

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1996-1997

10 juni 1997

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

INTERPELLATIES

DECREET WIJZIGING ARTIKEL 48 WETBOEK DER SUCCESSIERECHTEN INZAKE IN PARTNERIAAT SAMENWONENDEN – TWEEDE LEZING

MOTIE ONDERZOEKSRECHT AFHANDELING FAILLISSEMENTEN BOELWERF EN BOELWERF VLAANDEREN

MONDELINGE VRAGEN

Inhoud

Nr. 45

Dinsdag 10 juni 1997

Berichten van verhindering	1
Ontwerpen van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Voorstellen van decreet	
Indiening en verwijzing	1
Wijziging in verwijzing naar commissie	1
Voorstellen van resolutie	
Indiening en verwijzing	2
Actieplan	
Indiening en verwijzing	2
Verslagen	
Indiening	2
Tekst aangenomen door de commissie	
Indiening	4
In eerste lezing aangenomen artikelen	
Indiening	4
Met redenen omklede moties	
Indiening	5
Motie van onderzoek	
Indiening	5
Voorafbeelding door het Rekenhof	
Indiening en verwijzing	5
Advies van een commissie	
Indiening	6
Adviezen van de Raad van State	
Indiening en verwijzing	6
Voorstellen van normatieve rechtshandeling van de EG	
Indiening	6
Mededelingen van de Vlaamse regering	
Indiening	6
Moties van een gemeente	
Indiening	6
Jaarverslagen	
Indiening	7

Voorstel van decreet van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partneriaat samenwonenden – 488 (1996-1997) – Nrs. 1 tot 11 Tweede lezing	7 7
Motie van orde	
Voorstel tot verdaging van de stemming Sprekers : de heren Gilbert Bossuyt, Johan De Roo, André Denys, Paul Van Grembergen, Ludo Sannen, Filip Dewinter en Francis Vermeiren, mevrouw Mia De Schamphelaere, de heren Ward Beysen, Jaak Gabriels, Karel De Gucht en Marc Van Peel en minister Wivina Demeester-De Meyer	7
Voorstel van decreet van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partneriaat samenwonenden – 488 (1996-1997) – Nrs. 1 tot 11 Tweede lezing (Voortzetting) Sprekers : de heer Patrick Lachaert, mevrouw Mia De Schamphelare, de heren Herman De Reuse, Chris Vandenbroeke en Ludo Sannen en minister Wivina Demeester-De Meyer	18
Interpellatie (Regl. art. 73)	
Interpellatie van de heer Karel De Gucht tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de rol van de Vlaamse overheid in het dossier van de bouw en afwerking van de schepen Discovery en Navigator op de Boelwerf Sprekers : de heren Karel De Gucht, Jean-Marie Bogaert, Jos Stassen en Robert Voorhamme en minister Eric Van Rompuy	24
Motie van de heren Frans Wymeersch en Filip Dewinter tot uitoefening van het recht van onderzoek over de afhandeling van de faillissementen Boelwerf en Boelwerf Vlaanderen, de besteding van overheidsgelden in deze bedrijven en de toekenning en besteding van de scheepskredieten – 680 (1996-1997) – Nr. 1 Bespreking Spreker : de heer Frans Wymeersch	48
Interpellaties (Regl. art. 73)	
Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering Sprekers : de heren Johan Sauwens, Ward Beysen, Johan Malcorps en Carl Decaluwé en minister Eddy Baldewijns Met redenen omklede motie	50 50 50 61
Motie van orde	
Voorstel tot spoedbehandeling Spreker : de heer Joris Van Hauthem	61
Regeling van de werkzaamheden	
Bijlage	
Mondelinge vraag van de heer Kris Van Dijck tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen Mondelinge vraag van de heer Jos Stassen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openba-	64

re Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het dispuut tussen het stadsbestuur van Lokeren en het Vlaams Gewest in verband met de 'doorsteek' in Lokeren	65
Mondelinge vraag van de heer Etienne Van Vaerenbergh tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de resultaten van een file-enquête door het Vlaams Economisch Verbond	66
Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke regering inzake de verkeersproblematiek rond Brussel	71
Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het voorstel van de tijdelijke vereniging BacZee om loodsen te plaatsen op het baggervaarttuig Marco Polo	72
Mondelinge vraag van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de openstelling en de verdere afwerking van de N 36	74
Mondelinge vraag van de heer Arnold Van Aperen aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de uitvoeringsbesluiten bij het decreet op de bescherming van landschappen	
Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het achterwege blijven van de uitvoeringsbesluiten bij het decreet op de bescherming van landschappen	75
Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de vaststelling van het Vlaams reglement inzake de voorkoming en het beheer van afvalstoffen	77
Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de openstelling van voormalige sovjetarchieven	79
Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de recuperatiepogingen van de federale overheid met betrekking tot de bevoegdheid voor de buitenlandse handel	81
Mondelinge vraag van mevrouw Mia De Schamphelaere tot de heer Eric van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de deontologische code voor reclameboodschappen op de TV en radio	83
Mondelinge vraag van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het drogen en verbranden van slib	85
Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot mevrouw Anne Van Asbroeck, Vlaams minister van Brusselse Aangelegenheden en Gelijke-Kansenbeleid, over de mogelijke inplanting van het Vlaams-Nederlands Huis te Brussel	86
Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de toekenning van subsidies aan Center Parcs voor een project in Dilsen-Stokkem	87
Mondelinge vraag van de heer Jos De Meyer tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de steun voor landbouwbedrijven in moeilijkheden	89
Mondelinge vraag van de heer Jos De Meyer tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media over de invulling van de aanvullende maatregelen ter compensatie van het hervormd Gemeenschappelijk Landbouwbeleid	91
Mondelinge vraag van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de positieve tewerkstellingsreturn van het geplande project "Urban Entertainment Center" te Vilvoorde	93
Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de subregionale tewerkstellingsdienst van Tongeren	94
Mondelinge vraag van de heer Marino Keulen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,	

Wetenschap en Technologie, over het voorzien van middelen voor de werkgroep Genese in het kader van het onderzoeksprogramma “Max Wildiers”	96
Mondelinge vraag van de heer Felix Strackx tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn over de houding van de Vlaamse Jeugdraad ten aanzien van het politieke project "Het Sienjaal"	99
Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen aan de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de beleidsimplicaties van de consulaire conferentie te Buenos Aires	101
Mondelinge vraag van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Luc Van den Bossche, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de concurrentiepositie van het Nederlandstalig kleuteronderwijs in Brussel	104

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 14.16 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Minister Leo Peeters : ambtsverplichtingen in het buitenland ;

Wilfried Aers, Jos Geysels, Felix Strackx : gezondheidsredenen.

ONTWERPEN VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende ontwerpen van decreet werden ingediend :

- Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van de Euro-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten enerzijds en de staat Israël anderzijds, en de bijlagen I, II, III, IV, V, VI, VII, de protocollen 1, 2, 3, 4, en 5, en de slotakte, ondertekend in Brussel op 20 november 1995
– 676 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.
- Ontwerp van decreet inzake interlandelijke adoptie
– 677 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.
- Ontwerp van decreet houdende oprichting van een Vlaamse gezins- en welzijnsraad en van een adviserende beroepscommissie inzake gezins- en welzijnsaangelegenheden

– 681 (1996-1997) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.

- Ontwerp van decreet tot bekrachtiging van de ontwikkelingsdoelen en de eindtermen van het gewoon basisonderwijs
– 685 (1996-1997) – Nr. 1
Verwezen naar de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid.
- Ontwerp van decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu
– 690 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud.

VOORSTELLEN VAN DECREET**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende voorstellen van decreet werden ingediend :

- Voorstel van decreet van de heer Guy Swennen houdende regeling van de beroepsprocedure tegen de beslissingen genomen door het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met Handicap
– 687 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.
- Voorstel van decreet van de heer Guy Swennen en mevrouw Sonja Becq betreffende de successtariieven tussen samenwonenden
– 694 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Financiën en Begroting.

Wijziging in verwijzing naar commissie

- Voorstel van decreet van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, de heren Jos Stassen en Chris Vandembroeke houdende oprichting van een Vlaams Instituut voor Wetenschappelijk en Technologisch Aspectenonderzoek
– 413 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Verenigde Commissies voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid, en voor Werkgelegenheid en Economische Aange-

Voorzitter

legenheden (voorheen verwezen naar de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden).

– 693 (1996-1997) – Nr. 1.

Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin.

VOORSTELLEN VAN RESOLUTIE**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende voorstellen van resolutie werden ingediend :

- Voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwé c.s. betreffende de begeleiding van het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
– 675 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer.
- Voorstel van resolutie van de heer Johan Malcorps en mevrouw Cecile Verwimp-Sillis betreffende de minimale voorwaarden die het Vlaams Parlement stelt om een vernieuwd Europese-Unieverdrag goed te keuren
– 679 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden.
- Voorstel van resolutie van de heren Felix Strackx en Filip Dewinter betreffende de ontwikkeling van een Vlaams kwaliteitslabel en het voeren van een sensibiliseringscampagne "Koop Vlaams"
– 684 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden.
- Voorstel van resolutie van de heren Bart Vandendriessche en Hugo Van Rompaey betreffende de dringende noodzaak om maatregelen te treffen tot financiering van de toepassing van de CAO-Kelchtermans voor alle personeelsleden in plaatselijke overheidsdiensten
– 686 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Staatsherforming en Algemene Zaken.
- Voorstel van resolutie van de heer Felix Strackx betreffende het terugdringen van het aantal abortussen in Vlaanderen

ACTIEPLAN**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : Het volgende actieplan werd ingediend :

- Vlaams actieplan voor preventie en hulpverlening met betrekking tot kindermishandeling en kinderrechten vanuit het welzijns-, gezins- en gezondheidsbeleid, ingediend door de Vlaamse regering
– 689 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin

VERSLAGEN**Indiening**

De voorzitter : De volgende verslagen werden ingediend :

- Verslag namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer uitgebracht door de heer Paul Dumez over het voorstel van resolutie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis c.s. betreffende het stimuleren van het overheidspersoneel in ruime zin om meer gebruik te maken van de fiets voor het woonwerkverkeer
– 124 (1995-1996) – Nr. 4.
- Verslag namens de Commissie voor Financiën en Begroting uitgebracht door de heer John Taylor over het voorstel van resolutie van de heren John Taylor, Stefaan Platteau, Carlos Lisabeth, Herman De Reuse, Jean-Marie Bogaert en Jos Geysels betreffende het juridisch kader, het financieel belang en de audit van het controlesysteem van de Vlaamse Openbare Instellingen
– 644 (1996-1997) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Carlos

Voorzitter

- Lisabeth over het voorstel van resolutie van de heren John Taylor, Stefaan Platteau, Carlos Lisabeth, Herman De Reuse, Jean-Marie Bogaert en Jos Geysels betreffende het thesauriebeheer van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij
– 655 (1996-1997) – Nr. 2.
- Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting uitgebracht door de heer Marcel Logist over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-A
 - Verslag namens de Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden uitgebracht door de heer Leo Cannaeerts over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-B
 - Verslag namens de Commissie voor Cultuur en Sport uitgebracht door mevrouw Mieke Van Hecke over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-C
 - Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud uitgebracht door de heer Leonard Quintelier over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-D
 - Verslag namens de Commissie voor Mediabeleid uitgebracht door de heer Erik Matthijs over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-E
 - Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid uitgebracht door de heer Jos De Meyer over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-F
 - Verslag namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer uitgebracht door de heer Joachim Coens over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-G
 - Verslag namens de Commissie voor Staatshervorming en Algemene Zaken uitgebracht door de heer Freddy De Vilder over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-H
 - Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin uitgebracht door mevrouw Sonja Becq en de heer Peter De Ridder over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-I
 - Verslag namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden uitgebracht door de heer Jacques Laverge over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-J
 - Verslag namens het Advies- en Overlegcomité voor Brussel en Vlaams-Brabant uitgebracht door de heer Michiel Vandebussche over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-K
 - Verslag namens de Werkgroep Gelijke Kansen voor Mannen en Vrouwen uitgebracht door mevrouw Brigitte Grouwels over het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997
– 19-A (1996-1997) – Nr. 4-L
 - Verslag namens de Commissie voor Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Stefaan Platteau over het voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwé c.s. betreffende het fiscaal aanmoedigen van het ethisch beleggen
– 614 (1996-1997) – Nr. 2.

Voorzitter

- Verslag namens de Werkgroep Gelijke Kansen voor Mannen en Vrouwen uitgebracht door mevrouw Ria Van Den Heuvel over de hoorzitting met mevrouw Hedwig Van Roost, opdrachthoudster voor emancipatiezaken bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – 683 (1996-1997) – Nr. 1.
- Verslag namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Stadsvernieuwing en Huisvesting uitgebracht door de heer Marcel Logist over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 6.
- Verslag namens de Commissie voor Cultuur en Sport uitgebracht door de heer Michiel Vandebussche over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 7.
- Verslag namens de Commissie voor Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Carlos Lisabeth over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 8.
- Verslag namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud uitgebracht door de heer Leonard Quintelier over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 9.
- Verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid uitgebracht door de heer Jos De Meyer over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 10.
- Verslag namens de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer uitgebracht door de heer Joachim Coens over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 11.
- Verslag namens de Commissie voor Welzijn, Gezondheid en Gezin uitgebracht door mevrouw Sonja Becq over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997

– 660 (1996-1997) – Nr. 12.

- Verslag namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden uitgebracht door de heer Jacques Laverge over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 13.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIES
Indiening en verwijzing

De voorzitter : De volgende tekst werd aangenomen door de commissies :

- Tekst aangenomen in de commissies over het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 1997 – 660 (1996-1997) – Nr. 14.

IN EERSTE LEZING AANGENOMEN ARTIKELN
Indiening

De voorzitter : De volgende artikelen werden in eerste lezing aangenomen :

- In eerste lezing aangenomen artikelen van het voorstel van decreet van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partnerschap samenwonenden – 488 (1996-1997) – Nr. 11.
 - In eerste lezing aangenomen artikelen van het ontwerp van decreet houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 1997 – 19-A (1996-1997) – Nr. 5.
-
-

MET REDENEN OMKLEDE MOTIES**Indiening**

De voorzitter : De volgende met redenen omklede moties werden ingediend :

- Met redenen omklede motie van de heren André Denys en Jean-Marie Bogaert tot besluit van de op 27 mei 1997 door de heren Jean-Marie Bogaert , Filip Dewinter, André Denys en Jos Geysels gehouden interpellaties tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over het standpunt van de Vlaamse regering met betrekking tot een lastenverlaging voor de bedrijven – 678 (1996-1997) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot besluit van de op 29 mei 1997 gehouden door mevrouw Cecile Verwimp-Sillis in commissie gehouden interpellatie tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over steun voor onderzoek naar het klonen van dieren en mensen en de informatie naar de bevolking toe inzake het biotechnologisch onderzoek – 682 (1996-1997) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van de heren Felix Strackx en Wilfried Aers tot besluit van de op 4 juni 1997 door de heer Filip Dewinter in commissie gehouden interpellatie tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn, over de brochure “Het vrijblijvende voorbij” met betrekking tot het beleid ten aanzien van etnisch-culturele minderheden – 688 (1996-1997) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot besluit van de op 5 juni 1997 door mevrouw Cecile Verwimp-Sillis in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de uitbreidingsplannen van de luchthaven van Zaventem – 691 (1996-1997) – Nr. 1.
- Met redenen omklede motie van de heer Francis Vermeiren tot besluit van de op 5 juni 1997 door de heer Francis Vermeiren in commissie

gehouden interpellatie tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem en het aanleggen van nieuwe ontsluitingswegen naar de luchthaven

– 692 (1996-1997) – Nr. 1.

MOTIE VAN ONDERZOEK**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende motie van onderzoek werd ingediend :

- Motie van de heren Filip Dewinter en Frans Wymeersch tot uitoefening van het recht van onderzoek over de afhandeling van de faillissementen Boelwerf en Boelwerf Vlaanderen, de besteding van overheidsmiddelen in deze bedrijven en de toekenning en besteding van de scheepskredieten – 680 (1996-1997) – Nr. 1.

VOORAFBEELDING DOOR HET REKENHOF**Indiening en verwijzing**

De voorzitter : De volgende voorafbeelding van het Rekenhof werd ingediend :

- Voorafbeelding van de uitslagen van de uitvoering van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor 1996

Voorzitter

– 22 (1996-1997) – Nr. 1.
Verwezen naar de Commissie voor Financiën en Begroting.

ADVIES VAN EEN COMMISSIE**Indiening**

De voorzitter : Het volgende advies werd ingediend :

- Advies namens de Werkgroep Gelijke Kansen voor Mannen en Vrouwen uitgebracht door mevrouw Brigitte Grouwels over het ontwerp van decreet houdende invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen uitgebracht aan de Commissie voor Staatshervorming en Algemene Zaken
– 666 (1996-1997) – Nr. 3.

ADVIEZEN VAN DE RAAD VAN STATE**Indiening**

De voorzitter : De volgende adviezen van de Raad van State werden ingediend :

- Advies van de Raad van State over het voorstel van decreet houdende regeling van het recht op vrije nieuwsgaring en de uitzending van korte berichtgeving door de omroepen
– 82 (1996-1997) – Nr. 2.
Verwezen naar de Commissie voor Mediabeleid.
- Advies van de Raad van State over het voorstel van decreet houdende regeling van de vrije nieuwsgaring
– 118 (1996-1997) – Nr. 2.
Verwezen naar de Commissie voor Mediabeleid.

