

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1992-1993

HANDELINGEN

29-30-31-32-33-34

VERGADERINGENVANFEBRUARI1993

ACTUELE INTERPELLATIES

ACTUELE VRAGEN

BELEIDSNOTA TOERISME IN VLAANDEREN

DE LIJN

DRUGGEBRUIK

ENERGIESECTOR

INTERPELLATIES

LOODSAKKOORD TUSSEN VLAANDEREN EN NEDERLAND VOOR DE WESTERSCHELDE

MILIEUBOX-PROJECT

NMBS

OPENLUCHTRECREATIEVE VERBLIJVEN

OUTPLACEMENT-, WERVINGS- EN SELECTIEBUREAUS

SCHEEPSBOUW

SIGMAPLAN

Inhoud

Nr. 29 **Dinsdag 2 februari 1993**

Berichten van verhindering, blz. 1135

Voorstel van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1135

Voorstellen van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 1135

Besluiten van de Vlaamse Executieve

Indiening en verwijzing, blz. 1135

Arresten van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1135

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1136

Druggebruik

Debat, blz. 1136

Sprekers : de heren E. Van Rompuy, H. Coveliers, E. De Groot, A. Denys, G. Swennen, J. Geysels, F. De Man, mevrouw V. Dua, de heren A. Arts, F. Dewinter, J. Valkeniers, R. Daems, F. Vermeiren, minister L. Detiège

Interpellaties (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer J. Ansoms tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over het loodsakkoord tussen Vlaanderen en Nederland voor de Westerschelde, blz. 1163

Sprekers : de heren J. Ansoms, H. Schiltz, E. Beysen, minister J. Sauwens

Interpellatie van de heer J. De Mol tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de beslissing van de raad van bestuur van De Lijn met betrekking tot het project Punt aan de Lijn, blz. 1169

Sprekers : de heren J. De Mol, H. Van Dienderen, minister J. Sauwens
Motie van aanbeveling, blz. 1173

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1173

Actuele vraag van de heer J. Demeulenaere tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het paramedisch personeel in het buitengewoon onderwijs, blz. 1176

Actuele vraag van de heer L. Van Nieuwenhuysen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de Vlaamse Dienst voor de Buitenlandse Handel, blz. 1178

Actuele vraag van mevrouw M. Vogels tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de ongerustheid bij de Bijzondere Jeugdzorg en de Gehandicaptenzorg, blz. 1178

Actuele vraag van de heer G. Vermassen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de plannen van Center Parcs in het Maastrand, blz. 1181

Actuele vraag van mevrouw A. De Maght-Aelbrecht tot de heer N. De Batse-lier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over privé-initiatief in het kader van het urgentieprogramma voor de sociale huisvesting, blz. 1181

Actuele vraag van mevrouw M. Aelvoet tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de militaire domeinen op de gewestplannen, blz. 1183

Actuele vraag van de heer H. Suykerbuyk tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de openstelling van de A 12, blz. 1184

Voorstel van resolutie van mevrouw M. Aelvoet en de heer A. De Boeck betreffende de nabestemming van het vliegveld te Grimbergen
- **278** (1992-1993) - Nr. 1
Motie van orde, blz. 1185

Voorstel van resolutie van de heer E. De Groot c.s. betreffende het voeren van een actief drugspreventiebeleid
- **277** (1992-1993) - Nrs. 1 en 2

Voorstel van resolutie van mevrouw V. Dua en de heer J. Geysels betreffende het drugbeleid in Vlaanderen
- **279** (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel van resolutie van de heer F. De Man betreffende het te voeren anti-drugsbeleid
- **282** (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel van resolutie van de heren E. Van Rompuy, L. Hancké en P. Van Grembergen betreffende het algemeen Vlaams drugbeleid

- **281** (1992-1993) - Nr. 1

Bespreking, blz. 1185

Sprekers : de heren E. De Groot, P. Van Grembergen, J.-P. Van Rossem, mevrouw V. Dua, de heren E. Van Vaerenbergh, F. De Man, H. Coveliers, E. Van Rompuy, A. Denys, J. Valkeniers, L. Hancké

Voorstel van resolutie van de heer E. De Groot c.s. betreffende het voeren van een actief drugspreventiebeleid

- **277** (1992-1993) - Nrs. 1 en 2

Aangehouden stemming, blz. 1189

Hoofdelijke stemming, blz. 1190

Voorstel van resolutie van mevrouw V. Dua en de heer J. Geysels betreffende het drugbeleid in Vlaanderen

- **279** (1992-1993) - Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1191

Voorstel van resolutie van de heren E. Van Rompuy, L. Hancké en P. Van Grembergen betreffende het algemeen Vlaams drugbeleid

- **281** (1992-1993) - Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1192

Voorstel van resolutie van de heer F. De Man betreffende het te voeren anti-drugsbeleid

- **282** (1992-1993) - Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1193

Voorstel van resolutie van mevrouw M. Aelvoet en de heer A. De Boeck betreffende de nabestemming van het vliegveld te Grimbergen

- **278** (1992-1993) - Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1194

Motie van aanbeveling van de heren E. Van Rompuy, L. Hancké en P. Van Grembergen tot besluit van de op 26 januari 1993 door de heer P. Van Grembergen, de heer L. Dierickx, de heer J. Gabriëls en de heer J. Van Hauthem gehouden interpellaties tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, respectievelijk over de verklaringen van de minister in de pers betreffende de toekomst van Vlaanderen, over een interview van de minister in de pers betreffende de confederale toekomst van België, over het gebrek aan samenhang binnen de Vlaamse regering en over de uitspraken van de minister inzake de verdere federalisering van België

- **268** (1992-1993) - Nr. 1

Motie van aanbeveling van mevrouw M. Aelvoet en de heer J. Geysels tot besluit

Nr. 30 **Woensdag 3 februari 1993**

Berichten van verhindering, blz. 1175

Actuele vragen (Regl. art. 75)

Actuele vraag van de heer J. Tavernier tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de proefprojecten inzake sociale voorzieningen voor HOBUSTudenten, blz. 1175

van de op 26 januari 1993 door de heer P. Van Grembergen, de heer L. Dierickx, de heer J. Gabriëls en de heer J. Van Hauthem gehouden interpellaties tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, respectievelijk over de verklaringen van de minister in de pers betreffende de toekomst van Vlaanderen, over een interview van de minister in de pers betreffende de confederale toekomst van België, over het gebrek aan samenhang binnen de Vlaamse regering en over de uitspraken van de minister inzake de verdere federalisering van België
– 269 (1992-1993) – Nr. 1

Motie van aanbeveling van de heer A. Denys tot besluit van de op 26 januari 1993 door de heer P. Van Grembergen, de heer L. Dierickx, de heer J. Gabriëls en de heer J. Van Hauthem gehouden interpellaties tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, respectievelijk over de verklaringen van de minister in de pers betreffende de toekomst van Vlaanderen, over een interview van de minister in de pers betreffende de confederale toekomst van België, over het gebrek aan samenhang binnen de Vlaamse regering en over de uitspraken van de minister inzake de verdere federalisering van België
– 271 (1992-1993) – Nr. 1

Motie van aanbeveling van de heer J. Van Hauthem tot besluit van de op 26 januari 1993 door de heer J. Van Hauthem gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de uitspraken van de minister inzake de verdere federalisering van België
– 272 (1992-1993) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1195

Sprekers : de heren A. Denys, J. Van Hauthem, mevrouw M. Aelvoet, de heren P. Van Grembergen, F. Vandenbroucke, E. Van Rompuy, G. Annemans, minister-president L. Van den Brande

Motie van aanbeveling van de heren D. Van Mechelen, A. Denys en P. Dewael tot besluit van de op 27 januari 1993 door de heer C. Lisabeth gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het sociaal-economisch beleid bij een dalende conjunctuur
– 274 (1992-1993) – Nr. 1

Motie van aanbeveling van de heren E. Van Rompuy, J. Peeters en P. Van Grem-

bergen tot besluit van de op 27 januari 1993 door de heer C. Lisabeth gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het sociaal-economisch beleid bij een dalende conjunctuur

– 275 (1992-1993) – Nr. 1

Motie van aanbeveling van de heer J. Geysels tot besluit van de op 27 januari 1993 door de heer C. Lisabeth gehouden interpellatie tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het sociaal-economisch beleid bij een dalende conjunctuur

– 276 (1992-1993) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1203

Sprekers : de heren D. Van Mechelen, F. Wymeersch

Actuele interpellaties (Regl. art. 77)

Actuele interpellatie van mevrouw M. Aelvoet tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de ondertuning van de SST in Lembeek, blz. 1206

Sprekers : mevrouw M. Aelvoet, de heren J. Valkeniers, E. Van Rompuy, F. Dielens, minister T. Kelchtermans

Actuele interpellatie van de heer E. Beysen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het gevolg dat door de Vlaamse Executieve is gegeven aan de door de Vlaamse Raad aangenomen resolutie over het investeringsprogramma en het ondernemingsplan van de NMBS

Actuele interpellatie van de heer L. Van Nieuwenhuysen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de beslissing van de NMBS van vrijdag 29 januari laatstleden, blz. 1211

Sprekers : de heren E. Beysen, L. Van Nieuwenhuysen, H. Van Dienderen, J. De Mol, H. Candries, minister J. Sauwens, minister-president L. Van den Brande

Actuele interpellatie van de heer Dielens tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de herstructurering van de energiesector, blz. 1219

Sprekers : de heren F. Dielens, J. Geysels, H. Candries, minister-president L. Van den Brande

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1225

Bijlage

Vragen om uitleg, blz. 1227

Nr. 31 **Dinsdag 16 februari 1993**

Berichten van verhindering, blz. 1233

Ontwerp van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1233

Voorstellen van decreet

Indiening en verwijzing, blz. 1233

Voorstellen van resolutie

Indiening en verwijzing, blz. 1233

Verslagen

Indiening, blz. 1233

Moties

Indiening, blz. 1234

Besluit van de Vlaamse Executieve

Indiening en verwijzing, blz. 1234

Kennisgevingen van de Vlaamse Executieve

Indiening, blz. 1234

Resolutie van het Europees Parlement

Indiening, blz. 1234

Kennisgeving van het Arbitragehof

Indiening, blz. 1234

Schriftelijke vragen (Regl. art. 74)

Indiening, blz. 1234

Ontwerp van decreet houdende het statuut van de terreinen voor openluchtcreatie verblijven

– 156 (BZ 1992) – Nrs. 1 tot 3

Algemene bespreking, blz. 1235

Sprekers : de heren L. Peeters, minister H. Weckx

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1237

Ontwerp van decreet houdende regeling tot erkenning van de outplacement-, wervings- en selectiebureaus in het Vlaamse Gewest

– 172 (BZ 1992) – Nrs. 1 tot 5

Algemene bespreking, blz. 1239

Sprekers : de heer E. Schuermans, minister L. Detiège

Artikelsgewijze bespreking, blz. 1240

Sprekers : de heer W. Verreycken, minister L. Detiège

Beleidsnota Toerisme in Vlaanderen, ingediend door de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden

– 168 (BZ 1992) – Nrs. 1 en 2

Bespreking, blz. 1245

Sprekers : de heren F. Cauwenberghs, L. Peeters, mevrouw M. Tyberghien-Vandenbussche, de heren A. Denys, W. Verreycken; J. Van Hauthem; S. De Clerck, F. De Man, D. Ramoudt, H. Van Dienderen, minister H. Weckx

Moties van aanbeveling, blz. 1260

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1260

Nr. 32 **Woensdag 17 februari 1993**
Morgenvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1261

Interpellaties (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer L. Van Nieuwenhuysen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de samenwerking tussen de verschillende vroegere entiteiten die deel uitmaken van De Lijn, blz. 1261

Sprekers : de heren L. Van Nieuwenhuysen, F. Van den Eynde, minister J. Sauwens

Interpellatie van de heer J. Peeters tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de impulsprogramma's, blz. 1265

Sprekers : de heren J. Peeters, minister-president L. Van den Brande

Interpellatie van de heer H. Candries tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de rol van de Vlaamse overheid in het Boel- en het scheepsbouwdozier, blz. 1268

Sprekers : de heren H. Candries, J. Lenssens, L. Hancké, F. Wymeersch, A. Denys, S. Platteau, minister-president L. Van den Brande

Interpellatie van de heer F. Dielens tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het REG-convenant tussen de Vlaamse overheid en de gemengde energiedistributiesector, blz. 1279

Sprekers : de heren F. Dielens, minister-president L. Van den Brande

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1283

Nr. 33 **Woensdag 17 februari 1993**
Middagvergadering

Berichten van verhindering, blz. 1285

Interpellaties (Regl. art. 76) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer J. Geysels tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de uitvoering van het milieubox-project, blz. 1285

Sprekers : de heren J. Geysels, W. Taelman, H. Olaerts, J. Ansoms, minister N. De Batselier

Interpellatie van de heer J. Ansoms tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de milieuheffing op huishoudelijk afval, blz. 1292

Sprekers : de heren J. Ansoms, minister N. De Batselier

Interpellatie van mevrouw T. Merckx-Van Goey tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het Vlaamse Sigmaplan, blz. 1294

Sprekers : mevrouw T. Merckx-Van Goey, de heren V. Vautmans, M. Bartholomeeussen, L. Dierickx, L. Van Nieuwenhuysen, H. Candries, minister T. Kelchtermans

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1300

Interpellaties (Regl. art. 76) (Voortzetting)

Interpellatie van de heer F. Dewinter tot de heer L. Van den Bossche, Vlaamse minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over het dragen van hoofddoeken door islamitische meisjes in het onderwijs, blz. 1300

Sprekers : de heren F. Dewinter, L. Dierickx, H. Olaerts, minister L. Van den Bossche

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1303

Nr. 34 **Donderdag 18 februari 1993**

Berichten van verhindering, blz. 1305

Samenstelling van een commissie en een werkgroep

Wijzigingen onder de vaste en plaatsvervangende leden, blz. 1305

Actuele vragen (Regl. art. 75)

Actuele vraag van mevrouw M. Vogels tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister

van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de erkenning van Antwerpen en Oostende als internationale luchthavens, blz. 1305

Actuele vraag van de heer R. Van Hoo-land tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over een bouwproject in het Leielandschap, blz. 1306

Actuele vraag van de heer P. Tant tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de bescherming van kas-seiwegen in de Vlaamse Ardennen, blz. 1307

Actuele vraag van de heer J. Devolder tot mevrouw W. Demeester-De Meyer, Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Gezondheidsinstellingen, Welzijn en Gezin, over de raad van bestuur van Kind en Gezin, blz. 1308

Actuele vraag van de heer F. Wymeersch tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over uitlatingen van nationale ministers ten aanzien van de minister-president, blz. 1309

Actuele vraag van de heer P. Van Grembergen tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de Vlaamse verankeringsstrategie bij de federale privatiseringsronde, blz. 1310

Actuele vraag van de heer A. Denys tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de gevolgen van de Waalse expansiedecreten voor Vlaamse bedrijven, blz. 1312

Actuele vraag van de heer H. Suykerbuyk tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de Vlaamse kandidatenlijst voor het Comité der Regio's, blz. 1313

Actuele vraag van de heer J. Peeters tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het reddingsplan voor DAF-Westerlo, blz. 1313

Actuele vraag van de heer M. Maertens tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de muskusrattenplaag in de Ijzervallei, blz. 1315

Actuele vraag van de heer J. Caudron tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke

Ordering en Binnenlandse Aangelegenheden, over de achterstand in de bouwvergunningdossiers in Limburg, blz. 1317

Actuele vraag van de heer R. Van Hooiland tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over een bouwproject in het Leielandschap, blz. 1318

Actuele vraag van de heer J. Van Eetvelt tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over het herstel van de Scheldebrug in Temse, blz. 1319

Motie van orde

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1320

Ontwerp van decreet houdende het statuut van de terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven

— 156 (BZ 1992) - Nrs. 1 tot 3

Hoofdelijke stemming, blz. 1320

Sprekers : de heren L. Goutry, D. Ramoudt, L. Peeters

Ontwerp van decreet houdende regeling tot erkenning van de outplacement-, wervings- en selectiebureaus in het Vlaamse Gewest

— 172 (BZ 1992) - Nrs. 1 tot 6

Aangehouden stemming, blz. 1322

Sprekers : de heren W. Verreycken, P. Van Grembergen, P. Deprez, E. De Groot, minister L. Detiège

Hoofdelijke stemming, blz. 1324

Sprekers : de heren, J. Laverge, M. Olivier, A. Denys

Motie van orde

Voorstel tot spoedbehandeling, blz. 1327

Voorstel van resolutie van de heren M. Van Peel, E. Beysen en L. Hancké betreffende de invoerbeperving van bananen - **287** (1992-1993) - Nr. 1

Bespreking, blz. 1328

Sprekers : de heren M. Van Peel, J. Van Hauthem, E. Beysen, W. Seeuws

Motie van aanbeveling van de heer H. Van Dienderen tot besluit van de op 2 februari 1993 door de heer J. De Mol gehouden interpellatie tot de heer J. Sauvens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming, over de beslissing van de raad van bestuur van De Lijn met betrekking tot het project Punt aan de Lijn

- **283** (1992-1993) - Nr. 1

Hoofdelijke stemming, blz. 1329

Sprekers : de heren W. Verreycken, J. De Mol

Actuele interpellaties (Regl. art. 77)

Actuele interpellatie van de heer E. Van Vaerenbergh tot mevrouw L. Detiège, Vlaamse minister van Tewerkstelling en Sociale Aangelegenheden, over de mogelijkheid om Vlaamse CAO'S in Vlaanderen algemeen bindend te verklaren, blz. 1331

Sprekers : de heer E. Van Vaerenbergh, minister L. Detiège

Actuele interpellatie van de heer J. Laverge tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO,

Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de buitenlandse investeringen in Vlaanderen, blz. 1333

Sprekers : de heren J. Laverge, minister-president L. Van den Brande

Actuele interpellatie van de heer H. Van Dienderen tot de heer N. De Batselier, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Leefmilieu en Huisvesting, over de verslechtering van de luchtkwaliteit, blz. 1336

Sprekers : de heren H. Van Dienderen, minister N. De Batselier

Interpellatie (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer E. Schuermans tot de heer H. Weckx, Vlaamse minister van Cultuur en Brusselse Aangelegenheden, over de BRTN en zijn werknemers naar aanleiding van het vernietigen van een beslissing van de administrateur-generaal, blz. 1339

Sprekers : de heren E. Schuermans, A. Denys, W. Seeuws, M. Bartholomeeussen, W. Verreycken, H. Olaerts, minister H. Weckx

Motie van aanbeveling, blz. 1347

Regeling van de werkzaamheden, blz. 1347

Bijlage

Vraag om uitleg, blz. 1349

VOORZITTER : de heer L. Vanvelthoven

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*

- *De vergadering wordt geopend om 10.00 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

J. Caudron, J. Timmermans : gezondheidsredenen ;

A. Arts, J. De Bremaeker, E. Flamant, A.-M. Neyts-Uyttebroeck, H. Schiltz, J. Sleecx, J. Valkeniers : buitenslands.

INTERPELLATIES (Regl. art. 76)

Interpellatie van de heer L. Van Nieuwenhuysen tot de heer J. Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staats hervorming, over de samenwerking tussen de verschillende vroegere entiteiten die deel uitmaken van De Lijn

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Sauwens, Vlaamse minister van Verkeer, Buitenland-

se Handel en Staats hervorming, over de samenwerking tussen de verschillende vroegere entiteiten die deel uitmaken van De Lijn.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer L. Van Nieuwenhuysen (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, ongeveer twee weken geleden verscheen op de streekbladzijde van de Gazet Van Antwerpen een vraaggesprek met een aantal werknemers van De Lijn. Hieruit kwamen een paar zaken naar voor die zo frappant waren dat ik spontaan een interpellatieverzoek heb ingediend om aan de minister een aantal vragen en bedenkingen te kunnen voorleggen.

