerond. Ik neem aan dat ze een tijdje in de lade kunnen liggen, maar het wordt nu toch stilaan tijd dat deze studie wordt opgediept.

Ziet u, mede gelet op artikel 10, lid 3, van de Dienstenrichtlijn, een belangenconflict in de hierboven aangehaalde federale wetswijziging, meer concreet in het usurperend federaal beleid inzake de ruimtelijke ligging van grote distributiezaken enerzijds en hun impact op het stedelijk milieu anderzijds?

Kunt u meer toelichting geven over de inhoudelijke invulling van de geplande ontwrichtingstoets en hoe die in de Vlaamse regelgeving zal worden ingepast? Kunt u aangeven of en in welke mate de invoering van de ontwrichtingstoets op Vlaams niveau grondig aan de beginselen van noodzakelijkheid, geschiktheid en evenredigheid werd getoetst, en wat de resultaten zijn? Hebt u voor deze toetsing gebruikgemaakt van de door de Vlaamse Regering aanbevolen DIT-methodiek? Indien ja, worden de resultaten van die screening aan het Vlaams Parlement meegedeeld en wanneer mogen we ze verwachten? Indien neen, welke redenen roept u in om geen gebruik van de DIT-methodiek te maken? Kunt u de aangehaalde DIT-analyse van de IKEA-regelgeving – ten minste toch de inhoud en conclusies ervan – aan het parlement overmaken, en daarenboven aangeven welke beleidsconclusies u daaruit hebt getrokken?

Ik verontschuldig me voor deze lange vraag. In mijn vraagstelling schuilen evenwel verschillende vragen, die zijn samengevoegd in deze vraag om uitleg.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik bedank de heer Bouckaert voor zijn vraag. Het feit dat hij docent is, helpt de nieuwkomers. Zijn situatieschets en analyse van het probleem zijn zo duidelijk dat het ons gemakkelijk maakt om aan te geven waar hij een punt heeft of waar wij het met hem oneens zijn.

Ik wil hier niet de advocaat van de minister-president spelen. Hij tast de grenzen van het wettelijke kader af om bepaalde criteria te hanteren, en dat is wellicht de bedoeling. Hij mag die grenzen natuurlijk niet overschrijden, maar hij moet wel alle wettelijke mogelijkheden



optimaal benutten, in het belang van ons stedelijke milieu. De minister-president laat onderzoeken of er een ontwrichtingstoets moet gebeuren zonder dat er een nieuw gunnings-criterium wordt uitgewerkt. Ik ben van mening dat dit element in feite al is ingebed in het beschermingsbeleid van het stedelijke milieu.

De heer Bouckaert heeft dat in de schriftelijke versie van zijn uiteenzetting goed aangegeven: “de ontwrichting van de kernwinkelgebieden als gevolg van een nieuwe inplanting van een grootschalige detailhandel mag dus wel degelijk getoetst worden.” Dat heeft te maken met de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van het stedelijke milieu en de plaats van onze dorps- en districtskernen en onze winkelstraten daarin.

Wat ons betreft, moet het beleid op het vlak van ruimtelijke ordening inzake het winkel-aanbod verschillende accenten hebben. Het aanbod moet divers zijn, elke dorps- en wijkkern moet over een voldoende groot winkelaanbod beschikken zodat de mensen voor hun basisbehoeften niet al te ver moeten gaan en de mobiliteit van de mensen niet wordt ingeperkt en elke kern moet een uitgewerkt kernwinkelgebiedsplan hebben. De inplanting van de grote handelszaken mag er niet toe leiden dat de ruimtelijke ordening wordt verstoord en de stads- of dorpskernen leegbloeden. Vorige keer is het voorbeeld van Sint-Niklaas gegeven. In Antwerpen is er het voorbeeld van Wijnegem Shopping Center, maar dat heeft gelukkig de aantrekkelijkheid van ons winkelcentrum rond de Meir in de stad zelf niet aangetast. We kunnen evenwel niet hetzelfde zeggen over de toestand van de districtskernen. We moeten dus voorzichtig zijn.

Los van de leefbaarheid van de steden moeten we er ook voor zorgen dat de winkelstraten geen monocultuur uitstralen; er is nood aan een gediversifieerd aanbod. Verder moet er gewaakt worden over de bewoning boven de winkelpanden in de districtskernen. De overlast van bepaalde onaantrekkelijke winkels, nachtwinkels en cafés moet worden aangepakt. Het straatbeeld mag niet worden verstoord en zo nodig moeten er zaken naar een geschiktere plaats worden overgebracht.

Dat alles illustreert goed dat we eigenlijk wachten op een visienota van u, mijnheer de minister-president. Die visienota ‘Winkelend Vlaanderen’ is al eens aangekondigd in een bestuursakkoord en in een beleidsnota. Ik neem aan dat u daar volop mee bezig bent. Wanneer mogen we die visienota verwachten?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mevrouw de voorzitter, collega’s, ik wil vooreerst de heer Bouckaert en zijn medewerker feliciteren met de uitgebreide vraag. Ik heb begrepen, mijnheer Bouckaert, dat u dit dossier nauwlettend opvolgt. Mevrouw Turan, u hebt gelijk dat het interessant is om eens de globale principes van het distributie- en winkellandschap in Vlaanderen te bekijken. U wacht in dat verband op de visienota die dit voorjaar aan de regering zal worden voorgelegd en nadien in de commissie eventueel kan worden besproken.

Mijnheer Bouckaert, ik heb begrepen dat u een opvatting hebt over hoe de distributiesector zich in Vlaanderen kan ontwikkelen. Ik heb dat alleszins uit uw vorige vraag kunnen opmaken. Uw visie is duidelijk, want u wilt een maximale vrijheid geven aan grote winkel-complexen. Dat is uw volste recht, als grote verdediger van het liberale gedachtegoed. Ik denk toch dat we nog even geduld moeten hebben en nog even moeten wachten vooraleer we op basis van de visienota daarover verder kunnen praten.

Ik zou natuurlijk vrij kort kunnen antwoorden op uw vier vragen. Op uw eerste vraag zou ik met neen kunnen antwoorden. Op uw tweede vraag zou ik kunnen zeggen dat ik op 21 oktober tekst en uitleg heb gegeven. In uw derde vraag polst u naar de intenties van de minister. De vierde vraag is een vraag waarbij professor Lode Vereeck, die de studie heeft gemaakt, via een omweg nog eens probeert om die studie te bemachtigen, terwijl er afspraken zijn gemaakt met diegene die de studie heeft gevraagd. Uit respect, en dat meen ik ook, wil ik toch iets dieper ingaan op de zaak. Ik doe dat alleen al omdat u de vraag zeer uitgebreid

geformuleerd hebt. U begrijpt dat ik ook kort zou kunnen zijn. Maar dan wordt u ongelukkig, en dat zou ik niet graag hebben. *(Gelach)*

Ik moet u wel waarschuwen dat ik dat niet elke keer zal doen. Op andere momenten zal ik wel zeggen dat vragen over de intentie van de minister niet beantwoord moeten worden.

Mijnheer Bouckaert, ik begrijp dat u constant op zoek gaat naar de usurperende bevoegdheden en dat als die usurperend blijken te zijn, u me de vraag stelt waarom ik dan geen belangenconflict, het vechtfederalisme dat nu achter ons ligt, inroep. U hebt zelf gezegd dat we het daarover op 21 oktober in deze commissie hebben gehad. We hebben toen ook gesteld dat er een aantal noodzakelijke aanpassingen nodig zijn. We waren het er toen bijna allemaal over eens dat er aanpassingen moesten komen om conform te kunnen zijn met de Europese Dienstenrichtlijn. Die aanpassingen zijn ondertussen gebeurd. Als we een aantal voorstellen tot aanpassing doen en men gaat daar grotendeels op in, dan moeten we voldoende sportief zijn en er achteraf geen belangenconflict op loslaten.

Zoals u weet, is volgens artikel 56, paragraaf 1, VI, vierde lid, ten zesde, van de bijzondere wet alleen de federale overheid bevoegd voor vestigingsvoorwaarden en voor wetgeving die bepaalde grote handelsvestigingen vergunningsplichtig maakt. In de parlementaire voorbereiding van deze bijzondere wet staat: “De te hanteren criteria en de daaruit voortvloeiende beoordeling dient op gelijke manier te gebeuren in de verschillende deelgebieden van het land.” We hebben heel duidelijk gevraagd om deze bevoegdheid te regionaliseren, zodat we in Vlaanderen de zaak met eigen inzichten en eigen beleid bevoegd kunnen invullen. We zijn geen voorstander van de afschaffing van de IKEA-wet, omdat deze afschaffing zonder de overdracht van de bevoegdheid tot een vacuüm zou leiden, met alle gevolgen van dien. Mijnheer Bouckaert, mogelijk gebruikt u dit in de lessen voor uw studenten. Ik heb de parlementaire voorbereiding dan ook even voor u opgezocht. Ik ben dus niet van plan om hiervoor een belangenconflict in te roepen. Wel vragen we zeer duidelijk om een regionalisering.

Uw tweede vraag gaat over de inhoudelijke invulling van deze geplande ontwrichtingstoets en hoe die zal worden ingepast. U hebt uitvoerig geciteerd uit mijn antwoord van 21 oktober. Het is belangrijk dat we in voorbereiding en in afwachting van de regionalisering alles doen om ervoor te zorgen dat we dan de nodige, juiste instrumenten kunnen ontwikkelen en die ontwrichtingstoets implementeren. In de studie ‘Een ruimtelijk afwegingskader voor grootschalige detailhandelsvestigingen’, die in opdracht van de Afdeling Ruimtelijke Planning werd uitgevoerd door de studiebureaus Idea Consult en Omgeving, heeft men concrete voorstellen gedaan over hoe die ontwrichtingstoets er kan uitzien. Men is nog bezig met die oefening. Er zijn verschillende varianten van die ontwrichtingstoets. Zoals ik ook vorige keer heb gezegd, zal ik met heel veel zorg de verdere finalisering ervan doorvoeren. Als dat klaar is, zal ik hier ook tekst en uitleg geven.