VOORSTELLEN VAN NORMATIEVE RECHTSHANDELING VAN DE EG**Indiening**

De voorzitter : De volgende voorstellen van normatieve rechtshandeling van de EG werden ingediend :

- Wijziging van besluit 819/95/EG van de Raad tot instelling van het communautaire actieprogramma SOCRATES (EG 9/1996-1997) ;
- Voorstel van verordening (EG) van de Raad inzake een herzien communautair systeem voor de toekenning van milieukeuren (EG 10/1996-1997).

Deze voorstellen van normatieve rechtshandeling van de EG liggen ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat.

MEDEDELINGEN VAN DE VLAAMSE REGERING**Indiening**

De voorzitter : De volgende mededelingen van de Vlaamse regering werden ingediend :

- Uitvoeringsstand van de begroting en de schatkistoestand van de Vlaamse Gemeenschap, toestand op 30 april 1997 (DOC 97/83) ;
- Jaarverslag 1996 en werkprogramma 1997 van het samenwerkingsakkoord Vlaanderen – Duitstalige Gemeenschap (DOC 97/85).

MOTIES VAN EEN GEMEENTE**Indiening**

De voorzitter : De volgende moties van een gemeente werden ingediend :

- Motie van de gemeente Waasmunster betreffende de nakende sluiting van Renault-Vilvoorde,

Voorzitter

goedgekeurd door de gemeenteraad op 27 maart 1997 (DOC 97/80) ;

- Motie van de gemeente Waasmunster betreffende de viertalige identiteitskaarten, goedgekeurd door de gemeenteraad op 27 maart 1997 (DOC 97/81) ;
- Moties van de gemeente Kruibeke voor het behoud van een VDAB-plaatsingskantoor langs de Scheldekant, goedgekeurd door de gemeenteraad op 12 mei 1997 (DOC 97/84) ;
- Motie van het OCMW Kruibeke houdende kandidaat politieke vluchtelingen, goedgekeurd door de raad voor maatschappelijk welzijn op 27 mei 1997 (DOC 97/86) ;
- Motie van de gemeente Huldenberg houdende gemeentekiesrechten voor burgers van de Europese Unie, goedgekeurd door de gemeenteraad op 29 april 1997 (DOC 97/87).

JAARVERSLAG**Indiening**

De voorzitter : De volgende jaarverslagen werden ingediend :

- Verslag 1996 van de Vlaamse Vereniging voor Ontwikkelingssamenwerking en Technische bijstand (DOC 97/82) ;
- Verslag 1996 van de Vlaamse Hoge Raad voor de Sport (DOC 97/79).

Deze verslagen liggen ter inzage op het Secretariaat van het Vlaams Parlement, afdeling Decreetgevend Secretariaat.

VOORSTEL VAN DECREET van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partneriaat samenwonenden

– 488 (1996-1997) – Nrs. 1 tot 11

Tweede lezing

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de tweede lezing van het opschrift en van de artikelen 2, 3, 4, 5 en 6 van het voorstel van decreet van de heer Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partneriaat samenwonenden, waarvan het opschrift in eerste lezing werd gewijzigd als volgt : Voorstel van decreet van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van het Wetboek der Successierechten door gelijkstelling wat de tarifiering betreft van in partneriaat samenwonenden met echtgenoten.

MOTIE VAN ORDE**Voorstel tot verdaging van de stemming**

De voorzitter : Dames en heren, met toepassing van artikel 44 van het Reglement heeft de heer Bossuyt bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, ik zou de spoedbehandeling willen vragen van dit voorstel van decreet.

De voorzitter : Dames en heren, met toepassing van artikel 44 van het Reglement heeft de heer De Roo bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, ik zou op basis van artikel 44, f van ons Reglement willen vragen dat de bespreking in tweede lezing van het oorspronkelijke voorstel van decreet van de heer Swennen c.s. zou doorgaan, maar dat – en wij hebben dit ook schriftelijk aan u gevraagd – de stemming over dat voorstel van decreet wordt verdaagd. Bovendien willen wij vandaag bij hoogdringendheid de inoverwegingneming goedkeuren van het nieuwe voorstel van decreet van de heer Swennen en mevrouw Becq, zodat het kan behandeld worden in de commissie voor Financiën en Begroting.

De voorzitter : Hoogdringendheid betekent dat wij dit voorstel van decreet onmiddellijk in de plenaire

Voorzitter

vergadering behandelen. Ik neem echter aan dat het hier gaat om een voorstel tot het verlenen van voorrang in commissie, waardoor het voorstel van decreet als eerste punt moet worden behandeld in de bevoegde commissie.

De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik begrijp niet goed wat de heer Bossuyt en De Roo vragen. Zij vragen de voorrang voor een voorstel van decreet dat nu pas op de banken is rondgedeeld. Zij vragen dit bovendien op een ogenblik dat een ander voorstel van decreet nog niet is afgehandeld. Dit voorstel gaat over hetzelfde onderwerp en heeft dezelfde draagwijdte.

Ik wil erop wijzen dat wij in de commissie voor Financiën en Begroting met dezelfde procedure werden geconfronteerd. Eerst was er het voorstel van de heren Lachaert, De Gucht en Sannen. Toen werd er in de commissie beslist dat dat voorstel eerst moest worden afgehandeld. Pas daarna zou men met het voorstel van de heer Swennen beginnen. Mijnheer de voorzitter, ik zou u willen vragen om in dit verband dezelfde logica te volgen en eerst het voorstel van de heer Swennen te behandelen. Daarvan zijn de artikels reeds besproken en alleen de eindstemming moet nog volgen.

Collega's, de verdaging die hier door de heer De Roo wordt gevraagd, is geen verdaging om de agenda logischer te maken. Het is evenmin een verdaging om tot een betere besluitvorming te komen. Het is zelfs geen verdaging met het oog op een nieuw politiek compromis. De verdaging wordt gevraagd omdat de ene meerderheidspartij de andere meerderheidspartij heeft bedreigd. Het is een verdaging die voortkomt uit chantage. (*Applaus bij de VLD, AGALEV en de VU*)

Ik moet u zeggen dat een aantal onder ons hebben gedroomd. Ik was er een van. We hebben gedroomd dat we in het nieuwe Vlaams Parlement iets konden veranderen. Dat het parlement vrij kon beslissen in een brede maatschappelijke discussie, zoals in dit geval de verhouding tussen gehuwden en samenwonenden.

Dit thema, collega's, staat niet in het regeerakkoord. De parlementsleden die iets wilden veranderen, hebben gedacht dat zoiets behoorde tot de ruimte waarover het parlement vrij kan beslissen. Mijnheer de voorzitter, de verdaging die hier wordt

gevraagd, en de stemming die morgen zal plaatsvinden, is geen faits divers. Het is geen routinestemming. Naar mijn mening is het een van de belangrijkste stemmingen van het jaar. De stemming moet namelijk uitmaken of het parlement zich neerlegt bij de oekaze van de partijbesturen. (*Rumoer*)

Het gaat om een stemming die moet uitmaken of een meerderheid het parlement een betere en correcte politieke cultuur wil toepassen. Deze stemming, collega's, moet uitmaken of het werk in het parlement al of niet wordt gerespecteerd.

Collega's van de CVP, ik heb gisteren nog eens uw nota gelezen over de nieuwe politieke cultuur, de nota over het versterken van het parlement tegenover de partijbureaus en de regering. (*Rumoer*)

Mijnheer de voorzitter, dit is pure hypocrisie. Een sterk parlement bestaat voor de CVP alleen als ze aan de winnende hand is. Als ze dreigt te verliezen, wordt dit parlement echter uitgeschakeld. Dit is wat hier vandaag gebeurt. (*Applaus bij de VLD en AGALEV*)

Collega's, tot welke partij u ook behoort, welke mening u ook hebt over het voorstel van de heer Swennen, bespaar het Vlaams Parlement deze vernedering. Dat het parlement op zo een flagrante wijze in het zand moet bijten door de chantage van één partij, is een onherstelbare klap. Onze fractie vraagt dat u uw hart en uw verstand laat spreken. Laat u niet bedreigen door de generaals van de participatie. (*Applaus bij de VLD, AGALEV en de VU*)

De voorzitter : De heer Van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, uit de reacties van een deel van de meerderheid op de fundamentele opmerkingen van de heer Denys, kan ik alleen maar arrogantie, minachting en cynisme afleiden. Die arrogantie lieten ze enkele weken geleden al blijken toen duidelijk werd dat er voor het parlementair initiatief een meerderheid was.

Toen hebben de partijleiding van de CVP en haar voorzitter, die in het Vlaams Parlement zetelt, laten verstaan dat er een prijs voor zou moeten worden betaald. Het is niet letterlijk zo gezegd, maar de inhoud kwam daar op neer. Men liet veronderstellen dat die prijs te maken zou hebben met regeringsverantwoordelijkheid en de geschiktheid van de SP om nog mee te werken aan regeringsvormin-

Van Grembergen

gen. Dit was een niet mis te verstaan dreigement, dat uiteraard bij de SP is blijven hangen.

Het is vreemd dat een aantal initiatieven van de SP de laatste weken worden afgeschoten. Het voorstel van minister Van den Bossche in verband met de kinesitherapie wordt ondersteboven gehaald. Het voorstel van de heer Swennen wordt meer dan gewoon ondersteboven gehaald. Het wordt gebruikt als onderdeel van een ordinair machts-spelletje.

Collega's van de SP-fractie, twee weken geleden verzocht u ons om de ingediende amendementen, die het oorspronkelijke voorstel juridisch moesten verantwoorden, te steunen. Mijnheer Swennen, ik begrijp dat u nu beschaamd naar uw tafel zit te kijken. Na weken van ernstig zoeken naar een oplossing voor de problemen van samenwonenden, bent u verzeild geraakt in een politiek spel naar oude gewoonten. U wordt daar nu samen met uw collega's van de SP-fractie het slachtoffer van. Dit is zeer betreuenswaardig.

Tijdens de voorbije weken werd er voortdurend gesproken over een wisselmeerderheid. Collega's, er was in dit verband geen wisselmeerderheid; er was een meerderheid voor een parlementair initiatief. Een wisselmeerderheid is een meerderheid die een constructieve motie van wantrouwen indient en een regering vormt. Dat is volgens het Reglement een wisselmeerderheid! Dit heeft niets te maken met wat hier is gebeurd. Het ging hier louter om een parlementair initiatief. Dit bewijst dat de partijleiders op geen enkele manier rekening houden met de parlementaire prerogatieven. De partijleiders gebruiken de parlementen als voetveeg! (*Applaus bij de VLD, de VU en AGALEV*)

Ik heb de toespraak van mevrouw Becq gehoord. Ik heb gezegd dat ik akkoord kon gaan met een aantal van de waarden die ze verdedigde. Ik heb echter ook gezegd dat deze waarden niet mochten worden gebruikt om het bestaan van een aantal discriminaties te bestendigen. Zowel het Vlaams als het federaal parlement hebben als taak om alle discriminaties weg te werken.

In deze problematiek ging het echter niet om waarden. Het ging om geld en om machtsdruk. De CVP-leiding heeft duidelijk gemaakt dat ze geen afstand wil doen van haar machtspositie in Vlaanderen en België. De CVP-leiding heeft duidelijk gemaakt dat wie in Vlaanderen niet naar haar pijpen danst, niet in aanmerking komt voor regerings-

deelname en regeringsverantwoordelijkheid. Met 30 percent van de kiezers achter zich, meent de CVP nog altijd dat ze de andere 70 percent naar haar hand kan zetten. Dat is de essentie van wat er hier is gebeurd! (*Applaus bij de VLD, de VU en AGALEV. Protest bij de CVP*)

Dit alles heeft dus niets te maken met waarden. Als dat wel zo was, dan was de oplossing die nu op een ander niveau werd bekokstoofd, al vier weken geleden als een fatsoenlijk geheel naar voren gebracht. Toen kon dat echter nog niet. Eerst moest u de stok nog eens gebruiken om de SP een pak rammel te geven! U bent daar inderdaad in geslaagd! (*Applaus bij de VLD, de VU en AGALEV*)

Geachte collega's van de CVP, u hebt de oppositie geschoffeerd. Ik zeg niet dat een aantal van de beloofde oplossingen het geheel niet daadwerkelijk beter zullen omkaderen. We zullen echter nog moeten afwachten welke initiatieven er op het federale niveau zullen komen. Dat betwisten we niet.

Waarom zouden we een oplossing in de fiscale ongelijkheden niet steunen? Waarom zouden we dat niet doen met een oplossing voor het probleem van samenwonende broers of zusters? Wel, we hebben niet uitgesloten dat we dat zullen doen. Het gaat hier echter niet over de vraag of u daar een oplossing voor zoekt. Het gaat daarentegen over de wijze waarop u in 1997 aan politiek denkt te kunnen doen, na alles wat zich heeft voorgedaan. Dit is onaanvaardbaar. We gaan daar niet licht overheen.

Mijn fractie en ikzelf hebben in dit verband bij de vergaderingen van het Bureau, op een bescheiden wijze zonder op tafel te springen, essentiële zaken naar voren willen brengen. Maar we hebben nu besloten dat niet verder te doen. De huichelarij die vandaag, gisteren en eergisteren ten toon werd gespreid, is niet te verzoenen met de ernst in het Bureau. Ik betreur dat, voor de voorzitter, die zich hiervoor heeft ingespannen, en voor de parlementsleden die meenden dat er inderdaad veranderingen konden komen. Wij zeggen nu: niet met ons, zolang deze huichelarij niet ophoudt. (*Applaus bij de VU en de VLD*)

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, ministers, collega's, we hebben het hier voortdurend over duurzame relaties en de kwaliteit daarvan. De heer Swennen sprak gisteren

Sannen

over een boreling, vergeef me daarom de volgende vergelijking. Om een relatie met een partner in stand te houden, mag je toch niet zo ver gaan je eigen kind, ook al is het een buitenechtelijk, te verstoppen om een nieuw kindje te baren. Welnu, de SP doet dit. Trouwens, wie dit verlangt van zijn partner, toont weinig respect. Dat is wat de CVP doet. Relaties waarin de één de ander gijzelt en domineert en waarin die andere voortdurend het onderpit moet delven, leiden zelden tot mooie en voldragen vruchten of goede resultaten.

Regelmatig horen we uitlatingen als : de Vlaamse regering en de meerderheid in het Vlaams Parlement doen het toch zoveel beter dan het federale parlement. Of : wij hebben in het regeerakkoord geen duivels zinnetje dat er op geen enkele manier buiten de coalitie mag worden samengewerkt met andere partijen. Of : wij verkiezen het open politieke debat. Al deze uitlatingen zijn hypocriet. Ik verkiez de federale benadering, die duidelijk is. Dan weet je als oppositie waar je staat. In Vlaanderen zegt of schrijft men het niet, maar als puntje bij paaltje komt, handelt men wel zo. Kunnen we deze misplaatste schijnheiligheid dan echt niet achter ons laten ?

Wat de SP betreft wil ik zeggen dat deze partij nog maar eens een staaltje van botheid, onbehouwenheid en gebrek aan respect voor de andere parlementsleden heeft getoond. Op geen enkel moment, op geen enkele manier heeft zij aan degenen die het oorspronkelijk voorstel steunden, enig teken gegeven van een eventuele wijziging of intrekking. Integendeel. Collegialiteit zou toch uit iets anders moeten bestaan. Een signaal zou hier op zijn plaats zijn geweest, maar blijkbaar heeft de SP Het Sienjaal begraven.

Mijnheer de voorzitter, u had het zonet over het voorstel om de stemming te verdagen, en om bij voorrang een nieuw voorstel van decreet te bespreken. Ik heb de commissievergadering bijgewoond waar het voorstel van de heren De Gucht, Lachaert en mezelf werd besproken. We vroegen toen om dit te verbinden met het nieuwe voorstel-Swennen. U hebt dat op basis van het Reglement geweigerd. U zei dat dit niet kon, omdat eerst de vorige procedure helemaal moest worden afgehandeld, met inbegrip van de stemming. Diezelfde voormiddag hebben we eerst over ons voorstel gestemd ; daarna hebben we de bespreking van het volgende voorstel aangevat. Waarom zou hier een andere deontologische code of een andere reglementaire schikking van toepassing zijn ? Bij mijn weten hebben

we het Reglement sindsdien niet gewijzigd. (*Applaus bij AGALEV, de VLD en de VU*)

Ik zie overigens het nut niet in van een voorrangsbehandeling voor het nieuwe voorstel Swennen-Becq. Als ik dit voorstel van decreet lees, dan stel ik vast dat het pas vanaf 1 januari 1998 van kracht wordt. Ik geloof dus dat we nog voldoende tijd hebben om dat in de commissie te bespreken, zonder dat we een uitzonderingsmaatregel moeten nemen. (*Applaus bij AGALEV, de VLD en de VU*)

De voorzitter : De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het Vlaams Blok is tevreden. Ik zal u vertellen waarom, mijnheer Beyssen. Wij werden veertien dagen geleden aangezocht, gepolst en vriendelijk verzocht om – indien mogelijk – een demarche te doen om een tweede lezing mogelijk te maken. (*Rumoer*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, dit kan ik moeilijk geloven. Misschien heb ik de heer Dewinter slecht begrepen. Zegt hij dat de CVP hem heeft aangezocht om een tweede lezing aan te vragen ? Laat ons tenminste in dit parlement eerlijk zijn tegenover elkaar. Ik vraag dan ook een duidelijk antwoord op deze duidelijke vraag.