De werknemers van De Lijn die aan dit gesprek deelnamen, wensten **anoniem** te blijven, uit angst voor sancties, De Lijn duldt geen kritiek, zo wordt beweerd. Een aanwijzing dat er iets schort.

Dit feit lijkt mij belangrijk genoeg om er op in te gaan omdat het de Antwerpse situatie overstijgt. De situatie die **uit** het vraaggesprek blijkt, is immers typerend voor de **geestesgesteldheid** in heel wat overheidsinstellingen en die wij als Vlaams Blok altijd hebben aangeklaagd en die aan de basis ligt van ons succes. De bevolking neemt het immers niet dat sommige overheidsinstellingen staat in de staat spelen, dat sommige groepen binnen die overheidsinstellingen staat in de staat spelen. en de werking ervan als het ware gaan dicteren.

Mijn interpellatie overstijgt zoals ik al zei de Antwerpse situatie en gaat over een reeks van feiten.

Eerste feit. Sedert de fusie tussen de NMVB en de MIVA binnen De Lijn zouden er nog altijd belangrijke verschillen in verloning bestaan. Ik neem aan dat voor verschillende prestaties, verschillende vergoedingen worden uitbetaald, maar dat schijnt hier niet het geval te zijn. In het vraaggesprek verschenen in De Gazet van Antwerpen staat letterlijk, ik citeer : Van gelijk loon voor gelijk werk, is geen sprake. Einde citaat. Zoiets begrijp ik niet. Ik weet wel dat artikel 45 van het oprichtingsdecreet van De Lijn waarin de overgangsbepalingen worden vastgelegd, bepaalt dat de overgeheveldde personeelsleden van de NMVB, van de MIVA en van de MIVG hun bezoldiging en hun anciënniteit mogen behouden evenals de toelagen en vergoedingen die zij zouden gekregen hebben als zij in die maatschappijen waren gebleven. Toch meen ik dat al wie binnen een bepaalde maatschappij hetzelfde werk uitvoert, dezelfde vergoeding moet ontvangen. Ik vraag mij dus af of het echt niet mogelijk is om, zij het geleidelijk aan, de lat gelijk te leggen voor alle personeelsleden.

Dan kom ik tot een tweede feit. Bij de vroegere MIVA zouden sommige werknemers een nachtvergoeding krijgen. Daar is op zich niets op tegen, voor zover die werknemers natuurlijk effectief nachtwerk presteren, maar sommige personeelsleden zouden een nachtvergoeding uitbe-

Van Nieuwenhuysen

taald krijgen, hoewel ze niet langer meer 's nachts werken.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van die toestand ? Als die inderdaad bestaat, kunt u zulke praktisch dan gedogen en waarom eventueel ? Als u mij antwoordt dat u er nooit over gehoord hebt, dan vraag ik u of u bereid bent desbetreffend een onderzoek te laten uitvoeren ?

Als u dan toch van plan zou zijn een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren, — en zo kom ik bij mijn derde punt — zou u misschien ook eens kunnen laten nagaan op welke manier de bevorderingsexamens worden gehouden. Ook wat dat betreft schijnen er heel wat scheefgroeiingen te bestaan. In het krantartikel waar ik al naar refereerde, staat in dit verband, ik citeer : De vakbonden maken er een potje van. Zij vullen de vacante functies in. De mondelinge proeven worden zo gestuurd dat de bonden hun handlangers kunnen droppen. De kleur is belangrijk. De capaciteiten van de vrouw of man zijn bijkomstig. Als de regiochef een ACOD'er is, dan moet zijn adjunct een CCOD'er zijn, of omgekeerd. Zo werkt dat. Einde citaat.

Ik weet dat dit geen alleenstaand geval is en dat dergelijke toestanden ook bij andere overheidsbedrijven heersen. Dat is natuurlijk geen reden om zich bij de toestand neer te leggen.

Mijnheer de minister, ik hoop dat u deze aantijgingen niet zal wegwuiven, maar aan een onderzoek zal willen onderwerpen. Hoe zal u dat onderzoek desgevallend aanpakken ? Bent u bereid naar een systeem te zoeken — en dat is misschien nog het belangrijkste — dat de objectiviteit van de examens absoluut garandeert.

Ik vind het uitermate verwerpelijk dat voor aanstellingen en bevorderingen andere normen dan capaciteit, inzet en eventueel ook anciënniteit worden gehanteerd. Het Vlaams Blok heeft zich trouwens altijd uitgesproken tegen de inmenging van de politiek of van de syndicaten bij de

benoemingen en bevorderingen in overheidsinstellingen. Dit is volgens mij zelfs een van de redenen van het succes dat wij ongeveer anderhalf jaar geleden hebben gehaald.

Mijnheer de minister, een tweetal weken geleden heb ik u in een schriftelijke vraag gewezen op vermoedelijke misbruiken bij de aankoop van uniformen. De werknemers ontvangen waardebons, die blijkbaar niet steeds worden gebruikt voor de aanschaf van een nieuw uniform. Dit is misschien slechts een detail voor iemand die met miljardenbegrotingen werkt. Ik wou deze toestand echter vermelden omdat hij typerend is voor een bepaalde ingesteldheid.

Vanochtend las ik in de krant dat iedereen in de toekomst hetzelfde uniform zal krijgen, zodat dit probleem nu wellicht van de baan is.

Uit het vraaggesprek blijkt eveneens dat de fusie tussen de MIVA en de voormalige Buurtspoorwegen nog altijd niet is verteerd. Er zou een groot gebrek aan communicatie en aan doorstroming van informatie zijn. Zo wordt de informatie in verband met omleidingen enkel doorgegeven aan het personeel van de stadslijnen en niet aan het personeel van het streekvervoer. De controleurs van de stadslijnen zouden zich amper bekommeren om de streeklijnen omdat ze daartoe geen opdracht kregen en het personeel van de stadslijnen zou vrijwel niets afweten van de streeklijnen.

Deze voorbeelden leiden tot de conclusie dat er nog altijd twee maatschappijen bestaan, hoewel de fusie reeds van 1990 dateert. Hoe komt het dat de samenwerking nog altijd zo stroef verloopt ? Hoe denkt u een vlottere samenwerking te realiseren tussen deze twee vroegere entiteiten ? Ik vraag mij af of de samenwerking van de Buurtspoorwegen met de voormalige MIVG eveneens zo stroef verloopt als in Antwerpen.

Ten slotte wil ik uw aandacht vestigen op de decentralisering. De algemeen directeur van De Lijn, de heer Van Wesemael, zou vroeger steeds hebben beweerd dat de verschillende regionale entiteiten die deel uitma-

ken van De Lijn, van een grotere zelfstandigheid genieten. Dit past in de filosofie die destijds heeft geleid tot de oprichting van vijf exploitatie-entiteiten, die als hoofdtaak kregen de dienstverlening aan de reizigers te optimaliseren omdat zij in direct contact komen met de reizigers.

Er wordt gezegd dat de algemeen directeur hooguit met 80 personeelsleden wou werken op de centrale zetel te Mechelen terwijl op de centrale zetel van de vroegere Buurtspoorwegen ongeveer 120 Vlamingen werkten. Volgens het vraaggesprek zijn er thans op de centrale zetel te Mechelen reeds 150 personen werkzaam. Deze vaststelling bevestigt de bewering dat er weinig sprake is van decentralisering. Ik citeer nogmaals uit het vraaggesprek : Als wij een stoel nodig hebben, moeten wij dat in Mechelen aanvragen. Einde citaat.

Ik weet niet of deze uitspraak overeenstemt met de werkelijkheid maar wellicht kan u hierover enige toelichting geven.

Is het inderdaad de bedoeling om de regio's een grotere werkingsvrijheid te geven ? In dat geval lijkt het mij vreemd dat het personeelsbestand van de centrale zetel wordt uitgebreid.

Mijnheer de minister, ik zal al mijn vragen op een rijtje zetten.

Hoe verhouden de verschillen in vergoeding zich tussen de werknemers van de vroegere entiteiten voor gelijk werk en gelijke graden ?

Ziet u enige mogelijkheid om op korte of op half lange termijn de verschillen in loon weg te werken ?

Is u op de hoogte van het feit dat er onrechtmatige nachtvergoedingen worden uitbetaald bij het Antwerpse stadsvervoer ?

Is u bereid om een onafhankelijk onderzoek te laten verrichten in verband met de onpartijdigheid van de bevorderingsexamens ? Hoe zal u dat aanpakken ?

Overweegt u om het examensysteem in de toekomst zodanig te wijzigen of

Van Nieuwenhuysen

aan te passen zodat de objectiviteit buiten kijf staat ?

Verloopt de samenwerking tussen het streekvervoer en het stadvervoer in Gent even stroef als in Antwerpen ? Hoe zal u een vlottere samenwerking realiseren ?

Is het de uiteindelijke bedoeling om de werking en het bestuur van De Lijn echt te decentraliseren ?

Mijnheer de minister, De Lijn vormt een belangrijke schakel in het mobiliteitsbeleid. Er wordt regelmatig beweerd dat de bus het meest aangewezen vervoermiddel is voor het streekvervoer, in het bijzonder wat de kostprijs betreft. Het stadvervoer is uiteraard van groot belang voor de toegankelijkheid van onze steden.

Het dichtslibben van onze wegen kan maar worden tegengegaan als de alternatieven aantrekkelijk zijn en dus goed functioneren. Ik zwijg dan nog over de sociale functie en de milieuaspecten van een goed gemeenschappelijk vervoer.

Het is dan ook erg belangrijk dat de Vlaamse Vervoermaatschappij een optimale dienstverlening aan de bevolking aanbiedt. Toestanden, zoals die zich in Antwerpen blijkbaar voordoen, zijn uiteraard niet bevorderlijk en werken ontmoediging en demotivering bij het personeel in de hand. Dit wrekt zich op de gebruikers van De Lijn.

Onlangs las ik in de toelichting bij het oprichtingsdecreet van de WM dat door de oprichting conflictsituaties tussen verschillende exploitatiemaatschappijen in eenzelfde gebied worden vermeden. Als ik voortga op het vraaggesprek dat aanleiding heeft gegeven tot deze interpellatie, dan moet ik besluiten dat dit opzet niet helemaal is gelukt.

Het is niet voldoende om trams en bussen in een geel-grijs kleedje te steken als achter die kleuren niet een gemotiveerde en dienstverlenende groep staat. Zoiets is pas mogelijk als er gelijk loon voor gelijk werk wordt uitbetaald, als iedereen gelijke kan-

sen krijgt en als de voorschriften en de regels voor iedereen gelden. Dit houdt dus iets meer in dan een likje geel-grijze verf. (**Applaus bij het VB**)

De voorzitter : Ik stel vast dat de heer De Mol, die ingeschreven was als spreker, niet aanwezig is.

Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, op basis van de juiste informatie moet dit parlement ook de juiste analyses durven te maken en kan het de beleidsverantwoordelijk ken ondervragen over hun bedoelingen en het gevoerde beleid.

De Lijn is een jonge maatschappij, opgestart op 1 januari 1991, en brengt de drie openbare vervoermaatschappijen in Vlaanderen samen : Buurtspoorwegen, MIVA en MIVG.

De integratie van zulke maatschappijen, met bijna 5.000 werknemers verspreid over heel Vlaanderen, is geen gemakkelijke opdracht. Vorig jaar hebben we de beheersovereenkomst goedgekeurd dat het kader schept inzake middelen, doelstellingen en actieprogramma van deze maatschappij.

Men ondervraagt me en doet uitspraken op basis van een artikel in een krant. **Degenen** die daarin het woord hebben genomen, durven zelfs niet hun naam te vermelden. Ik zou me er dus gemakkelijk vanaf kunnen maken en antwoorden dat het niet onze taak is en dat de aantijgingen onterecht zijn.

Ik wijs trouwens op het feit dat in een aantal bladen, en in het bijzonder in het blad dat de interpellant aanhaalt, vaak artikelen verschijnen waarin de negatieve toon overheerst en waarvan de inhoud overdreven en niet in overeenstemming lijkt te zijn met de werkelijkheid.

Het artikel getiteld : Er zit geen lijn in De Lijn verschenen in de Gazet van Antwerpen haalt bestaande clichés aan die vooral met betrekking tot de Antwerpse situatie in het leven worden gehouden, maar die echter niet overeenstemmen met de realiteit.

In tegenstelling tot wat in het artikel wordt vermeld, ben ik van mening dat De Lijn op het vlak van integratie al enorme stappen heeft gedaan. Sta me toe enkele voorbeelden toe te lichten.

Sinds vorig jaar beschikt De Lijn over een personeelsstatuut dat voorziet in een eenvormige reglementering en bezoldigingsregeling voor alle personeelsleden. Ook wat de verworven rechten betreft wordt een progressieve gelijkschakeling beoogd in een periode van maximum vijf jaar.

De drie bestaande maatschappijen voor openbaar vervoer hadden elk hun eigen personeelsstatuut en barema's. Voor sommige functies bestond — en bestaat nog gedeeltelijk — een loonspanning van meer dan 30 procent. De slogan gelijk loon voor gelijk werk klinkt wel heel mooi, maar we moeten rekening houden met de erfenis uit het verleden. MIVA bijvoorbeeld had een veel royelere bezoldigingsregeling dan de andere maatschappijen, zoals de NMVB, waar het beleid veel soberder was.

Dat bracht natuurlijk veel spanningen mee. Er waren twee mogelijkheden. Wij konden nivelleren op het hoogste niveau, zoals de vakbonden hadden gevraagd. Deze mogelijkheid is natuurlijk onbetaalbaar. Vandaar dat er naar een tussenoplossing werd gezocht waarin we de progressieve gelijkschakeling hebben beoogd.

U hebt een aantal vragen gesteld omtrent de examens en de waardebons. Ik heb daar momenteel geen informatie over. Ik zal u een antwoord geven zodra ik meer gegevens heb. Het hoort totaal bij de autonomie van de maatschappij om binnen de beheersovereenkomst, zelf dit soort zaken te regelen.

Ook op andere terreinen worden inspanningen geleverd om een volledige integratie zo vlot mogelijk te verwezenlijken. Ik denk ondermeer aan de nieuwe tariefstructuur waardoor het aantal vervoerbewijzen werd teruggebracht van 150 naar 30. Sinds 1 februari 1993 is bovendien de stadskaart geldig in alle stadsgebieden van De Lijn. Het is dankzij deze hervor-

Sauwens

mingen dat er een vereenvoudiging en een harmonisatie in de **tariefstructuur** werd verwezenlijkt. Het belang van de reizigers staat hierbij centraal. Het beeld dat u uit een naamloos artikel in de Gazet van Antwerpen oproept, strookt dus helemaal niet met het beeld dat de Vlaamse publieke opinie heeft. De Lijn heeft inderdaad, wat imago-building betreft, de voorbije jaren heel duidelijk aangetoond dat het openbaar vervoer in de lift zit. Men heeft een positief beeld kunnen creëren en het is precies dat positief beeld dat zich ook uit in ondermeer de meerinkomsten en in de toename van reizigers. De invoering van de magnetische ontwaardingsapparatuur, zal niet alleen het aantal vervoerbewijzen nogmaals sterk doen verminderen maar eveneens de verdere integratie van het stads- en streekvervoer bevorderen. Bij het uitbouwen van de organisatiestructuur van De Lijn werden de vijf entiteiten volgens dezelfde principes georganiseerd en zoveel mogelijk ondergebracht in dezelfde afdelingen. Exploitatie, marketing, rollend en vast materieel, financiën en personeelsbeleid worden maximaal ingezet in de entiteiten. De centrale diensten hebben dezelfde organisatorische onderbouw en vervullen een coördinerende rol tussen en een dienstverlenende rol binnen de entiteiten. Dat is heel uitdrukkelijk zo gewild, ook door de decreetgever. Ik herinner me trouwens zeer goed dat enkele collega's die hier aanwezig zijn, actief hebben meegewerkt aan het tot stand komen van de Vlaamse Vervoermaatschappij en de autonomie van de entiteiten. Het zwaartepunt dat zeer nadrukkelijk bij de provinciale groepen wordt gelegd, is een prioritair element en stond voorop in de hele bespreking. Bij het invullen van de organogrammen werd **voorafgaandelijk** een procedure uitgewerkt die goedgekeurd werd door de raad van bestuur. Dat geeft de garantie dat in alle situaties dezelfde criteria werden aangewend. Ik wil er in de marge op wijzen dat in de Waalse Gewestraad de dynamiek van De Lijn als voorbeeld wordt gesteld. Uit enkele interpellaties blijkt dat het Waalse open-

baar vervoer inderdaad stappen terug moet doen. Het verliest reizigers en komt in een financieel zeer moeilijke situatie terecht. Dit in tegenstelling tot de Vlaamse Vervoermaatschappij die zeer uitdrukkelijk als voorbeeld wordt gesteld om te laten zien hoe het wel moet.