Op dit moment is er enkel een mogelijke variant van de ontwrichtingstoets beschreven in de vermelde studie over een ruimtelijk afwegingskader voor grootschalige detailhandelsvestigingen, uitgevoerd in opdracht van de Afdeling Ruimtelijke Planning en uitgevoerd door de twee studiebureaus. We zijn beide bezorgd om de Europese Dienstenrichtlijn, waarvan we vinden dat we er ons aan moeten houden. Maar ik heb ook, weliswaar een tijdje geleden, een goede juridische opleiding gekregen. Net binnen de juridische krijtlijnen tekenen, dat kan nog. Dat is heel belangrijk. Advocaten doen niet anders.

Het is dus heel belangrijk dat we niet ingaan tegen de Europese Dienstenrichtlijn. Om de waarde van de idee van een ontwrichtingstoets als bruikbaar alternatief voor de IKEA-wet te hanteren, werd aan twee onafhankelijke juridische adviesbureaus gevraagd hun advies te geven. In deze adviezen werden de beginselen van noodzakelijkheid, geschiktheid en evenredigheid getoetst. Aangezien de ontwrichtingstoets een doelstelling van algemeen belang nastreeft, zou het mogelijk kunnen zijn om economische criteria op te nemen in een eventueel te hanteren ontwrichtingstoets. Uiteraard zullen we dan binnen het wettelijke kader

van de Europese Dienstenrichtlijn werken. Dat geldt overigens ook voor alle andere regelgeving die onder het toepassingsgebied van de Europese Dienstenrichtlijn valt. Dit wordt met heel veel zorg opgevolgd. Ik begrijp dat u bezorgd bent en mij er attent op maakt dat ik niet verder mag gaan au-delà van het juridisch mogelijke.

In 2008 werd inderdaad een studie ‘Ontwikkeling van een dienstimpacttoets’ in opdracht van de dienst Wetmatiging van het departement Bestuurszaken uitgevoerd. De bedoeling was de ontwikkeling van een dienstenimpacttoets, de integratie ervan met de reguleringsimpactanalyse (RIA) en de toepassing op een aantal cases. De IKEA-case werd hieraan toegevoegd in het licht van een ‘nakende’ regionalisering. Deze studie werd besteld bij professor Lode Vereeck, u allen bekend. Deze opdracht werd afgerond. Uit de evaluatie van het onderzoek oordeelde de dienst Wetmatiging dat verder onderzoek nodig was en dat de studie nog niet rijp was voor politieke conclusies. Het was veeleer een test voor de DIT-methodiek dan een inhoudelijk onderzoek. Bij een volwaardig DIT zouden de betrokken departementen, zoals Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO), betrokken worden. Deze studie moet daarom worden beschouwd als een deelstudie van de problematiek met betrekking tot grootschalige detailhandel en wordt op dit ogenblik niet publiek gemaakt. Een van de hoofdconclusies is dat bij de regionalisering van de bevoegdheid het behoud van een apart vergunningsstelsel naast de stedenbouwkundige vergunning wordt afgeraden. We zullen hierover de discussie ongetwijfeld nog voeren op het tijdstip dat de kwestie aan de orde is.

Ik begrijp dat professor Vereeck heel graag zou hebben dat die studie publiek zou worden gemaakt, maar het is de opdrachtgever – zijnde het departement, dienst Wetmatiging – die oordeelt dat het een beperkt element is en dat er andere departementen moeten worden betrokken. Het departement en de dienst Wetmatiging – niet ik – oordelen dat het te vroeg is voor een politieke discussie. U vraagt om de studie openbaar te maken, maar het is dus nog iets te vroeg. Ook hier zult u nog enig geduld moeten hebben. Ik ga ervan uit dat u hier zeker nog op zult terugkomen.

Mevrouw Turan, u hebt gelijk. Het vraagt inderdaad een totale visie en die visienota komt er ook aan.

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

**De heer Boudewijn Bouckaert:** Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw oneindige clementie om toch op mijn vragen te antwoorden, hoewel u dat volgens uw eigen inzicht niet hoeft te doen. Toch laat uw antwoord mij wat op mijn honger.

U hebt het over mijn liberale visies. Dat kan misschien kloppen, maar in deze discussie is dat niet van belang. Waar ik in de eerste plaats naar streef, is dat het Europees recht – namelijk de Dienstenrichtlijn die een vrije markt inzake diensten over de grenzen heen wil organiseren – met hart en ziel door Vlaanderen wordt toegepast.

Een paar weken geleden is in De Tijd een artikel verschenen waarin staat dat, als Vlaanderen de Dienstenrichtlijn zou toepassen, dit duizenden jobs zou kunnen opleveren. Het gaat hier niet over gelijkhebbertij op dogmatisch vlak, maar het gaat hier over een heel praktisch probleem, namelijk de Dienstenrichtlijn toepassen.

Mijnheer de minister-president, ik zeg met ‘hart en ziel’, maar ik vrees dat dit in schril contrast staat met uw benadering. U hebt het bestendig over ‘de kantjes zoeken’, ‘de grenzen van het juridisch toelaatbare onderzoeken’. Uit deze ingesteldheid blijkt dat u eigenlijk de filosofie van de Dienstenrichtlijn – die kiest voor een interne markt – niet aanvaardt en niet deelt, maar dat u er juridisch mee verveeld zit en dat u probeert de kantjes van deze wetgeving af te tasten. Ik vind dat geen gelukkige houding. Ik wijs erop dat wie de kantjes aftast, vlug over de kantjes zit, wat ons in de toekomst veroordelingen door Europa zal opleveren. Ik moet u er ook op wijzen dat het sanctiesysteem verstrengd is met het verdrag van Lissabon. Vroeger mocht je twee keer zondigen. Nu is dat maar één keer meer. Ik wil

ervoor waarschuwen dat Vlaanderen met zo'n geestesingesteldheid geen goede leerling zal worden in de Europese klas.

In verband met het belangenconflict hebt u het over vechtfederalisme. Dat is een misplaatst gebruik van het woord. Usurperende bevoegdheden tegengaan met een belangenconflict is absoluut geen vechtfederalisme, maar getuigt van een diepgaande eerbied voor de Belgische constitutie. Wie die Belgische constitutie overtreedt – de federale regering of andere deelstatelijke instanties –, moet daarop gewezen worden en moet teruggewezen worden. Belangenconflicten die dergelijke usurperende bevoegdheden aanvechten, zijn een uiting van absolute Bundestreue. Je kunt er hier niet aan onderuit: de nieuwe IKEA-wetgeving is een belangenconflict.

Mijnheer de minister-president, u hebt ook niet geantwoord op een ander probleem: de regel van Europa dat je niet tegelijkertijd aan twee vergunningsstelsels mag worden onderworpen. Dat is het geval met aan de ene kant de IKEA-wetgeving en aan de andere kant onze Vlaamse decreten en het beleid inzake ruimtelijke ordening, en de ontwrichtingstoets die daar zal worden ingeschoven. Dat is manifest in strijd met het Europees recht. Een belangenconflict en een eventuele wijziging van de IKEA-wetgeving zouden ons daar eventueel in orde hebben gesteld.

Mijnheer de minister-president, ik ben, net zoals u, een aanhanger van het primaat van de politiek. Het is niet de taak van professoren, ook al heten ze Lode Vereeck of Mark Elchardus, om het beleid te bepalen. Dat is evident. Als een regering een studie bestelt, geeft zij blijk van een zeker vertrouwen in de opdrachtnemer. Ik veronderstel dat een verstandige regering studies gunt aan verstandige professoren. Het komt de regering toe om na een tijd gegronde redenen aan te geven waarom zij de aanbeveling van de studie niet volgt. U hebt uiteraard dat recht, maar u moet dat dan toch wel eens aangeven. Het aanslepen van de hele zaak stoort ons bijzonder. De studies over de ontwrichtingstoets en de DIT-methodiek blijven daar ergens in de lade liggen.

Ik moet er ook op wijzen dat de dienst Wetmatiging een ambtelijke dienst is. Hij geeft advies. De uiteindelijke beslissing wat er met de conclusies van de studie gebeurt, ligt bij u, mijnheer de minister-president. U kunt zich niet van uw verantwoordelijkheid ontdoen door te verwijzen naar de dienst Wetmatiging.

In de ontwrichtingstoets mogen er economische parameters zitten. Maar parameters zijn iets anders dan criteria. Als u bijvoorbeeld zegt dat er een aantal winkels failliet gaan, kan dat een indicatie zijn van de ontwrichting van een stedelijke kern. Dat is een economische parameter, een indicatie, maar dat is geen doorslaggevende indicatie. U kent misschien de theorie van een van de grootste economen, Joseph Schumpeter, over de creative destruction: winkels gaan failliet en winkels worden opgericht. Het faillissement is niet het enige criterium. De Chinese economie heeft zichzelf gesaneerd door middel van een faillissementswetgeving. Doordat er bedrijven failliet gaan, kunnen er bedrijven ontstaan. U moet dus heel voorzichtig zijn met die economische criteria, anders begint dat te lijken op de criteria die de Dienstenrichtlijn uitdrukkelijk verbiedt.

Mijnheer de minister-president, u moet echt werk maken van zowel een winkelbeleid – dat is legitiem, want het hangt samen met het functioneren en de veiligheid van onze steden en met de tewerkstelling – als van de Dienstenrichtlijn, die de tewerkstelling en de welvaart van ons land aangaat.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer Bouckaert, als uw insteek voor deze vraag is geformuleerd vanuit de juridische bezorgdheid dat wij niet conform de Europese Dienstenrichtlijn zouden handelen, kan ik u geruststellen: ik deel die bezorgdheid. Ik heb dat ook de vorige keer gezegd. Het zou niet wijs zijn om tegen die Europese Dienstenrichtlijn in te gaan. Dat zou vroeg of laat aanleiding geven tot problemen. Dat is niet mijn bedoeling. U moet er

niet aan twijfelen dat ik met hart en ziel het Europese recht zal implementeren en daartoe een bijdrage zal leveren.