De heer Filip Dewinter : Ik kan alleen maar zeggen dat christen-democratische kringen ons hebben gevraagd om een tweede lezing te vragen. We waren het daarmee inhoudelijk volledig eens : de heer De Reuse heeft dat hier uit de doeken gedaan. We zijn geen voorstanders van wat u in het voorstel-Swennen probeerde door te drukken. We zitten inhoudelijk-politiek op dezelfde lijn als de CVP ; misschien willen wij terzake zelfs nog een stapje verder gaan. We hebben die tweede lezing dus gevraagd.

De voorzitter : Mevrouw De Schamphelaere heeft het woord.

Mevrouw Mia de Schamphelaere : Mijnheer Dewinter, ik zou graag van u vernemen waar, wanneer en door wie van onze collega's die vraag aan u is gesteld.

De heer Filip Dewinter : Mevrouw De Schamphelaere, u was het niet. U zit helemaal op de laatste rij. Misschien heeft dat er iets mee te maken.

Dewinter

Het Vlaams Blok was van mening dat de druk op de ketel twee weken geleden nog niet groot genoeg was om de SP op de knieën te krijgen en haar dit slechte, voor ons politiek onaanvaardbare voorstel, terug te laten trekken. We hebben de CVP veertien dagen de tijd gegund, en blijkbaar heeft ze die nuttig gebruikt. We zijn dus tevreden dat het voorstel, althans volgens de eerste berichten in de media, is ingetrokken. Aangezien ik nog geen nieuw voorstel op mijn bank heb gevonden, kan ik nog niet oordelen over de inhoud.

De heer Paul Van Grembergen : Mag ik daaruit besluiten dat de SP, gewild of ongewild, een deel van uw strategie heeft ingevuld ?

De heer Filip Dewinter : Ik kan niet verhelen dat de SP, als ze door de knieën gaat en voor een deel opschuift in de richting van ons standpunt, in onze kaart speelt. Uiteraard zijn we daar op politiek vlak helemaal niet ongelukkig mee. Ik ben dan ook blij dat de SP deze demarche heeft gedaan.

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, ik vind de opmerking van de heer Van Grembergen schandelijk. Ik vind het op zich al erg dat de heer Dewinter verdachtmakingen uit, al kan ik er gedeeltelijk inkomen, maar dan zonder ze hard te maken of namen te noemen. Maar dat de heer Van Grembergen hierop inspeelt door te insinueren dat de SP eventueel aan een dergelijke deal zou hebben meegedaan, vind ik echt schandelijk. (*Applaus bij de SP*)

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Bossuyt, u deed het bewust of onbewust, maar u bent er in elk geval ingetrapt. Het is een feit dat in de politiek alleen het resultaat telt. Vandaag is het resultaat dat het oorspronkelijke voorstel, waarmee we het inhoudelijk niet eens waren, niet zal worden aangenomen en wellicht op de lange baan zal worden geschoven. Dat is wat voor ons als tegenstanders van het voorstel telt. Dit is de eerste reden waarvoor ik tevreden ben.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, het wordt nu toch tijd dat de heer Dewinter man en paard noemt. In het andere geval moet de CVP duidelijk ontkennen dat ze strateeg Dewinter volgt. Anders maakt ze zich schuldig. Ik wil niet in het vel van de SP kruipen, maar ik zou in dat geval

wel weten wat ik met zo een partner zou moeten doen.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Beysen, wat is oneerbaar aan het vragen van een tweede lezing ? Helemaal niets. Wat is oneerbaar aan de constatering dat het bestaande voorstel het niet haalt ? Daarmee halen we uiteindelijk binnen wat we wilden binnenhalen. Dat is het enige wat voor ons telt.

De heer Ward Beysen : Mijnheer Dewinter, u pleit altijd voor duidelijkheid. Nu hebt u de kans om die zelf te brengen, maar weigert te antwoorden op nochtans zeer eenvoudige vragen.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, hier voor mij ligt de stemverklaring die ik veertien dagen geleden zou hebben afgelegd. Degenen die hier aanwezig waren, weten dat ik daartoe op de tribune stond. Deze stemverklaring was gebaseerd op onze inhoudelijke argumenten tegen het oorspronkelijke voorstel-Swennen. En het besluit was dat we, omwille van deze inhoudelijke argumenten, het decreet niet zouden goedkeuren. Op het ogenblik waarop ik op de tribune stond heeft de heer De Reuse bij motie van orde het woord gevraagd, en heeft hij om een tweede lezing verzocht. Ik ontken hier dus ten stelligste dat iemand van de CVP het Vlaams Blok zou hebben verzocht die tweede lezing te vragen. We hebben immers uitdrukkelijk verklaard dat wij ze niet zouden vragen.

De heer Ward Beysen : Kom op, mijnheer Dewinter ! Laat uw bokshandschoen nu eens zien ! (*Gelach*)

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Beysen, u moet vroeger opstaan om mij op stang te jagen. Wat voor ons telt, is dat dit voorstel vandaag niet wordt goedgekeurd. De CVP had inderdaad meer tijd nodig dan veertien dagen geleden beschikbaar was om de coalitiepartner onder druk te zetten. Ondertussen ligt het resultaat voor : het voorstel-Swennen wordt vandaag niet goedgekeurd, wordt uitgesteld en wellicht naar de Griekse kalender verwezen. Dat is de realiteit.

De voorzitter : Minister Demeester heeft het woord.

Minister Wivina Demeester-De Meyer : Mijnheer de voorzitter, ik meen dat ik het best geplaatst ben om te zeggen dat de CVP dit niet heeft gevraagd. Ik heb immers aan de CVP-fractie voorgesteld om vanuit de regering de tweede lezing te vragen.

Demeester-De Meyer

Daarop heeft de CVP-fractie me toen geantwoord dat ze dit spel niet wenste te spelen, dat ze inhoudelijke argumenten had en geen tweede lezing wilde. Ik zeg dit uitdrukkelijk omdat ik het heel belangrijk acht dat men in de politiek op zijn minst correct is in datgene wat men zegt. Ik verklaar dus uitdrukkelijk dat de CVP en de CVP-fractie geen tweede lezing wilden vragen.

De heer Filip Dewinter : Mevrouw de minister, als men het hele dossier niet kent, is het zeer gevaarlijk zo iets te zeggen.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat leden van de partij van de heer Dewinter zelfs geheime informatie, verkregen achter gesloten deuren binnen de commissie-Verwilghen, kunnen uitspelen. Ik wil derhalve weten wie hier liegt en wie hier de waarheid spreekt. Ofwel spreekt het Vlaams Blok de waarheid, en dan liegt de CVP, ofwel vice versa. Het Vlaams Parlement heeft mijns inziens echter het recht om te weten wie liegt en wie de waarheid spreekt.

De heer Filip Dewinter : Indien u mij toelaat te antwoorden op de opmerkingen van de minister, dan zult u meteen weten waarover het gaat. De CVP had inderdaad beslist om zelf geen tweede lezing te vragen, omdat men problemen had met de berichten in de media en de aanvallen van de andere partijen na de door haar ingediende reflectienota. En de verwijten dat het om een verdragingsmanoeuvre zou gaan. Binnen de CVP wilde men geen tweede, gelijkaardig incident ; wilde men niet meer de indruk wekken dat de CVP-fractie in dit parlement verdragingsmanoeuvres aan het uitvoeren was. Dat is de reden, mevrouw de minister, waarom de CVP-fractie geen tweede lezing zou vragen. Het was niet omwille van het feit dat men, zoals u beweert, enkel inhoudelijk een aantal zaken naar voren wilde schuiven. De CVP en de meerderheid wisten immers zeer goed dat de SP bijna door de knieën ging. Bijna, maar nog niet helemaal.

Ik herhaal het : uiteindelijk telt het resultaat. Om die reden waren die twee extra weken nodig. En we hebben die graag willen aanreiken.

De voorzitter : De heer Gabriels heeft het woord.

De heer Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, voor het politieke debat is het belangrijk om te

weten – en ik denk dat heel veel leden daarop staan – of de heer Dewinter daadwerkelijk het verzoek van individuele CVP-parlementsleden heeft gekregen om dit te doen. Zo ja, dan moet de CVP zich daarvoor verantwoorden. Zo nee, dan liegt de heer Dewinter. Een van beide versies klopt : er is géén andere uitweg mogelijk.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Gabriels, ik kan u verzekeren dat ik niet lieg. Ik heb er ook geen enkel belang bij om over dit onderwerp te liegen. Het enige wat ik kan zeggen is dat we dit inderdaad op verzoek hebben gedaan, omdat we het daar inhoudelijk mee eens waren en omdat we sowieso eveneens van plan waren om dit te doen. Daarmee hebben we twee vliegen in één klap geslagen : we hebben onze inhoudelijke kritiek belicht en er anderzijds, vanuit de oppositie, voor gezorgd dat dit voorstel werd genekt. Dat lijkt me een goede zaak. Op het einde van de rit wordt de rekening gemaakt. Die rekening ligt nu voor. Ze is eenvoudig : het voorstel Swennen komt er niet. Dat is wat mij interesseert.

De tweede reden waarom het Vlaams Blok tevreden is, is omdat de ogen van een aantal naïeve oppositiepartijen eindelijk zijn opengegaan. Naïeve oppositiepartijen die erin geloofden dat ze samen met de SP, door een jaar hard te werken in de commissie, toch zouden kunnen komen tot een alternatieve meerderheid voor een voorstel. U hebt gemerkt wat het woord van de SP waard is. Niets ! De CVP wist dit. Ze wist dat al veel langer. Ze hebben gelijk dat ze het wapen van de druk hebben gebruikt om de coalitiepartner op de knieën te dwingen. U bent naïef geweest, heren van Agaley, van de Volksunie en van de VLD. U bent naïef geweest door in zee te willen gaan met een regeringspartij zoals de SP, waarvan u altijd zegt dat u ze niet vertrouwt en die u nu plots wel vertrouwt. U ziet waartoe dat soort van vertrouwen leidt. U bent misleid, mijnheer Beysen.

De heer Ward Beysen : Dat klopt niet.

De heer Filip Dewinter : U bent al misleid in Antwerpen en nu wordt u in het Vlaams Parlement ook nog eens misleid door dezelfde SP, die u ook hier bij de neus neemt. Ik begrijp uw frustratie. (*Gelach*)

De heer Ward Beysen : Nee, dat heeft helemaal niets met frustratie en ook niet met naïviteit te maken. Dat heeft alleen te maken met het feit dat we nog steevast geloven in degelijk parlementair werk en dat we tevens onwrikbaar geloven dat een parlementair initiatief, door wie ook ingediend, tot

Beysen

een goed einde moet kunnen worden gebracht, ongeacht de coalitie die op dat ogenblik de dienst uitmaakt.

Onze grote frustratie, als u het toch over frustratie hebt, is dat we hebben moeten vaststellen dat we hier worden gefnuikt door de partij-apparatsjiks. Dát, en niets anders, is onze grote frustratie. (*Applaus bij de VLD*)

De heer Filip Dewinter : Daarin geef ik u volkomen gelijk. Het enige verschil tussen u en mij, tussen uw partij, de andere oppositiepartijen en onze partij, is dat we dat principe misschien wel terecht huldigen, maar dat we niet zo naïef zijn om te geloven dat het in de praktijk zou kunnen worden gebracht door een partij zoals de SP. Ik ben ervan overtuigd dat dat in de praktijk niet kan en niet zal gebeuren. U kreeg nu inderdaad lik op stuk. Ik begrijp uw woede, uw ergernis, uw frustratie. Ik begrijp het hele theater dat vandaag wordt opgevoerd, maar u had beter moeten weten.

Een derde en laatste reden waarom het Vlaams Blok tevreden is, is omdat ook het schijnheilige spelletje omtrent de nieuwe politieke cultuur door deze pantomime, die nu al enkele weken wordt opgevoerd, wordt doorprikt. Ook de NPC is gevloerd, dankzij het voorstel-Swennen. Het zijn geen twee vliegen in één klap, het zijn er drie. Bedankt SP, bedankt CVP ! Met zo'n meerderheid hebben we in het parlement bijna geen oppositie meer nodig. De NPC is vandaag gevloerd en ontmaskerd. Ik ben blij dat de Volksunie, zoals tegenwoordig bijna wekelijks gebeurt, ons voorbeeld volgt en zich uit de NPC-gesprekken terugtrekt en dus de juiste conclusie trekt. Ze hadden uit deze commissie moeten treden op het ogenblik dat gebleken is dat men over een aantal fundamentele zaken niet tot concrete oplossingen en alternatieven wilde komen.

Ik herhaal en ik vat samen : we zijn tevreden omwille van drie redenen. Het voorstel Swennen ligt er, het ligt er goed en hopelijk voor lange tijd. We zijn tevreden omdat de ogen van bepaalde oppositiepartijen die eerder naïef waren in hun optreden, eindelijk zijn opengegaan. Ik hoop dat ze daar de conclusies uit trekken. Ten derde zijn we tevreden omdat de schijnheilige NPC-gesprekken eindelijk ontmaskerd en hopelijk ook ten einde zijn.

De praktijk is helaas iets heel anders dan de theorie. Theorieën zijn gemakkelijk. Men vindt ze in

gesloten achterzaaltjes en in volgeschreven boeken. De praktijk is wel wat anders dan dat. Daar hebben we vandaag het beste bewijs van gekregen. Ons ja voor dit voorstel had u niet moeten verwachten. Ons ja moet u ook niet verwachten voor dit voorstel dat ter verdaging voorligt.

Wij vinden dat men de moed moet opbrengen om achter zijn overtuiging te staan. Dit betekent concreet dat de indieners hun voorstel moeten intrekken. Ze hebben dat recht. Trek uw voorstel in en dien een ander in, maar speel geen spelletje omdat u elkaar niet vertrouwt, want daar komt het hier immers op neer. De SP loert naar de CVP en de CVP loert naar de SP. Omdat men elkaar wantrouwt, vraagt men een verdaging. Heren indieners, mijnheer Swennen, breng de moed op om uw voorstel in te trekken. Pas dan kunnen we opnieuw praten, hopelijk over iets beters dan wat u tot nu toe hebt ingediend. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer de voorzitter, ik hou het kort. Het hele land weet wat er dit weekend is gebeurd en is op de hoogte van de vergaderingen die hebben plaatsgevonden tussen de voorzitters van de twee meerderheidspartijen, geflankeerd door de minister-president, de vice-premier en de ene of andere indiener.

Heel Vlaanderen is vandaag echter ook getuige van het feit dat de heer Dewinter, die zich op zijn moed beroemt, hier een zware aantijging heeft gedaan waarbij zijn fractie instemmend heeft geknikt – waardoor ik kan vermoeden dat die daarvan op de hoogte was en waarbij ik her en der angstige gezichten heb gezien. (*Gelach*)

Mijnheer de voorzitter, als de heer Dewinter voortdurend het woord moed in de mond neemt – tot vijf keer toe in zijn vier laatste zinnen – en daaraan toevoegt dat hij dit op verzoek van zijn fractie doet, dan moet hij nu zelf de moed opbrengen namen te noemen. (*Opmerking van de heer Herman De Loor*)

De voorzitter : De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de voorzitter, de vraag die de heer Vermeiren stelde, werd in het voorbije half uur al meerdere keren vanuit de oppositiebanken aangehaald, zij het misschien in een andere vorm.

De Gucht

Wat mij verbaast, is dat het niet de CVP is die deze vraag stelt. (*Rumoer*)

Waarom eist de CVP niet heel duidelijk van het Vlaams Blok dat deze partij – via de heer Dewinter – haar woorden terugtrekt ofwel een naam noemt? Mijnheer De Roo, gebruik uw autoriteit als fractieleider en vraag aan het Vlaams Blok dat de heer Dewinter zijn woorden terugtrekt of een naam noemt.

De voorzitter : De heer Van Peel heeft het woord.

De heer Marc Van Peel : Mijnheer de voorzitter, omdat ik een kleine rol heb gespeeld in de afwikkeling die zich hier voordoet, zou ik enkele zaken willen verduidelijken. Ik wil vooral ingaan op de opmerkingen van de heren Denys en Van Grembergen in verband met de nieuwe politieke cultuur. Het is belangrijk – en dit wordt duidelijk geïllustreerd door dit incident – dat dit begrip wordt uitgezuiverd. Ik wens de vergelijking te maken met wat we jarenlang hebben meegemaakt en wat we ook nu nog voortdurend meemaken in het federale parlement, namelijk de herwaardering van de rol van het parlement.

Men kan niet zeggen dat in een tijdsspanne van een tiental jaar de rol van het federale parlement echt geherwaardeerd is, maar er werd in al die tijd wel voortdurend met dat principe geschermd. Een van de redenen waarom men met dat principe schermd, was dat er vanuit een oppositiestrategie een gelijkschakeling gebeurde tussen enerzijds het principe van de herwaardering van het parlement en anderzijds de involving van een voorstel of strategie van de oppositie. Uiteraard raakt men er zo niet uit.