De heer F. Van den Eynde : Dat is nog geen referentie.

Minister J. Sauwens : Dankzij de regionalisering en de federalisering van het openbaar vervoer gaat Vlaanderen inderdaad zijn weg. Wij hebben in onze regeerakkoorden heel nadrukkelijk de rol van het openbaar vervoer uitgetekend. Dat wordt in de praktijk op de Vlaamse wegen bewezen door de Vlaamse Vervoermaatschappij die door de Vlaamse Raad werd geïnstalleerd.

De structuur in Wallonië via de vijf autonome maatschappijen bewijst dat het Vlaamse model van één maatschappij met vijf entiteiten met een ruime autonomie doeltreffender werkt. De uitsplitsing van de begroting van WM over de vijf entiteiten werd gisteren door de raad van bestuur goedgekeurd. Dat zijn belangrijke stappen. De responsabilisering van de kleinere delen moet het succes van het geheel mede bepalen. Ik ben met u akkoord dat een overdreven centralisering geen oplossing is en dat het voortzetten van het vroegere beleid, namelijk een zeer strakke centralisering uiteindelijk ontmoedigend werkt. Het is ook in tegenspraak met de bedoelingen van de decreetgever.

Het zal enige tijd vragen om de persoonlijke spanningen tussen de personeelsleden van de MIVA enerzijds en van van het streekvervoer anderzijds alsook op het vlak van de integratie van de korpsen op te lossen. De signalen die ik van op het terrein krijg, zijn echter in tegenspraak met het artikel dat u heeft geciteerd. Er is duidelijk een positieve evolutie. De integratie verloopt stap voor stap ook op het menselijke vlak. De vragen die men heeft gesteld, betreffen het samenwerken van mensen.

Er was inderdaad binnen de verschillende vervoermaatschappijen een

zeer grote invloed van de vakbonden. De doelstellingen die door de Vlaamse regering werden opgelegd in het beheerscontract, namelijk dat de belangen van de reizigers moeten primeren en dat de belangen van het personeel het best worden gewaarborgd door het verbeteren van het produkt worden ook door het personeel nagestreefd. Enkele neveneffecten waarop u hebt gewezen, zullen in de toekomst aan belang verliezen. De efficiëntie staat voorop. Ik verwijs hier naar enkele dagdagelijkse activiteiten waar de integratie van het stads- en streekvervoer zich uit. Ik denk hier aan het onderbrengen van het personeel in dezelfde gebouwen, mutaties van bestuurders van stads- naar streekvervoer en omgekeerd, de toegankelijkheid van de sociale voorzieningen voor alle personeelsleden, de personeelsfeesten die gezamenlijk worden georganiseerd, gezamenlijke opleiding, de personeelskrant die aan alle personeelsleden wordt toegestuurd en aan de ondernemingsraden en comités voor veiligheid, gezondheid en verfaaiing van de werkplaatsen die zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van het stads- en streekvervoer.

Ik meen dat binnen alle geledingen van de onderneming de wil aanwezig is om De Lijn uit te bouwen tot een degelijk openbaar vervoerbedrijf dat op een overzichtelijke, geïntegreerde en klantvriendelijke wijze haar reizigers tegemoet komt in hun mobiliteitsbehoeften. De stijging van inkomsten en reizigers is daarvan het beste en meest overtuigende bewijs.

Het positief beeld dat De Lijn in Vlaanderen momenteel heeft en de positieve bijdrage die zij in de toenevende problematiek van de mobiliteitsbeheersing levert, zal de integratie van het personeel ook alleen maar in positieve zin kunnen stimuleren. De gezamenlijke opdracht en het positieve imago van De Lijn zal ook de integratie van het streek- en stadsvervoer vergemakkelijken. Ik denk dat de oude vete tussen streek en stad inzake openbaar vervoer dankzij de regionalisering kan worden weggevoerd.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer L. Van Nieuwehuysen : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik wil best toegeven dat het zoeken van een synergie binnen De Lijn geen gemakkelijke opdracht is. Mijn bedoeling was ook niet zozeer absolute uitspraken te doen, al zijn de stellingen die ik naar voren heb gebracht toch duidelijk. Ik heb vooral vragen willen stellen over de uitspraken die ik heb gelezen in dat bewuste artikel. Mijnheer de minister, ik heb u de mogelijkheid gegeven om daarop in te gaan en ze eventueel te weerleggen.

Ik zou u willen vragen om toch toe te zien dat de examens op een objectieve manier kunnen plaatsvinden en dat het systeem van syndicale evenwichten, die er blijkbaar moeten zijn, toch stilaan wordt afgebouwd. U heeft ook gesproken over de geleidelijke gelijkschakeling van de lonen. Kunt u daar enige termijn op kleven? Ik wil best aannemen dat de aantrekkelijkheid van De Lijn is toegenomen maar ik zou dat toch zeker niet willen overdrijven. Volgens mij



SP-Kamerlid J. Peeters interpeleerde minister-president L. Van den Brande (CVP) over de impulsprogramma's

is er nog heel wat verbetering mogelijk en misschien kan het nieuwe investeringsplan, dat u heeft genoemd, daaraan verhelpen.

De voorzitter : Minister Sauwens heeft het woord.

Minister J. Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik denk dat wij ook als beleids mensen moeten weten wat wij willen. Als wij meer en meer spreken over responsabilisering en autonomie, zeker in dit soort sectoren die erg commercieel en economisch gericht moeten denken, kan men de voogdijminister in feite niet of slechts in heel beperkte mate ondervragen over die kleine praktische zaken. Vele van die problemen zijn trouwens inherent aan een systeem waar bijna 5.000 mensen samenwerken. Wij hebben gevraagd aan de verantwoordelijken dit op de best mogelijke manier te doen met de middelen die de Vlaamse Gemeenschap hen hiervoor ter beschikking stelt. Ik denk dat hier ook enige bescheidenheid vanuit de regering en de Raad op zijn plaats is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer J. Peeters tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de impulsprogramma's

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Jan Peeters tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de impulsprogramma's.

De heer Jan Peeters heeft het woord.

De heer J. Peeters (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, de sociaal-economische toestand in Vlaanderen evolueert nogal zorgwekkend.

Onze fractie vindt dat wij daar als Vlaamse overheid niet lijdzaam kunnen op toezien en dat er vanuit de regering een voluntaristisch beleid moet worden gevoerd. Dit betekent dat de reeds bestaande instrumenten voor economische ontwikkeling en relance optimaal moeten worden aangewend. Een van die bestaande instrumenten is inderdaad de impulsgebieden en de daarbij horende impulsprogramma's.

In februari 1990 heeft de Vlaamse regering, op voorstel van de toenmalige minister van Economie, haar goedkeuring gegeven aan de afbakening van een achttal impulsgebieden in Vlaanderen. Voor een periode van drie jaar, tot einde 1993, kan hier een projectmatig impulsbeleid worden gevoerd.

Het betreft hier acht gebieden die vergeleken met de rest van Vlaanderen een serieuze sociaal-economische achterstand hebben, maar die toch buiten de gulle subsidiepot van de Europese ontwikkelingszones vallen. Meer bepaald werden die gebieden door twee criteria omschreven en afgebakend :

ten eerste, gebieden met lage inkomens — inkomens per aangifte, gemiddelde werknemersloon — grote werkloosheid, grote pendelarbeid en negatief migrantensaldo ;

ten tweede, gebieden met structureel zwakke werkgelegenheid, met name in de industriële sector.

Aldus kwam men tot de afbakening van acht gebieden : Dendermonde-Sint-Niklaas, Hageland, Heist-op-den-Berg, Rupelstreek, Meetjesland, Zuidoost-Vlaanderen, Oostende-Blankenberge en de Zennevallei.

De bedoeling was de sociaal-economische achterstand van deze gebieden binnen de drie jaar weg te werken, of minstens te verkleinen. Hiervoor werd een overheidssubsidie van 2 miljard frank uitgetrokken, afkomstig van de terugvloeiing van KSGelden naar het Vlaamse Gewest, en bedoeld voor de mede-financiering van arbeidscreërende projecten in deze impulsgebieden, en voor de be-

J. Peeters

geleiding van deze projecten door streekmanagers — één per impulsgebied — en door technologieagenten — één per provincie.

Deze projecten kunnen **kaderen** in drie luiken :

ten eerste, het uitbouwen van infrastructuur ;

ten tweede, welzijns- en opleidingsprojecten in samenwerking met VDAB en VIZO ;

ten derde, specifieke acties, onder andere toeristische projecten.

De uitwerking en het adviseren van de projecten gebeuren door een streekcommissie die is samengesteld uit de betrokken gemeentebesturen en de sociale partners uit de streek, gesteund door de respectieve GOM's, zodat het hele impulsprogramma werd gedragen door het maatschappelijk draagvlak van de betrokken gemeenten.

Dit impulsprogramma ging vlot van start in 1991 : de streekmanagers werden aangeworven, de nodige overlegstructuren in de gebieden werden opgestart, er werd aan prospectie en informatie gedaan en de eerste zinvolle projecten werden door de streekcommissies ingediend. Belangrijk is dat er in de betrokken gemeenten een dynamiek van sociaal-economisch overleg op gang kwam, met een gemeente-grensoverschrijdend karakter, wat in een aantal van die sociaal-economisch geïsoleerde gebieden reeds een realisatie op zich is. Zo'n dynamiek kan je natuurlijk maar vasthouden als het overleg en de voorstellen ook tot concrete realisaties op korte termijn leiden. Daarover maak ik mij echter grote zorgen.

In het Vlaamse regeerakkoord van 28 januari 1992 staat dat de Vlaamse regering haar engagementen inzake het stimuleringsprogramma voor de acht impulsgebieden bevestigt en zal overgaan tot een evaluatie van dit initiatief binnen Vesoc. 1992 werd dan ook het jaar van de evaluaties en bijstellingen, wat toch tot een aantal

aanzienlijke vertragingen heeft geleid.

Zo werd de behandeling van de toeristische projecten binnen het luik 3 — specifieke acties — op 26 maart 1992 op uw voorstel afgebroken en uitgesteld tot wanneer een criterium zou zijn opgesteld door het Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme. Op zichzelf was het een zinvolle beslissing om deze soms versnipperde, kleinschalige projecten te laten **kaderen** in een meer globale strategische visie. Maar de uitwerking van dit kader heeft zeer lang geduurd en werd pas in december 1992 aan de streekcommissies verzonden.

De in het regeerakkoord aangekondigde evaluatie in het Vesoc gebeurde in twee fasen :

ten eerste, op 1 juli 1992 werd beslist de streekcommissie allereerst te belasten met het opstellen van een strategische streekvisie en die daarna ter goedkeuring voor te leggen aan het Vesoc en de Vlaamse regering. De behandeling van de projecten van de streekcommissies, ingediend na 1 juni 1992, werd opgeschort tot na de goedkeuring van deze strategische visies.

Projecten die voor die datum in de streekcommissies werden goedgekeurd, zouden verder volgens de oude procedure onmiddellijk door de minister kunnen worden goedgekeurd. De adviesprocedure werd ook vereenvoudigd en verkort.

Ten tweede, de strategische **streekvisies** werden pas op 23 oktober door Vesoc goedgekeurd, en in de Vlaamse regering bekrachtigd op 18 november 1992. Daar werd ook beslist dat de ingediende projecten voortaan binnen een zo kort mogelijke periode door de bevoegde **gemeenschapsminister** zouden worden goedgekeurd. Wanneer die goedkeuring niet wordt verleend binnen één maand, dient de gemeenschapsminister van Economie dit uitstel uitdrukkelijk te verantwoorden bij de streekcommissies.

Ik vrees dat door de trage afwikkeling van deze evaluaties de uitvoering van het impulsprogramma wordt ge-

hypothekerd en dat de goedkeuring van de projecten in vele gevallen is geblokkeerd.

Ik wil dan ook enkele concrete vragen stellen.

Hoeveel projecten, en voor welk bedrag, zijn reeds door de **streekcommissies** goedgekeurd en ingediend bij de regering. Hoeveel daarvan werden reeds door de minister goedgekeurd ? Hoeveel projecten werden reeds vanuit de streekcommissies volgens de nieuwe procedure van 23 oktober 1992 voor beslissing overgemaakt, en voor hoeveel projecten werd reeds, zoals overeengekomen, binnen de maand door de minister een beslissing genomen. Voor hoeveel projecten werd het uitblijven van een beslissing verantwoord aan de streekcommissies, en op welke gronden ?

Vanuit de impulsgebieden wordt gemeld dat nogal wat problemen rijzen inzake deze ministeriële goedkeuring. Ik geef u het voorbeeld van een impulsgebied dat u goed kent, met name de regio Heist-op-den-Berg.

Dit impulsgebied legt de prioriteit bij de ontsluiting en sanering van een aantal KMO- en industrieterreinen, een prioriteit die trouwens uitdrukkelijk werd bepaald in de streekvisie en door de Vlaamse regering werd bekrachtigd. Daartoe werden een viertal projecten uitgewerkt, en werden promotoren en mede-financiers aangezocht.

De streekcommissie en Vesoc keurden die vier projecten goed, maar de ministeriële goedkeuring blijft uit. Het impulsproject Heist-op-den-Berg staat dus nog nergens met de uitvoering van het eerste luik, infrastructuur, en dit na twee jaar goede plaatselijke samenwerking van de **streekcommissies** met de betrokken sociale partners op gemeentelijk vlak en met de mede-financiers en promotoren. Ik schets hier even de lijdensweg die ter zake werd afgelegd, eigenlijk hoop ik dat de gegevens die ik hier voorleg niet juist zijn, maar volgens mijn informatie zijn ze nog steeds relevant.

Ten eerste is er de KMO-zone in Ber-

J. Peeters

laar. De streekcommissie keurde het project goed op 20 september 1991 en de goedkeuring van Vesoc kwam er op 23 december 1991. Tot op heden is er echter nog geen formele goedkeuring vanwege de bevoegde gemeenschapsministers om het project te starten.

Het tweede project betreft de sanering van de KMO-zone Klein Boom te Putte. Het werd door de streekcommissie goedgekeurd op 15 november 1991 en Vesoc keurde in juni 1992 een aangepaste versie goed. Sinds die datum is het nog altijd wachten op de ministeriële handtekening.

Deze twee projecten vallen nog onder de oude procedure. Zij hebben stilgelegen of werden onderbroken door de evaluatie en het opstellen van de strategische streekvisies. In oktober 1992 werden ook reeds twee projecten ingediend volgens de nieuwe procedure. Het gaat hier om het industrieterrein Heistse Hoek in Heist-op-den-Berg en de ambachtelijke zone in Nijlen. In deze twee gevallen werd ook nog geen beslissing genomen binnen de voorgeschreven termijn van een maand en het uitstel werd nog steeds niet verantwoord.

Mijnheer de minister, u begrijpt dat deze onzekerheid een zware hypothek legt op de verdere dynamiek van het impulsprogramma. Het is moeilijk om de betrokken gemeentebesturen en promotoren te blijven motiveren voor het impulsgebiedenbeleid als er zo lang moet worden gewacht op definitief uitsluitel. Het is ook onmogelijk voor de streekmanagers om nieuwe projecten te prospecteren, co-financiers te zoeken en promotoren aan te spreken als ze niet weten of hun budget al dan niet is uitgeput na goedkeuring van de hangende dossiers.

Het is wenselijk dat u snel uitsluitel geeft in deze dossiers. Begrijp me niet verkeerd : we moeten niet komen tot een potverteerderssituatie waar onder grote druk zo snel mogelijk het beschikbare budget wordt opgesoupeerd zonder een ernstige se-

lectie van de projecten. Het moet echter mogelijk zijn om binnen een snellere termijn dan nu het geval is uitsluitel te geven. We mogen de toekomst van de impulsgebieden niet hypothekeren.

Ik vraag u ook duidelijkheid omtrent een ander aspect. Tot voor kort werden de welzijnsprogramma's uit luik 2 — in samenwerking met VDAB en Vesoc — steeds voor 100 percent gesubsidieerd. Dit percentage zou ondertussen teruggebracht zijn tot 85 percent zonder dat dit in VESOC werd besproken. Het gevolg hiervan is dat een aantal lopende projecten in de problemen komen. Ik vraag u of het correct is dat het subsidiëringspercentage in het luik 2 werd teruggeschroefd en wat daar eventueel de verantwoording voor is ?

Mijnheer de minister, er bestaat ook nogal wat onzekerheid over de toekomst van het impulsprogramma. Met de opgelopen vertragingen zal het geplande budget niet uitgeput zijn eind 1993. Vesoc heeft dan ook beslist dat de streekcommissies tot eind 1993 nog projecten kunnen indienen die daarna nog kunnen worden uitgevoerd en meegefinancierd. Geldt deze verlenging voor alle soorten van projecten of alleen voor de infrastructuurprojecten en niet voor de projecten met loonsubsidiëring ? Tot wanneer kan de uitvoering van de projecten na 1993 verder lopen ? Het contract van de streekmanagers loopt normaal eind 1993 af. Worden deze contracten verlengd met het oog op de begeleiding en controle van de projecten die na deze datum nog moeten worden uitgevoerd ?

Welke zekerheid wordt aan de streekcommissies -die in veel gevallen al 1 jaar wachten op de effectieve beslissingen en de hun toegewezen middelen opgebruikt zien- gegeven dat de voorziene 2 miljard frank ook effectief wordt gereserveerd voor de 8 impulsgebieden ?