U zegt dat het afschaffen van de IKEA-wet duizenden bijkomende jobs zou creëren. Dat is iets te kort door de bocht. Studies, ook die waarnaar u verwijst, tonen aan dat dit niet het geval zou zijn. Ook daar deel ik uw bezorgdheid: wij moeten de nodige aandacht besteden aan het creëren van bijkomende jobs waar we dat kunnen.

Ik ga ervan uit dat wij dezelfde mening hebben over de usurperende bevoegdheden. De wetgeving moet geregionaliseerd worden. Ook u en uw partij staan voor de regionalisering van deze wetgeving. In tussentijd proberen wij onze bezorgdheden op het federale niveau te bespreken en ervoor te zorgen dat men daar maximaal rekening mee houdt. Dat is onze visie. In afwachting van de regionalisering zullen we dat blijven doen. De bottomline van deze discussie is: regionaliseren.

U bent bezorgd over de twee vergunningsstelsels. Deze problematiek is onderkend en dit wordt getoetst bij Europa. We kijken uit naar de reactie. Nogmaals, mijn grote zorg is de verzekering van de rechtszekerheid. Die vraag is geformuleerd aan Europa. Ik kijk samen met u uit naar het antwoord.

Ik draag natuurlijk alle verantwoordelijkheid en wil niets doorschuiven naar de administratie. Ik begrijp dat er enige verwarring zou kunnen ontstaan over een aanmatiging die ik niet wil doen. Ik wil onderstrepen dat de administratie met professor Vereeck heeft gesproken en gezegd heeft dat het om een deelaspect ging. Er is gezegd dat men daar het departement RWO en andere departementen zou moeten bij betrekken om de andere facetten te bekijken. Het is dus wijs om andere elementen aan de studie toe te voegen, daar vanuit het beleid de nodige conclusies uit te trekken, dat beleid hier dan te verdedigen, daar de nodige acties rond te ondernemen en dit hier in grote transparantie uitgebreid te bespreken. U begrijpt toch dat het niet wijs is om de deelstudie al in het politieke debat te gooien? Ik wil eerst zelf over alle aspecten beschikken om mijn beleid te ontwikkelen. De uitvoerende macht moet met haar ontwerpen van decreet of andere besluiten naar het parlement komen. Dit heeft niets te maken met 'niet willen'. Dat denkt u ten onrechte. Pas als we alle elementen hebben, kunnen we politieke conclusies trekken en naar het parlement en deze commissie komen.

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

**De heer Boudewijn Bouckaert:** Mijnheer de minister-president, ik heb niet gezegd dat de afschaffing van de IKEA-wetgeving ons veel jobs zal opleveren. Dat is waarschijnlijk niet het geval, dat klopt.

**Minister-president Kris Peeters:** Wat gaat ons dan veel jobs opleveren?

**De heer Boudewijn Bouckaert:** De consistente toepassing van de Dienstenrichtlijn doorheen heel Vlaanderen, daarover ging de studie van het Planbureau, en niet van een of andere duistere liberale conspiratie.

Verder zou ik het ook appreciëren, mijnheer de minister-president, aangezien ik tegen geheime diplomatie ben – die heeft de Eerste Wereldoorlog veroorzaakt –, dat u ons de brief zou bezorgen die u aan de Europese instanties hebt gericht. Dat is openbaarheid van bestuur.

Ten slotte, als u vindt dat de studie waarvan sprake maar een gedeeltelijk onderzoek betreft, is dat legitiem. Dat getuigt van praktische wijsheid. Maar het mag niet gaan lijken op de houding van Europa ten opzichte van Ierland waar men moet blijven stemmen tot het eens 'ja' is. U gaat toch geen studies blijven bestellen tot u het gewenste resultaat in handen hebt? Op een bepaald moment is men uitgestudeerd, en kunnen bijkomende studies geen relevante meerwaarde meer bieden. Dat punt moet u ooit eens bereiken. Als dat zou zijn gebeurd, hoop ik dat u meteen de studie van professor Vereeck – die u niet afkeurt maar voor u slechts gedeeltelijk is –, ter beschikking stelt van het parlement.

Ik denk dat ik u een beetje moet opjagen. Het is een belangrijk onderdeel van het economische plan ViA.

**De voorzitter:** Minister-president Peters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Dit is een interessante gedachtewisseling. Ik ben daar een groot voorstander van. Om uw volgende vraag te voorkomen: de federale overheid heeft het aangemeld. Ik ga ervan uit dat de commissie dit erg deskundig zal onderzoeken. U vraagt of er een brief is verstuurd. Het is gemeld en ik ga ervan uit dat dit wordt meegenomen.

Ik wil professor Vereeck niet citeren zonder dat hij zich als professor kan verdedigen. Ik zeg niet dat de studie zelf niet alle elementen van het wetenschappelijk onderzoek bevat. Het is een waardevolle studie. Maar als ik me niet vergis, is in het debat met de dienst ook aangehaald dat overleg met het departement RWO zeer belangrijk en ook aangewezen is. In dat kader moet worden onderzocht hoe met deze deelstudie wordt omgegaan, en dat is de reden waarom die niet publiek wordt gemaakt. Professor Vereeck zelf zou dat graag hebben, maar misschien heeft hij daarvoor nog andere beweegredenen dan de behoefte het schitterende wetenschappelijke onderzoek wereldwijd bekend te maken.

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

■

**Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de evaluatie en de evolutie van het START-project**

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

**De heer Peter Reekmans:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, wat de haven van Antwerpen voor Antwerpen is, is de nationale luchthaven voor Vlaams-Brabant en zeker voor Halle-Vilvoorde. De vorige Vlaamse Regering ontwikkelde in 2004 een toekomstvisie voor Zaventem. Het kreeg de ronkende naam START mee: het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling. Het waren werkgeversorganisaties die eind november, toen de 882 banen bij DHL verloren gingen, het START-project omdoopten tot het STOP-project. Niet de oppositie, maar de werkgeversorganisaties deden dat. (*Opmerking van minister-president Kris Peeters*)

Het was één werkgeversorganisatie, maar toch een belangrijke, die dat een STOP-project noemde. Uitgerekend bij een werkgeversorganisatie hebt u op 17 december 2009 een toespraak over START gehouden. Ik ga ervan uit dat wat u daar hebt gezegd, hetzelfde is als wat op papier staat. Soms wijkt een politicus in functie wel eens af van de tekst die zijn kabinet heeft voorbereid. En ik heb ook even gedacht dat u misschien toch iets anders hebt gezegd.

Ik zeg u waarom, want ik kon amper geloven dat u daar zou hebben gezegd dat u START een nieuwe impuls wilt geven. In de titel Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling zit een woord dat ik nog altijd niet heb begrepen. Het enige wat START realiseert, is het Diabolo-spoorproject en dertien buslijnen. De 20.000 beloofde jobs heb ik echter nog niet gezien. Vlak voor de verkiezingen bleek uit een onderzoek van Knack dat de tewerkstelling in juni 2009 dezelfde is als op het moment dat Sabena nog bestond. Als we dan ook nog het verlies van 882 banen bij DHL in rekening brengen, dan is het resultaat dat START zorgt voor minder, en niet meer tewerkstelling.

Op die avond bij VOKA vertelde u dat u BHV beter zou positioneren en bereikbaar maken. Dat zijn mooie woorden, maar BHV is wel iets wat u en uw voorganger, de heer Letorme, blijft achtervolgen. Hij ging BHV dankzij vijf minuten politieke moed splitsen. En in 2004 zei hij ook dat het beleid voor de regio van Zaventem en BHV een van de speerpunten van

het Vlaamse overheidsbeleid zou worden en dat men hem daar zou mogen op afrekenen. Hij is vertrokken, dus het is moeilijk om hem er nog op af te rekenen. Maar de 20.000 beloofde jobs zijn er dus nooit gekomen.

Op die avond bij VOKA kondigde u ook aan dat u via een vereenvoudiging van de procedures investeringsprojecten zult versnellen. Dat is heel positief. Maar het afgelopen weekend hebben we in De Tijd de vergelijking van de luchthaven in Zaventem met de andere luchthavens in Europa kunnen bekijken. Enkele jaren geleden hadden we nog de wind in de zeilen, dankzij onze ligging en ook wegens een capaciteitsgebrek in Frankfurt en Amsterdam. We trokken toen veel cargovervoer aan. Vandaag echter stellen we vast dat de meeste Europese luchthavens 10 tot 20 procent cargotraffic verliezen, maar dat Zaventem met ruim 30 procent naar beneden dondert. Als START in 2004, zoals beloofd, zou zijn gestart, dan hadden we deze evolutie kunnen voorkomen.

Het afgelopen jaar is het passagiersvervoer vanuit Zaventem met 8 procent gedaald. Men kan zeggen dat het crisis is. In Charleroi is het passagiersvervoer evenwel met 33 procent gestegen. Als de lagekostenterminal die de heer Leterme in 2004 had aangekondigd er tegen Pasen 2009 was gekomen, dan hadden we nooit 8 procent verloren.

Ik zou mijn vraag niet hebben ingediend als er beterschap in zicht was. Analisten zeggen immers dat het aanbod van Charleroi tegen de zomer aanzienlijk zal stijgen, maar voor Zaventem is een nulgroei gepland. Dat indachtig vraag ik me af welke investeringsprojecten u wilt versnellen. Toen ging het vooral over Airport Village en de lagekostenterminal. Ik heb het nu nog niet over de brownfields en de industriezones waarop we wachten. Ik begrijp wel dat de procedures en de bijhorende papierwinkel traag werken. Maar de grote projecten zoals Airport Village en de lagekostenterminal – die Charleroi wel heeft en nu al een stijging met 33 procent genereert – zijn er ondanks de belofte niet gekomen, wat ertoe leidt dat Zaventem vandaag 30 procent cargovervoer en 8 procent passagiersvervoer verliest.