Hetzelfde dreigt zich voor te doen met het begrip nieuwe politieke cultuur, een begrip dat ik – laat dit heel duidelijk zijn – niet misprijst. Als het begrip nieuwe politieke cultuur wordt gebruikt om alleen die stellingen of die hervormingen van het parlementaire of politieke systeem te verdedigen waar men toevallig zelf achter staat, dan is uiteraard elke poging uitgesloten om daarin tot een vruchtbare dialoog te komen. Dat is wat ook nu in dit parlement gebeurt. Minstens 90 percent van de mensen die in dit parlement actief zijn, moet toch zeer goed beseffen dat een aantal verklaringen en spelletjes niet kunnen kaderen in deze beroemde nieuwe politieke cultuur. Het is toch duidelijk dat elke oppositiepartij zeer goed weet dat ze als meerderheidspartij niet zou verdragen dat voor belangrijke

en principiële punten met budgettaire consequenties, meerderheden worden gevormd die verschillen van de afgesloten politieke meerderheid.

Wat de heer Van Grembergen heeft gezegd, is juist. Als men een crisis wil teweegbrengen, dan kan volgens de parlementaire procedures een constructieve motie van wantrouwen worden ingediend. Dit is de ultieme sanctionering waarover dit parlement beschikt.

Maar nu verwijt men de meerderheid dat ze bij een ernstig meningsverschil binnen de meerderheid alles in het werk stelt om uit de crisis te geraken en tot een zeer eerbaar compromis te komen. Dit compromis houdt toegevingen in van zowel SP als CVP en heeft bovendien het probleem verbreed, zelfs tot andere bevoegdheidsniveaus. Hiervoor werd een duidelijk engagement aangegaan.

We bewijzen het debat over de nieuwe politieke cultuur geen dienst door deze problematiek gelijk te schakelen met dit debat. Ik ken geen enkel democratisch land waar een meerderheid niet poogt om een hechte meerderheid te zijn. Dit betekent niet dat we over elke motie of resolutie automatisch hetzelfde moeten denken. Het betekent wel dat we ons uiterste best moeten doen om bij belangrijke problemen met budgettaire implicaties de bedreigde meerderheid te herstellen. Dit heeft mijns inziens niets te maken met nieuwe of oude politieke cultuur.

Integendeel, ik vind dat degenen die deze argumentatie voortdurend gebruiken, ook kan worden verweten in de oude politieke cultuur te vervallen. Wat hier is gebeurd, is een volstrekt normaal politiek fenomeen. Er bestond een probleem binnen de meerderheid, de meerderheid heeft met elkaar gepraat en daaruit is een compromis ontstaan. Zoals vaak het geval is, is dit compromis beter dan de oorspronkelijke stellingen die aan beide zijden werden ingenomen. Ik vind dit zeer honorabel en vind ook dat het behoort tot de essentie van de parlementaire werking, niet enkel in Vlaanderen, maar overal. (*Applaus bij de CVP en de SP*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, dat twee meerderheidspartijen een compromis zoeken, is inderdaad honorabel. De wijze waarop dit is gebeurd, gaat mijns inziens in tegen elke poging om een nieuwe politieke cultuur tot stand te brengen. Wij hebben hier gedurende meer dan een jaar over gedebatteerd in de commissie, we hebben er het advies van de Raad van State over ingewon-

Denys

nen, we hebben er in openbare vergadering uitgebreid over gedebatteerd en we hebben zelfs de artikelsgewijze stemming ervan aangevat. Er was dus meer dan voldoende tijd en ruimte om tot een compromis te komen.

De essentie van het tot stand brengen van een nieuwe politieke cultuur heeft te maken met de verhouding tussen enerzijds het parlement en anderzijds de regering en de partijbesturen. Dit moet de heer Van Peel toch ook toegeven. Als wij er niet in slagen om bij een voorstel van decreet, dat niets te maken heeft met het regeerakkoord, toe te laten dat elke partij in het parlement zijn eigen standpunt mag bepalen over de inhoud ervan, dan zullen we er ook nooit in slagen om de parlementaire democratie te versterken. Dat moet nochtans de essentie zijn van de nieuwe politieke cultuur. We mogen niet toelaten dat partijbesturen een beslissing nemen in de plaats van het parlement, want dan zullen we die doelstelling nooit bereiken. Wat vorig weekend gebeurd is, druist in tegen het werk dat werd gepresteerd in het parlement zelf en tegen de essentie van wat we hier beogen. De essentie is dat het parlement moet worden versterkt, zeker en vast in die materies die niet behoren tot het regeerakkoord. Als het parlement daar geen ruimte voor heeft en als het parlement alleen maar de breuklijn van meerderheid en minderheid moet volgen, dan zeg ik u dat het parlement er nooit in zal slagen om sterker uit deze discussie te komen.

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik had graag gezien dat we dit debat in twee luiken konden behandelen. Ik maak immers een onderscheid tussen de procedure en de inhoud van het voorstel.

Ik wens mij te verontschuldigen bij diegenen die de SP gesteund hebben bij het voorstel van decreet-Swennen omwille van de inhoud. Mijn verontschuldiging gaat alleen naar diegenen die dit omwille van de inhoud hebben gedaan, want men kan redelijkerwijze veronderstellen dat niet iedereen die ons heeft gesteund, dezelfde bedoelingen had. U moet van ons aannemen dat we voor de procedure, zoals ze is verlopen, eigenlijk geen verantwoordelijkheid dragen.

We hebben gemeend dat het voorstel van decreet-Swennen belangrijk genoeg was om het spel zeer hard te spelen. We hebben altijd gezegd in de tus-

senperiode waar blijkbaar geen respons kwam van onze coalitiepartner – en ik kom daar straks op terug – dat wisselmeerderheden vervelend zijn, vooral dat soort wisselmeerderheden dat een weerslag kan hebben op de begroting. Dat is niet gezond. Op die manier kan men op de duur geen land meer besturen. Wij hebben er ook bij gezegd dat we in de meerderheid een afspraak hadden dat ons voorstel zou kunnen worden behandeld. We hebben ook geëist dat ons voorstel zou worden behandeld.

Tot op het laatste ogenblik stonden we open voor voorstellen uit de meerderheidspartijen, wat normaal is in een coalitie. Ten aanzien van de inhoud is hier gesproken over een prijs die moest worden betaald. Er werden allerlei veronderstellingen geuit. We waren bereid om een prijs te betalen, maar we waren evenzeer bereid inzake de inhoud verder te werken om een resultaat te verkrijgen waar in het Vlaams Parlement een nogal ruime consensus over bestaat en dat als maatschappelijk gegeven niet onbelangrijk is. Het gaat hier over een zeer belangrijk element in de maatschappelijke discussie.

In die zin begrijp ik dat onze coalitiepartner daaromtrent moeilijkheden had. Dat hoeft op zich geen schande te zijn. Ik weet dat er binnen de CVP mensen zijn die met ons een stuk willen meegaan om in dit dossier op een grondige manier, overwogen, redelijk en verantwoordelijk vooruitgang te boeken. Als ik mag zeggen waar het parlement vandaag in gewonnen heeft, dan is het dat een parlementair initiatief dit proces heeft versneld. Zodoende ligt hier nu een stuk voor – en men kan erover discussiëren in kwantiteiten – dat er op het vlak van de kwaliteit op neerkomt dat we in dit maatschappelijk debat vooruitgang hebben geboekt in een veel kortere termijn dan wij op voorhand hebben ingeschat. Dat is voor ons de waarde van het akkoord dat we hebben gesloten met onze meerderheidspartner. Een andere prijs was ons te min geweest.

Vanzelfsprekend hebben we een aantal toegevingen moeten doen. Ik kan u met een gerust geweten zeggen dat ik tevreden ben met het akkoord dat we zondagnacht bereikt hebben. Gezien het late uur van dat akkoord was de communicatie met degenen die ons voorstel steunden, misschien niet al te best.

De meerderheidspartijen hoeven zich niet te schamen over het resultaat. Wie iets anders beweert, speelt een politiek spel. Als u wilt zeggen, mijnheer Van Grembergen, dat we bewust hebben meegelo-

Bossuyt

pen in om het even welke partijenmix, dan moet ik daartegen protesteren. Er zijn geen combinaties geweest, en ook geen oekazes van partijvoorzitters. (*Rumoer*)

Er is wel de afweging geweest van een akkoord dat verder gaat dan de Vlaamse bevoegdheden. Aan al degenen die het Vlaams Parlement willen gebruiken om op federaal niveau iets te bereiken, wil ik zeggen dat dat hier is gebeurd. We hebben het ja-woord van twee grote partijen van de federale coalitie om iets wezenlijks te ondernemen in deze kwestie. We hebben namelijk een CVP-partijverklaring, ondertekend door de partijvoorzitter, waarin de CVP zich ertoe verbindt om het statuut van bepaalde samenwonenden grondig inhoudelijk te verbeteren.

Voor een degelijk debat moeten we de inhoud en de procedure scheiden. Voor ons is de inhoud belangrijk. Op basis van het bereikte akkoord stellen we de verdaging van het voorstel-Swennen voor. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, zoals de heer Bossuyt net zei, kan men inhoud en procedure beter van elkaar scheiden. Wanneer de heer Van Peel duidelijk maakt dat het logisch is dat twee meerderheidspartijen elkaar proberen te vinden, dan zal ik dat niet ontkennen.

Meer dan een jaar geleden echter werd al een eerste voorstel ingediend. Een half jaar geleden diende een meerderheidspartij een tweede voorstel in. We hebben daar regelmatig over gediscussieerd en gepraat in de commissie. We hebben adviezen ingewonnen. Indien de CVP op dat moment bereid was om met haar meerderheidspartner te zoeken naar een degelijk compromis, dan was het waarschijnlijk ook mogelijk dat compromis samen met ons uit te werken. Wij waren immers bereid mee te werken aan zo'n nieuw voorstel, samen met alle andere partijen. Gedurende al die maanden, gedurende meer dan een jaar, heeft de CVP echter elke samenwerking geweigerd. Ze heeft geen enkel inhoudelijk voorstel en geen enkel inhoudelijk amendement aangedragen. Ze heeft enkel en alleen kritiek geuit op het voorstel, zodat het voor ons duidelijk was dat de CVP erg principiële bezwaren had tegen het voorstel-Swennen.

Ik heb respect voor dergelijke bezwaren. Toen u tijdens de plenaire vergadering zei, mijnheer De Roo, dat u op basis van inhoudelijke gegevens uw stemverklaring wou geven, had ik ook daar respect voor. De CVP zelf heeft echter geen moeite gedaan om iets anders voor te stellen. De CVP heeft geen moeite gedaan om een nieuw compromis te bereiken. Niet jullie hebben een tweede lezing gevraagd. Jullie waren bereid tot de stemming over te gaan. Maar jullie hebben wel handig gebruik gemaakt van een Vlaams-Blokstrategie om de SP plat te krijgen en meer dan een jaar parlementaire werking van tafel te vege. Niet het zoeken naar een compromis maakt me zo kwaad, maar wel het weggooien van het parlementaire werk van collega's. Het interesseert me niet of dit oude of nieuwe politieke cultuur is. Dit getuigt van geen enkele cultuur. (*Applaus bij AGALEV, de VLD en de VU*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, ik wil niet meer ingaan op de inhoud. Ik wil wel iets vragen en zeggen over de procedure.

In mijn betoog heb ik verwezen naar de houding, die u als voorzitter van de commissie voor Financiën hebt aangenomen naar aanleiding van het voorstel van decreet van de heren De Gucht, Lachaert en Sannen. U hebt gezegd dat dit niet kon worden gekoppeld aan het voorstel van decreet-Swennen en dat het voorstel eerst moest worden afgewerkt en gestemd.

We vragen nu dat dezelfde logica ook hier wordt gehanteerd. Ik moet u zeggen, mijnheer de voorzitter, dat we er goed op zullen toezien welke houding u zult aannemen als parlamentsvoorzitter.

In tegenstelling tot de heer Van Grembergen, heb ik nog geen conclusies getrokken over wat we zullen doen met de NPC-werking. Uw houding tegenover deze procedure zal van doorslaggevende aard zijn of we al dan niet voortwerken in de commissie voor Nieuwe Politieke Cultuur. We verwachten dat u als parlamentsvoorzitter afstand zult nemen van de praktijken die de CVP- en SP-fractie aanwenden. (*Applaus bij de VLD en AGALEV*)

De voorzitter : De heer van Grembergen heeft het woord.

De heer Paul Van Grembergen : Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden. De heer Bossuyt verwijst naar de waarde van het akkoord dat de SP en

Van Grembergen

de CVP op het federale vlak hebben gesloten. Daar is echter geen enkele waarde aan te hechten.

Ik verwijs naar grondige akkoorden die grondwettelijk zijn vastgelegd, waarbij Agalev met de ecotaks bedrogen is uitgekomen en waarbij de Volksunie in verband met de organieke wet voor gemeentes en provincies nog altijd wacht op de uitvoering ervan. Ik haal dit enkel aan om u te zeggen wat de waarde van een ongeschreven politiek akkoord betekent. Moet ik dit nog aan de SP duidelijk maken ?

De voorzitter : Ik stel voor om over deze aangelegenheid morgen te beslissen.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik was aanvankelijk niet van plan om tussen te komen. Ik zou toch even willen terugkeren naar het debat dat hier op 27 en 28 mei jongstleden is gehouden. Ik zou hier perfect het eerste gedeelte van mijn stemverklaring naar voren kunnen brengen. Ik sta daar nog steeds achter. Ik zal een aantal zaken herhalen.

We hebben inderdaad het debat inhoudelijk willen voeren door een uitgebreide reflectienota in te dienen. We hebben onze bezwaren in het parlement naar voren gebracht. Uit het globale debat bleek dat de meeste fracties het erover eens waren dat er behoefte is aan een juridische regeling voor de ongehuwd samenwonenden. Door het akkoord, dat we zondag hebben bereikt en dat beperkt is tot onze eigen materie, namelijk de tariefbepaling en omschrijving, kunnen we daarop ingaan.

Op het federale vlak, waar men bevoegd is om aan het burgerlijk, personen- en familierecht wijzigingen aan te brengen, kan men de bespreking nu aanvatten.

Veertien dagen geleden was er ook eenstemmigheid dat er inderdaad een globale en dus federale aanpak noodzakelijk was. Meerdere voorstanders van het voorliggende voorstel van decreet hebben benadrukt dat dit initiatief slechts een zeer punctuele regeling bood. Ze hebben eveneens gezegd dat de discussie op het federale vlak moest worden gevoerd. Nu zal ze daar kunnen worden gevoerd.

Wij waren en blijven het erover eens dat er inzake successietarieven een probleem was voor duurzaam samenwonenden. Ook wij waren bereid om

voor deze categorie een tariefverlaging goed te keuren. In het voorstel dat wij nu hebben uitgewerkt, zit dan ook een tariefverlaging voor samenwonenden. Het gaat hier wel over samenwonenden die duurzaam samenwonen. Daar maken we geen onderscheid. We trachten iedereen op gelijke voet te behandelen.

Ik heb opgemerkt dat 14 dagen geleden vele sprekers – ook de mensen van de Volksunie – uitdrukkelijk hebben gezegd dat een aantal fiscale discriminaties ten nadele van gehuwden moeten worden weggewerkt. Welnu, in het akkoord wil men discriminaties in de twee richtingen wegwerken, zowel discriminaties van samenwonenden als van gehuwden. Vooral wanneer ze van een vervangingsinkomen leven, voelen gehuwden zich de dupe van de fiscaliteit. Het belastingskrediet wordt voor gehuwden slechts éénmaal toegepast en voor ongehuwd samenwonenden tweemaal. Door het akkoord dat wij hebben bereikt – ook op het federale vlak – kan een aanzet worden gegeven om die discussie daar ook ten gronde te voeren.

Men moet ons niet verwijten slechte verliezers te zijn. Wij weten dat niet alle collega's van de verschillende fracties onverdeeld gelukkig waren met het voorstel zoals het voorlag. Ik zou een oproep willen doen aan iedereen, ook aan diegenen die om een wisselmeerderheid te bereiken, bereid waren het vorige voorstel-Swennen goed te keuren. Ik zou hen willen uitnodigen om de inhoud van het nieuwe voorstel grondig te bekijken, met het oog op het maken van een decreet dat de tand des tijds doorstaat, een decreet zoals de mensen dat willen. Aan zo'n decreet willen wij werken en wij roepen u op om eraan mee te werken. (*Applaus bij de CVP en de SP*)

De voorzitter : Ik stel voor dat wij hier het debat over de procedure beëindigen. Op dit ogenblik is er geen enkele vraag tot wijziging van de agenda. Dat betekent dus dat wij nu kunnen overgaan tot de inhoudelijke discussie over de tweede lezing. Morgen wordt de vraag tot uitstel van stemming behandeld. Daarover zullen we ons dus morgen beraden.

De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, ik had nog een vraag over de procedure. Het verwondert me dat u uw mening over de procedure niet geeft. Ik herinner u eraan dat u in de laatste of voorlaatste commissie voor Financiën en Begroting zelf hebt gezegd dat de commissie voor een nieuwe politieke cultuur niet meer behoefde als er op die

Denys

manier politieke spelletjes werden gespeeld. Dat was toen de CVP het voorstel-Swennen koppelde aan de begrotingsbespreking en tot driemaal een vaudeville opvoerde, de zaal verliet en om schorsing vroeg.

De voorzitter : Wat u beweert, is niet juist. Ik roep allen die in de commissie aanwezig waren op als getuigen.

De heer André Denys : Wie in de commissie aanwezig was, kan getuigen dat u dat wel hebt gezegd.