Mijnheer de minister, een heleboel vragen vloeien voort uit een grote bezorgdheid en onzekerheid over het slagen en de toekomst van het impulsgebieden-beleid. Ik hoop dat u deze bezorgdheid kan wegnemen.

We beschikken ter zake immers over een uniek beleidsinstrument voor regio's die dikwijls tussen de mazen van het Vlaamse, Belgische en Europese net vallen, en een instrument dat ook lokaal werkt : er is in de betrokken gemeenten een boven-gemeentelijke dynamiek op gang gebracht, er wordt strategisch nagedacht over de eigen streek en er worden zinvolle projecten ingediend in samenwerking met de sociale partners en de gemeentebesturen. Het zou jammer zijn mocht dit beleid worden gehypothekeerd.

De voorzitter : De heer Vergote had zich eveneens ingeschreven voor dit debat. Ik stel vast dat hij niet aanwezig is.

De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben blij met de bezorgdheid van de heer Peeters voor het beleid inzake impulsgebieden, één van de aandachtspunten van de Vlaamse regering.

Tijdens het Vesoc-overleg van 1 juli 1992 werd overeengekomen een tussentijdse evaluatie van het gevoerde beleid inzake impulsgebieden te houden, om een efficiëntere aanwending van de middelen te bereiken. Een hogere sociaal-economische meerwaarde van de projecten werd hierbij vooropgesteld. De streekcommissies van de acht impulsgebieden dienden hiertoe een strategische streekvisie op te maken, waarbij het geactualiseerde sociaal-economische rapport van de impulsregio het vertrekpunt moest zijn. De doelstellingen en de krachtlijnen van het regionaal impulsbeleid moesten daarbij worden afgebakend, om de opgelopen achterstand op termijn en in fasen in te halen. Deze acht strategische streekvisies werden door het Vesoc goedgekeurd op 23 oktober 1992 en door de Vlaamse regering bekrachtigd op 18 november 1992. Na 31 mei 1992 ingediende nieuwe projecten en afgekeurde projecten die terug werden ingediend, moeten inderdaad uitdrukkelijk kaderen in de doelstellingen en krachtlijnen van de eigen streekvisie. De Vlaamse regering en-

Van den Brande

gageerde zich in ruil daarvoor om de administratieve procedure te versnellen en bij positieve beoordeling onmiddellijk over te gaan tot eventuele goedkeuring.

Twee maanden na bekrachtiging van deze nieuwe Vesoc-afspraken, werden door de streekcommissies een veertigtal projecten ingediend. Twee derde daarvan werden positief beoordeeld, al dan niet na een rechtstreeks gevraagde bijsturing. De verantwoordelijke GOM's kregen hierop onmiddellijk de opdracht een overeenkomst met de initiatiefnemers af te sluiten. Deze overeenkomsten werden ondertussen ondertekend of zullen het worden in de nabije toekomst. De projecten die in eerste instantie niet aan de vooropgestelde richtlijnen beantwoordden, werden binnen een week teruggezonden met de vraag tot bijsturing. In een eerste evaluatie van de opnieuw ingediende projecten stel ik een inhoudelijke verbetering van de projecten zelf vast, evenals een meer samenhangend geheel van projectvoorstellen per impulsgebied. Inzake projectgoedkeuring wordt de door de tussentijdse evaluatie en bijsturing opgelopen vertraging momenteel ingelopen, via de net aangehaalde procedure. Volgens mij het allerbelangrijkste is de kwaliteitsverbetering die op deze wijze mogelijk wordt.

Het Vesoc heeft beslist dat projecten tot 31 december 1993 kunnen worden ingediend. De effectieve uitvoering en uitbetaling van de projecten kan, net als voor de door de EG erkende ontwikkelingsgebieden, tot einde 1995 gebeuren. Concreet betekent dit dat projecten inhoudelijk nog kunnen worden uitgewerkt tot einde 1994, begin 1995 en dat de laatste uitbetaling gebeurt op 31 december 1995. De streekmanagers werden door de respectievelijke GOM's aangesteld voor een bepaalde duur, namelijk tot 31 december 1993. Een eventuele verlenging van hun opdracht zal in de tweede helft van dit jaar worden onderzocht, op basis van een stand van zaken van uitvoering van de ingediende projecten per impulsgebied. Dit kadert in een algeme-

ne evaluatie van het gevoerde beleid inzake impulsgebieden en het in Vlaanderen verder te voeren regionaal economisch beleid.

Ik deel dus uw bezorgheid voor het beleid inzake impulsgebieden, maar de noodzaak tot evaluatie en bijsturing drong zich op in, naar ik meen, zowat alle impulsgebieden. Het opzet van dit beleid heb ik van in het begin onderschreven. Ik wil het ook concreet uitvoeren, maar de dieperligende bedoeling ervan was om streken en sub-streken met een achterstand duurzaam te verstevigen, niet om twee miljard frank aan middelen zonder meer aan te wenden voor een aantal projecten zonder toekomstperspectief of duurzaamheid.

Wat uw concrete vragen met betrekking tot de regio Heist-op-den-Berg betreft, deel ik uw zorg om tot een aantal beslissingen te komen. U heeft gezegd dat er uitstekend werk is geleverd op het vlak van het impulsgebiedenbeleid. Op de Vesoc-evaluatie waren er echter heel wat vragen, ondermeer over deze regio. Dit zette mij ertoe aan te zorgen voor kwaliteitsverbetering en duurzame initiatieven die de streek kunnen versterken. Wat de concrete dossiers betreft zult u op het gepaste moment, als de beslissingen genomen zijn, de nodige informatie krijgen.

De voorzitter : De heer Peeters heeft het woord.

De heer J. Peeters : Mijnheer de minister, ik verheug mij erover dat u ten volle en van harte de opzet van het impulsprogrammabeleid onderschrijft. U legt het accent terecht op kwaliteit, duurzaamheid en een structurele onderbouw van de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken gemeenten in plaats van op het zo snel mogelijk uitgeven van twee miljard frank voor een aantal ingediende projecten. Verder ben ik verheugd dat de inhaaloperatie voor de goedkeuring van de projecten op gang is gebracht. Toch wil ik u vragen, met betrekking tot de betrokken streekmanagers en -commissies, om de reden te geven en te verantwoorden waarom er voor een aantal concrete projecten nog geen goed-

keuring is gekomen. Dit was ook in Vesoc overeen gekomen. Ik meen te weten dat dit in een aantal concrete dossiers die ik heb opgesomd nog niet is gebeurd. Ik vertrouw erop dat dit zo snel mogelijk wordt gemotiveerd of dat ze zo snel mogelijk worden goedgekeurd.

Ik ben tevreden dat u overweegt het contract van de streekmanagers na 1993 te verlengen als de mate van uitvoering van de projecten in de betrokken gebieden dat vereist. Naar mijn mening kan u dat best zo snel mogelijk aankondigen zodat de mensen weten dat er een zekere continuïteit komt en dat zij verder kunnen prospecteren en werken. In het luik 2 had ik het reeds over de welzijnsprojecten in samenwerking met de VDAB en de VISO. Is het correct dat er daar een loonsubsidiëringspercentage was van 100 procent die achteraf is teruggeschroefd naar 85 procent ? In Dendermonde is er bijvoorbeeld een scholingsproject voor kansarmen dat daardoor in moeilijkheden kwam. Is dat percentage inderdaad teruggebracht naar 85 procent, werd dat besproken in Vesoc of elders en hoe wordt dit verantwoord ?

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer Peeters, wat het laatste punt betreft zal ik onmiddellijk de nodige inlichtingen inwinnen en ze u overmaken.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer H. Candries tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de rol van de Vlaamse overheid in het Boel- en het scheepsbouw dossier

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Candries tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie,

voorzitter

KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de rol van de Vlaamse overheid in het Boel- en het scheepsbouwdossier.

De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, waarde collega's, wij willen met deze Raad kort op de bal spelen. Bij de problemen met en rond de Boelwerf hebt u ons de kans gegeven met u te dialogeren zodat we de indruk hadden steeds goed geïnformeerd te zijn. Wij danken u daarvoor en wij hopen dat dit ook in de toekomst zo zal blijven. Gisteren waren er problemen met Boel, vandaag met DAF, en wie weet wat er morgen gebeurt. De recessie laat zich immers pijnlijk voelen. Voor Boel is de oplossing van het probleem in de eindfase gekomen. Het nieuws daaromtrent doet echter een aantal vragen rijzen.

Voor de overheidstussenkomsten wordt over indrukwekkende bedragen gesproken. Waar komt dat geld vandaan ? Zullen wij nog in staat zijn het regeerakkoord met betrekking tot de bedrijfsbetoelaging na te komen ? Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de Boelwerf als breekijzer voor de hele scheepsbouwsector werd gebruikt.

Ik heb steeds — ik heb het reeds in de Raad en de betrokken commissie gezegd — geloofd in het potentieel van Boel, maar groei in de scheepsbouw en in de scheepsbouw in ons land is weinig waarschijnlijk. Risico voor afbouw blijft bestaan. In sommige kringen wordt gezegd dat het een voorlopige oplossing betreft, dat wij binnen drie tot vier jaar dezelfde problemen zullen kennen. Dat is doemdenken waaraan ik niet wil meedoen.

Volgens mij is de multi-nationale inkapseling voor Boel een goede zaak. Het zal echter ongetwijfeld leiden tot een of andere vorm van specialisering van Boel en dat is een delicaat gegeven.

Wat is de sterkte en de zwakte van dit bedrijf ? Welke toegevoegde

waarde wordt in die sector, bij dat betrokken bedrijf gerealiseerd ? Het is nuttig na te gaan welke de toegevoegde waarde is, gerealiseerd voor een totaal schip of bij Boel. Er zijn vele belangrijke toeleveringsbedrijven bij de bouw van een schip betrokken. Worden ook zij bij die discussie betrokken ? Worden ook daar inspanningen gevraagd ? Die bedrijven liggen natuurlijk niet steeds in Vlaanderen.

Een zuiver lineaire afslanking van Boel, van 1.700 naar 1.300 werknemers, biedt geen oplossing op termijn. Men moet dus opteren voor specialisatie, met het onafwendbare gevolg dat bepaalde dimensies wel eens moeten worden afgestoten. Dit verhoogt de afhankelijkheid van de overkoepelende groep van Boel. Dat is niet noodzakelijk negatief, maar wat weten wij over de **groepsstrategie** ? Zal men in functie van de **specialisering** van Boel ruimte creëren voor de specialiteiten van Boel ? Zal, met het oog op de toekomstkansen, daardoor voor Boel een verankering mogelijk zijn ? Zal Boel single-serve worden, de enige leveringsbron voor bepaalde specialiteiten, zodat een wederzijdse stroom van toelevering binnen de groep en van de groep naar buiten op gang kan komen ? Met andere woorden, zal Boel voor de groep onmisbaar worden ? Als dat niet zo is, dan zullen diegenen die vooropstellen dat binnen een drietal jaar dezelfde problemen zullen rijzen, wel eens gelijk kunnen krijgen. Dat is bedrijfsstrategie en ik weet niet in hoeverre men daar tussenbeide kan komen. Alhoewel, door de deelneming van Gimvindus moet men kunnen wegen op de strategische evolutie van de groep. Er zullen dus een aantal waarborgen nodig zijn, **zoniet** vrees ik dat het plaaster op een houten been zal zijn en zoveel geld voor plaaster is er niet.

Het regeerakkoord maakte afspraken voor een selectief beleid, vooral KMO georiënteerd, met ondersteuning voor starters, voor kleine bedrijven met groeivermogen.

De vraag is evenwel of de middelen hiervoor niet zullen worden opgeslorpt door een sector die hoe dan

ook onder zware internationale druk zal komen te staan.

Wanneer wij spreken over scheepsbouw mogen wij niet vergeten dat de scheepsherstelling in belangrijke mate deel uitmaakt van die sector. Wanneer wij onze havens beschouwen als een strategisch instrument voor welvaart in Vlaanderen komen wij immers steeds tot de conclusie dat scheepsherstelling zeer belangrijk is voor een haven, zeker even belangrijk als de scheepsbouw. Het aanbod wat de scheepsherstelling betreft is veel flexibeler. Onze havens hebben dus zowel scheepsbouw als scheepsherstelling nodig en dat zal in dit akkoord moeten worden onderstreept.

Mijnheer de minister-president, ik richt deze interpellatie tot u om te vernemen hoe u de steun aan de Boelwerf en aan de scheepsbouwsector integreert in uw economisch beleid zoals dat in de commissie werd uiteengezet en beschreven in het regeerakkoord. Trekt de recessie een streep door de haalbaarheid van de vooropgezette strategische politiek ? Moeten wij het geweer van schouder veranderen ? Bent u zinnens dat te doen ? Het belang van mijn vraag komt nog meer tot uiting ingevolge de problematiek rond de DAF-groep.

Ik meen dat Vlaanderen weldra met grote problemen zal worden geconfronteerd, hetgeen onze welvaart zeker niet ten goede zal komen. De eerste vraag die in dit verband rijst is : hoe behouden wij ons competitiviteitsvermogen ?

De recessie heeft een uiterst delicate toestand gecreëerd die volgens mij de vakbonden er zou moeten toe aanzetten zich anders te gedragen. Inderdaad, wanneer ik merk hoe scherp bepaalde eisen worden gesteld ondanks de moeilijke situatie, dan kan ik mij slechts afvragen of zulks wel verantwoord is. In dat verband vraag ik mij trouwens ook af of het wel verantwoord is dat een **vakbondsorganisatie** als het ware — en ik zal er even een Mechels onderonsje van maken — ingevoerde meubels koopt terwijl zij naast de deur worden gefabriceerd. Dat gaat toch niet op ! Is

Candries

men zich bij de vakbonden wel bewust van de problemen waarmee wij worden geconfronteerd? De recessie weegt steeds maar zwaarder door. Wij zullen alles moeten in het werk stellen en elke kans aangrijpen om ons competitiviteitsvermogen te behouden.

Mijn tweede bekommernis is hoe de Vlaamse overheid zal kunnen bijdragen tot de overlevingskansen van onze bedrijven. Mijnheer de minister-president, hoe zal u de dossiers van Boel en DAF integreren in het totaal beleid?

Op het eerste gezicht zou men kunnen zeggen dat er toch wat tegenstrijdigheid is. Ik denk niet dat wij vandaag het recht hebben te twijfelen aan de noodzaak van uw ondernemen in deze context. Uitstellen kan niet, er moet worden gehandeld. Voor onze toekomstvisie zou het echter wel nuttig zijn dat u nog een keer definieert waar we staan en welke kansen we hebben voor morgen. *(Applaus)*

De voorzitter : De heer Lenssens heeft het woord.

De heer J. Lenssens (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, op 7 oktober jongstleden keurde deze raad nagenoeg eenparig een resolutie goed die voor de Vlaamse regering ongetwijfeld een richtsnoer was bij haar zoeken naar een oplossing voor de Boelwerf in het bijzonder en voor de toekomst van de scheepsbouwactiviteit in Vlaanderen in het algemeen.

De oplossing is ons inmiddels bekend. Er werden maandenlange onderhandelingen gevoerd. De minister-president van de Vlaamse regering heeft daarbij ongetwijfeld een belangrijke rol gespeeld — ik feliciteer hem derhalve met het bekomen resultaat — maar er was ook de positieve medewerking van andere partners, de reders en zeker de werknemers die de onderhandelingen gedurende maanden op een waardige wijze hebben gevolgd en die de uiteindelijke oplossing zelfs met zeker enthousiasme hebben goedgekeurd.

Ik heb hierbij enkele vaststellingen. Ten eerste, werd de Vesoc-richtlijn voor ondernemingen in moeilijkheden hier consequent toegepast. Dat was ook een van de uitdrukkelijke wensen van de resolutie van 7 oktober. Er is voorts een realistisch business-plan dat de leefbaarheid, althans op korte termijn, van het bedrijf aantoont. Inzake samenstelling van het kapitaal van de nieuwe Boelwerf-Vlaanderen werd het principe van 1 frank overheid 1 frank privé toegepast.

Een tweede belangrijke vaststelling is dat er in de onmiddellijke toekomst 1.310 arbeidsplaatsen worden gered. Als we daar de toeleveringsbedrijven aan toevoegen komen we misschien wel aan 6.000 arbeidsplaatsen.

Een derde vaststelling is dat er op het wereldvlak een algemene stijging van de vraag naar bijkomende scheeps capaciteit wordt vooropgesteld, vooral van koelschepen, chemische tankers, gasschepen, waarin de Boelwerf toch was gespecialiseerd. Dit biedt mijns inziens een reële kans dat de nieuwe Boelwerf-Vlaanderen, óók op langere termijn leefbaar wordt. Daarvoor moeten echter een aantal voorwaarden worden vervuld.

Een eerste voorwaarde is dat de vooropgestelde produktiviteitsstijging zal moeten worden gerealiseerd, anders zal het niet gaan. De geplande bijkomende investeringen in de komende twee jaren van 2 miljard frank vormen hiervoor ongetwijfeld een belangrijke bijdrage, maar het zal niet volstaan als het management en de werknemers er niet samen in slagen om de produktiviteit te verhogen, en aldus te kunnen blijven concurreren met het buitenland.

Een tweede voorwaarde voor een duurzaam voortbestaan van de werf is het maximaal aanwenden van de industriële kennis en vooral het zoeken naar samenwerkingen, synergiën in een groter internationaal — bij voorkeur Europees — geheel.

Een derde voorwaarde is de beloofde projectgebonden steun van 800 miljoen frank per jaar, althans voor de eerste jaren, conform de Europese

richtlijnen. Deze steun zal onontbeerlijk blijven gelet op de overheidssteun die onder meer in landen zoals Zuid-Korea wordt verleend.

Mijnheer de minister, vooral wat de totale prijs van de oplossing betreft, betwisten sommigen de manier waarop u het Boeldossier hebt opgelost. Ik zal hierover niet in detail treden, de cijfers zijn bekend. De oplossingen waarvoor uiteindelijk werd gekozen en de balans ervan, is op financieel vlak, ongetwijfeld positiever dan een faillissement zonder de oprichting van een vervangend bedrijf en dan spreek ik nog niet van het immaterieel voordeel, het menselijk aspect dat het behoud van werk in eigen streek betekent voor ongeveer 1.310 gezinnen en voor duizenden werknemers uit de toeleveringsbedrijven.