Men kan het aan de crisis wijten. Doorgaans wordt Wallonië niet echt geroemd voor zijn ondernemerszin. Dan is het toch wel erg dat Zaventem vandaag 8 procent passagiersvervoer verliest, maar Charleroi 33 procent wint, wat een verschil van 41 procent maakt. Dat is een verschil van formaat. Als u dan op een receptie gaat vertellen dat u START nieuwe impulsen zult geven, dan ben ik benieuwd hier te vernemen wat die impulsen zullen zijn, hoe u dat concreet wilt aanpakken en wanneer er resultaten waarneembaar zullen zijn.

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

**De heer Robrecht Bothuyne:** Mevrouw de voorzitter, het START-project is belangrijk. Straks zal de minister-president wel een stand van zaken geven. Ik betwist niet dat een en ander beter kan. Wel vind ik de toon van de tussenkomst van de heer Reekmans toch wel erg negatief. Naar het schijnt baseren volksvertegenwoordigers zich vaak op persberichten om vragen te stellen. In dit geval had de heer Reekmans dat ook beter gedaan, want dan had hij kunnen lezen welke resultaten het START-project ook echt oplevert.

Zo is op 1 december uit een mededeling van minister Crevits gebleken dat het aantal busgebruikers in de regio rond de luchthaven op één jaar tijd met 30 procent is gestegen. Het aantal stijgt van 6 miljoen naar meer dan 8 miljoen reizigers. Dat is toch wel een significante stijging op een toch wel significant aantal. In die zin denk ik dat er effectief resultaten zijn. Ik wil hiermee enkel de inbreng van de collega van LDD nuanceren.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Mevrouw de voorzitter, ik volg de visie van de heer Bothuyne over de mobiliteit. Bij het openbaar vervoer is er een enorme verbetering. Dat zal de tewerkstelling in de regio in de hand werken. Over de tewerkstellingsproblematiek werd in de vorige legislatuur door een aantal ministers een luchthavenactieplan opgesteld, waarbij intensieve bemiddelingsacties worden opgestart om een arbeidsmarktpotentieel in Brussel, en dus zeer

nabij, toe te leiden naar en rond de luchthaven. Er is een permanent tewerkstellingsforum opgericht. In het kader van START werden tijdens de vorige legislatuur een aantal goede aanzetten gegeven, samen met de dertien START-lijnen en het initiatief vanuit Brussel om een aantal Brusselse werklozen gedurende de eerste drie maanden van hun tewerkstelling drie maanden gratis met de taxi terug naar huis in Brussel te vervoeren. De werkregeling op de luchthaven is immers onregelmatig en gebeurt ook 's nachts. START heeft een heel belangrijke rol te vervullen in de regio. Alle opgestarte maatregelen uit de vorige legislatuur moeten ook verder worden uitgewerkt. Mijnheer de minister-president, dat neemt natuurlijk niet weg dat we ook geïnteresseerd zijn in de nieuwe impulsen die u zou willen geven aan dit project.

We hebben ook vernomen dat u op 10 februari zou samenkomen met de burgemeesters uit de regio om de aanpak van START tijdens deze legislatuur toe te lichten, te bespreken of om ideeën op te doen. Het zou misschien goed zijn om het parlement daarover in te lichten, zodat we weten hoe al deze goede, opgestarte projecten verder worden opgevolgd.

Bij START komen drie aspecten samen: het economische aspect, de leefbaarheid en de mobiliteit. Uiteraard is het economische aspect heel belangrijk. Het moet wel samengaan met de rest. In het kader van de economische maatregelen moeten extra bedrijventerreinen worden gecreëerd. Daarom is het ook belangrijk verder te investeren in de brownfield-projecten in en rond de luchthaven.

Ik wil deze vraag ook aangrijpen om bij de uitwerking van START de aandacht te vestigen op de realisatie van natuur- en bosgebied. Ik heb het dan niet over dat gebied op de luchthaven of onmiddellijk errond. Maar in het regeerakkoord staat dat er 7000 hectare voor bedrijventerreinen gerealiseerd moet worden. Dat is al voor ongeveer de helft gebeurd. Wat zult u nog benutten en waar zult u nog reconversie doorvoeren? Daarnaast moet er nog 38.000 hectare natuurgebied en 10.000 hectare bos bij gecreëerd worden. Van die laatste twee is nog maar een derde gerealiseerd. De groene rand is heel belangrijk. Ik vraag u dan ook om bij de uitwerking van START én aan de economie, én aan onze natuur- en bosgebieden te denken.

**De voorzitter:** Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

**Mevrouw Tine Eerlingen:** Mijnheer de minister-president, ik sluit me aan bij de vorige sprekers. Zij focussen zich vooral op het aspect mobiliteit en economie. Mevrouw Turan stipte ook het aspect leefbaarheid aan. Een vierde pijler is natuurlijk de strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven. Wat is daar de stand van zaken? Het gaat immers om de basis van waaruit verschillende plannen vertrekken. Is het mogelijk om ons regelmatig te informeren en te rapporteren in deze commissie?

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

**De heer Hermes Sanctorum:** Collega's, mijnheer de minister-president, ik heb natuurlijk een andere inhoudelijke mening dan die van de LDD-fractie. Ik ben toch wel misnoegd over het feit dat er zoveel mist over het START-project hangt. Of dat bewust of onbewust is, dat laat ik aan u over. Mijnheer de minister-president, laat me toe een kort voorbeeld te geven, namelijk over de uitbreiding van de ring rond Brussel. Dat is toch een belangrijk gedeelte van het START-project. Enkele maanden geleden heb ik een schriftelijke vraag ingediend over de timing en de kostprijs van de ring rond Brussel. Ik heb lang moeten wachten op dat antwoord – het zij zo. Maar een van de antwoorden was dat er nog geen bedragen bekend waren voor dat project. Dat lijkt me hoogst eigenaardig, vooral als het project met zoveel bravoure wordt gelanceerd.

Als ik dan het rapport van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) van, denk ik, november 2009 even napluis, dan merk ik dat daar wel bedragen in staan. In het kader van de missing links zou het gedeelte Zaventem 135 miljoen euro kosten en het gedeelte Brussel



Noord 145 miljoen euro. Dat staat in schril contrast met het antwoord op mijn schriftelijke vraag. Mijnheer de minister-president, wat is het nu?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer Reekmans, ik wil eerst iets verduidelijken. De dag dat ik moest spreken bij Voka was er hevige sneeuwval. Ik ben daar dus niet geraakt. Als u verwijst naar wat is verschenen over mijn toespraak, dan moet ik u zeggen dat ik daar niet gesproken heb. *(Gelach)*

Ik was daar niet. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Mijnheer Reekmans, u zult in uw carrière ongetwijfeld nog andere zaken met de media meemaken. Ik maak me daar niet druk om. Men heeft me toegedicht dat ik daar was, maar ik was er niet. Mijn adjunct-kabinetschef, die daar wel was, heeft toen gesproken. En natuurlijk neem ik alle verantwoordelijkheid, zeker de politieke, van de woorden die hij daar heeft uitgesproken op mij. U bent nu gewaarschuwd dat u toch even moet checken of de persoon in kwestie er wel is geweest vooraleer een vraag te stellen.

Mijnheer Sanctorum, u had het over mist. Ik ga ervan uit dat u de vraag over de ring hebt gesteld aan minister Crevits. Ik heb haar antwoord niet bij. Ik wil er u wel op attent maken dat als een minister bedragen bekend maakt over de kostprijs, die natuurlijk ook gefundeerd en gebudgetteerd moeten zijn of gebudgetteerd moeten kunnen worden. *(Opmerkingen van de heer Hermes Sanctorum)*

Met alle respect, maar de MORA kan iets gemakkelijker cijfers en bedragen citeren. Ik wil daar niet verder over discussiëren. Het is een zaak van minister Crevits. Als u dat mist noemt, wil ik dat toch wat nuanceren. Als we dan al bedragen lanceren, is het, spijtig genoeg, en zeker in het verleden, voorgekomen dat ze na het finaliseren van het werk met een bepaalde coëfficiënt verhoogd moesten worden. Daarmee geef ik toch enige duiding bij uw opmerking over de mist. Het is heel belangrijk om tekst en uitleg te geven. Het is geen enkel probleem om hier informatie te geven als er een vergadering is geweest. Ook over de strategische visienota kunnen we hier verder discussiëren.

Vijf jaar na de goedkeuring van het START-project is het belangrijk te onderstrepen dat er projecten zijn gerealiseerd en dat er een aantal in de eindfase zijn. Er is heel wat werk gepresteerd. De oppositie zal dat downsizen, wat ik tot op zekere hoogte kan begrijpen.

In het kader van een studie rond een bestuurlijke visie is binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een afdeling Luchthavenbeleid opgericht. Het masterplan Machelen-Vilvoorde, dat betrekking heeft op de reconversiezone, is goedgekeurd en de Vlaamse Regering heeft politieke acties ondernomen in het gedeelte waarvoor verschillende opties voorlagen. In het verlengde daarvan zijn in dit gebied een aantal brownfield-convenanten afgesloten. Vlaanderen investeert de komende jaren via hefboomkredieten 20 miljoen euro in de realisatie van dit gebied. Dat is niet onbelangrijk. Over de noordelijke ontsluiting van de luchthaven is beslist, en dat is in uitvoering. De resultaten van de beslissing zijn intussen ook duidelijk te zien op het terrein. De dertien extra buslijnen van De Lijn zijn ingevuld, evenals de frequentieverhoging op een aantal bestaande lijnen. De doorstromingsmaatregelen zijn in uitvoering en inzake arbeidsmarktbeleid is er eveneens vooruitgang geboekt.

Anderzijds valt niet te ontkennen dat er inzake een aantal andere projecten nog een aantal stappen moeten worden gezet. Samen met andere leden van de Vlaamse Regering wil ik volop inzetten op de realisatie van die projecten. Ik vermeld hier onder meer de Strategische Visie Zaventem 2025 van de luchthaven en haar strategische projecten: de realisatie van het bedrijventerrein Meise-Westrode, de optimalisering van de ring rond Brussel. Dat is allemaal nog niet gerealiseerd, en daarvoor moet nog een weg worden afgelegd.