Ik wil u vragen of u bij de behandeling van het voorstel-Swennen dezelfde procedure zult volgen die u hebt gevolgd bij de behandeling van ons voorstel van decreet.

De voorzitter : Mijnheer Denys, ik heb u daarnet een antwoord gegeven. Morgen zal het parlement daarover beslissen. Dat is voor mij nog altijd de meest democratische manier. Ik neem akte van de chantagemiddelen die u hieraan koppelt zoals de nieuwe politieke cultuur. Wij vermijden trouwens deze term en spreken nu over de commissie voor de Verfijning van de Democratie. Als u en de meerderheid van het parlement die discussie niet verder wensen te voeren, dan houden we met die commissie op. Als u neen zegt tegen die commissie en tegen de daaruit voortkomende resultaten inzake de verfijning van de democratie, dan neem ik daar akte van. Dan zullen de VLD en, naar ik vernomen heb, de Volksunie daar niet meer aan deelnemen. Het gevolg zal zijn dat dit ook geen resultaat zal opleveren.

De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, als ik het goed heb begrepen, kan het parlement morgen beslissen al dan niet de stemming uit te stellen. Het parlement kan toch moeilijk een Reglement dat het goedgekeurd heeft, terzijde schuiven. Toen hebt u op basis van het Reglement zelf gezegd dat er eerst een stemming moet zijn over het voorstel dat we hadden ingediend vooraleer de bespreking van het voorstel Swennen aan te vatten.

Wat het parlement morgen ook beslist, over een wijziging van het Reglement kan morgen niet worden gestemd.

De voorzitter : Mijnheer Sannen, morgen zullen we daarover beraadslagen. Het onderwerp staat vandaag zelfs niet op de agenda. Ik ben heel soepel

geweest tijdens het debat. In feite staat dat allemaal niet op de agenda. Ik neem echter aan dat we de actualiteit mogen volgen. We discussiëren er nu dus reeds ongeveer anderhalf uur over. Ik neem aan dat we nu naar het inhoudelijke debat kunnen overgaan.

Het incident is gesloten.

VOORSTEL VAN DECREET van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partneriaat samenwonenden
– 488 (1996-1997) – Nrs. 1 tot 11

Tweede lezing (*Voortzetting*)

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de voortzetting van de tweede lezing van het opschrift en van de artikelen 2, 3, 4, 5 en 6 van het voorstel van decreet van de heer Swennen c.s. houdende wijziging van artikel 48 van het Wetboek der Successierechten inzake in partneriaat samenwonenden, waarvan het opschrift in eerste lezing werd gewijzigd als volgt : Voorstel van decreet van de heer Guy Swennen c.s. houdende wijziging van het Wetboek der Successierechten door gelijkstelling wat de tarifiering betreft van in partneriaat samenwonenden met echtgenoten.

De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Patrick Lachaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het voorstel van decreet Swennen-1 is dood, leve het voorstel van decreet Swennen-2.

Zelfs de naam van mevrouw Becq wordt er aan toegevoegd. De wereld kan op enkele dagen veel veranderen. U, mevrouw Becq, merkte tijdens de Zevende Dag op dat er vlug een voorstel Swennen-II zou komen. Uw woorden waren profetisch. Swennen-II werd met een supersonische snelheid ingediend. Daarbij stel ik meteen vast dat, naargelang het uitkomt, zowel door de infrastructuur van dit parlement als door de drukker verschillende snelheden worden gehanteerd. Er is de snelheid van de meerderheid en die van de oppositie. (*Applaus*)

Ik verwijs naar het uitstel wegens technisch-administratieve redenen van het voorstel van decreet

Lachaert

Swennen-I. Zoals in België wordt blijkbaar ook in Vlaanderen op twee snelheden gewerkt.

Theoretisch moet het voorstel van decreet Swennen-II uiterlijk op 31 december van dit jaar een feit zijn. In werkelijkheid werd dit decreet al met een begrafenis eerste klas afgevoerd. Laten we de woorden hoogdringendheid of bij voorrang maar met een grote korrel zout nemen.

De goedkeuring van Swennen-II kadert volgens de CVP in een uitgebreide regeling om de discriminatie tussen gehuwden en samenwonenden ook in de omgekeerde richting weg te werken. Volgens diezelfde CVP is er geen termijn voor de regeling voor samenwonenden op federaal vlak. In de persnota van de CVP staat immers dat ook de Franstalige partijen akkoord moeten gaan.

Collega's van de SP, u hebt zich tevreden gesteld met een dode mus. Uw grote roerganger zei gisteren dat jullie een kleine toegeving hebben gedaan. In werkelijkheid hebben jullie een reusachtige toegeving gedaan. Bovendien vraag ik me af op welke andere vlakken de SP – ingevolge het zondag tussen de twee partijvoorzitters overeengekomen akkoord – nog dient in te leveren. Het voetvolk is blijkbaar tevreden. Wie is het dan nog een zorg dat de SP eens te meer plat op de buik gaat liggen ?

Thans zijn voor de CVP blijkbaar alle grondwettelijke en financiële bezwaren weggevoelen. Het voorbije warme weekend heeft ze allemaal met veel wind van de kaart geveegd. Volgens de heer De Roo blijft dit tweede voorstel van decreet van de heer Swennen immers binnen de Vlaamse bevoegdheden. Veertien dagen geleden was hij nog een andere mening toegedaan. Bovendien zal het kabinet van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting tussen nu en eind 1997 kunnen uitrekenen welke minontvangsten het goedkeuren van dit tweede voorstel van decreet van de heer Swennen veroorzaakt, en welke grote budgettaire impact dit voorstel heeft. In de coulissen heeft men mij al gezegd dat dit effect minimaal zal zijn.

Tot treurens toe moet ik herhalen dat de argumentatie van de CVP op grondwettelijk en financieel gebied steeds een schijngevecht is geweest. Zo hoefde ze zich niet over de essentie van de zaak uit te spreken, namelijk het al dan niet erkennen van een andere samenlevingsvorm dan het huwelijk. De druk op de CVP is er slechts gekomen omdat een meerderheid – in de commissie én in de openbare vergadering – tegen, alle machinaties in stand

hield. Het is de grote verdienste van de democratische oppositie in dit parlement dat ze het geblokkeerd dossier van de samenwonenden heeft losgemaakt. Deze druk heeft ertoe bijgedragen dat de CVP thans in het tweede voorstel van decreet-Swennen voor het eerst fiscaal-juridisch een andere samenlevingsvorm dan het huwelijk erkent. Het ei is gelegd ; de vraag is echter wanneer het kuiken wordt uitgebreed.

De voorzitter : Mevrouw De Schamphelaere heeft het woord.

Mevrouw Mia De Schamphelaere : Mijnheer Lachaert, u vraagt zich af waarom de bezwaren van de CVP uit de reflectienota zijn weggevallen voor het tweede voorstel van decreet van de heer Swennen. Hiervoor kan ik u een logische verklaring geven. De grondwettelijke onbevoegdheid ging over het instellen van het partneriaat en het bewijs via een register. Dit valt hier weg omdat het samenwonen nu wordt bewezen door middel van het bevolkingsregister wat een bewijs van gemeen recht is. Het budgettaire bezwaar valt ook weg omdat dit nieuwe voorstel van decreet geen implicaties heeft op het lopende begrotingsjaar, zodat men er in voldoende mate rekening mee kan houden bij het opmaken van de begroting voor volgend jaar.

De heer Patrick Lachaert : In het advies van de Raad van State staat inderdaad dat het begrip partneriaat niet door het Vlaams Parlement als rechtsfiguur met burgerrechtelijke gevolgen kan worden ingediend. Volgens de Raad van State is het Vlaams Parlement echter wel bevoegd om de fiscaal-juridische gevolgen van dat begrip te regelen. Mevrouw De Schamphelaere, u weet dat net zo goed als ik. Kom dus niet met dergelijke nepargumenten af.

Ook uw financieel argument is geen goed argument. Minister Demeester heeft in de commissie gezegd dat ze niet kon begroten welke financiële gevolgen het eerste voorstel van decreet-Swennen teweeg zou brengen.

Het tweede voorstel van decreet van de heer Swennen is technisch zeker geen verbetering. Inzake het probleem van de bewijsvoering worden veel ruimere en veel gemakkelijker te betwisten bewijsmodaliteiten van het begrip samenwonenden naar voren geschoven. Nieuw in vergelijking met het eerste voorstel van decreet van de heer Swennen, is de invoering van het begrip 'een gemeenschappelijke huishouding vormen'. Dit is geen echte innovatie. Het is immers afgeschreven van het Neder-

Lachaert

landse Wetboek op de Successierechten. De persoon die dit heeft overgeschreven, heeft zich echter vergist. In de Nederlandse wettekst staat 'de gemeenschappelijke huishouding voeren'. Hier heeft men er 'de gemeenschappelijke huishouding vormen' van gemaakt. U zult uw tekst dus met een klein amendement een draai moeten geven.

U weet ook dat er een zekere rechtspraak bestaat van de Hoge Raad van de Nederlanden. Deze stelt unaniem dat het inschrijven van een dergelijk criterium in een wetsartikel aanleiding zal geven tot zeer veel bewijsproblemen.

Inderdaad, het begrip : een gemeenschappelijke huishouding voeren – en niet : vormen – zal door de administratie van Financiën worden betwist en weerlegd. Er wordt slechts aan de gezamenlijke inschrijving in de bevolkingsregisters van de twee een weerlegbaar vermoeden toegewezen. Voor juristen : een vermoeden juris tantum en niet een vermoeden juris et de jure.

Bij betwisting zullen diegenen die een gemeenschappelijke huishouding vormen via andere bewijsmiddelen dan de inschrijving in het bevolkingsregister deze gemeenschappelijke huishouding dienen te bewijzen. Dit kan onder meer via facturen en rekeninguittreksels van de nutsvoorzieningen.

Het hoeft geen betoog dat dit niet evident is. Deze stukken of bescheiden zullen immers zeer dikwijls op de naam van één samenwonende staan. U zult met andere woorden uw bewijsplicht niet kunnen vervullen, op het ogenblik dat de administratie van Financiën het begrip van het voeren van gemeenschappelijke huishouding zal betwisten.

Het partneriaatsregister in het voorstel van decreet-Swennen-1, alsook de inschrijving ervan, was een bewijsmiddel dat veel gemakkelijker te controleren en minder voor discussie vatbaar was : ofwel kon men deze inschrijving voorleggen, ofwel niet. De administratie van Financiën diende dit zonder verdere discussie te aanvaarden.

Nu zullen er vier tarieven van toepassing zijn. Met de beste wil ter wereld kan ik geen enkel criterium voor het voorgesteld tussentarief voor de samenwonenden bedenken. Dit tarief lijkt me vogelpik tussen de gehuwden en de derden. Het is enkel het gevolg van een politiek akkoord tussen de twee partijvoorzitters, wars van iedere fiscaal-juridische relevantie.

Tot slot, mijnheer Swennen, moet ik u meedelen dat ik in u ten zeerste ontgoocheld ben, én als mens én als collega. Doch wat telt deze naïeve uitspraak in het kader van een nieuwe politieke cultuur, waarbij ik het bijvoeglijk naamwoord nieuw best weglaat ? (*Applaus bij de VLD en AGALEV*)

De voorzitter : De heer De Reuse heeft het woord.

De heer Herman De Reuse (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal zeer kort zijn. Naar mijn gevoelens gaat het hier alleen over de tweede lezing. We moeten het dus nog niet hebben over het nieuwe voorstel van decreet van de heer Swennen en mevrouw Becq. Dit zullen we eerst in de commissies bekijken.

Ik verneem met genoegen de reeds vrij vroege kritiek van de heer Lachaert. Indertijd had ik op zijn voorstel dezelfde kritiek. Ik had toen gezegd dat het werken met een vermoeden juris tantum in een dergelijke materie getuigde van slechte wetgeving. Mijnheer Lachaert, het stond in het oorspronkelijke voorstel van decreet van uzelf en de heren De Gucht en Sannen. Ik heb toen gezegd dat het slecht was. U hebt dat toen niet zo begrepen, maar u verwijt dit nu wel aan de CVP. Ik vind dat een beetje hypocriet, maar ik kan wel uw opmerking bijtreden, want die is juist.

Wat men er ook van maakt : het vormen of voeren van een huishouding zal aanleiding geven tot bijzonder veel juridische aangelegenheden. In principe komt het erop neer om rechtsonzekerheid in de wet in te bouwen. Dat is dus een slechte kwaliteit van wetgeving. Ook van CVP-zijde is de kritiek gekomen dat er bij het eerste voorstel van decreet-Swennen slechte wetgeving gemaakt werd.

Welnu, op die zondagnacht hebt u zich opnieuw bezondigd aan het maken van slechte wetgeving. We hebben nog de commissies, misschien komt u daar op andere zaken terug. Het partneriaatsregister vinden we natuurlijk niet meer terug, en daarom stellen we ons een inhoudelijke vraag. De CVP zegt dat ze op het federale vlak een aantal zaken zal regelen. Men beweert de scheeftrekking die er nu bestaat te zullen oplossen. Er zal ook voor gezorgd worden dat in die samenwoning, of hoe men het ook noemt, rechten en plichten zullen bestaan.

Opvallend is dat volgens het nieuwe voorstel van decreet van de heer Swennen en mevrouw Becq de kloostergemeenschappen eigenlijk op dezelfde lijn worden geplaatst als lesbiennes en homo's. Dat was natuurlijk niet het geval in het vorige voorstel. De

De Reuse

vererving tussen nonnetjes en paters zal nu ook volgens deze normen gebeuren, want ze voeren dezelfde huishouding.

Dat is duidelijk, want ze hebben een gelijkaardige huishouding. Als men het anders uitlegt, dan heeft men de tekst niet goed gelezen. Veertien dagen geleden, toen ik om de tweede lezing heb gevraagd, zei ik dat de amendementen van de heer Swennen eigenlijk geen steek houden. Men legde teksten voor die tot onvoorziene gevolgen aanleiding zouden geven. Ik heb toen onder meer gewezen op het feit dat, gezien er meerdere registers zouden worden toegelaten, het volgende scenario zich zou kunnen voordoen : als men A, B, en C zou laten samenwonen, en A overlijdt, dan zou B daarvan kunnen genieten. Maar als C daarna zou komen te overlijden, dan zou B daar opnieuw van kunnen genieten. Zoiets was niet voorzien. Daarom heb ik, om inhoudelijke redenen dus, een tweede lezing aangevraagd. Het laatste amendement van de heer Swennen strookte niet met de bedoelingen van de initiatiefnemers ; het ging om een slechte tekst. Dat mag toch eens worden gezegd, ook al is het zo dat er partijpolitieke overwegingen hebben meegespeeld.

Ik zou de heer Coens, die op dit ogenblik natuurlijk niet aanwezig is, iets willen zeggen over het interview dat hij aan het weekblad Knack weggaaf. Hij verklaarde, en ik citeer : we hadden zelf ook de tweede lezing kunnen vragen, maar aan dat soort prutswerk wilden we ons niet bezondigen. Dat zij – dat betekent : het Vlaams Blok – zich daarmee inlaten, is hun zaak. Einde citaat. Ik herhaal in dat verband wat hier al is gezegd. Dat initiatief was door hen minstens geïnspireerd ; eigenlijk hebben ze het uitdrukkelijk gevraagd. Verder wil ik de heer Coens zeggen dat hij dat soort van prutswerk door zijn houding tijdens de stemming bij zitten en opstaan mede heeft geïllustreerd. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Vandebroek heeft het woord.

De heer Chris Vandebroek (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik wil even de woorden herhalen die ik hier veertien dagen geleden namens de Volksunie heb uitgesproken. Waarover gaat het – of beter : waarover ging het ? Waarom is er zoveel nervositeit, commotie, animositeit ? Het oorspronkelijke voorstel van de heer Swennen heeft betrekking op een klein gedeelte van het geheel : op de successierechten

van samenwonenden. Niettemin heerst in dit gremium een ongelofelijke nervositeit. We hebben dat daarstraks nog gemerkt.

Hoe komt dat ? Het gaat immers om een kleinigheid. Redelijkerwijze moet men besluiten dat het eigenlijk over de procedure gaat. Bepaalde mensen hebben het daar moeilijk mee. Ofwel gaat het over de inhoud.

Laten we het even over die procedure hebben. Ik moet in dat verband in alle eerlijkheid zeggen dat onze fractie zich akkoord verklaart met de woorden van de heer Lachaert. Mijnheer Swennen, de SP-fractie heeft in dit dossier schromelijk ontgoocheld. Dit dossier heeft een lange voorgeschiedenis. We hebben geregeld met mekaar kunnen overleggen. Maar vrij bruusk, met enige canapépolitiek wordt dat werk gehypothekeerd. We zijn nu in een totaal nieuwe situatie beland. Dat is ontgoochelend en het is een louter zakelijke vaststelling.

Een tweede onderdeel van een procedurekwestie die bepaalde mensen nerveus zou kunnen maken, hebben we deze namiddag aanhoord. U hoort me niet zeggen dat dit correct is. Ik durf niet eens te denken dat wat de fractievoorzitter van het Vlaams Blok beweert, namelijk dat de CVP hen heeft verzocht een tweede lezing te vragen, echt is gebeurd. Het is meer dan duidelijk dat de CVP van meet af aan een tijdwinningprocedure hanteerde. Ze had voorzien in een tijdwinningprocedure die ze heeft gekoppeld aan de begrotingsdiscussies. Vorige week werd in de commissie tot vijf keer toe opschorting gevraagd van de zitting omdat dit wezenlijke gevolgen zou hebben voor de begroting. Daarbij wees men erop dat de minister in de plenaire vergadering een duidelijk tendentieuze uitspraak heeft gedaan. Het zou wel een 4 miljard frank kunnen kosten. Dit zorgde weer voor extra nervositeit. In werkelijkheid blijkt dat het maximaal kan gaan om 200 miljoen frank.