Ik feliciteer dus de minister-president en al degenen die tot de oplossing van dit probleem hebben bijgedragen.

De streek van Waas en Dender is inderdaad gediend met het heropstarten van de nieuwe Boelwerf, want het verlies aan arbeidsplaatsen in de streek kon er gedeeltelijk mee worden tegengegaan, maar de bedreiging duurt voort. Het impulsgebied Waasland-Dender, waartoe de gemeenten Lokeren, Temse, Hamme, Zele en Dendermonde behoren, werd de voorbije achttien maanden door een hele reeks faillissementen en bedrijfsherstructurerings getroffen.

Hierdoor gingen honderden banen verloren. Ik geef u een paar cijfers : op 30 juni 1991 bedroeg het aantal volledig uitkeringsgerechtigde werklozen in de arrondissementen St.-Niklaas en Dendermonde ongeveer 9.000, op 31 december 1992, 13.222, of een stijging met 48 percent, op dat ogenblik werknemers van Boel inbegrepen. Maar zelfs als die niet meer moeten worden meegerekend, bedraagt de stijging in achttien maanden nog ongeveer 35 percent, wat heel wat meer is dan het Vlaamse gemiddelde.

Het impulsgebied Waas en Dender

Lenssens

wordt zwaar getroffen : Boel is pas gered ; via een onderhandeling met de curatoren is er een oplossing gevonden voor de problemen bij Coulier, of er zijn aanwijzingen dat Philips België aan een grondige herstructurering toe is, waardoor ook Philips Dendermonde opnieuw zou worden getroffen. Ik vrees dat, zoals een paar maanden geleden reeds gebeurde, opnieuw honderden arbeidsplaatsen verloren zullen gaan. Ook na het vinden van een oplossing voor de problemen van De Boelwerf, blijft deze streek een authentiek probleemgebied, dat terecht aanspraak blijft maken op een voorkeurbehandeling.

Eind dit jaar lopen de engagementen inzake de impulsgebieden ten einde. Het is voor mij evident dat er ook na 1 januari 1994 nog specifieke inspanningen voor reconversie en bijkomende tewerkstellingsmogelijkheden in de streek, zoals elders overigens, noodzakelijk blijven. Ik ga akkoord met de minister-president dat het niet in de eerste plaats de taak van de overheid is om duurzame werkgelegenheid te creëren, want dit is een opdracht voor het bedrijfsleven. De overheid moet veeleer de voorwaarden creëren voor een optimaal investeringsklimaat .

Mijnheer de minister-president, het is in die zin dat ik u, bij het uitstippen van een nieuwe politiek voor de impulsgebieden nadrukkelijk vraag te zorgen voor meer eenvoud, voor meer doeltreffendheid, met minder voorgedij, minder procedures, minder bureaucratie dan vandaag het geval is. De aandacht moet ook minder gaan naar kleine projecten, maar veeleer gericht zijn op een grotere context, op de problemen van infrastructuur, inrichting van bedrijfsterreinen enzovoort. Ik vraag me in dit verband af of de niet-gebruikte kredieten van het impulsgebied Waas en Dender niet zouden kunnen worden gebruikt voor het verder optimaliseren van het investeringsklimaat in die streek. Ik zal het hierbij houden, maar ik zeg nogmaals dat ik erop reken dat de impulsgebieden-politiek volgend jaar wordt voortgezet, maar

op een meer doeltreffende manier, ook voor het Waas- en Dendergebied. (*Applaus bij de CVP, de SP en de VU*)

De voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, in dit kort betoog zal ik drie punten beklemtonen.

Ten eerste, de SP-fractie verheugt zich over de redding van de Boelwerf. De hele operatie die vrijwel een half jaar heeft geduurd, heeft heel wat spanningen en verwickelingen gekend, met ups and downs, met op sommige ogenblikken amper uitzicht op succes, op andere momenten, wat rooskleuriger perspectieven. Gedurende al die tijd hebben de werknemers van Boel in angst en onzekerheid geleefd.

De oplossing die uit de bus is gekomen, hebben we te danken aan de inspanning van de overheid, maar ook aan de inzet en de bezetting van de arbeiders die aldus duidelijk hebben gemaakt dat ze veel veil hadden voor het behoud van hun werkgelegenheid. Bovendien bestond er in de streek een grote solidariteit met de actie van de werknemers, zoals ook al de heer Lenssens heeft benadrukt. De werknemers hadden de sympathie van de burgers, van de middenstand, maar ook van gemeentebesturen van Temse en van omliggende gemeenten die ook hebben bijgedragen tot het vinden van een oplossing.

Mijn tweede, ietwat kritische opmerking heeft betrekking op de toepassing van de Vesoc-richtlijn.

Toen wij een half jaar geleden in de commissie de redding van de Boelwerf bespraken, werd reeds voortdurend gewerkt met de Vesoc-richtlijn. Bij die gelegenheid heb ik de richtlijn voorgelezen, om aan iedereen duidelijk te maken wat zij precies inhoudt. Op pagina 5 van de Vesoc-richtlijn van 30 april 1982 kan men lezen, ik citeer : een voldoende effectief bijkomend financieel engagement van de privézijde, waardoor het vertrouwen in het saneringsplan en de wil dit uit

te voeren daadwerkelijk onderschreven wordt. Einde citaat. Dit wordt vertaald in een regeling van 1 frank voor 1 frank. Ik heb hiervoor alle begrip en ik pleit zeker niet voor het afwijzen van de medewerking van de privésector voor de redding van onze eigen bedrijven.

Bij de bespreking in de commissie heb ik echter gezegd dat tijdelijk van de 1 frank — 1 frank-interpretatie van de Vesoc-richtlijn kon worden afgeweken in de veronderstelling dat de voormalige eigenaar van de Boelwerf niet geneigd was om met een bedrag van ongeveer 500 miljoen frank het scenario van de falings af te wenden.

De 1 frank-1 frank-regeling van de Vesoc-richtlijn werd toegepast en wij hebben geen tijdelijke oplossing binnen het kader van het scenario van niet-faling nagestreefd. Ik vraag mij echter af wat de uiteindelijke kosten zijn van de hele operatie. Deze kosten worden niet rechtstreeks gedragen door de Vlaamse Gemeenschap maar door de globale Belgische gemeenschap. Het sociaal passief bedraagt bijna 2 miljard frank en de kostprijs voor de bruggensioenen bedraagt 2,2 miljard frank. Bovendien zijn er nieuwe scheepskredieten, wellicht moet dit bedrag echter niet worden meegerekend omdat er bij een leefbare werf ook scheepskredieten zouden zijn uitbetaald. De verhoging van de werkloosheid veroorzaakt echter eveneens bijkomende kosten ten laste van de gemeenschap.

In het najaar van 1992 werden de kosten voor een reddingsoperatie binnen het scenario niet-faling geraamd op 3 miljard frank. Thans stel ik vast dat de huidige kosten minstens 2 miljard frank hoger liggen, met een afgeslankte werf die over een lagere capaciteit beschikt. De werf, die vroeger drie tot vier schepen per jaar kon bouwen, zal nu zeker niet meer dan twee schepen per jaar kunnen bouwen.

Er zijn 600 arbeidskrachten afgevloeid, er zijn nu nog 1.310 werknemers. Bovendien is er een vraag naar de Vlaamse verankering van het bedrijf.

Ten derde, de zeven schepen die een

Hancké

half jaar geleden op stapel stonden, kunnen nu worden afgewerkt. Ik heb vernomen dat er ook drie nieuwe bestellingen zijn : een kabellegger en twee LNG-tankers.

Het orderboekje zal snel terug moeten worden gevuld. Het is immers begrijpelijk dat de verwickelingen, die een half jaar hebben aangesleept, de faam van het bedrijf in het buitenland niet ten goede zijn gekomen. Voor het einde van dit jaar zullen dus extra inspanningen moeten worden geleverd opdat er nieuwe bestellingen zouden worden gedaan.

Wij mogen veronderstellen dat het werk op de Boelwerf voor twee tot twee jaar en half verzekerd is. Mijnheer de minister, op het einde van dit jaar zouden we graag van u vernemen wat de toekomstperspectieven van het bedrijf zijn. Ik hoop dat u in december 1993 of in januari 1994 dienaangaande een verslag aan de commissie of aan de Vlaamse Raad zal voorleggen. **(Applaus)**

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer F. Wymeersch (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, het lag niet in mijn bedoeling om zo snel na de ontwikkelingen in Boelwerf het woord te nemen, maar collega Candries bezorgt me vandaag de mogelijkheid om bondig enkele beschouwingen te maken en bijkomende vragen te stellen.

Er is blijkbaar een oplossing uitgedokterd voor de failliete Boelwerf. Mijnheer de minister-president, wij moeten u de lof toekennen die u daarvoor verdient, en moeten, zoals collega Hancké heeft verklaard, ook lof toekennen aan de werknemers, die gedurende enkele maanden enerzijds een groot doorzettingsvermogen hebben getoond en anderzijds al die tijd hun koelbloedigheid hebben bewaard.

Men heeft ervoor geopteerd het bedrijf te redden in eerste instantie via een Vlaamse verankering. We moeten nu echter vaststellen dat u een Nederlands bedrijf hebt gevonden

dat bereid is als grootste aandeelhouder te participeren in de nieuw op te starten Boelwerf. Er was gedurende enige tijd ook sprake van een Duits bedrijf en op het ogenblik wordt er nog steeds beweerd dat in de toekomst buitenlandse partners zouden kunnen worden aangezocht om de nieuwe Boelwerf een meer Europees perspectief te geven.

Mijn vraag is dan ook in hoever er bij het Vlaamse bedrijfsleven is gezocht naar die Vlaamse verankering. De Vlaamse verankering bestaat in feite alleen in de inbreng via Gimvindus, van de Vlaamse Gemeenschap.

De rol van Gimvindus was niet onbelangrijk. In het begin heeft Gimvindus zich vrij hard opgesteld en wilde zich affirmeren als de verdediger van de daarnet door collega Hancké aangehaalde Vesoc-richtlijn : 1 frank voor 1 frank. Ik heb de indruk dat Gimvindus de plaats van de curatoren heeft ingenomen en zich heeft opgeworpen als gangmaker van het reddingsplan. Ik kan mij evenmin van de indruk ontdoen dat Gimvindus zich alleen voor dit dossier heeft ingezet om haar profiel uit te tekenen.

De heer Hancké heeft ook gesproken over de kostprijs. Bij het scenario waarin de falings wordt vermeden, is uitgegaan van het feit dat Vlaanderen in eerste instantie ongeveer 1,5 miljard frank zou besteden. In de oplossing die nu voorligt, kost de redding Vlaanderen rechtstreeks en onrechtstreeks 4 tot 5 miljard frank, inclusief de kredieten, en de nationale overheid eveneens ongeveer 4 miljard frank als gevolg van brugpensioenen en dergelijke. We mogen ons zelf ook niets wijs maken : ook de middelen van de nationale overheid worden verschaft door de Vlaamse belastingbetaler.

Een aspect is volgens mij steeds vergeten, ook bij de discussie die een half jaar geleden plaatsvond met betrekking tot een mogelijke falings. Ook nu lijkt het tussen de plooiën van de afwikkeling te vallen, namelijk de sociaal-economische gevolgen van het gebeuren van de falings en de heropstarting van Boelwerf op on-

deraannemers, leveranciers, kleine ondernemingen, middenstand uit de regio, uit Temse en het Waasland.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, overweegt de Vlaamse regering stappen te ondernemen om **degenen** die rechtstreeks of onrechtstreeks door de uiteindelijke falings van de oude Boelwerf worden getroffen op de één of andere manier over deze struikelsteen heen te helpen ?

Ik wil nog enkele korte vragen stellen waarop ik ook graag een kort antwoord krijg. Een opdrachtgever zou hebben afgehaakt wat de aankoop van een tweetal schepen betreft die in aanbouw zouden zijn ? Die schepen zouden nu worden afgewerkt in eigen beheer maar later worden verkocht aan de privé aandeelhouder. We weten allemaal wat er gebeurd is met het fameuze boorplatform dat ook in eigen beheer werd gebouwd en uitgebaat. Ik vraag mij dus af of wij niet het risico lopen in hetzelfde straatje terecht te komen.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, de redding van de Boelwerf is een feit, zeker op korte termijn. Ik wil echter vakbondssecretaris Stroobandt, die ik niet onmiddellijk tot mijn grootste politieke vrienden reken, citeren met de volgende woorden : Men mag niet vergeten dat wie vandaag de Boelwerf heeft gered ons eerder de das heeft omgedaan. Men heeft vorig jaar geen 600 miljoen frank op tafel willen leggen en nu moet de overheid bijna 9 miljard frank op tafel leggen. Het had dus waarschijnlijk anders gekund en dan was er nog geld overgebleven om voor andere bedrijven wat te doen. Einde citaat. Was het inderdaad niet beter geweest dat de overheid in 1992 met een beperkt aantal financiële middelen over de brug was gekomen om de uiteindelijke falings te vermijden ? Dan waren er nu misschien enkele honderden miljoenen of enkele miljarden frank over om in de regio Waasland-Dendermonde iets te doen voor de economie. Ik vraag dus nogmaals wat de Vlaamse regering gaat doen of wat ze al heeft gedaan om de acute economische en sociale problemen bij een aantal on-

Wymeersch

deraannemers en leveranciers van de oude Boelwerf, weg te werken ?
(Applaus)

De heer A. Denys (op de tribune) :

Mijnheer de voorzitter, ik zal vrij kort zijn. Het betreft hier een moeilijk dossier, ik durf haast zeggen een slecht dossier. Hieraan een perfecte oplossing geven, is uiteraard een bijzonder moeilijke opdracht. Globaal bekeken hebben wij dan ook geen grote kritiek op de wijze waarop het dossier uiteindelijk werd afgehandeld. Wij wisten allemaal dat er een kostprijs zou aan verbonden zijn. Wij zijn echter van mening, dat was ook het uitgangspunt van de resolutie die wij hebben goedgekeurd, dat er na een goede herstructurering voor de scheepswerf toekomstkansen bestaan. Wij hebben enkele voorwaarden gesteld ondermeer dat de subsidiëring afbouwend moest zijn en dat de herstructurering moest plaatsvinden op basis van een goed business plan.

Mijnheer de minister-president, er zijn nochtans twee aspecten waaromtrent wij vragen willen stellen.

Ten eerste was er de keuze van de groep Begemann. Het is ons niet onbekend dat er nog andere groepen waren, zoals deze met Vlaams kapitaal waarover de heer Wymeersch heeft gesproken, die evenals de groep Begemann een kapitaalbreng van 500 miljoen frank willen doen. Waarom heeft men uiteindelijk voor Begemann gekozen en niet voor de groep geleid door Vlaamse beleidsleiders, die eenzelfde kapitaalbreng wou doen ?

Mijn tweede vraag houdt verband met de Vesoc-richtlijn namelijk de 50-50 percent inbreng privé-overheid. Op dat vlak werd onze resolutie niet gevolgd. Daar was onze fractie vragende partij. Wij hebben daarin geformuleerd dat er naar een gelijkwaardige inspanning van de privé-aandeelhouders en de overheid moest worden gestreefd. De aandeelhouders hebben 500 miljoen frank ingebracht. De Vlaamse overheid brengt direct en indirect een eenma-

lige subsidie in van 1,6 miljard frank en 600 miljoen frank in 1993. Tezamen is dat 2,2 miljard frank. Hier hou ik dan nog geen rekening met kosten voor brugpensioenen want dat is een kost die het sociaal passief uitmaakt. Daarenboven is er nog een kapitaalbreng van 500 miljoen frank en een van 750 miljoen frank. Tezamen 1,25 miljard frank. Dan is er nog een indirecte subsidiëring onder de vorm van de Gimvindus die zorgt voor een goedkope financiering van 1,6 miljard frank.

Is die extra afbouwsubsidie van 1,6 miljard frank wel in overeenstemming met de Europese reglementering terzake ? Als wij de optelsom maken van alles wat werd ingebracht door de Vlaamse regering, op directe en indirecte wijze via een goedkope lening, zitten wij een stuk boven 3 miljard frank. De private inbreng is daarentegen 500 miljoen frank, niets meer of minder. In de toekomst wordt weliswaar nog een bedrag van 750 miljoen frank kapitaalbreng van de private sector vooropgesteld, die gelijkmatig zal gebeuren met onze inbreng.

Mijnheer de minister-president, dit is niet in overeenstemming met als wat wij een gelijkwaardige inspanning hebben omschreven. Wij hebben nooit gedefinieerd dat die gelijkwaardige inspanning alleen betrekking zou hebben op de kapitaalbreng. Als dit nu zo wordt omschreven, dan voelen wij ons in elk geval voor een stuk gerold en bedrogen. De resolutie sprak trouwens over een gelijkwaardige inspanning die zowel slaat op subsidiëring als kapitaalbreng. Wij kunnen niet beoordelen of men zich strikt heeft gehouden aan de Vesoc-richtlijn en aan wat er in het dossier stond. Wij zijn niet betrokken geweest bij de onderhandelingen — dat is trouwens ook onze rol niet — maar wij moeten wel controleren of de afspraak, die wij boven alle partijgrenzen heen in de resolutie hebben gemaakt, is nagekomen. Naar ons gevoel is deze afspraak niet gevolgd op het vlak van de gelijkwaardige inspanning.

De tweede vraag die ons bekommert, is waarom men heeft gekozen

voor de Nederlandse groep terwijl een groep met Vlaamse aandeelhouders bereid was eenzelfde kapitaalbreng te doen.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande (op de tribune) :

Mijnheer de voorzitter, collega's, ik dank de heer Candries dat hij de kans heeft aangegrepen om met betrekking tot de Boelwerf nadere toelichting te geven, voor zover als nodig. Ik dank alle collega's die zijn tussengekomen in het debat: ook de leden van de oppositie. Het stemt mij gelukkig dat ook de oppositie de oplossing die uiteindelijk werd uitgewerkt, positief onthaalt.