Wat het eerste punt betreft, heeft mijn kabinet aan de administratie gevraagd om een nota met een plan van aanpak voor te leggen. Wat de overige punten betreft, is het van cruciaal belang dat de procedures worden vereenvoudigd zodat investeringsprojecten sneller kunnen worden gerealiseerd.

We wachten ook niet af. Wat betreft de realisatie van het bedrijventerrein Meise-Westrode, stelde de Vlaamse Regering eind december 2009 de actualisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorlopig vast. Het bedrijventerrein Meise-Westrode wordt daarin beschouwd als een specifiek economisch knooppunt. Op die manier zetten we een dossier dat de Vlaamse Regering in januari 2008 had goedgekeurd, maar dat de Raad van State had geschorst, opnieuw op de rails.

Wat de Raad van State betreft – de heer Bouckaert is weg hoewel dit hem mogelijk had kunnen interesseren –, heb ik eind vorig jaar een goed en constructief gesprek gehad met de voorzitter van de Raad van State en met de voorzitter van de 10e kamer, de heer Roger Stevens. Hieruit zijn een aantal concrete resultaten voortgevloeid. De vertegenwoordigers van de Raad van State verzekerden me dat de achterstand in de afhandeling van de dossiers Ruimtelijke Ordening op korte termijn zal worden weggewerkt. Er zal worden onderzocht hoe in de toekomst kan worden omgegaan met vormgebreken en de interpretatie daarvan. Indien de Raad van State snel een vormgebrek constateert, kan de overheid ook proberen dit snel recht te zetten.

Ik heb het voorbeeld gegeven van de ring rond Asse. Er is een niet-bindend advies van een adviescomité gevraagd. Het was zo georganiseerd dat er in de voormiddag een vergadering was en wanneer het quorum niet werd behaald, er in de namiddag opnieuw werd vergaderd en een advies werd afgeleverd. De Raad van State heeft de beslissing van de regering over de ring rond Asse vernietigd omdat hij ervan uitging dat het adviesorgaan niet rechtsgeldig was samengeroepen. Alles werd dus terug naar af verwezen.

Er is een ander voorbeeld. We hebben in een dossier een advies van de Raad van State wegens hoogdringendheid gevraagd. Dat advies is afgeleverd. Nadien heeft de Raad van State geconstateerd dat men een gewoon advies had moeten vragen. Om die reden is de beslissing van de Vlaamse Regering vernietigd.

Als men zeer snel vaststelt dat er een vormgebrek is, dan kunnen we zeer snel reageren. Als het acht jaar of langer duurt vooraleer er een uitspraak komt en we dan pas aanpassingen moeten doen, dan begrijpt u dat deze situaties moeten worden vermeden. De Raad van State heeft gezegd dat hij dit probleem begrijpt en dat hij snel beslissingen zal nemen zodat wij snel kunnen corrigeren als er een vormgebrek zou zijn.

Er is nog een ander interessant item aangehaald: de toepassing van artikel 14ter van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Ook de commissie-Berx zal hierover waarschijnlijk voorstellen doen. Er is het particuliere belang – wat een heel belangrijk belang is –, en er is het algemeen belang. In welke mate kan de Raad van State een afweging maken en zeggen dat het algemeen belang primeert op het particulier belang en dus geen vernietiging uitspreken? Artikel 14ter geeft een aantal mogelijkheden. Er is over gediscussieerd of de Raad van State dat ambtshalve en van rechtswege kan inroepen en toepassen. In het verleden is dat in een aantal gevallen in de sector onderwijs gebeurd. Er is afgesproken dat al onze advocaten die optreden voor de Vlaamse overheid, zullen motiveren waarom artikel 14ter in een dossier kan worden toegepast. Op die manier kan er een belangenafweging gebeuren. Zeker bij schorsingsvragen is dit een mogelijkheid. Voor vernietigingsvragen dient een onderzoek verder uit te maken in welke mate een aanpassing van de wetgeving zich opdringt. Ik ga ervan uit dat de commissie-Berx ons hierin ook wat zal helpen. In het voorjaar is een tweede gesprek gepland met de Raad van State.

Het is heel belangrijk om de zaken in verband met ruimtelijke ordening te onderzoeken. Ook in het dossier van het bedrijventerrein Meise-Westrode zaten er twee delen. Er was een deel

wegenwerken en een deel over een al dan niet juiste interpretatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het gaat om heel delicate afwegingen, waar de Raad van State toch bepaalde opties en vernietigingen heeft uitgesproken.

U zegt dat er in Zaventem veel jobs verloren zijn gegaan. Ik kan u verzekeren dat de discussie over de nachtvluchten een delicate discussie is waar afwegingen moeten worden gemaakt. Elk weekend krijg ik 1400, soms wel 2000, berichten – er zitten natuurlijk systemen achter – van mensen die worden gestoord tijdens het weekend en tijdens de nacht. Het is dus een heel delicate problematiek waarin we een juiste afweging moeten maken tussen het economische aspect en de kwaliteit van het leven van de mensen die rond de luchthaven wonen. Ook daar moeten we rekening mee houden.

Dat neemt niet weg dat het exploitatiekader vandaag nog steeds niet uitgaat van een balanced approach, waarbij enerzijds het kader voor maatregelen op het niveau van de exploitatie van de luchthaven eenduidig en voor een lange termijn is vastgesteld en waarbij anderzijds niet alle hindermaatregelen via exploitatiebeperking worden afgedwongen, maar ook via maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening en leefmilieu. Ik ga er toch van uit – en ik wil dat hier benadrukken – dat Vlaanderen via eigen bevoegdheden ook hier recent vooruitgang heeft geboekt door voorstellen te lanceren met betrekking tot het onderzoeken van het hanteren van een luchthaventoets, naar aanleiding van het planningsproces van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel. De luchthaventoets zal bekijken in welke mate het in de luchthavenregio aangewezen is herbestedingen van woongebieden door te voeren, alsook de beslissing in het kader van het actieplan Geluid voor de luchthavenregio, in uitvoering van de Europese richtlijn voor omgevingslawaai.

Dat zijn toch een aantal belangrijke stappen.

Ik denk dat u weet dat wij sneller investeringsprojecten willen realiseren. Vandaar die twee commissies: een in de schoot van dit parlement en een in de schoot van de Vlaamse Regering onder leiding van gouverneur en professor Cathy Berx. De bedoeling is dat we vrij snel, in februari of maart, rapporten krijgen en dat we dan de zaak verder bekijken. Dan zal ook blijken hoe de optimalisatie van de ring kan worden versneld. Dit ontslaat ons niet van de verplichting om de huidige procedures te volgen en om de inspraak en wat we moeten doen in het kader van de Europese wetgeving zeer strikt op te volgen. Anders hebben wij ook daar gerechtelijke procedures.

Voor de ring is er in de zones Zaventem en Vilvoorde al een hele weg afgelegd. De plan-MER loopt. We hopen in de loop van dit jaar de GRUP-procedure te kunnen starten – los van de daarnet geciteerde bedragen.

Nog andere dossiers en projecten van zeer cruciaal belang passen binnen START. Ik veronderstel dat daarover vooral minister van Mobiliteit en Openbare Werken Crevits de nodige verdere tekst en uitleg geeft.

Het START-programma is al een tijdje geleden opgestart en dus is een actualisering nodig. Om die reden is door de Vlaamse Regering in november 2009 een plan van aanpak van het START-programma voor de toekomst aangenomen. Het is de bedoeling om via een aantal sporen versterkt te werken aan een volwaardig flankerend beleid. Dit geldt zeker voor mobiliteit en openbare werken. De afgelopen maanden heeft de Vlaamse Regering een aantal beslissingen genomen. Andere beslissingen worden voorbereid. Op dit moment wordt alles geïnventariseerd.

Ik kan u enkele voorbeelden geven. De Lijn Vlaams-Brabant zal in het voorjaar van 2010 de nachtbus 620 Zaventem-Luchthaven-Anderlecht-Erasmus opstarten. De realisatie van dit project past in de mobiliteitsmaatregelen voor het verbeteren van de regionale arbeidsmobiliteit ten gevolge van de Banenconferentie van 14 juli 2008. In het kader van de beslissing door de Vlaamse Regering van het Masterplan Machelen-Vilvoorde werden een aantal mobiliteitsmaatregelen goedgekeurd. Het betreft onder meer de verlenging van een

aantal buslijnen. De Vlaamse Regering keurt in mei van dit jaar een eerste reeks brownfieldconvenanten in de regio goed. Dat betekent eveneens de goedkeuring van een aantal mobiliteitsmaatregelen. Dit alles toont aan dat we ook daar volop mee bezig zijn.

De inventarisatie van alle maatregelen loopt volop. Op een volgende bijeenkomst van de START-taskforce zullen de leden daarover geïnformeerd worden. Er zullen ook andere initiatieven worden genomen.

Mevrouw de voorzitter, collega's, de conclusie is dat het START-project heel belangrijk is voor de regio. U verwees naar de haven van Antwerpen. Die is ook heel belangrijk. We hebben daar nu toch dat dossier opgelost. Ook in deze legislatuur zal het START-project, dat zo belangrijk is voor die andere regio, verder worden aangepakt. Daar zijn heel wat bijkomende elementen aan toegevoegd. Een ervan is de Raad van State. Doordat we daar al wat verder zitten, worden er door ons in overleg nog andere elementen aan toegevoegd. Elke maatregel en elke beslissing die wij kunnen nemen om het START-project in al zijn facetten uit te voeren, zullen wij de volgende weken, maanden en jaren nemen.

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

**De heer Peter Reekmans:** Mijnheer de minister-president, bedankt voor uw antwoord. Ik blijf met één ding toch fameus op mijn honger zitten. Ik heb op een economische vraag heel veel mobiliteitsantwoorden gekregen. Ik had vanmiddag niet moeten spijbelen in mijn eigen commissie, want ik weet ook wel wat er is gerealiseerd.