Minister Wivina Demeester-De Meyer : Mijnheer Vandebroek, ik wil nogmaals herhalen dat u mijn woorden niet mag verdraaien. Ik heb gezegd dat 10 percent staat voor 200 miljoen frank. Dit is exact, en voor een half jaar, hetzelfde bedrag als minimum 0 tot 4 miljard frank. Ik zal u verder niet onderbreken en ik zal er niet meer op terugkomen, maar u probeert me telkens weer iets in de mond te leggen wat ik niet heb gezegd.

De heer Chris Vandebroek : Mevrouw de minister, laten we het dan helemaal eerlijk spelen. Over de vier of vijf schorsingen van vorige week heen – u had blijkbaar veel tijd nodig om het bedrag te

Vandenbroeke

laten becijferen – heeft de Volksuniefractie acht dagen geleden al berekend dat het maximum 500 miljoen frank kan kosten. Gisteren heb ik u, aansluitend op de zitting, nog gezegd hoe het verschil kan worden verklaard tussen maximum 200 en maximum 500 miljoen frank. We vertrokken namelijk van de eerlijke definitie dat we het werkelijke bedrag moeten inschatten. We gingen nog uit van de situatie van 20 percent samenwonenden. Ik wil enkel zeggen dat ook hier opnieuw die nervositeit blijkt.

Het gaat hier niet om de procedure maar wel om de inhoud. Vier fracties binnen het Vlaams Parlement stonden achter het voorstel van de heer Swennen om het maatschappelijk veld zo correct mogelijk in te schatten en de leefpatronen en de huidige leefstijlen te actualiseren. Vier partijen waren oorspronkelijk bereid om hieraan mee te werken. Twee partijen waren het er niet mee eens. Het Vlaams Blok weigerde resoluut. Dit komt me demagogisch over. Dit is struisvogelpolitiek.

De heer Herman De Reuse : Mijnheer de voorzitter, veertien dagen geleden heb ik aan de heer Vandenbroeke ook al gevraagd waaruit die struisvogelpolitiek van het Vlaams Blok bestaat. Ik zou hem hier dan inhoudelijk kunnen op antwoorden. Hij heeft me toen gezegd dat hij daar niet verder op inging.

De heer Chris Vandenbroeke : Mijnheer De Reuse, ik herhaal wat ik veertien dagen geleden heb verklaard, want tot nader order beschik ik over een vrij goed geheugen. Ik zei toen dat als u een definitie van struisvogelpolitiek wenste, u er een woordenboek op moest naslaan.

De heer Herman De Reuse : Ik vraag niet naar de definitie, ik vraag u waar wij aan struisvogelpolitiek hebben gedaan.

De heer Chris Vandenbroeke : Mijnheer De Reuse, ik herhaal hier : alleen wie ziende blind is of wil zijn, weigert het veld in te schatten.

De heer Herman De Reuse : Dus ik krijg opnieuw geen antwoord.

De heer Chris Vandenbroeke : Alleen wie ziende blind is of dit absoluut wil zijn, weigert de leefwereld in te schatten zoals deze nu eenmaal is.

De heer Herman De Reuse : U bent blijkbaar gewild stom.

De heer Chris Vandenbroeke : Dan kom ik tot de tweede partij, de CVP, die trouwens de belangrijkste is binnen dit gremium. Deze had inhoudelijk eveneens problemen. Mijnheer de Reuse, ik herhaal terzake echter in alle eerlijkheid wat ik hier veertien dagen geleden heb gezegd : de CVP heeft een zeer lezenswaardige reflectienota opgesteld. Tot nader order – en dit zien we heel vaak bij de CVP – weigert ze er echter de passende conclusies uit te trekken. Ze aarzelt nog ; ze wil wat tijd winnen. Dit is meteen wat nu gebeurt en is gebeurd. De CVP had blijkbaar grote nood aan het winnen van tijd om al dan niet in te spelen op die realiteit. Ik herhaal eveneens wat onze partij veertien dagen geleden reeds stelde : het voorstel-Swennen is voor ons niet het einde, het bevat een aantal schoonheidsfoutjes. Toen stelde ik uitdrukkelijk wat ik vandaag absoluut wil herhalen : we nemen het niet dat de heer Swennen, waarschijnlijk door omstandigheden daartoe gebracht en overemotioneel reagerend, op bepaalde ogenblikken in de media stelde dat er zelfs sprake moest kunnen zijn van een menukaart van de liefde. Dat is totaal onaanvaardbaar : wij willen een serene, degelijke, duurzame oplossing. Ik herhaal ter illustratie hoe we dat tot nader order zien en zagen. We hebben een voorstel ter indiening voorbereid dat voorziet in een regeling voor broers en zussen, daar dit een lacune was in het oorspronkelijke voorstel van de heer Swennen. Wie het overigens eerlijk meent met deze zaak, moet toegeven dat ze in essentie op federaal vlak moet worden geregeld. We hebben dus aan onze collega's in de Kamer gevraagd om daar ook werk van te maken. Wanneer nu de CVP, na de nodige aarzelingen, bereid zou zijn – en ik benadruk het voorwaardelijke karakter – om dit grondig, degelijk en ernstig te bespreken, dan kunnen we ons daarbij aansluiten.

De voorzitter : Mevrouw De Schamphelaere heeft het woord.

Mevrouw Mia De Schamphelaere : Mag ik uit uw uiteenzetting begrijpen dat u het voorstel-Swennen-Becq ook een belangrijke inhoudelijke verbetering vindt ten aanzien van het eerste voorstel ? Wat bijvoorbeeld de samenwonende familieleden betreft, en wat het globale kader op federaal vlak betreft vindt u de uiteindelijke oplossing inhoudelijk dan ook een verbetering ?

De heer Chris Vandenbroeke : Mevrouw de Schamphelaere, ik ben blij dat ik nog even deze aanvulling naar voren mag brengen. Ik stelde inderdaad dat onze fractie zich met het voorstel Swennen kon verzoenen. We waren niet helemaal gelukkig met elk aspect ervan, maar toch. We

Vandenbroeke

deden dat precies omdat het ons bleef bevreemden dat de CVP weigerde de juiste conclusies te verbinden aan de door haar opgestelde, zeer degelijke reflectienota. Het tijdsgewin buiten beschouwing gelaten, is het hoe dan ook onze indruk dat aanzetten tot een diepere ontleding en uitwerking inderdaad in de maak zouden kunnen zijn. Dit is dus positief. Toen we besloten het voorstel van de heer Swennen te steunen, wetende dat dit niet het einde was, hebben we voor een deel mee de druk op de ketel kunnen brengen. Ik geef dat toe, net als de rest van mijn fractie. Maar de uitwerking was niet perfect.

Blijkbaar heeft de CVP nu onder deze druk de verantwoordelijkheid genomen om degelijk en ernstig te willen bijsturen – ze hebben dat beloofd, maar we zullen nog wel zien. Het verheugt ons wel. (*Applaus bij de VU*)

De voorzitter : De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vandaag bevinden we ons inderdaad in een heel andere situatie dan twee weken geleden.

Twee weken geleden hadden we slechts uitzicht op een regeling op korte termijn in verband met de successierechten voor samenwonenden. Nu is er blijkbaar uitzicht op een globale regeling op korte termijn. In zekere zin zouden we dus verheugd moeten zijn. We waren immers al lang vragende partij voor zo'n globale regeling. Het probleem van de successierechten is immers maar één aspect – maar wel een belangrijk aspect – van het probleem.

Nochtans verheugen we ons niet. We zijn niet alleen ontevreden over de manier waarop dit nieuwe voorstel tot stand is gekomen en het vorige voorstel plots naar de prullenmand is verwezen, maar ook over de inhoud van de nieuwe voorstellen. We kunnen daarover niet tevreden zijn. Tijdens de vorige bespreking heb ik al vooropgesteld dat een compromis met de CVP dikwijls tot een compromis in de tweede macht leidt. Dat is ook nu weer het geval. In verband met de successierechten wordt het principe van de gelijkenschakeling tussen gehuwden en duurzaam samenwonenden verlaten. Er wordt een bijkomende categorie gecreëerd. Agalev deelt dat uitgangspunt niet. Als twee mensen duurzaam en zorgzaam samenleven, moeten ze ongeacht hun burgerlijke staat en de nalatenschap van hun goederen, gelijk worden behandeld. Deze

bespreking zullen we later voeren, wanneer het decreet in commissie wordt behandeld.

– *De heer Marc Olivier, eerste ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Ook de compromissen die men voor het federale niveau, in het kader van de globale benadering, voorstelt, kan Agalev niet verdedigen. Het lijkt er zelfs op dat het voorstel van non-discriminatie, dat veel ruimer is dan een regeling voor partnerschap en samenlevingscontracten, wordt begraven. In elk geval dreigt het te worden bedolven onder beloftes die al zo dikwijls zijn gedaan, maar die tot nog toe tot geen enkel resultaat hebben geleid. Het lijkt allemaal op een goed georchestreerde begrafenis van parlementaire initiatieven, op touw gezet door partijvoorzitters die het parlement voor de zoveelste keer buitenspel zetten. Het versterken van het parlement en de parlementaire democratie klinken ongeloofwaardiger dan ooit.

Voorts willen de CVP en de SP een apartheidsregime uitwerken voor mensen van hetzelfde geslacht die zich in een duurzame relatie willen engageren. Dit wil men dan juridisch bekrachtigen. Ook wij vinden het wenselijk dat er een wettelijk kader is voor duurzame relaties die gebaseerd zijn op wederzijdse verantwoordelijkheid. Voor dergelijke relaties is er al een juridisch kader, namelijk het huwelijk. Het lijkt dan ook niet meer dan normaal dat het huwelijk als instituut wordt opengesteld voor iedereen, ongeacht het geslacht, die zich in zo'n duurzame relatie wil inschrijven. Een apart regime voor homo's is niet wenselijk.

Daarnaast moet echter in deze grondig gewijzigde samenleving waarin het huwelijk als instituut een steeds kleinere aantrekkingskracht heeft, de mogelijkheid worden gecreëerd voor regelgevingen die deze andere vormen en omstandigheden van de relatie een juridische onderbouw geven, ongeacht het geslacht.

Agalev zal het verloop van dit debat op het federale niveau op de voet volgen. Zoals in het verleden, zullen we ook zelf bijkomende voorstellen aanreiken. Als er vóór het einde van het jaar geen nieuwe globale regeling is, is dit de verantwoordelijkheid van de CVP en vooral van de SP, die nu bakzeil haalt en een mogelijke democratische meerderheid negeert.

Mijnheer Swennen, hoe goed uw intenties ook zijn, u dreigt de grafdelver te worden van uw eigen voorstellen van decreet. U bent bezig de hele homobeweging in de kou te zetten omwille van

Sannen

enkele afdreigingen van de CVP. Ik had meer daadkracht en doorzettingsvermogen van u en van de hele SP verwacht. Het spijt me, maar mijn ontgoocheling in u en in uw partij is groot. (*Applaus bij AGALEV, de VU en de VLD*)

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ? (*Neen*)

Dames en heren, ik wens er toch even uw aandacht op te vestigen dat het hier over een tweede lezing gaat. Ik heb sterk de indruk dat u met zijn allen een algemene bespreking hebt gehouden. Ik vraag dit niet als een precedent te beschouwen.

De heer Ludo Sannen : Mijnheer de voorzitter, mag ik daarop reageren met het volgende verzoek. Als bij voorvallen als dit in laatste instantie wordt gevraagd om bijvoorbeeld bepaalde zaken terug te schroeven en nieuwe voorstellen in te dienen, of de hoogdringendheid van andere voorstellen wordt gevraagd, kan dit best alleen hoogst uitzonderlijk worden toegestaan. (*Applaus bij AGALEV, de VU en de VLD*)

De voorzitter : Mijnheer Sannen, ik spreek alleen over de toepassing van het Reglement bij een tweede lezing. Inhoudelijk heb ik mij over de rest niet uit te spreken.

De stemmingen over de amendementen op het opschrift en op de artikelen 2, 3 en 4 en de amendementen tot toevoeging van de nieuwe artikelen 5 en 6 en over de artikelen 2, 3 en 4 worden aangehouden.

Vraagt nog iemand het woord ? (*Neen*)

De tweede lezing is gesloten.

We zullen morgen om 16 uur de aangehouden stemmingen over de amendementen en de hoofdelijke stemming over het voorstel van decreet houden.

INTERPELLATIE (*Regl. art. 73*)

Interpellatie van de heer Karel De Gucht tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Eco-

nomie, KMO, Landbouw en Media, over de rol van de Vlaamse overheid in het dossier van de bouw en afwerking van de schepen Discovery en Navigator op de Boelwerf

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de interpellatie van de heer De Gucht tot de heer Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de rol van de Vlaamse overheid in het dossier van de bouw en afwerking van de schepen Discovery en Navigator op de Boelwerf.

De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Karel De Gucht (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mevrouw de minister, net vóór Kerstmis 1996 vaart de Navigator door de Scheldebrug in Temse. Daarmee vertrekt het laatste zeeschip dat in België werd gebouwd.

Een week vroeger, op 19 december 1996, hebben wij in dit Vlaams Parlement de resoluties besproken tot besluit van een aantal interpellaties en van de hoorzittingen over wat ik, zacht uitgedrukt, het verkeerd gebruiken van de Europese subsidies voor de scheepsbouw zou noemen. Tijdens de bespreking van die resoluties heb ik in voorzichtige termen gesuggereerd dat er een verband bestond tussen enerzijds het Europese dossier en anderzijds het dossier van de Navigator en de Discovery, waarover de dag daarvoor meester De Roy verregaande uitspraken had gedaan. Dat is de voorlopige bewindvoerder in een aantal vennootschappen uit het imperium van de heren Terry Highlands en Andy Lubbe Bakker. Ik heb toen gezegd : we kunnen op dit ogenblik en met de huidige kennis van de feiten nog geen uitspraken doen over de precieze rol van de diverse personen, maar het kan moeilijk anders dan dat Gimvindus daarbij betrokken partij is.

In een vereende krachtinspanning van de CVP en de SP, vergelijkbaar met die van zo-even, hebben toen minister Van Rompuy, minister-president Van den Brande en de heer Voorhamme zich op mij gestort met het verwijt dat het een echte schande was dat ik zoiets durfde suggereren. Dat is voor mij de aanleiding geweest om na te gaan of ik mij inderdaad zo erg had vergist.

Mijnheer de voorzitter, ik ben tot twee vaststellingen gekomen.

De Gucht

Een eerste is dat er wel een band bestaat tussen beide dossiers. Die is zeer innig, men kan zelfs zonder overdrijven spreken van een verstrengeling.

Ten tweede komt men tot hallucinerende vaststellingen wanneer men eens wat dieper graaft in het dossier over de scheepskredieten en de zeescheepbouw in Vlaanderen, ook in de Vlaamse fase van dit verhaal.

Ik realiseer me dat de minister straks waarschijnlijk zal antwoorden dat dit een oud verhaal is en uit de federale periode stamt. Ik heb mij – en dat moet ook in dit parlement meen ik – zeer doelbewust beperkt tot wat zich heeft afgespeeld sinds 1 januari 1989. Dit is de Vlaamse periode die moet worden gecontroleerd door het Vlaams Parlement.

Ook gedurende deze fase is het een ononderbroken verhaal van slecht beheer, fraude en onregelmatigheden. Ik kan mij inbeelden dat hiervoor een aantal excuses kunnen worden aangeboden, zoals het behouden van de zeescheepbouw. Ik stel echter vast dat sinds Vlaanderen bevoegd werd, er twee faillissementen zijn geweest en er als gevolg geen zeescheepbouw meer bestaat en er bijna geen zeevlieden meer zijn die onder de Belgische of Belgisch-Luxemburgse vlag kunnen varen.

Het uitgangspunt van dit verhaal moet de vaststelling zijn dat de enigen die van dit alles beter zijn geworden, een aantal parasieten zijn, onder wie de heren Lubbe Bakker en Highlands. Zij werden er beter van op de rug van de belastingbetalers, en de werknemers hebben het gelag moeten betalen.

Ik wil hier graag een beeld gebruiken. De hele zaak over de scheepskredieten en zeescheepbouw in de Vlaamse periode sinds 1 januari 1989 is voor mij als één beerput waar de strontvliegen rond vliegen. Mijnheer de voorzitter, ik bezondig mij niet aan gevaarlijk taalgebruik, ik heb de betekenis opgezocht in Van Dale : de strontvlieg is een rosse vlieg die op uitwerpselen aast.

Dat dit beeld klopt, wil ik illustreren met het verhaal van de Navigator. Er bestaan vele verhalen, maar om die allemaal te vertellen zou ik een aantal uren nodig hebben en die zal de voorzitter mij waarschijnlijk niet gunnen.

De Navigator is een kabellegger, een hoogtechnologisch schip. Het heeft nog een zusje, de Discovery, en het is het laatste schip dat door de Boelwerf werd gebouwd. Het schip heeft ook twee fail-

lisementen meegemaakt : dat van de Boelwerf op het einde van 1992 en dat van Boelwerf Vlaanderen op het einde van 1994.