Volgens mij is het voor de behandeling van dit dossier en voor de cultuur van ons Vlaams parlement belangrijk dat wij trachten een consensus te bereiken. Dit was trouwens ook reeds het geval bij het opstellen van de resolutie. Mijnheer de voorzitter, collega's, ik denk bovendien dat het belangrijk is om een onderscheid te maken tussen enerzijds het sectorbeleid voor de scheepsbouw en anderzijds het beleid ten aanzien van het concrete bedrijf NV Boelwerf Vlaanderen.

De Vlaamse Raad heeft ervoor gepleit dit onderscheid te maken in de resolutie van 7 oktober 1992. Dit gaf trouwens aanleiding tot een aantal beslissingen over een sectorbeleid op lange termijn. De richtlijn voor bedrijven in moeilijkheden, die op 30 april 1982 in het Vlaams Economisch en Sociaal Overlegcomité is afgesproken tussen de Vlaamse overheid, de vakbonden en de werkgeversorganisaties, werd even streng toegepast in het dossier Boelwerf Vlaanderen als in andere dossiers. De Vlaamse Raad, de Vlaamse regering en de sociale partners hebben in het verleden heel duidelijk het onderscheid gemaakt tussen enerzijds het Vlaamse en Europese beleid, dat erop is gericht een toekomst op lange termijn voor de scheepsbouwsector uit te stippelen, en anderzijds het concrete bedrijfsdossier Boelwerf.

Van den Brande

Elk van hen huldigt volgende principes inzake financiële ondersteuning : wat de sectorale steun betreft, een behoud van de Vlaamse scheepsbouwsector op lange termijn binnen een supranationaal kader ; wat de bedrijfsfinanciering betreft, worden de Vesoc-richtlijnen gevolgd.

Op het vlak van de ingezette financiële middelen moet het sectorale beleid volkomen van het bedrijfsbeleid worden afgescheiden. Deze benadering is tot nog toe steeds gevolgd, zowel in de vorige periode als nu.

Ik breng even nog een aantal data in herinnering. Op 19 juli 1991 vond er een Vlaamse ronde-tafelconferentie over de scheepsbouw plaats. Op 24 juli 1991 keurde de Vlaamse regering een voorontwerp van decreet goed inzake steun aan de scheepsbouwsector. Op 13 september 1991 brachten de SERV en de Sectorcommissie Metaalverwerking een advies uit en betuigden hun volledige steun aan de conclusies van de ronde-tafelconferentie. Op 22 oktober 1992 was er een aanbeveling van de sectorale commissie Metaalverwerking en de SERV.

Er werden volgende adviezen gegeven.

Ten eerste, dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen steun aan scheepsbouwprojecten en steun bij herstructurering van een bedrijf.

Ten tweede, dat de scheepsbouw als sector zijn plaats kan behouden mits projectgebonden steun.

Ten derde, dat het beleid wel bedrijfseconomisch moet zijn verantwoord. Ten slotte was er de resolutie van 7 oktober 1992 van de Vlaamse Raad waarin wordt vermeld dat de scheepsbouwsector op lange termijn moet worden gesteund, in het kader van het Europese beleid, door projectgebonden steun. Voorts moet de financiering van de bedrijfsactiviteiten gebeuren op basis van een aanvaardbaar businessplan en een gelijkwaardige inbreng van de aandeelhouders.

Op 28 september 1992 keurde de Vlaamse regering het programmade-

creet goed waarin het nieuwe scheepsbouwbeleid wordt bepaald. Hierin komt ook de wil tot uiting om een toekomstperspectief op lange termijn voor de sector uit te werken. In de resolutie van 7 oktober 1992 en de stemming van 18 december 1992 keurt de Vlaamse Raad het nieuwe programmadecreet goed.

Uiteindelijk kom ik tot de opeenvolgende stappen met betrekking tot de beslissingen in de NV Boelwerf zelf. Reeds op 2 oktober 1992 heb ik de betrokken partijen bij elkaar gebracht. Op die cruciale vergadering heb ik moeten vaststellen dat er niet alleen een aanzienlijk globaal tekort, maar bovendien een bijzonder groot liquiditeitsprobleem bestond bij de NV Boelwerf. Daaruit besloten wij dat de oude aandeelhouders niet voldoende nieuwe middelen kunnen inbrengen en dus nieuwe particuliere aandeelhouders moesten worden gezocht. Voorts bestond de vaste wil om een scheepsbouwactiviteit op lange termijn in stand te houden. Ten slotte wil de overheid 49 percent kapitaal aanbieden.

Op 28 oktober 1992 werd het faillissement uitgesproken. Mede onder onze impuls werden in alle openheid nieuwe partners gecontacteerd, namelijk Bremer-Vulkan, Begemann en andere.

Op 4 december 1992 werd een akkoord bereikt over de brugpensioenen en vond de oplevering van de Flanders Harmony plaats. Dit was een buitengewoon belangrijke beslissing om het vertrouwen van de geïnteresseerden te versterken. Op 23 december 1992 werd een voorwaardelijk akkoord met de Koninklijke Begemann bereikt. Op 5 februari 1993 werden de krachtlijnen van een akkoord met alle betrokken partijen uitgetekend en op 8 februari 1993 kwam een definitief akkoord tot stand.

Het leek mij nuttig de chronologie even te hernemen om aan te tonen dat zowel de Vlaamse Raad als de Vlaamse regering en de sociale partners dit dossier ondubbelzinnig hebben benaderd.

Ik kom nu tot de kernvragen die door de heer Candries en andere collega's werden gesteld, met name of het zinvol was en is om een aantal engagementen te nemen ?

Eerst bekijken we het probleem op het macro-economische vlak. Uit een studie van het HIVA, uitgevoerd in het kader van de Vlaamse Werkgelegenheidsconferentie, blijkt dat voornamelijk de grote scheepsbouw in Vlaanderen een belangrijke toegevoegde waarde creëert. In 1991 werd voor Boelwerf een directe toegevoegde waarde gerealiseerd van 2,33 miljard frank en een indirecte toegevoegde waarde van 1,21 miljard frank.

Laten wij het probleem nu eens micro-economisch bekijken. De NV Boelwerf Vlaanderen zal 1.310 mensen tewerkstellen terwijl er voordien 1.968 in dienst waren. De produktiviteit zou met 30 percent toenemen waardoor het competitiviteitsniveau van de buitenlandse werven wordt geëvenaard. Inderdaad, collega Lenssens, bij de scheepsbouwactiviteit zijn ongeveer 6.000 werknemers betrokken wanneer wij rekening houden met de toeleveringsbedrijven. Vóór de faling telde de Boelwerf 56 grote Vlaamse toeleveringsbedrijven en 529 kleine en middelgrote Vlaamse leveranciers.

Een derde punt in mijn overweging is de verwachte marktevolutie. Algemeen wordt verwacht dat de wereldvraag naar nieuwe schepen sterk zal toenemen tussen vandaag en het jaar 2005. Experts houden rekening met een groei van de wereldvloot van 690 miljoen ton in 1991 tot 768 miljoen ton in 2005. Het verheugt ons dat er steeds meer vraag is naar koelschepen, gasschepen en chemische tankers, vooral omdat dit net de sloopstypes zijn waarin Boelwerf gespecialiseerd is.

Wij nemen even het Europees scheepsbouwbeleid onder de loep. De Europese Commissie beschouwt de scheepsbouwsector als een strategische sector. Om de competitiviteit ervan te handhaven — vooral dan ten aanzien van de scheepsbouwers uit het Verre Oosten — laat de Europe-

Van den Brande

se Commissie specifieke productie-steun per sector toe in de diverse lid-staten, en dit conform richtlijn 7. Onze oplossing is dus conform met de Europese richtlijnen. Bovendien legt de kapitaalstructuur van de nieuwe Boelwerf Vlaanderen de basis voor een Europese scheepswerf. Wij willen immers in Vlaanderen, in alle openheid voor binnenlandse en andere Europese deelnemers, een sterke scheepsbouwactiviteit in stand houden. Het is dus een akkoord dat de groepsactiviteit aanmoedigt, het patrimonium zal verstevigen en uiteindelijk de hele toekomst verduurzamen. De beslissing in het kader van het programmadecreet houdt in dat de Gimvindus binnen de Europese norm gedurende een periode van maximum twintig jaar een netto-bedrag van ongeveer 800 miljoen frank per jaar, rekening houdend met de index, aanbiedt aan alle scheepswerven als projectgebonden produktiesteun, en dit onder strikte voorwaarden. De netto-actuele waarde hiervan is 10 miljard frank. Dit is dus sectorale steun en geen bedrijfssteun. Ik herhaal nog eens dat het zeer belangrijk is dit onderscheid te maken.

Ik wil ook nog een en ander zeggen over de toepassing van de Vesoc-richtlijn voor ondernemingen in moeilijkheden. Wij zijn er allen van overtuigd dat die richtlijn de basis was, is en moet blijven ook in een economisch neergaande conjunctuurbeweging; in zo'n periode komt de richtlijn wel strenger over.

Welke zijn nu de twee principes die de overheid hanteert wanneer zij een onderneming in moeilijkheden wenst te steunen?

Enerzijds is steun alleen mogelijk mits een aanvaardbaar bedrijfsplan dat de leefbaarheid op korte termijn aantoot en de basis legt voor de lange termijn. Anderzijds moet door alle betrokkenen een gelijkwaardige inspanning worden geleverd.

In het licht van wat ik steeds in de commissie en in de Raad heb verklaard, bevestig ik uitdrukkelijk dat deze principes binnen de context en

de voorwaarden zijn nageleefd. De particuliere industriële partner in de NV Boelwerf Vlaanderen is alleen bereid te investeren omdat de bedrijfsrendabiliteit is aangetoond. Dit staat tegenover een gecumuleerd verlies in de oude Boelwerf van ongeveer 1,7 miljard frank tijdens de voorbije 5 jaar. De Vesoc-richtlijn werd dus nageleefd. De NV Gimvindus en de NV Koninklijke Begemann Groep brengen elk 500 miljoen frank kapitaal in. Ook de investeringen — ieder naar rato van 1 miljard frank — zullen in dezelfde verhouding worden gefinancierd. Wat is nu de verantwoording van onze keuze? Ik ben er altijd voorstander van geweest om elk valabel aanbod te onderzoeken. De moeilijkheid was echter dat sommige — wellicht lossere — consortia die met zeer goede bedoelingen een oplossing voor het dossier wilden bieden, geen engagement konden nemen op het gebied van kapitaal-inbreng, maar ook niet — en dit was essentieel en gebonden aan het opstarten van een nieuwe Boelwerf — op het gebied van zekerheid voor nieuwe investeringen. Dit was immers het centrale vraagstuk voor de toekomst. We hebben zorgzaam alle mogelijkheden onderzocht. De huidige keuze hebben we gemaakt omdat sommige andere mogelijke partners geïnteresseerd waren, maar geen concrete voorstellen konden doen.

Een centraal vraagstuk handelt over de eenmalige kosten van de herstructurering. De herstructurering van de NV Boelwerf brengt voor de Vlaamse regering eenmalige kosten teweeg. Deze kosten moeten afgewogen worden tegenover de kost van het alternatieve scenario, namelijk de werf failliet laten gaan zonder enige nieuwe activiteit. Ik heb altijd gemeend dat dit niet de oplossing voor het dossier kon zijn. Als men deze redenering volgt, zou men immers een analoge redenering kunnen maken voor de werkloosheid in haar geheel en zou men dus alle werklozen moeten aanwerven.

Indien de werf echter zondermeer failliet gaat, staat tegenover de 6 miljard frank alleen de waarde van de niet-afgewerkte schepen bij gedwon-

gen verkoop. Daar de schepen onafgewerkt zijn, weet iedereen dat de waarde van deze orders erg beperkt is.

Tegenover deze opbrengst van de herstructurering — in feite een vermeende kost — moet men de kosten stellen die de operatie mogelijk maakten. Ik wil hierover duidelijk zijn: de kost is driedelig.

Ten eerste zijn er de netto kosten voor het bijkomende scheepskrediet: 1,6 miljard frank. De heer Hancké weet dat wij voordien reeds de kans hebben gehad dit in de commissie en in de Raad door te nemen. Deze kosten zijn veel kleiner dan het netto bedrag aan uitstaande en reeds opgenomen scheepskredieten op de lopende orders, namelijk 6 miljard frank. Het bij komende scheepskrediet moet de verloren gegane aanbetalingen van de reders financieren. Deze aanbetalingen gingen verloren doordat de oude NV Boelwerf ze gebruikte om verliezen op lopende orders toe te dekken. Dat was de toestand: men wendde scheepskredieten aan niet als voorfinanciering van iets wat nog moest worden gebouwd, maar eigenlijk als nafinanciering, dekking en compensatie van wat in een aantal gevallen reeds was opgeleverd. Ik stel vast dat dit een als het ware infernaal en onmogelijk houdbaar mechanisme is.

Ik wil benadrukken dat de reders zelf 1,6 miljard frank van het verlies voor eigen rekening nemen. Dit is dus eens te meer een evenredige inspanning. De netto kosten van een herschikking van de bestaande scheepskredieten bedragen 1,3 miljard frank. Deze herschikking was nodig om de reders te bewegen tot het behoud van de bestaande orders en tot het plaatsen van nieuwe orders.

Tussen haakjes, dit alles geldt onder voorbehoud van machtiging en bekrachtiging door de rechtbank van koophandel, het sluitstuk van heel de reddingsoperatie die wij op gang brachten. Dan is er nog de compensatie.

De heer A. Denys: Mijnheer de minister-president, de kapitaal-inbreng

Denys

van de privé-aandeelhouders bedraagt dus 500 miljard frank ?

Minister-president L. Van den Brande : Plus 1 miljard frank.

De heer A. Denys : Waar komt dat 1 miljard frank vandaan ?

Minister-president L. Van den Brande : Dit gaat over investeringen waartoe men zich heeft geëngageerd. Dit is het overeengekomen minimum.

De heer A. Denys : Daartegenover staat dan de rechtstreekse en onrechtstreekse subsidiëring door de overheid en haar kapitaalbreng, die meer dan drie miljard frank bedraagt.

Minister-president L. Van den Brande : Nee, de evenwaardigheid blijft. Het gaat over een half miljard frank voor beide inzake kapitaalbreng en over een miljard frank voor beide inzake investeringen.

Ik zal, zoals ik dat gewoon ben, in alle openheid aangeven wat in hedendaags taalgebruik het kostenplaatje heet van het bijkomende scheepskrediet, de herschikking van de bestaande scheepskredieten en de compensatie van de bijkomende arbeidskosten.

De heer A. Denys : De bijkomende kostprijs bedraagt dus ongeveer 3 miljard frank.

Minister-president L. Van den Brande : Nee, ik zal u onmiddellijk het saldo meedelen.

Wij moeten ons goed realiseren dat het voortzetten van de werf een besparing van 6 miljard frank betekent voor het scheepskrediet. Daartegenover staat een extra uitgave van 1,6 miljard frank aan bijkomend scheepskrediet en een evenwaardige prestatie van de reders, plus 1,3 miljard frank aan herschikking van de bestaande scheepskredieten. In totaal geeft dit een positief saldo ten opzichte van de normaliter, wat ik noem : verloren, 6 miljard frank. Ik probeer immers de kosten voor de belastingbetaler na te gaan en van het

begin af dit te koppelen aan het beleid inzake de sector en het bedrijf. Deze cijfers staan ter ieders beschikking .

De heer A. Denys : De 6 miljard frank die volgens u verloren zijn, wat houden die juist in voor de belastingbetaler ? U bedoelt daarmee toch niet het sociaal passief ?

Minister-president L. Van den Brande : Ik verwijs naar wat er zou gebeuren indien de werf zonder meer failliet zou zijn gegaan.

Ik heb argumenten aangehaald op verschillende vlakken : macro-economisch, micro-economisch, Europees, inzake wereldvooruitzichten, inzake technologie, inzake vakmanschap.

De heer A. Denys : Dan moet u er bijvoorbeeld ook het brugpensioen bij optellen.

Minister-president L. Van den Brande : Daar kom ik onmiddellijk toe. Laat u mij eerst even mijn betoog vervolgen, want ik vind dat alle elementen van dit dossier aan bod moeten kunnen komen.

Welnu, de 6 miljard frank was de kostprijs aan scheepskredieten van een faillissement. Alleen de waarde van de niet afgewerkte schepen vormde in dit geval een compensatie voor de kosten. Iedereen weet echter dat de waarde van de schepen in deze toestand quasi nihil zou zijn. Daartegenover stel ik nu een positief saldo van 3,1 miljard frank. Het verder zetten van de activiteiten met 1.310 werknemers maakt per jaar bovendien een verschil van 6 miljard frank in de werkloosheidsverzekering, de belastingen en de sociale zekerheid. Men kan zeggen dat dit een zaak is voor de federale overheid, maar ik vind dat we toch wat verantwoordelijkheid moeten opbrengen voor het geheel. Dat is mijn perceptie van autonomie en redelijkheid. De kost voor het brugpensioen, waarover nogal wat misverstanden blijken te bestaan, is in principe niet verbonden aan de overname door de nieuwe werf. Ook als de werf gewoon werd gesloten, waren deze kosten er geweest. Dit is in principe geen over-

heidsuitgave, ze komt immers ten laste van het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen. Dit geld komt dus uit paritair beheerde private bijdragen en middelen. Het Fonds heeft op 17 december 1992 een gunstig advies gegeven over de CAO-brugpensioen van de NV Boelwerf. Voor de groep van de werknemers tussen 48 en 50 jaar eiste het echter de normale bankwaarborg. Artikel 7 van de richtlijn van de Europese Raad van 21 december 1990 betreffende de steunverlening aan de scheepsbouw laat onder bepaalde voorwaarden steun toe bij de gedeeltelijke sluiting van scheepsbouwcapaciteit. Het is uitsluitend en alleen in dit kader dat de Vlaamse regering de gevraagde bankwaarborg zal verstrekken. Daarnaast laat artikel 7 ook toe dat er specifieke afspraken worden gemaakt om tussen te komen in de loonkost van de onproductieve uren die ondermeer veroorzaakt worden doordat een aantal werknemers in afwachting van het bereiken van de brugpensioenleeftijd aan het werk moeten blijven. De totale sociale kost die op grond van artikel 7 wordt gedragen kan derhalve op 400 miljoen frank worden geschat. Zelfs wanneer men deze sociale kost aanrekent, die Europees volledig toegelaten is, vertoont de operatie een batig saldo van 2,7 miljard frank voor Vlaanderen, afgezien dan nog van de perspectieven die worden geopend en waarvoor we ons steunen op de mogelijkheden binnen de markt.