De collega's van CD&V en sp.a die net het woord hebben gevoerd, moeten de meerderheid bewieroken en pakken natuurlijk graag uit met de realisaties bij het openbaar vervoer. Maar ik vind het opmerkelijk dat de regeringspartij N-VA u vandaag vraagt wat de strategische visie is. Meerderheidspartijen zouden toch moeten weten wat de strategische visie van hun beleid is. Blijkbaar is die onwetendheid vandaag het geval met betrekking tot START. Dat bewijst dat START niet werkt zoals het zou moeten werken.

Ik wil geloven dat u heel veel hebt gerealiseerd, maar u hebt mij op twee zaken niet geantwoord. Uw voorganger had het in 2004 over 20.000 extra jobs. Mijn bijkomende vraag is heel concreet: hoeveel jobs zijn er gerealiseerd door START sinds 2004? U antwoordt ook niet op mijn bemerking dat er 30 percent minder cargovervoer is en 8 percent minder passagiersvervoer. Als START zou hebben gewerkt, hadden we een stijging gehad van het passagiersvervoer in Zaventem en niet in Charleroi. Vandaag is er een stijging van 33 percent in Charleroi. U hebt op deze belangrijke cijfers geen enkel antwoord gegeven. Ik vraag u dus of we een verlies hadden gehad van 8 percent passagiersvervoer en van 30 percent cargovervoer indien START had gewerkt.

**Minister-president Kris Peeters:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Reekmans, ik ben goed geplaatst, gezien mijn vorige professionele activiteiten, om te weten dat een regering en zeker een minister geen werkgelegenheid creëren.

Er zijn premiers geweest die 200.000 jobs hebben aangekondigd en die dan door middel van zeer intelligente berekeningen konden zeggen dat zij daarin waren geslaagd. Maar het is niet de politiek die werkgelegenheid creëert. Wij moeten alles doen om de omgevingsfactoren te creëren en ervoor te zorgen dat ondernemers kunnen doen waar ze goed in zijn: ondernemen en werkgelegenheid creëren.

U zult mij niet betrappen op zeer mooie woorden en mooie titels in de kranten. Een economische crisis of een dynamiek of een beslissing in een hoofdkantoor kan ervoor zorgen dat wat iedereen graag zou hebben niet wordt gerealiseerd. De overheid moet geen werkgelegenheid creëren. Zij kan dat trouwens niet, tenzij bij haar eigen diensten, maar wij zijn er geen voorstander van om het aantal ambtenaren nog verder te laten stijgen.

U verwijst naar Charleroi en Zaventem. De luchtvaart heeft zware klappen gekregen. De mensen kiezen meer dan ooit voor lowcostvluchten. Ryanair en dergelijke hebben in de

crisisperiode extra passagiers kunnen aantrekken ten nadele van de anderen. Dat is voor de ene dus goed nieuws, voor de andere slecht. Uw redenering was: mocht die lowcostterminal er al geweest zijn, dan had u misschien een deel van de koek naar u toe kunnen trekken. Wij zijn er om een paar dingen mogelijk te maken, maar het zijn BIAC en anderen die ervoor moeten zorgen dat die lowcostterminal gebouwd wordt. Dat kan ik zelf niet. Wij moeten voor de noodzakelijke vergunningen zorgen, maar ook daar ging een hele discussie aan vooraf. Het is niet zo eenvoudig als u misschien wenst om die lowcostdynamiek volledig aan START toe te wijzen.

START is meer dan mobiliteit, maar het is belangrijk om mensen naar die regio te krijgen, zeker als daar een luchthaven is en heel wat bedrijven gevestigd zijn. De hele mobiliteit, zowel openbaar vervoer als het woon-wegverkeer als het spoor, moet u niet onderschatten. De dynamiek van deze regio is zeker voor een groot deel gelegen in een coherent antwoord inzake mobiliteit. Dat wil niet zeggen dat er niet ook nog andere zaken moeten worden uitgevoerd. Dat zal nu gaan versnellen. Heel de Vlaamse Regering staat daar achter.

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

**De heer Peter Reekmans:** Natuurlijk hebt u gelijk, mijnheer de minister-president, maar de vraag is hoe het komt dat die lagekostenterminal er met Pasen 2009 niet gekomen is. Daar moet de Vlaamse Regering zich eens over buigen.

Onze geluidsnormen hebben daarin een grote rol gespeeld. Bekijk eens de investeringen in de regio rond Charleroi. Vergelijk de investeringen van de Waalse en de Vlaamse Regering – met START – eens met elkaar. In Wallonië heeft men met een minimum aan investeringen een maximum aan rendement weten te bereiken. Het passagiersvervoer is met 33 percent gestegen. Wij hebben er veel meer geld tegenaan gegooid en noteren een daling van 8 percent. Los van START moet de Vlaamse Regering zich daar eens dringend over buigen.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** In 2005 heb ik een twintigtal uur onderhandeld met de federale regering, dat was toen nog met premier Verhofstadt. Brussel heeft geluidsnormen uitgevaardigd, en die zaak is nog altijd niet opgelost. De discussie ging vooral over het aantal mensen dat hinder ondervond. Men heeft geprobeerd een antwoord te vinden op het mogelijke vertrek van DHL. Men wou die hub het liefst in Zaventem houden. Ik kan ook geluidsnormen uitvaardigen, voor Vlaanderen dan, maar is dat wijs? Is dat in het voordeel van Vlaanderen en van de luchthaven? De discussie met de federale en de Brusselse regering was toen zeer heftig. Dat lag delicaat voor alle regeringen. De discussie is trouwens nog altijd niet afgerond. Dat debat wordt verder op het federale niveau gevoerd. Staatssecretaris Schouppe heeft voorstellen gedaan en elementen gewijzigd. Het is niet zo eenvoudig of eenduidig dat Vlaanderen dat helemaal zou kunnen oplossen.

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

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de gedragscode die is afgesproken tussen banken en kmo's**

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Mijnheer de minister-president, ik wil u bedanken voor de opvolging van dit dossier. Naar aanleiding van de rondetafel over de kredietverlening en de bespreking hier, had u aangekondigd dat er een gedragscode zou komen. Als ik me niet vergis, had u voor het einde van het jaar al met de Federatie voor de Belgische Financiële sector (Febelfin) en de werkgeversorganisaties UNIZO en Voka zo'n gedragscode

ondertekend. Ik heb er even naar moeten zoeken, dat heb ik vorige week al gezegd. Dankzij uw kabinet ben ik nu ook in het bezit van de gedragscode. Ik had mijn vraag daarvóór al gesteld; niettemin blijft ze actueel. Door uw uitspraken gisteren in de commissie Algemeen Beleid begrijp ik dat we de zaak moeten opvolgen, evalueren en zo nodig sturen.

Ik weet niet of de andere commissieleden de gedragscode hebben kunnen veroveren. Er zijn vijf hoofdtitels. Er zijn bepalingen betreffende de kredietverlening, het kredietdossier, de informatieverschaffing, de bemiddeling en het overheidsinstrumentarium. Betreffende de kredietverlening wordt het engagement aangegaan om informatie te verstrekken: “Febelfin engageert zich om binnen de beperkingen van de bestaande mededingingswetgeving ...”. Wat houden die beperkingen in? Wat zullen de banken daaronder verstaan? Zullen ze continu een nieuwe methode ontwikkelen?

Mijnheer de minister-president, Febelfin is dus bereid om informatie te verstrekken. Maar naar aanleiding van een bespreking hier in de commissie hebt u aangekondigd dat het departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) tegen het einde van maart een nieuwe meetmethode of monitoring zou uitwerken in verband met de kredietverlening. Is het niet beter om die twee op elkaar af te stemmen in plaats van de banken continu zelf een meetinstrument te laten ontwikkelen? Cijfermateriaal is hier heel belangrijk, ik heb u daar verschillende keren op gewezen. Het moet gedifferentieerd zijn: over welk soort kredieten gaat het, over welk soort bedrijven gaat het, wie krijgt het en wie niet? Is het niet beter dat het departement EWI het meetinstrument uitwerkt en overmaakt aan de banken om dan de informatie te kunnen vergaren en daar conclusies uit te trekken? Hoe zal dat gecoördineerd worden?

Naar aanleiding van de uiteenzetting over de enquête van 2008 door het Kenniscentrum voor Financiering van KMO (KeFiK) hadden de ondernemingen een vraag over de kostprijs van een kredietdossier. De ondernemer stelt vast dat die prijs stijgt, ook al heeft het dossier een negatief gevolg. In de gedragscode staat daar niets over. Is daarover gesproken?

Ik heb gisteren de vergadering van de commissie Algemeen Beleid gemist, maar ik veronderstel dat u daar was en de uitspraken hebt gedaan die ik in de kranten heb gelezen. De banken verdelen de bedrijven blijkbaar onder in groen, rood of oranje licht. Door de economische crisis komen veel bedrijven zonder het zelf te weten in de oranje categorie terecht. Er is geen transparantie wat betreft de ratings en de ratingcriteria. De motiveringsplicht is wel opgenomen in de gedragscode. De uitvoerbaarheid en afdwingbaarheid daarvan is echter nog een andere zaak, maar ze staat er wel in. De ratings en ratingcriteria zijn niet opgenomen in de rubriek informatieverstrekking. Een bedrijf weet niet eens welk licht het krijgt. De informatie daarover is echt wel heel belangrijk.

Wat de gedragscode betreft, weet ik niet hoe u dat wilt opvolgen. Zullen we in de volgende KeFiK-enquête en de verslaggeving van het departement EWI kunnen zien welke extra informatie de banken hebben verleend in vergelijking met de periode voor het afsluiten van de gedragscode? Ik denk dat het niet uitdrukkelijk vermelden van de rating en de ratingcriteria een gemiste kans is. In de ons omringende landen zoals Duitsland gebeurt dat wel.

Wat de informatieverstrekking betreft, is de motiveringsplicht opgenomen. Dat moet ondernemingen toestaan om zo nodig hun dossier aan te passen. Men is ook bereid meer te bemiddelen. Naar aanleiding van mijn vorige vraag is over de bemiddeling en de klachtpunten inzake kredietverlening gezegd dat in 2006 9 klachten werden opgetekend en in 2007 19. De kredietbemiddelaar, de heer Dael, heeft tot eind 2009 in totaal een driehonderdtal dossiers behandeld. Dat zijn toch erg kleine cijfers als we er rekening mee houden dat we 250.000 bedrijven en 400.000 zelfstandigen hebben.