Het schip werd gebouwd op vraag van de rederij Stevens Pacific Group uit Antwerpen. De spilfiguren hiervan zijn de heren Andy Lubbe Bakker en Terry Highlands. Zoals altijd gebeurt bij schepen, wordt er een one-purpose company opgericht, die Friary Subsea Surveyor werd genoemd.

De scheepskredieten werden pro forma goedgekeurd op 7 december 1989 en definitief goedgekeurd op 30 augustus 1990. Mijn eerste belangrijke vaststelling is bijgevolg dat het dossier van de Navigator een Vlaams dossier is, waarin de Vlaamse regering van meet af aan de financiële engagementen heeft genomen. De heer Voorhamme zit op dit punt dus verkeerd.

Voor de Navigator werd een scheepskrediet toegerekend van 2,3 miljard frank. Als we dit omrekenen komen we op een waarde van 3,3 miljard frank voor het volledige schip. Uiteindelijk werd het schip verkocht voor 1,2 miljard frank aan de rederij Stolt-Comex. Na de afwerking bedraagt de prijs nu 1,8 miljard frank.

Tweede vaststelling : de prijs van de Navigator werd met andere woorden schromelijk overschat. De vraag die men zich moet stellen is : wat kan daarvoor de goede reden zijn ? Waarom is een reder bereid een hogere prijs dan de marktwaarde te betalen en ook terug te betalen aan de NMKN ? Er moeten immers een pak leningen op worden betaald.

Als we kijken naar de gebeurtenissen rond die scheepskredieten voor de Navigator, worden in de periode van de Boelwerf, voor het eerste faillissement, scheepskredieten ten belope van 1,4 miljard frank uitbetaald. Zeer opmerkelijk is dat op het ogenblik dat de 1,4 miljard frank scheepskredieten worden uitbetaald, op dezelfde dag uit de Boelwerf, via een heleboel onderaannemers, 843 miljoen frank wordt gehaald. Ik kan u de data lezen : op 21 november 1991 komt er 467 miljoen frank van NMKN en op 22 november 1991 gaat er 25 miljoen frank naar Positioning Services, gaat er 25 miljoen frank naar Dundee, gaat er 75 miljoen frank naar Submarine Services, krijgt Hartwell 26,4 miljoen frank, krijgt Worships 22,8 miljoen frank en krijgt Antwerp Odin 11,3 miljoen frank.

Op hetzelfde ogenblik gaat één derde van die 843 miljoen frank via onderaannemingen naar bedrijven die nooit iets hebben gedaan. Ik zal u dat aan-

De Gucht

tonen en het is trouwens ontegensprekelijk zo. Ik lees u één datum, maar ik zou u even goed de datum kunnen geven van 31 december 1991 waarop het geld er dezelfde dag uitgaat en de datum van 30 april 1992 waarop het geld er dezelfde dag terug uitgaat.

Wat gebeurt er eigenlijk ? Het geld, afkomstig van de NMKN, komt binnen. Dezelfde dag lopen een heleboel facturen binnen van de firma's die ik genoemd heb. Ze worden dezelfde dag betaald met een cheque. Die cheque wordt onmiddellijk aan Den Norske Bank gegeven. Den Norske Bank – en dat is natuurlijk de reden waarom er zo'n overdreven scheepskredieten zijn – gaat op dat ogenblik de eigen inbreng van de reders voor het bouwen van dat schip betalen.

Opmerkelijk aan dit ganse verhaal, naast de op zijn minst gezegd zeer vindingrijke boekhouding, is dat 843 miljoen frank er wordt uitgehaald via onderaannemers, en er maar 612 miljoen frank opnieuw wordt ingestoken voor de eigen inbreng. Met andere woorden : de heren Lubbe Bakker en Highlands steken rechtstreeks 222 miljoen frank op zak.

Ik zeg dit niet zomaar, mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister. In een stuk dat op de werf aanwezig was bij het eerste faillissement van de Boelwerf, staat te lezen – een stuk dat ook de regering had kunnen controleren – over zaken die dienen te worden geleverd door onderaannemers, namelijk gesofistikeerde apparatuur zoals duikapparatuur en kabelsystemen, dat er niets aanwezig is. Er is niets, behalve een platform om ooit eens een kraan op te zetten; dat de curatoren schatten op ongeveer 2 miljoen frank. Maar er is wel 843 miljoen frank betaald. Dat stuk kan door iedereen worden gecontroleerd, ook door de regering.

Op dat ogenblik gaat de Boelwerf voor de eerste maal failliet. De toestand is surrealistisch te noemen. Er zijn voor 1,4 miljard frank scheepskredieten uitbetaald voor de bouw van de Navigator, en er is geen schip. Er is zelfs geen begin van een schip. Er liggen alleen een aantal ijzeren platen die wat zijn bewerkt. De waarde van dat alles wordt door de curatoren op 175 miljoen frank geschat. Het stuk zit in het dossier en ik heb dat aan u, mijnheer de minister – nieuwe politieke cultuur, weet u wel – meegedeeld.

Men zit natuurlijk met dat schip dat men zou moeten bouwen, dat er zou moeten zijn maar dat er niet is. Wat gebeurt er dan ? Bij de oprichting van

de nieuwe Boelwerf wordt er een Completion Contract afgesloten tussen Friary Subsea Surveyor, met andere woorden de heren Lubbe Bakker en Highlands, en Boelwerf Vlaanderen. Men zal een supplementaire som van 1,9 miljard frank betalen. De prijs van het schip bedraagt daardoor al 3,9 miljard frank. Eerst was het 3,4 miljard frank en nu 3,9. Waar komt die extra 500 miljoen frank ineens vandaan ?

In het Completion Contract staat dat de meerprijs een provisie van 500 miljoen frank betreft om aan de onderaannemers de gespecialiseerde uitrusting te betalen. Het gaat om het dynamic positioning, het diving system en het kabelsysteem. In dat contract geeft men toe dat het schip er niet is. Diezelfde onderaannemers hebben eerder al eens 843 miljoen frank gekregen. Men is zich pijnlijk bewust van het gevaar dat onderaanneming meebrengt. Men besluit dan ook zelf om de betalingen niet meer via dit soort firma's te laten geschieden. Ik heb hun namen al genoemd : Positioning Services, Dundee, Submarine, Hartwell en Worships en Antwerp Odin beslist om nu rechtstreeks aan de constructeurs te betalen. Daarmee geeft men toe dat men in het verleden aan de verkeerde persoon heeft betaald.

Dan begint Boelwerf Vlaanderen de Navigator te bouwen. Friary Subsea Surveyor inspecteert en maakt opmerkingen, maar de bijkomende scheepskredieten komen niet los. De reden is duidelijk : Friary Subsea Surveyor betaalt zijn eigen inbreng niet. Doordat de scheepskredieten vastzitten, komen er geen nieuwe bestellingen en gaat Boelwerf eind 1994 op de fles. Vlaanderen heeft intussen voor 300 miljoen frank aan Europees geld naar de Boelwerf doorgeschoven op de ons bekende bedenkelijke wijze. Het geld werd gebruikt om de Navigator te bouwen en zeker niet voor herscholing van de arbeiders.

Dan is er nog een interessant element : er worden twee dadingen gesloten. Bij de eerste beslissen de curatoren van het eerste faillissement de heren Lubbe Bakker en Highlands niet meer lastig te vallen. Hij stelt geen vorderingen meer in. In een tweede dading, op 25 september, tussen Friary Subsea Surveyor, de curatoren van het tweede faillissement en NMKN, deze laatste met de goedkeuring van Gimvindus, beslist men opnieuw – Friary Subsea Surveyor met rust te laten en op de koop toe 24 miljoen frank toe te stoppen als zij ons ook met rust laten.

Hoe is het in hemelsnaam mogelijk dat de heren Lubbe Bakker en Highlands de NMKN, Gimvin-

De Gucht

dus en de Vlaamse regering zo ver krijgen ? Een eerste antwoord ligt in het systeem dat de federale regering vroeger gebruikte en dat werd overgenomen door de Vlaamse regering. Men drijft de waarde van het schip op om de eigen inbreng van de reders ook via het scheepskrediet te financieren. Een tweede antwoord is dat met de eerste tranches van een scheepskrediet voor een nieuw schip, eigenlijk het vorige schip werd afgewerkt. Daardoor heeft men van de curatoren van het eerste faillissement een tegenwaarde kunnen eisen voor het scheepskrediet. De curator heeft hen moeten laten gaan en naderhand heeft ook de Vlaamse regering ingestemd met de dading van september 1996.

Mijnheer de voorzitter, naast dit verhaal moet ik nog andere feiten aanhalen. Was men op de hoogte van de initiële fraude waarbij het scheepskrediet aan de Boelwerf werd overgemaakt en op dezelfde dag weer verdween ? Heeft men dit pas vandaag of pas kort geleden ontdekt ?

De vraag is of men dat wist. Ik heb de hele zaak van dichtbij bekeken. Ik heb vier vragen waarop ik graag een antwoord zou krijgen van de Vlaamse regering.

Ten eerste blijkt dat dit alles wel degelijk in de boekhouding van de Boelwerf te vinden is. Het is er letterlijk in geboekt. Ik kan me niet inbeelden dat in een werf waar er eigenlijk geen geld is, die immers later failliet gaat, 843 miljoen frank verdwijnt zonder enige rapportering van de financieel directeur, de directeur-generaal of de raad van bestuur. Ten tweede : gezien de manier waarop men zo een operatie boekhoudkundig verwerkt, had een bestuurder die een boekhouding kent, dit moeten zien bij het bekijken van de jaarcijfers. Ik ga ervan uit dat de bestuurder die de overheid daar heeft geplaatst, de boekhouding kende.

De derde reden waarom ik geloof dat men op de hoogte was, is de volgende. Op het ogenblik van het eerste faillissement legden de heren Highlands en Lubbe Bakker beslag op de Flanders Harmony. Ze beweerden dat hun geld voor die bouw werd gebruikt. In een openbare procedure voor de rechtbank hebben de curatoren proberen aan te tonen dat dat geld niet werd gebruikt voor de Flanders Harmony. Tussen haakjes denk ik wel dat de claim terecht was. Maar de curatoren zegden dat het geld werd gebruikt voor de Navigator, omdat er 843 miljoen frank werd betaald aan onderaannemers.

Het beste bewijs dat men van de hele operatie op de hoogte was, is te vinden in het afwerkingscontract van het nieuwe schip op de Boelwerf. Daarin staat dat men in de toekomst een rechtstreekse betaling zal doen aan de onderaannemers. Met andere woorden vertrouwt men het niet meer dat dit via tussenfirma's gebeurt. Daar geeft men eigenlijk toe dat men in het verleden verkeerd te werk ging door aan nepfirma's te betalen.

Opmerkelijk is ook het volgende : op het ogenblik dat men probeert over te gaan van de eerste naar de tweede Boelwerf, zetten de overheid en Gimvindus via de heer Malevé onderhandelingen op met de heren Lubbe Bakker en Highlands. Ze willen hen betrekken bij de oprichting van de nieuwe Boelwerf Vlaanderen, samen met de Begemann-groep, de Pauwels-groep, Esdam en Gimvindus zelf. Zo moet de toekomst van de zeescheepsbouw in Vlaanderen worden gewaarborgd.

Een tweede merkwaardige zaak die zich op hetzelfde moment afspeelt, is de verkoop van twee schepen : de Petrel en de Pelican. Dat zijn twee olieboorschepen die in zeer betwistbare omstandigheden worden verkocht aan de heren Highlands en Lubbe Bakker. De verkoopprijs per schip bedraagt 111.500.000 frank en wordt grotendeels betaald door de overname van een scheepskrediet dat aan die schepen kleeft. U kunt zich trouwens afvragen hoe dit kan, aangezien die schepen nooit in België zijn gebouwd.

Niettemin neemt men dus dat scheepskrediet over. Men vraagt de nationale minister de toestemming voor deze overname. Die wordt bekomen eind 1992. Die toestemming van de minister van Verkeerswezen lijkt me op zich niet abnormaal.

De minister van Verkeerswezen zei echter ook dat hij zijn toestemming gaf onder een aantal voorwaarden. Dat schip moest de Belgische vlag behouden. Voor die twee schepen samen moesten voor 162,5 miljoen frank veranderingswerken gebeuren. De boorschepen lagen blijkbaar niet goed meer in de markt. Bovendien moesten die veranderingswerken grotendeels met eigen middelen worden bekostigd. Over de rentetoelage die in die scheepskredieten altijd aan bod komt, zou niet langer de nationale minister, maar de Vlaamse Overheid beslissen.

Op 21 juni 1993 kende de toenmalige Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid en Externe Betrekkingen – de huidige minister-president Van den Brande – die rentetoelage toe. Dat is een eerste verwonderlijk feit in die zaak-

De Gucht

Petrel. Tussen de koop op 4 februari 1993 en 21 juni 1993, toen de rentetoeelage werd toegekend, werd het immers duidelijk dat de voorwaarden die door de nationale minister waren gesteld, niet zouden worden gerespecteerd.

Dat blijkt uit bepaalde stukken. Er zijn documenten uitgewisseld tussen de NMKN en de kopers, Lubbe Bakker en Highlands. In die documenten stelde de NMKN dat ze akkoord ging met een dual registration in België en Panama. Er was dus geen sprake meer van een Belgische vlag. De NMKN ging akkoord met die dubbele vlag van België en Panama, niet omdat men daarmee de werkgelegenheid waarborgde, maar omdat men op die manier zijn hypotheek kon behouden. De voorwaarden zijn met andere woorden dode letter gebleven.

De veranderingswerken kwamen er evenmin omdat de NMKN het geld niet wou vrijgeven om die werken uit te voeren. De reden daarvoor was heel simpel : Lubbe Bakkers en Highlands kwamen niet met het beloofde geld voor de dag. Het is trouwens opmerkelijk op welke manier deze beide heren zakendoen. Ze doen zaken, maar ze investeren nooit hun eigen geld.

Waarom kende de Vlaamse minister nog een rentetoeelage toe ? Hij zag toch dat die hele zaak gewoon nep was. Het toppunt is dat men die rentetoeelage, die werd betaald op 19 november 1994, mocht behouden.

Van in april 1994 had de NMKN al weet van onderhandelingen met het oog op de verkoop van dat schip. Trouwens, het andere schip – de Pelikan II – was ondertussen al verkocht. Men wist dus dat men alleen nog maar kocht om te verkopen. In april 1994 wist de NMKN al dat dit schip zou worden verkocht, want de NMKN maakte een afrekening op als men het krediet vervroegd zou terugbetalen.

Op 28 juni 1994 deelde de NMKN aan NV Ocean Pacific – weer één van die nepfirma's van Lubbe Bakker en Highlands – de beslissing mee dat de rentetoeelage behouden bleef. Ik lees u de brief voor van de NMKN aan Ocean Pacific – en ik citeer : Ingevolge ons telefonisch onderhoud met de heer Jan Blok laten wij u in bijlage kopie geworden van de beslissing in verband met het behoud van de rentetoeelage van 3 percent. In principe vervalt het voordeel van de rentetoeelage en dienen allereerst ontvangen bedragen te worden terugbetaald, ingeval van verkoop van het gefinancierde

schip binnen de 5 jaar na de datum van de kredietbrief. Afwijkingen kunnen echter door de bevoegde minister worden toegestaan. Einde citaat. Er is hier dus duidelijk een afwijking toegestaan.

Op het ogenblik dat die rentetoeelage werd betaald in november, waren een aantal dingen zeer duidelijk geworden. Dat schip had misschien helemaal nooit gevaren, maar het had in elk geval nooit gevaren met een Belgische bemanning. Er waren geen veranderingswerken uitgevoerd en de Belgische vlag was een klucht. Er zijn door Vlaanderen echter wel rentetoeelagen ten belope van 5 miljoen frank verstrekt. Die reders kunnen die toelagen rustig behouden. Dat is toch wel een bijzonder verstrekkende interpretatie van de wet van 1948 – de wet strekkende tot het instandhouden en het uitbreiden van de koopvaardij.

De voorzitter : Mijnheer De Gucht, mag ik u vragen om stilaan af te ronden. U hebt nog een drietal minuten.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de voorzitter, ik dank u voor uw opmerking, maar u zult ook moeten toegeven dat dit een vrij ingewikkelde zaak is.

De voorzitter : Ik begrijp dat wel.

De heer Karel De Gucht : U begrijpt dan ook dat ik geen misbruik maak van mijn tijd. U weet immers perfect hoe de zaak in elkaar zit.

De voorzitter : Ik luister zelfs geboeid naar uw uiteenzetting. Niettemin moet u stilaan afronden.

De heer Karel De Gucht : De politieke vraag is hoe het mogelijk is dat in een dergelijke situatie een rentetoeelage wordt toegekend. Ik begrijp dat dus niet. Als men niet meer voldoet aan de voorwaarden waarvoor een toelage is toegekend, wordt die teruggevorderd. Dat hebben trouwens heel wat KMO-zaakvoerders aan den lijve ondervonden.