Ik kom nog even terug op de uiteenzettingen van de collega's Candries, Lenssens, Hancké, Wymeersch en Denys. Het blijkt dat er ook qua Vlaamse verankering nood is aan verantwoordelijkheidsbesef en creativiteit. Collega Denys, ik heb als het ware met een vergrootglas overal gezocht naar die private of institutionele Vlaamse beleggers die ons zeggen dat de noodzaak bestaat om de scheepsbouw te redden om alle goede argumenten die ik heb aangehaald. Derhalve moest ik kiezen voor de formule van Vlaamse verankering langs Gimvindus om, omdat het de enige mogelijkheid was. Als de voorstellen op een rijtje worden gezet, wat ik moeilijk vanop deze tribune

Van den Brande

kan doen, is het duidelijk dat er een afweging werd gemaakt rekening houdend met de zakelijke mogelijkheden en met de grote problemen die zich, zoals collega Lenssens opmerkte, ook na de redding van de Boelwerf nog stellen in de streek.

Nu en in de toekomst moeten wij aan de conjunctuur gebonden inspanningen blijven doen en dit niet enkel in de acht impulsgebieden. Ik ben er voorstander van dat elke streek in Vlaanderen een aantal impulsen zou krijgen tot het nemen van verantwoordelijkheid om zodoende klaar te staan op het ogenblik dat de conjunctuur zal zijn verbeterd.

Ik kan uw zorg delen dat de oplossing die wij voor Boelwerf hebben uitgewerkt steunt op een sectorgewijze benadering, op een principieel correcte bedrijfsgebonden benadering en op heel het gegeven dat zich in de subregio afspeelde. Het is een akte van overtuiging en geloof in het kunnen en het kennen en de toekomst van de eigen Vlaamse scheepsbouw.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer A. Denys : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft vandaag met het oog op de toekomst een gevaarlijke interpretatie van de Vesocrichtlijnen gegeven, waarbij steun aan bedrijven op basis van een gelijkwaardige inspanning kan worden gegeven. Vandaag heeft hij de inspanning van de overheid voor de eerste keer op een macro-economische wijze berekend, er vanuit gaande wat het de economie in Vlaanderen zou kosten op het ogenblik van een faillissement, zonder potentiële overnemer. Het is de eerste keer dat dat gebeurt. De minister heeft gesproken over de netto opbrengst indien dat niet zou zijn gebeurd. Men stapt dus af van de vergelijking — zoals dit vroeger het geval was — wat aan subsidiëring wordt ingebracht en wat van de particuliere sector komt. Hij heeft een globale rekening gemaakt, een macro-economische berekening wat het de overheid zou kosten indien bijvoorbeeld Boelwerf had moeten slui-

ten. Dit is een nieuwe, doch zeer gevaarlijke toepassing.

Een tweede kernpunt waarop wij geen antwoord hebben gekregen, is de vraag waarom voor de Nederlandse groep werd gekozen, ondanks alle grote woorden over Vlaamse verankering. Een Vlaams consortium was bereid 500 miljoen frank in dit bedrijf te pompen. Een groep die bereid is 500 miljoen frank in een bedrijf te steken, is ook een groep die bereid is in de toekomst te investeren.

Mijnheer de minister, als ik vandaag uw economisch beleid lees, stel ik vast dat voor u Vlaamse verankering betekent verankering met de GIMV of met Gimvindus. Dat is een totaal ander beleid. Wij zoeken het meer in een vorm om de overheid meer en meer te betrekken in het economisch beleid. Ik heb de indruk dat ook die overweging heeft meegespeeld in de uiteindelijke keuze en oplossing die u in dit dossier hebt gemaakt.

De voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft een vergelijking gemaakt tussen het scenario van faling en de huidige oplossing. Ik had graag ook de vergelijking gemaakt — dat is het uitgangspunt van mijn uiteenzetting — tussen het scenario dat thans voorligt en het scenario van de niet-faling, want men weet dat in september, oktober op die faling werd aangedrongen, voornamelijk om de werf een nieuwe kans te geven door nieuw Vlaams kapitaal aan te trekken. Dat is jammer genoeg niet gebeurd. De Vlaamse verankering is, in tegenstelling tot wat de heer Denys zegt, niet mogelijk gebleken. Dat brengt mij tot mijn tweede opmerking. Mijn waardering voor het Vlaams groot-kapitaal is niet vergroot. De Vlaamse kapitalisten blijven de ziel van kleine kruideniers bewaren. Dat is in dit dossier bewezen.

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer F. Wymeersch : Mijnheer de voorzitter, zoals de heer Hancké heeft gezegd, moet in de nabije toe-

komst een vergelijking worden gemaakt tussen het scenario van de niet-faling — waarvan ik overigens een fervent voorstander was — en de huidige constructie. Daaruit moeten dan lessen worden getrokken.

Mijnheer de minister-president, voor het overige ging u niet in op mijn vraag wat de regering reeds heeft ondernomen of zinnens is te doen in verband met de sociale problemen die eventueel kunnen ontstaan bij onderaannemers of leveranciers die ook in financiële moeilijkheden kunnen geraken en misschien zelfs in faling zouden gaan ?

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer H. Candries : Mijnheer de voorzitter, verankering heeft soms meerdere wortels, waarvan het kapitaal er één is.

Verankering is volgens mij mogelijk door de aard van de integratie van de Boelwerf in de groep. Belangrijk is de groei van de wederzijdse afhankelijkheid tussen de werf en de groep en omgekeerd. Wij hechten veel belang aan het strategisch plan van de groep en aan de rol van de Boelwerf die hierin wordt bepaald.

Mijnheer de minister-president, ik vraag mij af of problematiek van Boel, van DAF en van de recessie in het algemeen, de steun aan de KMO's, zoals bepaald in het regeerakkoord, in het gedrang zal brengen ? Met andere woorden, beschikt u over de nodige middelen om de bepalingen van het regeerakkoord na te komen ?

De voorzitter : De heer Platteau heeft het woord.

De heer S. Platteau : Mijnheer de voorzitter, ondanks de sympathie die ik heb voor de heer Hancké wens ik toch te reageren op zijn woorden wanneer hij onze Vlaamse ondernemers vergelijkt met kleine kruideniers .

Mijnheer Hancké, de Vlaamse ondernemingen zijn meestal KMO's, een ondernemingsvorm waarin zij trouwens uitblinken. Wellicht ligt dat in de aard van ons volk.

Platteau

De grote ondernemers zijn voorzichtig, zeker wanneer één en ander op de helling staat, en dat kan ik best begrijpen. Men mag toch niet vergeten dat de risico's bij grote ondernemingen erg hoog liggen. Bovendien is men momenteel geconfronteerd met een totale recessie.

Tot slot moet men ook toegeven dat het ondernemersklimaat in België en Vlaanderen zeker niet ideaal is, zowel voor Vlaamse, Belgische als buitenlandse ondernemers. De overheid maakt het hen immers niet altijd gemakkelijk.

Ik wens zowel de grote als de kleine Vlaamse ondernemers te verdedigen voor de risico's die zij nemen en voor de welvaart die zij bezorgen aan ons volk. In dat verband denk ik trouwens aan het mooie voorbeeld van Grace Silica.

De ondernemingen hebben het bij ons niet gemakkelijk en vaak krijgen zij vanwege de overheid alle wind tegen.

De voorzitter : De heer Hancké heeft het woord.

De heer L. Hancké : Mijnheer de voorzitter, ik wens dat er geen operatie mist wordt gecreëerd omtrent mijn uitspraak die ik overigens staande houd.

Ik sprak over het groot kapitaal, niet over de bedrijfsleiders van de kleine en middelgrote ondernemingen.

De heer S. Platteau : U bedoelde het misschien zo, maar u zei het zo niet.

De heer L. Hancké : Ik heb het wel zo gezegd, want ik heb uitdrukkelijk de term groot kapitaal gebruikt.

Vervolgens, mijnheer Platteau, snap ik best dat de heren van het groot kapitaal voorzichtig willen omspringen met hun geld, maar het zou goed zijn mochten zij ook enigszins voorzichtig omspringen met de arbeidsplaatsen die telkens in het gedrang komen wanneer zij beslissingen nemen, beslissingen die vaak louter door winst oogmerk worden ingegeven en waarbij men nog steeds van

oordeel is dat de lasten van een dergelijke operatie door de collectiviteit kunnen worden gedragen. Het huidige dossier, waarbij het gaat om een nettobedrag van ongeveer 10 miljard frank ten laste van de collectiviteit, is daarvan een prachtige illustratie.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer de voorzitter, de heer Wymeersch heeft gesproken over de toeleveringsbedrijven. Ik heb, reeds voor de totstandkoming van het akkoord, het initiatief genomen een regeling uit te werken met de minister van Financiën. Hij kan een interpretatie geven aan het bedoelde artikel. Hij stelde een regeling in het vooruitzicht langs het Wetboek van Inkomstenbelastingen. Laten we hopen dat er terug activiteiten komen in Boelwerf.

Mijnheer Denys, ik wens de noodzakelijke discretie aan de dag te leggen ten opzichte van de voorstellen die ik heb ontvangen van kandidaat-participanten. Wij hadden geen enkel houvast bij bepaalde, goed bedoelde, voorstellen en konden op basis daarvan de Boelwerf onmogelijk redden. Wij hebben gekozen voor Begeermann, omdat dit voor ons de enige solide oplossing leek. Als een aantal andere geïnteresseerden een mogelijkheid zien om mee te doen, zal ik, als het gaat om een versteviging van het privé-kapitaal, niet aarzelen om voor te stellen de participatie van de overheid te verminderen.

Mijnheer Candries, gelet op de huidige algemene conjunctuur is het niet de taak van de overheid om te ondernemen. Wij moeten wel de instrumenten en beperkte middelen waarover we beschikken, het gaat over ongeveer 16 miljard frank overheidsaandeel dat kan worden ingezet, duidelijk richten op de criteria toegevoegde waarde en toekomstgerichtheid. Op die manier verkrijgen we een onderdeel van een offensieve verankering. Wij zullen, meer dan in het verleden, moeten investeren op korte termijn om die daarna terug af te bouwen zodat er een aantal initiatieven overeind blijven.

Ik kan u trouwens verzekeren dat, in tegenstelling tot wat werd beweerd, de reddingsoperatie van de Boelwerf geen enkele bij komende frank Vlaams of ander belastinggeld noodzaakt. Heel deze operatie is uitdrukkelijk op de rekening te schrijven van de globale regeling die deze Vlaamse Raad op 18 december jongstleden — Hoofdstuk 1 van het programmadecreet — heeft goedgekeurd. Ik kan u wat dit betreft gerust stellen, de middelen zijn voorhanden en het algemeen economisch beleid wordt hierdoor niet in het gedrang gebracht. Wij zullen het overheidsoptreden langs haar instrument de GIMV natuurlijk moeten herdefiniëren. Dit zal trouwens waarschijnlijk de kern zijn van het debat dat we hier binnenkort zullen voeren op basis van het mission statement, een slechte term, dat in dat opzicht werd uitgewerkt.

Mijnheer Hancké, ik ben het met u eens dat het nuttig is die twee zaken tegenover elkaar te stellen. Het is niet de overheid die moet bepalen dat een onderneming al dan niet in faling gaat. Wanneer men mij vraagt of ik voor- of tegenstander ben van een faillissement kan ik niet anders dan antwoorden dat ik nooit voorstander kan zijn van een faillissement, maar dat ik daarover geen uitspraak te doen heb omdat dit behoort tot de absolute verantwoordelijkheid van de bestuurders of de aandeelhouders die het ondernemen tot hun opdracht hebben genomen.

Mijnheer de voorzitter, tot slot wil ik nogmaals zeggen dat ik mij in heel deze zaak heb laten leiden door macro-economische, micro-economische en Europese argumenten, maar ook door argumenten die te maken hebben met de wereldeconomie en de technologische vooruitgang.

In de commissie hebben een aantal leden ons op een bepaald ogenblik voorgesteld 100, 200, 300 of 400 miljoen frank op tafel te gooien, los van een herstructureringsplan of een termijnplan. Ik ben daar niet willen op ingaan en heb de bedreigingen met faillissement naast mij gelegd. Ik meen met dit antwoord aan de Vlaamse Raad en ook aan de heer Denys de aanpak van de Vlaamse re-

Van den Brande

gering bij deze reddingsoperatie te hebben verduidelijkt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer F. Dielens tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het REG-convenant tussen de Vlaamse overheid en de gemengde energiedistributiesector

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Dielens tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over het REG-convenant tussen de Vlaamse overheid en de gemengde energiedistributiesector.

De heer Dielens heeft het woord.

De heer F. Dielens (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, het lijkt wel alsof ik met de minister-president een afspraak heb gemaakt voor de aanpak van diverse energiedossiers die voor Vlaanderen belangrijk zijn.

In een vorige interpellatie somde ik reeds enkele hete energiehangijzers op. Ik moet de minister-president er niet van overtuigen dat ik nog een hele reeks parlementaire initiatieven in petto heb om het energiebeleid de aandacht te geven die het verdient.

Mijn interpellatie van vandaag handelt over het REG-convenant tussen de Vlaamse overheid en de energiedistributiesector.

In het tijdschrift van Intermixt verscheen in september 1991 een samenvatting van de energiebeleidsnota die gemeenschapsminister Norbert De Batselier, enige maanden voordien had uitgebracht onder de titel Naar een duurzaam energiebeleid in

Vlaanderen. In het nawoord van dit artikel werd gesteld dat de voorgestelde beleidsmaatregelen een geëngageerd antwoord van de distributiesector behoeften. Inmiddels heeft de gemengde distributiesector dit antwoord meer concrete vorm gegeven. Wij kunnen ons over dit initiatief uiteraard slechts verheugen.

Een gemengde werkgroep Electra-bel/Intermixt heeft inderdaad een tekst opgesteld die gepresenteerd wordt als een ontwerp van REG-convenant, waarvan het de bedoeling zou zijn om deze af te sluiten tussen de overheid enerzijds en de diverse intercommunales anderzijds. De Vlaamse Gewestelijke Raad van Intermixt heeft op 2 december van vorig jaar, zijn goedkeuring gehecht aan dit document. Het werd vervolgens door zijn voorzitter overgemaakt aan alle gemengde intercommunales in Vlaanderen actief in de energiesector en aan de minister-president, in zijn hoedanigheid van gemeenschapsminister van Energie.

De idee om de energie-distributiesector nauwer bij het REG-beleid van de Vlaamse overheid te betrekken, middels het afsluiten van een convenant, is niet nieuw. Deze idee vinden we ook terug in de energiebeleidsnota van minister De Batselier.

Er mag onomwonden worden gesteld dat het initiatief van de distributiesector een reactie is op de publikatie van de beleidsnota van minister De Batselier. Een beleidsovereenkomst is in principe een waardevol instrument om de samenwerking tussen overheid en industrie op een soepele wijze gestalte te geven, ten einde welbepaalde beleidsobjectieven te bereiken. In de milieusector heeft men ter zake reeds enige ervaring, die doorgaans als positief kan worden omschreven. Dat het instrument van het convenant nu ook zijn intrede doet in de sector van het rationeel energiegebruik, hoeft ons eigenlijk niet te verbazen. Een beleid inzake rationeel gebruik van energie is immers in de eerste plaats ingegeven vanuit milieubekommernissen : het voorkomen van schadelijke milieu-effecten die gepaard gaan met de energievoorziening door het terugdringen van de

vraag naar energie. De slaagkansen van een CO₂-reductiebeleid of van een volgehouden nucleair moratorium, zijn sterk afhankelijk van het succes van een REG-beleid.

Hoewel de idee voor het afsluiten van een REG-convenant principieel onze steun verdient, is mijn initieel enthousiasme flink wat getemperd, na lectuur van het negen pagina-tellend ontwerp dat thans voorligt. Inhoudelijk heeft dit convenant weinig om het lijf. Bovendien staan de engagementen die van de distributiesector worden gevraagd, uitgesmeerd over zeven pagina's in het geheel niet in verhouding met deze waartoe de overheid zich verbindt en die nochtans slechts een halve pagina in beslag nemen. Men stelt een schromelijk onevenwicht vast, ten nadele van de overheid.

Waaruit bestaan de engagementen van beide partijen ? Laat ons eerst de engagementen van de distributiesector van naderbij bekijken. De gemengde intercommunales engageren zich om tijdens de duur van de vrijwillige overeenkomst een REG-actieprogramma op te zetten, dat betrekking heeft op drie domeinen :

1° het eigen energieverbruik van de gemeenten ;

2° het energieverbruik bij het huishoudelijk cliënteel van de intercommunale ;

3° het energieverbruik bij de industriële en tertiaire klanten van de intercommunale.