Wat een oplossing had kunnen bieden en de klachtpunten en de bemiddelaar meer zichtbaarheid had kunnen geven, was de plicht om in de motivering melding te maken van de mogelijkheid tot bemiddeling en de mogelijkheid om een klacht in te dienen. Het gaat niet

om een administratieve beslissing waarvoor een bepaalde termijn is bepaald waarbinnen een klacht kan worden ingediend of een bemiddelingsprocedure kan worden opgestart. Het zou evenwel niet slecht zijn als de ondernemer-klant van die mogelijkheid op de hoogte zou worden gebracht.

Kennis is belangrijk. In het krantenartikeltje bevestigt u zelf dat een consultant of een bedrijfsrevisor u zei dat hij het economische overheidsinstrumentarium niet kent. Wij zeggen dat al een tijdje: u hebt goede instrumenten, maar ze moeten goed worden bekendgemaakt, niet enkel bij de grootste bedrijven, maar ook bij de kleinere en bij de zelfstandigen. Als zelfs bedrijfsrevisoren niet op de hoogte zijn, is toch aangetoond dat onze vraag zeer terecht is.

U hebt dus een opdracht. Misschien moeten eerst en vooral de banken goed worden geïnformeerd. Wat waarborgen betreft, zullen ze u wellicht wel weten te vinden. Tot zover mijn bedenkingen over de opvolging van de gedragscode.

Gisteren las ik in De Tijd de uitspraken van de topman van het Landbouwkrediet. Er zijn blijkbaar grote banken en kleine banken. De grote banken hebben het bij Febelfin voor het zeggen. Het beleid vat de banksector als één geheel op, en dan voeren de grote banken het woord. Het is uiteraard niet aan ons om een ruzie onder de banken uit te lokken. De vraag is evenwel gewettigd of de kleine banken verder willen gaan met de informatieverstrekking. En zou het niet nuttig zijn om eens met de groep van de kleintjes samen te gaan zitten en hun problemen te bekijken? We mogen ze niet in de kou laten staan.

Ik las gisteren dat u in de commissie, in een antwoord op een vraag van de heer Diependaele, een korte toelichting gaf over de commissie kredietverlening die bij de KBC is opgestart. De eerste bijeenkomst van die commissie is inmiddels doorgegaan. Misschien kunt u even toelichten of die commissie kredietverlening bij de KBC werkt. Ze is al één keer samengekomen, dus ik hoop dat ze volledig is samengesteld. Ik ben vooral nieuwsgierig naar de verslaggeving ervan. Gebeurt die na elke bijeenkomst, of gebeurt dat periodiek, en tegen welk ritme? Ik las ook dat u een tweede persoon in de raad van bestuur van de KBC mag benoemen, maar dat is nog niet gebeurd. Is dat zo moeilijk? Ik wil mezelf geen kandidaat stellen, maar u kunt daarvoor toch eens uw adresboekje openen?

De KeFiK-enquête van 2007 is hier uitvoerig besproken. De cijfers voor 2008 zijn inmiddels ook vrijgegeven. Ik neem aan dat dit goed is bestudeerd. Zijn er nieuwe elementen opgedoken die u dwingen het beleid aan te passen, of liggen de nieuwe cijfers in de lijn van wat het voorgaande jaar opleverde?

Tot slot nog dit: toen we het vorige week over het Werkgelegenheids- en Investeringsplan hadden, pikte ik het idee van de heren Crombez en Vande Lanotte op om een volkslening te overwegen. U zou dat onderzoeken. Wat is daar de stand van zaken van?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mevrouw de voorzitter, collega's, het klopt dat ik gisteren een uitvoerig antwoord gaf op een vraag van de heer Diependaele over de KBC. Ik zal een aantal zaken kort herhalen. Zelf heb ik heel wat ervaring, want een hele tijd geleden, in 2000, toen Basel II tot stand is gekomen, is ten behoeve van de banken een andere risicoanalyse geïntroduceerd. Ook toen was er sprake van een credit crunch.

Vandaag voeren we een gelijkaardige discussie, met dit verschil dat we toen niet in de banken participeerden. Vandaag is dat in Dexia voor een bedrag van 500 miljoen euro het geval, terwijl aan Dexia een eeuwigdurende lening van 3,5 miljard euro is verleend. Dat verschil betekent natuurlijk niet dat we ons moeien met de dagelijkse beslissingen die deze banken nemen. Wel is het zo dat dit betekent dat deze regering en dit parlement tegenover de banken en de bevolking een grotere verantwoordelijkheid dragen. Uit gesprekken met bankiers heb ik geleerd dat de banken alle dossiers over kmo's, maar ook grote ondernemingen behandelen met behulp van een ratingsysteem. Ik heb dat op een didactische wijze proberen toe te lichten.

In een eerste groep bevinden zich ondernemingen die een verkregen lening ook hebben terugbetaald en een rentabiliteit hebben die dat toestaat. Het is een zeer grote groep, en godzijdank hebben de banken geen problemen met die groep. Er is een tweede groep waarvoor knipperlichten in werking zijn getreden. Het gaat om ondernemingen waarvan de bank denkt dat er mogelijk een gevaar is dat de lenings- en terugbetalingsvoorwaarden niet door de onderneming zullen worden gerespecteerd. In de praktijk is het zelfs zo dat er extra toezicht op die dossiers wordt gehouden, dat ze naar het regionale kantoor worden overgebracht of naar een hoger niveau worden getild.

Dan is er de derde groep, die het heel moeilijk heeft en in de rode zone zit. Die heeft ernstige problemen bij de terugbetaling van de lening. De bank volgt die natuurlijk van zeer nabij. Mogelijk wordt ze geconfronteerd met het faillissement van de onderneming en wordt het krediet niet meer terugbetaald.

Door de crisis is die tweede groep veel groter geworden. Het is een groep die het moeilijk heeft of had. Het is die groep die me uitermate veel zorgen baart. In die groep zitten immers ondernemingen die via de juiste aanpak door de crisis kunnen geraken. Ook deze ondernemingen worden geconfronteerd met een situatie waarbij ze bijkomend krediet nodig hebben. Doordat ze in de knipperlichtzone zitten, schat de bank het risico natuurlijk anders in en ze zal de voorwaarden voor een bijkomend krediet anders beoordelen. Het is voornamelijk die groep die vroeger zonder probleem de leningen, de overbruggingslening enzovoort heeft gekregen. En nu maakt de bank plots zoveel problemen of stelt ze bijkomende vragen. Het is vooral die groep die we van zeer nabij moeten volgen en waarvoor de overheid de juiste maatregelen moet treffen. Het waarborgen van overbruggingsleningen is daar één element van. De banken kunnen dan sneller – niet gemakkelijker – dat risico op een andere manier inschatten. Voor die groep moeten we nagaan of de instrumenten adequaat zijn om ze naar de groene zone te loodsen. Dan zal ook de bank een andere rating geven.

Het is dan ook heel belangrijk dat aan de ondernemingen de juiste informatie wordt meegegeven. Dat is bij de totstandkoming van deze gedragscode ook uitdrukkelijk aangehaald. Inzake de informatieverschaffing staat er dat de banken zich engageren om de uiteindelijke beslissing betreffende de kredietaanvraag duidelijk te motiveren bij de ondernemingen, zodat ze een zicht krijgen op de factoren die de beslissing en de risico-inschatting hebben beïnvloed. Op basis van deze bepaling ga ik ervan uit dat het verschuiven van die rating ook duidelijk wordt gecommuniceerd aan de onderneming. Op die manier kunnen heel wat vragen opgelost worden. De onderneming kan daar dan ook op reageren en er voor zichzelf de nodige conclusies uit trekken. Ik verwijs naar punt 3, eerste gedachtestreep.

Mevrouw Turan, ik denk dat ik op alle vragen heb geantwoord. Ik zal wat afwijken van de vragen die u hebt overgemaakt en op uw mondelinge vragen. Deze gedragscode is natuurlijk een vrijwillige code, waartoe de banken en de ondernemingen zich hebben geëngageerd. U hebt gelijk. We moeten dat volgen. Als deze gedragscode niet wordt opgevolgd, dan is de vraag wat er bijkomend moet gebeuren om ervoor te zorgen dat een aantal zaken, die ook wij belangrijk vinden, worden nagekomen. Dat geldt natuurlijk in eerste instantie voor de banken, maar ook voor de ondernemersorganisaties. Een goed kredietdossier opmaken, is heel belangrijk. Dat kan heel wat kommer en kwel voorkomen. Goede informatie verstrekken is ook heel belangrijk. We zullen die zaak opvolgen.

Op 9 maart, een datum die ze zelf heeft voorgesteld, zal de administratie de monitoring voorstellen. Net zoals bij de rondetafelconferentie zullen we u daarop uitnodigen. Misschien was u daar. Het is bedrijfsrevisor Berger, niet de eerste de beste, die in het panel zat en die publiekelijk heeft gezegd dat hij niet alle maatregelen kent. Dat is een bedrijfsrevisor, iemand die per definitie, en zelfs verplicht, een aantal opdrachten en activiteiten moet vervullen. Als die al zegt dat hij niet kan volgen, dan is er duidelijk een probleem. Ik wil dat die bedrijfsrevisor niet in eerste instantie ten kwade duiden. Maar het is de eerste taak van de overheid, van de regering om ervoor te zorgen dat in het oerwoud van alle instrumenten, die



allemaal goed bedoeld zijn, wordt teruggevonden wat nodig is. Kan ik de onderneming iets kwalijk nemen als de professionals, die advies geven aan de ondernemingen al zeggen dat ze het ook al niet weten? Als men dat allemaal opgelijst ziet, is het toch indrukwekkend wat de Vlaamse overheid in stelling brengt. Als men het niet weet, is dat, spijtig genoeg, niet efficiënt. Het is die zorg die ik heb geuit. We moeten daar ook verder aan werken.

Febelfin engageert zich binnen de beperkingen van de bestaande mededingingswetgeving. Het is natuurlijk zo dat banken 'gewone' ondernemingen zijn. Ook hier ben ik goed geplaatst. Als u aan gewone ondernemingen vraagt om alles bekend te maken, dan is men altijd bezorgd dat de concurrentie – hier de andere banken – aan de cijfers kan zien hoe een en ander wordt aangepakt. Ik kan dus niet vragen dat zij hun cijfers op zo'n manier zouden bekend maken dat het duidelijk zou zijn hoe de concurrentie het best kan worden aangepakt.

Het is wel belangrijk dat we het engagement hebben dat al het cijfermateriaal ons wordt bezorgd. We hebben dat natuurlijk zelf niet. De administratie moet aan de hand van de cijfers ook het een en ander in kaart brengen. De methoden die Febelfin zelf ontwikkelt, moeten hieraan complementair zijn, maar in eerste instantie hebben we een methodiek nodig voor het cijfermateriaal dat ons wordt bezorgd. Als men ons materiaal geeft waaruit we niet wijzer worden, dan staan we even ver. De methodiek van het cijfermateriaal mag natuurlijk niet tot gevolg hebben dat de concurrentie tussen de banken onderling een rol kan spelen. Dat is de reden waarom het zo geformuleerd staat.

De opvolgingscommissie van de KBC heeft wat tijd in beslag genomen. Een van de redenen is dat we daar afspraken over hebben gemaakt en dat over het storten van de bedragen een tijd is heengegaan. Pas daarna kon de opvolgingscommissie er komen. Een andere reden is dat men zeer zorgvuldig heeft gekozen wie er in de opvolgingscommissie zou komen. Gisteren zijn de leden bekendgemaakt.

Het is belangrijk dat de experts die in de opvolgingscommissie zitten samen met de mensen van de KBC de zaken bekijken. De finaliteit van de opvolgingscommissie is niet zozeer het beleid van KBC sturen – meer kredieten geven enzovoort –, maar wel nagaan of men zich aan de engagementen houdt. Als KBC samenwerkt met kmo's of andere banken, dan moeten we nagaan welke conclusies wij daaruit kunnen trekken. We kunnen beleidsmatige conclusies trekken, maar we moeten ook gesprekken kunnen hebben met een bank waarin we voor een niet onaardig bedrag – een eeuwigdurende lening – participeren. We hebben ook leden in de raad van bestuur. Als de bank zelf een bepaalde filosofie zou aanhouden die niet gezond is voor een bank – we geven kredieten aan ondernemingen en we doen er alles aan om ook kleine ondernemingen kredieten te geven –, is er wel een probleem.

Zowel het federale als het Vlaamse niveau heeft een bestuurder afgevaardigd in de raad van bestuur. De bestuurder die werd voorgesteld, is bestuurder geworden in een andere bank. Ik spreek daar geen waardeoordeel over uit. We moeten nu met de federale regering bespreken wie er wordt afgevaardigd. Gewezen secretaris-generaal Eric Stroobants is onze afgevaardigde in de raad van bestuur. Hij doet dat overigens schitterend. Wie zal de tweede man of vrouw zijn? Wat mij betreft, kan dit zo snel mogelijk worden gefinaliseerd. Eric Stroobants kent alle gevoeligheden en kent de dynamiek vanuit Vlaanderen, wat een goede zaak is.

Ik heb op alle vragen geantwoord, tenzij ik er een aantal over het hoofd heb gezien. Ik zal u mijn schriftelijke voorbereiding op uw andere vragen, bezorgen.

Belangrijk is dat er een gedragscode is en dat er een opvolgingscommissie is. Er moeten nu nagels met koppen worden geslagen. 9 maart is een eerste belangrijke datum voor het rendez-vous met de banken, de ondernemingen en de parlementsleden die dat van zeer nabij volgen.

U vroeg ook of ik lessen heb getrokken uit de laatste enquête. Een van de elementen die voor mij heel belangrijk zijn, is dat de kleine onderneming van zeer nabij moet worden gevolgd. Er is ook vastgesteld dat zeker de kleinere ondernemingen hun kredieten en hun kredietlijnen volledig opgebruiken. Op zich is dat goed, maar het maakt hen natuurlijk zeer gevoelig. De

grote ondernemingen hebben natuurlijk andere mogelijkheden om kapitaal aan te trekken: via de beurs en via de publieke markt. Het is logisch dat zij hun kredietlijnen niet volledig uitputten. Dat is wel het geval bij de kmo's.

Ik heb gezegd dat wij bezig zijn met die volkslening. Er was vandaag nog een vergadering om alle mogelijkheden te bekijken. Een van de ideeën is de uitgifte van een ViA-obligatie. We hebben dat bekeken en we zijn het nog verder aan het bekijken. We hebben ook ARKimedea. De voorzitter was daar naar aanleiding van een actuele vraag in de plenaire zitting wildenthousiast over. Ook dat wordt bekeken. We zijn daar zeer intensief mee bezig. Het is wijs daar pas over te communiceren als we exact weten wat het instrument is. Ook hier is het heel belangrijk dat we, als we het doen, de mensen met de nodige communicatie en specificatie kunnen overtuigen om daarin in te stappen. Als dat een mistig gedoe is, zal het een averechts effect hebben en een slag in het water zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Ik dank u voor uw uitvoerige antwoord. Wat specifiek de KBC betreft, zal ik meer kunnen afleiden uit de verslaggeving van het algemeen beleid.

Ik heb een opmerking over de bekendmaking van het klachtpunt en de bemiddelingsmogelijkheden. U moet het economisch overheidsinstrumentarium goed bekendmaken bij de ondernemingen. Als u over de kredietverlening meer informatie kunt verschaffen, kunnen de cijfers van de klachten en bemiddelingsmogelijkheden ons toelaten om een en ander vast te stellen, bijvoorbeeld als er problemen zouden zijn met altijd dezelfde bank, die dan de Vlaamse overheid om een initiatief zou verzoeken. Dan bent u niet 100 percent afhankelijk van de informatie die de banken geven, maar dan kunt u via die klacht- en bemiddelingsprocedures informatie verkrijgen over wat er allemaal misloopt met die kredietverleningen.

Als ik het goed heb begrepen, zegt u dat de banken informatie zullen verstrekken. Maar we moeten daar iets mee kunnen doen. Je moet dat kunnen opnemen in een meetinstrument. Maar moeten we niet juist omgekeerd kunnen werken? Als u op 9 maart met die monitoring komt, weten we toch welke cijfers we willen van de banken om bruikbare informatie te krijgen? Zij werken meetinstrumenten uit, en op basis daarvan vragen we de banken informatie. En niet omgekeerd: dat de banken ons informatie vragen en dat de administratie moet zien wat zij daarmee kan doen. Dat is toch een belangrijk punt. Ik weet niet of dat er naar aanleiding van 9 maart kan komen. Misschien kunt u Febelfin op de hoogte brengen van het instrument dat het departement EWI zal hanteren.

Ik wacht uw onderzoek naar de volkslening benieuwd af.

U hebt gezegd dat de KeFiK-enquête nu niet veel meer heeft opgeleverd dan de vorige keer, namelijk dat de kleinste bedrijven het het moeilijkst hebben en dat we daar moeten aan werken. Er is een engagement van de sector. Zullen we dat bij de volgende verslaggeving van EWI duidelijk zien? Laat ons ervan uitgaan dat niemand een engagement aangaat dat hij niet wil naleven, maar wij moeten dit toch waarmaken. De afdwingbaarheid blijft vaag. Wij kunnen enkel evalueren en in een verslag opnemen dat we van die en die bank geen goede medewerking hebben gekregen. Dat zal op zich misschien ook al een motivatie zijn om de informatieverstrekking uitvoeriger te verlenen.

**Minister-president Kris Peeters:** De methodologie behelst een goede wisselwerking. Wij willen een goede monitoring. De administratie is daarmee bezig. Voor een goede monitoring moeten wij cijfermateriaal hebben. Ik ga ervan uit dat dit betekent dat er overleg is tussen de administratie en Febelfin, om ervoor te zorgen dat dit cijfermateriaal, dat nodig is voor een goede monitoring, wordt geleverd. Febelfin heeft zich met betrekking tot de methodologie van het cijfermateriaal, vanuit de bezorgdheid die zij heeft over de concurrentie en de mededingingspositie, geëngageerd om elkaar te vinden. Ik kijk positief naar 9 maart. De administratie moet een systeem bekendmaken dat hout snijdt. Met monitoring waarmee we niets zijn, zijn we elkaars tijd aan het verliezen.

Ik hoop ook dat we op 9 maart, al wil ik daar niet op vooruitlopen, kunnen nagaan hoe de evaluatie kan worden gemaakt van de relatie tussen banken en ondernemingen. Is daar iets positiefs gewijzigd? Hebben de ondernemingsorganisaties daar een goed gevoel bij? Loopt dat zoals wij denken dat het moet lopen?

U hebt gelijk: mocht de kredietbemiddeling de verkeerde kant uitgaan, dan kunnen we ook daar een knipperlicht of een signaal of een bijkomend argument uit halen. Of positief uitgedrukt: wij kunnen ook daar vaststellen dat dit zich in een goede richting ontwikkelt.

In de komende periode zullen heel wat ondernemingen door de lichte economische heropleving extra middelen nodig hebben. Zeker voor de kmo's zullen dat kredieten zijn. Als die kredieten niet of onder zeer zware voorwaarden worden verstrekt, gaat niet alleen de categorie van het oranje knipperlicht nog groeien, maar gaat er ook een deel doorschuiven naar de rode zone. We volgen dat van zeer nabij op. Maart wordt een cruciale periode. Bedrijven zullen zich herstellen, meer dan vorig jaar tijdens de zware crisis zullen ze kredieten nodig hebben en aanvragen. Die moeten ergens vandaan komen. Het is van levensgroot belang dat de banken hun rol spelen en de kredieten verstrekken die ze kunnen verstrekken.

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

■