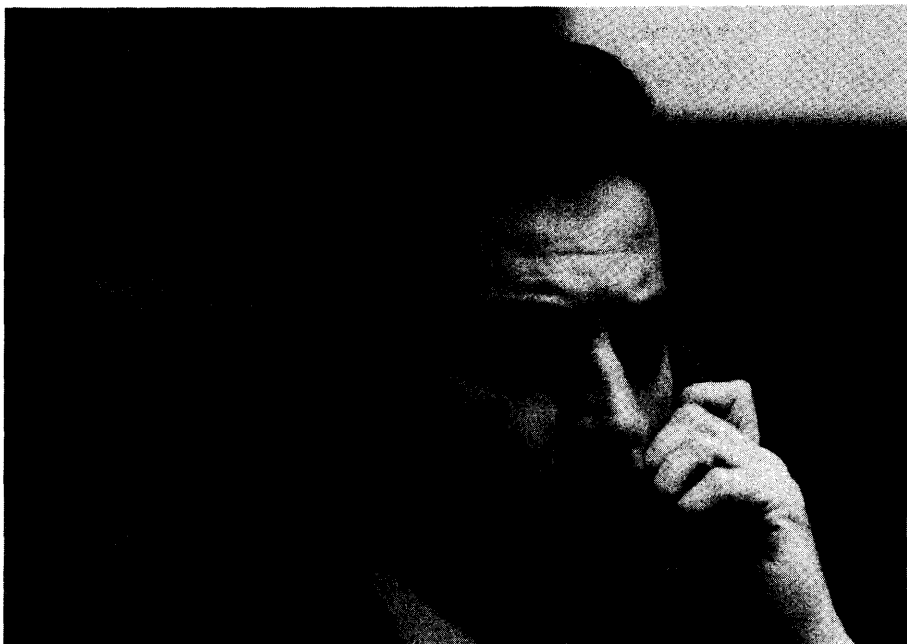
Deze initiatieven worden in zeer algemene bewoordingen omschreven. De inspanningen worden op geen enkele wijze gekwantificeerd. In feite gaat het hier om een vage inventaris van de mogelijke bijdrage van de distributiesector aan het REG-beleid uitgaande van de overheid. De doelstellingen van het actieprogramma dat door de intercommunales zal worden opgezet, worden niet gespecificeerd. Dit convenant is bijgevolg geen resultaatverbintenis vanwege de sector. Het actieprogramma, zo wordt gesteld, zal rekening houden met de objectieven die in overleg met

Dielens

de overheid zullen worden bepaald. Mijnheer de minister-president, blijkbaar moeten de objectieven van het actieprogramma eerst nog worden bepaald. In deze omstandigheden is het uiteraard totaal voorbarig om de aard en de omvang van de acties te definiëren die nodig zijn om deze objectieven te bereiken. Ook de middelen die zullen worden ingezet, worden niet nader vermeld. Terzake vermeldt de tekst van het convenant, ik citeer : Voor de concrete uitvoering van dit actieprogramma zullen de intercommunales ieder jaar de nodige middelen vrijmaken in hun begroting. Einde citaat.

Mijnheer de minister-president, de tekst die thans voorligt, is de naam convenant niet waardig omdat de sector zich eigenlijk tot niets verbindt. Het is niets meer dan een beginselverklaring, een soort preambule van een REG-convenant . Het eigenlijke werk moet blijkbaar nog beginnen. Graag had ik van u vernomen hoe u dit voorstel van de sector beoordeelt ? Op welke wijze zal de Vlaamse overheid de objectieven bepalen, waarnaar in de tekst wordt gerefereerd ? Op welke wijze zullen de gewestelijke doelstellingen, eens deze zijn bepaald, worden vertaald naar gekwantificeerde doelstellingen op het niveau van iedere distributie-intercommunale ?

Mijnheer de minister-president, het gaat hier niet om een academische discussie. De federale regering heeft er zich op Europees niveau toe verbonden om de CO₂-uitstoot tegen het jaar 2000 met 5 percent reduceren ten opzichte van het emissie-niveau van 1990. Op dit ogenblik maken de federale en gewestelijke overheden een actieplan op om deze doelstelling in de praktijk om te zetten. Deze discussies hebben onder meer plaats in de Enover-werkgroep, waarvan ambtenaren van de Vlaamse administratie voor Economie deel uitmaken. Dat het opstellen van zo'n plan geen sinecure is, wordt aangetoond door het feit dat het vorige plan door de Europese instanties naar de prullenmand werd verwezen. Zoals men weet zal het CO₂-reductiebeleid



SP-Kamerlid F. Dielens interpelleerde minister-president L. Van den Brande (CVP) over het REG-convenant en de herstructurering van de energiesector

voornamelijk via REG-maatregelen moeten plaatsgrijpen. Ook substitutie naar CO₂-arme energiedragers kan een wezenlijke bijdrage leveren, maar elektriciteit blijft een CO₂-belastende energiedrager, zelfs met een hoog aandeel kernenergie. Bij de implementatie van dit beleid is voor de energie-distributiesector een sleutelrol weggelegd.

Ik wil hier dan ook een dringende oproep doen om het onderhavige REG-convenant aan te scherpen, om de objectieven ervan te kwantificeren, om de middelen ervan te budgetteren. Mijnheer de minister-president, het warm water moet geen tweemaal worden uitgevonden : de milieu-actieplannen van de Nederlandse energiedistributiesector zijn pareltjes van REG-actieplannen die als inspiratiebron kunnen dienen. Men zegt mij dat de Belgische distributiesector nog onvoldoende ervaring heeft om analoge plannen als die van haar Nederlandse collega's te ontwikkelen. Ik heb hiervoor begrip. Waarom specificeert men in de huidige REG-convenant niet de doelstelling om dergelijke plannen bijvoor-

beeld binnen twee jaar wel ter beschikking te hebben ?

Alhoewel weinig moet worden verwacht van de bijdrage van dit REG-convenant tot een duurzaam energiebeleid in Vlaanderen, kan het afsluiten ervan wellicht geen kwaad : baat het niet, dan schaadt het niet, zo zou de redenering kunnen luiden. Na lectuur van het tweede luik van dit REG-convenant, waarin de engagementen van de overheid worden gepresenteerd, zal men echter snel zijn mening moeten herzien.

Waaruit bestaan deze engagementen ? Vooreerst zegt de overheid toe om bij haar beleid inzake fiscaliteit rekening te houden met de REG-inspanningen van de sector. Het is genoegzaam bekend dat de formule van de gemengde intercommunale haar aantrekkingskracht in de eerste plaats te danken heeft aan haar fiscaal gunstig statuut voor de privé-partner. Dit is nog maar eens gebleken uit de actuele discussie omtrent de eventuele verlenging van de gemengde intercommunales voor een nieuwe periode van dertig jaar. Blijk-

Dielens

baar wordt elke gelegenheid te baat genomen om het fiscaal gunstig statuut van de sector te verankeren. Nochtans heeft de Vlaamse overheid ter zake geen enkele bevoegdheid, zodat men zich kan afvragen of deze passage wel in een REG-convenant thuishoort.

Ten tweede, de overheid engageert zich om ook bij de tarificatie van gas en elektriciteit rekening te houden met de REG-inspanningen van de sector. Dit is opnieuw een materie die tot de exclusieve bevoegdheid behoort van de federale overheid. Klaarblijkelijk wil men de kosten verbonden aan de REG-initiatieven via de tarificatie doorrekenen aan de verbruiker.

Ten derde, de overheid engageert zich om de bestaande subsidies voor REG-investeringen ten behoeve van de industrie en van de niet-commerciële sector te behouden en uit te breiden naar de energiedistributiesector en naar Electrabel. Mijnheer de minister-president, is u zich bewust van de budgettaire impact van deze maatregel voor uw begroting ? Zoals men weet, is de energiesector momenteel uitgesloten van economische expansiesteun. Subsidiëring van de REG-investeringen in deze sector kan inhoudelijk misschien wel te verantwoorden zijn, maar kan de Vlaamse belastingbetaler vele honderden miljoen frank per jaar kosten. Denken we maar aan de miljardenprojecten inzake warmtekrachtkoppeling die Electrabel op stapel heeft staan met de papierfabriek te Langerbrugge, de petroleumraffinaderij ESSO en de chemische fabriek Fenolchemie. Ik zou graag over een budgettaire raming van deze maatregel beschikken.

Ten vierde, de sector zal nauw betrokken worden bij het Research and Development-beleid van de overheid. Hierbij moet worden gedacht aan het niet-nucleair energieonderzoek binnen het VITO en aan het Vlaams impulsprogramma Energietechnologie.

Ten vijfde en last but not least, de

overheid verbindt zich ertoe om niet eenzijdig nieuwe maatregelen of verplichtingen op te leggen aan de gemengde intercommunales op het gebied van het REG-beleid. Door deze verbintenis, mijnheer de minister-president, bekomt Electrabel als het ware een vetorecht over het geheel van het REG-beleid van de Vlaamse overheid ! Dit lijkt mij totaal onaanvaardbaar, te meer daar het engagement van de sector zelf nagenoeg inhoudsloos is.

Precies op een ogenblik dat de Vlaamse overheid rond de tafel zit met de andere gewesten en met de federale overheid om de lasten van het **CO₂-reductiebeleid** evenwichtig te spreiden over de verschillende sectoren, met andere woorden rechtvaardig over alle energieverbruikers, precies op dat ogenblik zou diezelfde Vlaamse overheid de meest belanghebbende sector een soort veto-recht in handen spelen over het REG-beleid ! Begrijpe wie begrijpe kan.

Mijn opmerkingen over de voorliggende REG-convenant beperken zich niet alleen tot de inhoud, maar zijn ook van procedurele en juridische aard. Hoewel er nog geen wettelijk of decretaal kader bestaat voor het tot stand komen van beleidsovereenkomsten, zijn er ter zake precieze voorstellen van de Interuniversitaire Commissie tot herziening van het Milieurecht, ingesteld door de Vlaamse regering en beter bekend als de commissie **Bocken**, die hier als leidraad kunnen fungeren.

Gaat het hier om een bindende overeenkomst ? Met wie wordt deze overeenkomst gesloten : met de individuele intercommunales of met de Vlaamse Gewestelijke Raad van Intermixt als overkoepelende organisatie ? Wat is de positie van Electrabel, die eveneens begunstigde blijkt te zijn maar geen ondertekenaar ? Via welke weg en met welke middelen zal de Vlaamse overheid toezicht uitoefenen op de naleving van deze overeenkomst ? Zal er een overlegstructuur in het leven worden geroepen ? Wat met de openbaarheid en de politieke controle op dit convenant ?

Zal het ter advies worden voorgelegd aan de SERV en de MINA-raad ? Zal de Vlaamse Raad betrokken worden bij het afsluiten en opvolgen van dit convenant ? Wat is de duur van de overeenkomst ?

In mijn interpellatie van 3 februari heb ik reeds de aandacht gevestigd op het feit dat Intermixt en Electrabel onderhandelen over nieuwe typestatuten. Een van de bekommernissen die hierbij door de gemeentelijke mandatarissen steevast naar voren worden gebracht, is een meer preciese bepaling van het karakter van openbare dienst van de distributie-intercommunales. Ik verwijs hier naar een recente persmededeling door Intermixt. In de nieuwe typestatuten wordt de doelstelling van de gemengde intercommunale geherformuleerd, gepreciseerd en uitgebreid. Het verwondert mij dat de REG-doelstelling, die toch een fundamenteel kenmerk zou moeten zijn van openbare dienstverlening verstrekt door de energie-intercommunales, niet expliciet in de nieuwe typestatuten is opgenomen. Ook de sociale doelstelling ontbreekt overigens in statutaire bepalingen. Dit lijkt mij symptomatisch te zijn voor reële bekommernissen van de sector die wel eens in strijd zouden kunnen zijn met een beperking van het energieverbruik. De opname van de REG-doelstelling in de typestatuten lijkt mij een test case voor de mate waarin de intercommunales hun REG-opdracht in de toekomst au sérieux willen nemen. Het ACW heeft zich vroeger in dezelfde zin uitgesproken. Graag had ik ook uw mening hierover gekend.

Tot slot, mijnheer de minister-president, vraag ik mij af of naar aanleiding van dit **Electrabel-Intermixt-initiatief** ook de zuivere energiedistributiesector niet moet worden aangepord om het REG-beleid tot het hare te maken.

Ik herhaal bondig mijn voornaamste bekommelingen.

Ten eerste, welke engagementen nemen de partners op zich ? Is het juist dat de distributiesector een soort vetorecht zal bekomen met betrekking tot het REG-beleid van de Vlaamse overheid ?

Dielens

Ten tweede, is over dit initiatief reeds overleg gepleegd met de regering? Hoe zal de Vlaamse Raad worden betrokken bij de besluitvorming?

Ten derde, hoe wordt het REG-beleid van de distributiesector geregeld in de nieuwe typestatuten van de gemengde intercommunales?

Ten vierde, is een gelijkaardig initiatief ook in de zuivere sector in voorbereiding?

Eens te meer toont dit dossier aan dat een Vlaams energiedebat, tien jaar na het vorige, meer dan wenselijk is en dat het niet op een drafje kan worden afgehandeld.

Mijnheer de minister-president, naar aanleiding van een vorige uiteenzetting had u voor februari een ruim energiedebat in het vooruitzicht gesteld. Ik hoop dat dit niet lang meer op zich zal laten wachten. **(Applaus bij de meerderheid)**

De voorzitter : Minister-president Van den Brande heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande (op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, het concept van energieconvenanten werd reeds in diverse beleidsverklaringen aangekondigd. Het bestaat erin dat de Vlaamse overheid vrijwillige overeenkomsten sluit — met wederzijds respect — met verschillende economische en/of maatschappelijke geledingen.

Het concept van vrijwillige overeenkomst moet de contracterende partijen motiveren om zich meer voor de REG-problematiek te interesseren dan het geval zou zijn via eenzijdige regelgeving of subsidie.

Het feit dat de bestuursinstanties van de gemengde intercommunales — evenals andere instanties trouwens — zich hierover bezinnen nog voor zij hiertoe formeel zijn uitgenodigd, bewijst de juistheid van deze instelling.

Het is mijn bedoeling op 2 april een overleg te organiseren met de energiedistributie-intercommunales, zowel zuiver als gemengd, de Vlaamse

steden en gemeenten en de geledingen van het bedrijfsleven vertegenwoordigd in de Sociaal Economische Raad voor Vlaanderen. De uitnodigingen zullen eerstdaags worden verzonden.

Het overleg van 2 april moet uitmonden in een intentie om tot werkelijke overeenkomsten te komen.

In volgorde van de gestelde vragen, kan ik het geachte raadslid volgende toelichtingen verschaffen.

Ten eerste worden alle partners verzocht zich te engageren om een doorgedreven beleid van rationeel energieverbruik te voeren. Meer in het bijzonder zullen de overeenkomsten worden gerelateerd aan het engagement van Vlaanderen om tegenover het referentiejaar 1990 een reductie van 5 percent van de CO₂-emissies te realiseren tegen het jaar 2000. Aangezien het over overeenkomsten gaat met wederzijds respect, zal geen van de partijen over een vetorecht beschikken over wat dan ook. Ik heb duidelijk gesteld wat de norm en het referentiekader zijn. Het is immers uw zorg dat dergelijke afspraken een duidelijke inhoud hebben.

Ten tweede werd het principe van de energieovereenkomsten reeds in de regeerakkoorden verwoord en in de beleidsnota's 1992 en 1993 voor de bevoegde commissie van de Vlaamse Raad. De energieovereenkomsten werden als prioriteiten gesteld. De Vlaamse ministers bevoegd voor het Leefmilieu en de Huisvesting, de Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden en het Verkeer zullen als eregenodigden bij het overleg van 2 april 1993 worden betrokken. Vanzelfsprekend zal de Vlaamse Raad zich in de commissie kunnen uitspreken over het gevolgde lange-termijn beleid via regelmatige rapportering en evaluatie. De principes, in de Raad vastgelegd voor het te volgen beleid inzake milieuconvenanten, zullen voor zover als mogelijk eveneens in de energieconvenanten worden gevolgd.

Ten derde voorziet de Vlaamse overheid in geen rechtstreekse tussen-

komst in het bepalen van eventueel nieuwe typestatuten voor energie-intercommunales, gemengde en zuivere, via de convenanten. Op vrijwillige basis kunnen deze hierin eventueel wel als overeenkomst worden opgenomen. In ieder geval blijven de statuten onder het uitdrukkelijk toezicht van de Vlaamse minister bevoegd voor de Binnenlandse Aangelegenheden.

Ten vierde is het initiatief niet beperkt tot de energie-intercommunales. De steden en gemeenten kunnen ook rechtstreeks partij zijn, bijvoorbeeld voor hun eigen energieverbruik, hun ruimtelijke ordenings- en verkeersbeleid, hun voorlichtingsbeleid enzovoort. Ook het bedrijfsleven is via de SERV reeds van bij het begin in de hele opzet betrokken. Niets belet dat ook de sociale organisaties later bij het initiatief worden betrokken.

Tot hier de essentiële punten en onze inzichten als antwoord op uw overwegingen en vragen.

De voorzitter : De heer Dielens heeft het woord.

De heer F. Dielens : Mijnheer de minister-president, het verheugt mij dat 2 april een overlegdatum wordt waarbij alle betrokken partijen zoals intercommunales, Vlaamse steden en gemeenten enzovoort betrokken worden. Steeds belangrijker schijnt mij echter dat er geen vezeltje is in onze maatschappij dat los kan worden gezien van het energiebeleid. Ik weet wel dat daarvoor momenteel bij de collega's blijkbaar niet zoveel interesse bestaat. Het is echter een feit waar we niet omheen kunnen. Ik zou het spijtig vinden dat we gewoon maar moeten ondergaan wat in het overleg gebeurt of dat we in een commissievergadering van de Vlaamse Raad gewoon maar moeten aanhoren wat er tussen de betrokken partijen op het terrein wordt gedacht. Een breder debat is aangewezen want het energiebeleid vormt één geheel. Zelfs indien wij het beperken tot wat onder de Vlaamse bevoegdheid ressorteert, is het nog zo belangrijk dat de diverse politieke partijen er alleszins hun mening moeten kunnen over zeggen. Ik dring erop aan dat dit zal gebeuren.

De voorzitter : Het woord is aan de minister-president Van den Brande.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer de voorzitter, het spreekt vanzelf dat de commissie haar rol niet beperkt ziet tot het acteren van wat er op 2 april gebeurt. Zij moet haar eigen standpunt bepalen. Ik heb daarover dezelfde opvatting als de heer Dielens. Het politieke beleid gaat op alles voor.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Wij komen deze namiddag om 14.00 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

- ***De vergadering wordt gesloten om 12.50 uur.***