Verder is het Completion Contract van 12 april 1993 op het eerste zicht perfect in orde. Men zou zelfs kunnen zeggen dat de NMKN zich daar hard opstelt. In de raad van bestuur van Boelwerf Vlaanderen van 9 september 1994 ontstaan daarentrent trouwens grote problemen. Er wordt gezegd dat over dat contract dringend overleg nodig is met de heren Lubbe Bakker en Highlands. De eigen inbreng van de NMKN is nodig, en geeft problemen. Er dient een regeling te komen waarbij Gimvindus het schip voor 220 miljoen frank kan kopen, zodat zij het geld van Lubbe Bakker recu-

De Gucht

peert. De raad van bestuur stelt tevens voor dat de gespecialiseerde uitrusting rechtstreeks aan de leveranciers wordt betaald en niet aan tussenpersonen.

Er is dus onenigheid over het Completion Contract. Op het eerste gezicht wordt dat schitterend uitgevoerd. Maar op het ogenblik van die ruzie met de heren Lubbe Bakker en Highlands komt er een eigenste toezegging van de minister van Economie, die de rentetoeelage aan Lubbe Bakker en Highlands bevestigt.

Ik kom terug op de politieke vragen. Ik heb het verhaal van de Navigator geschetst en zou nog andere verhalen naar voren kunnen brengen.

Mijnheer de minister, is wat ik zeg, waar ? Bevestigt u dat ? Of heb ik een grote fantasie en beeld ik me het allemaal in ? Hebt u ooit geprobeerd te achterhalen hoe dit alles in elkaar zat ? Hebt u daar een interne audit over gehouden ? Heeft men u daar ooit iets over gezegd ? Ik vraag u nu als vertegenwoordiger van de regering of mijn stelling klopt. Een heleboel zaken die ik nu aanhaal, zijn reeds verschenen in de pers. Andere zaken kan ik niet doorgeven, omdat die uit niet-openbare dossiers komen.

Neemt u de politieke verantwoordelijkheid voor Gimvindus en voor haar management ? Dekkt u met andere woorden wat deze maatschappij vanaf haar ontstaan heeft gedaan ? Ik bedoel dus niet enkel vanaf 1 januari 1993. Toen is enkel de eigenaar van Gimvindus veranderd. Gimvindus bestond al eerder. Ze was toen niet belast met de scheepskredieten, maar was via het FNSV wel aandeelhouder in de vroegere Boelwerf Vlaanderen.

Wat is de houding van de Vlaamse regering tegenover de NMKN ? Ik kan mij inbeelden dat u zegt dat dit allemaal de fout is van de NMKN en dat zij haar werk niet goed heeft gedaan. We hebben zelf ook eens gekeken naar die contracten van de NMKN met de Vlaamse overheid. U hebt een resem van mogelijkheden om de NMKN te controleren. U kunt die contracten op elk moment opzeggen. Heeft de NMKN haar werk goed of slecht gedaan ? Gaat u het geld terugvorderen en deze maatschappij ter verantwoording roepen ?

Hoe zit het met de verantwoordelijkheid bij de dading van december 1996 ? De volgens mij correcte interpretatie is dat men alles wat verkeerd is gelopen met dossiers zoals Boelwerf Vlaanderen,

Navigator, Discovery, Pelican enzovoort, wil toedekken. De Vlaamse overheid geeft de verantwoordelijken daartoe een laatste maal 24 miljoen frank. Wie neemt daar de politieke verantwoordelijkheid voor ? Hoe zit het met het behoud van de rentetoeelagen ? Uit alle stukken in mijn bezit blijkt dat de begunstigden die toelagen mochten behouden, ook toen duidelijk werd dat het om een opgezet spel ging en men met schurken aan het onderhandelen was.

Daar situeert zich mogelijk het politiek belangrijkste element in die zaak. Bij de groep Rosenfeld gaat het om miljarden franken, bij de Navigator en de Discovery om honderden miljoenen. Het probleem van de rentetoeelagen handelt eigenlijk maar om 5 miljoen frank. Toch gaat het ook daar over een zeer rechtstreekse politieke verantwoordelijkheid. Ofwel is toenmalig minister van Economie Van den Brande om de tuin geleid. Dan moet u dat zeggen. Dan zijn er schuldigen. Ofwel heeft hij zelf bedrog gepleegd. Ik vind dat dit parlement het recht heeft hier duidelijkheid over te krijgen. Ik hoop dat u die duidelijkheid in uw antwoord kunt verschaffen. (*Applaus bij de VLD*)

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal beginnen waar de heer De Gucht is geëindigd. Hij had vier concrete vragen. Voor zijn laatste twee vragen wacht ik op het antwoord van de minister. Zijn eerste twee vragen vind ik echter behoorlijk merkwaardig.

De tweede vraag, met name of de minister politiek verantwoordelijk is voor het management van Gimvindus, is een retorische vraag. Natuurlijk is de minister politiek verantwoordelijk. Precies daarom houden we deze discussie. Uw eerste vraag lijkt me een strikvraag te zijn. Als u vraagt of alles wat u zegt wel waar is, en gebaseerd is op een grondige studie en betrouwbare contacten, dan hoop ik opnieuw dat dit een retorische vraag is. In het beste geval kunt u de minister ondervragen of hij op de hoogte was van al deze informatie en of hij uit deze informatie dezelfde conclusies trekt als u. Indien hij andere conclusies trekt, hoe is hij dan tot die andere besluiten gekomen ?

Collega's, u kunt er het verslag op nalezen van de laatste plenaire vergadering die we vorig jaar op 19 december hebben gehouden. Ik heb me toen ook in het debat gemengd op het moment dat de heer De Gucht verwees naar het dossier van de Navigator. Net zoals hij was ik de dag voordien bijzonder

Bogaert

geschrokken. De heer Frans De Roy, de voorlopige bewindvoerder, aangesteld door de Rechtbank van Koophandel, legde toen op televisie een uitgebreide verklaring af. Bij die gelegenheid vroeg hij uitdrukkelijk via het tv-scherm aan het Vlaams Parlement dat hij zou worden gehoord vóór het debat over de Boelwerf wordt afgesloten. Hij beweerde openlijk dat hij over een pak informatie en bewijzen beschikte over de frauduleuze manier waarop voor 800 miljoen frank aan overheidsgeld foutief zou zijn gebruikt in de Boelwerf NV.

We hebben dan ook gevraagd dat we de heer De Roy hier officieel konden ondervragen. Ik zei toen dat dit zou gebeuren in de hoop dat er duidelijkheid zou komen, minstens in het afbakenen van de verantwoordelijkheden. Op een aantal banken werd toen spontaan gezegd dat die bevoegdheden absoluut niet tot de Vlaamse behoorden.

Dezelfde dag heeft mevrouw Maes, niet toevallig, schriftelijk dezelfde vragen gesteld. Het waren vragen over hoeveel van de betrokken gelden uiteindelijk bij de werknemers terecht kwam, hoeveel bij de rederij en hoeveel er was doorgesluisd naar privé-rekeningen. Het antwoord bevatte een toch wel ontgoochelende zin. Ik citeer : wat reeds gedane betalingen aan derde partijen betreft, kan de Vlaamse volksvertegenwoordiger beter contact opnemen met de curatoren. Einde citaat.

Collega's, als we een minister ondervragen over gemeenschapsgelden, is dit toch wel een onaanvaardbaar antwoord. Als de minister in de uitvoerende zin politiek verantwoordelijk is voor de gemeenschapsgelden, dan kan hij niet verwijzen naar curatoren. Hoe dan ook, ik wil deze uitschuiver nog even laten voor wat hij waard is. Hij bevestigt alleen dat het Vlaams Parlement in dit dossier duidelijk aan een ernstig onderzoek over de politieke verantwoordelijkheid toe is.

Ik geef toe dat er ook een gerechtelijk onderzoek loopt in dit dossier, en dat we dit niet kunnen of willen doorkruisen. We moeten het er echter over eens zijn dat we het recht van onderzoek kunnen toepassen op de besteding van de gemeenschapsgelden, waarvan de bewindvoerder beweert dat ze frauduleus zouden zijn aangewend bij de bouw van de Discovery en de Navigator. Uiteraard moeten we daarbij dan ook de betrokkenheid van Gimvindus onderzoeken, en dus zijdelings de rechtstreekse of onrechtstreekse betrokkenheid van de Vlaamse regering.

Er zou duidelijkheid moeten komen over de vraag of de Vlaamse regering kennis had van de constructie. Deze constructie was blijkbaar opgezet via onderaannemers, wat op zichzelf niet onlogisch is. Ze hield in dat er doorstortingen plaatsvonden op de rekening van de maatschappelijke zetel in Panama, zonder dat daar tegenprestaties tegenover stonden, in elk geval niet op het moment van de doorstorting. Volgens de heer De Gucht kwamen die achteraf ook niet. De bewindvoerder stelde in zijn openbare verklaring in elk geval dat ze er niet waren op het moment van de doorstorting.

Duidelijkheid moet er ook komen over de vraag in welke mate er in dit dossier sprake kan zijn van minstens schuldig verzuim : niet optreden tegen toestanden waarvan men – ik geef het voordeel van de twijfel – achteraf kennis zou hebben genomen. Er moet duidelijkheid komen of sinds de datum waarop de Vlaamse regering de verantwoordelijkheid had er nog gelden zijn overgeschreven, en zo ja, hoeveel en in welke omstandigheden.

Vooraleer af te sluiten wil ik nog een bedenking kwijt. Het verwondert me dat de verontwaardiging van heer De Gucht zich beperkt tot wat ik daarover in de pers heb gelezen. Ik deel natuurlijk zijn verontwaardiging. Een instelling zoals Gimvindus dreigt met juridische stappen, op een ogenblik dat wij, als Vlaamse volksvertegenwoordigers, het niet minder dan onze plicht achten om deze controle-taak ter harte te nemen, en om desnoods pijnlijke vragen te stellen. Als ik zeg : wij, dan bedoel ik in concreto : de heer De Gucht en ikzelf. Ik maak zijn verzuchtingen tot de mijne. Dat dreigement stemt toch tot nadenken over de functionering van de parlementaire democratie. Blijkbaar zit die houding diep in onze instellingen ingebakken ; recentelijk hebben we daarvan nog enkele staaltjes gezien.

Als een zaakgelastigde van zo'n instelling iets dergelijks op schrift stelt, dan gebeurt dat in wezen onder de politieke verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering. Dat maakt het allemaal natuurlijk nog erger, dat is onaanvaardbaar.

Mijnheer de minister, ik had op mijn concrete vragen ook graag concrete antwoorden gekregen. Ik wil nu echter reeds aankondigen dat ik naar aanleiding van deze interpellatie een motie zal indienen waarin ik het parlement vraag om over te gaan tot de uitoefening van het recht van onderzoek naar de besteding van gemeenschapsgelden bij de bouw van de Discovery en de Navigator, en de betrokkenheid terzake van Gimvindus. (*Applaus bij de VU*)

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, geachte collega's, Boelwerf en de Boelwerffraude is zo'n beetje het monster van Loch Ness aan het worden. Met regelmatige tussenpozen duikt dat dossier eens op. Soms komen er smeulige verhalen aan te pas, verhalen waarin sprake is van vele miljoenen frank. Tot vandaag is het echter bij insinuaties gebleven, er is nog maar zeer weinig van die fraude aangetoond.

De interpellatie drukt ons met de neus op de moeilijke keuze die zich aan ons opdringt. Welke rol is weggelegd voor de politiek in het onderzoek naar de verantwoordelijkheden van mensen die inzake scheepsbouw een aantal zaken hebben gedaan die niet door de beugel kunnen ? Waaruit bestaat de politieke verantwoordelijkheid van de overheid ? En op welk ogenblik dreigt zo'n parlementair onderzoek het gerechtelijk onderzoek te doorkruisen ? Dat is een erg moeilijke zaak.

Het is ondertussen wel duidelijk dat het niet snor zit met de scheepskredieten van de kabellegger Navigator. Bij de bouw van de Navigator is de inbreng van de reders gebeurd door het recycleren van scheepskredieten, die zogezegd als eigen middelen werden aangewend. Dat moet nog enkel door het gerecht formeel worden bevestigd. Alle hier uiteengezette constructies zijn problematisch, tot bewijs van het tegendeel.

Wat de constructie zelf betreft moet er geen onderzoekscommissie aan het werk worden gezet. In dat verband moet de rechtbank haar werk doen. De rechtbank moet aantonen wie wat en waar heeft verkeerd gedaan.

Een politieke vraag is wat de overheidsregionen en de afgeleide organen hiermee te maken hebben. Na het antwoord van de minister op deze vraag, zullen we kunnen oordelen welke houding we moeten aannemen.

Ik heb echter nog een aantal vragen en bedenkingen over het Navigatorverhaal. Een van de essentiële elementen is de overschatting van de kostprijs van de Navigator. Toen de reder de Navigator voorlegde aan het zogenaamd Technisch Comité voor de Scheepskredieten, werd een raming gemaakt van 3,3 miljard frank. Achteraf bleek dat de Navigator verkocht en in Nederland verder afgewerkt is voor 1,8 miljard frank. Het verschil tussen 3,3 miljard en 1,8 miljard frank is groot. Hoe kan dit worden verklaard ?

Volgens een aantal kenners wordt de kostprijs van een kabellegger volledig bepaald door het soort opdracht waarmee dat schip in zee wordt gestuurd. Als een schip hoog in de lucht hoogspanning of laag op de zeebodem zware kabels moet leggen, dan moet het beschikken over een dure haspel en een dure schuifaf en moet het zwaarder geconcipeerd worden, met alle gevolgen voor de kostprijs.

Hoe kan het verschil tussen enerzijds het door de reders ingediende bouwproject en de schatting en anderzijds de uiteindelijke realisatie worden verklaard ? Deze verklaring kan misschien worden gezocht in de rectificieke constructie die anders is gebouwd dan oorspronkelijk was gepland. Daarvoor zal een expert moeten worden ingezet die het oorspronkelijke plan en de kostprijs van de realisatie ervan beoordeelt, en een verklaring geeft voor de zogenaamde of reële overschatting.

Ik heb nog een aantal bijkomende vragen. Wanneer men er vanuit gaat dat met het scheepskrediet van de Navigator is geknoeid, dan betekent dit dat alle partijen, namelijk de NMKN, Gimvindus, het Vlaams Gewest, de Inspectie van Financiën, het Openbaar Krediet en een aantal federale ministeries, of gerold zijn – en dan zijn het onbekwame mensen – of betrokken partij zijn. Wanneer we dat zeggen, geloven we in de complottheorie die zegt dat heel de sector onbetrouwbaar is.

Als die reders FSS/FOS met Highlands en Lubbe Bakker op kop zo onbetrouwbaar zijn, hoe is het dan mogelijk dat een serieuze bank als de Den Norske Bank een bankgarantie geeft voor 1 miljard frank voor een eigen inbreng ? Ik heb gehoord dat terzake een gerechtelijk onderzoek is ingesteld.

De Navigator is het laatste schip dat door de Boelwerf in België is afgeleverd. Het management van de Boelwerf was in het begin van de jaren negentig koortsachtig op zoek naar opdrachten. Het faillissement was een dagelijkse realiteit. De scheepswerf was dan ook bijzonder tevreden toen een bestelling binnenkwam voor twee grote schepen, namelijk de Navigator en de Discovery. Met de Discovery is niet zoveel geknoeid. Maar de reders merkten dat de interne controle op de afrekening van de facturatie zodanig gebrekkig was dat bij de bouw van het tweede schip, de Navigator, de verleiding groot was om met allerlei neptoestanden te gaan werken.

De reders, de curator en de overheid hebben een akkoord afgesloten van 24 miljoen frank om het schip te kunnen verkopen. Dit was voor de betrokkenen een zeer moeilijke keuze.

Stassen

Toen de curator van de failliete Boelwerf uiteindelijk een koper vond voor de Navigator, tegen een prijs die volgens kenners veel hoger lag dan wat men uiteindelijk had geschat, dan was dat een zeer moeilijke keuze voor die curator. Ofwel moest men weigeren het op een akkoord te gooien met mensen die al vanaf 1992 betrokken partij waren bij een gerechtelijk onderzoek en de gelegenheid een ernstige prijs te krijgen voor dat schip laten schieten, ofwel moest men zakendoen met mensen die misschien – en meer dan waarschijnlijk – niet te goeder trouw zijn. Dan had men echter de kans gemist om een ernstig bedrag, 1,8 miljard frank, te krijgen. Ik meen dat omtrent deze vraag behoorlijk wat overleg is geweest. Men heeft dan een keuze gemaakt die om principiële redenen kan worden bekritiseerd, maar men heeft dus een aantal afwegingen gemaakt en het schip verkocht.

Dan is er het verhaal van de Discovery en die zogenaamde fee van 850.000 frank per maand voor de reders. Er werd zeer duidelijk naar voren gebracht dat dit een overdreven som is voor de opdracht waarmee de reders werden opgezadeld. Een aantal mensen die we hebben geraadpleegd zeggen me dat dit wel een riante vergoeding is, maar als men bekijkt wat die mensen daarvoor moeten leveren, dan moet worden toegeven dat daar een aantal prestaties tegenover staan : het gaat om werk, arbeidsuren en dus om geld. Dit geld dient dus niet alleen om villa's te huren en andere leuke dingen mee te doen.

Ik kom tot mijn besluit. Ik heb hier een aantal kritische vragen en beschouwingen naar voren gebracht. Mijn betoog mag zeker niet worden begrepen als een steunbetuiging aan de Vlaamse regering – zeker niet na wat vandaag is gebeurd – of het goedpraten van geknoei met scheepskredieten. Ik heb dat helemaal niet willen doen. Wel heb ik een aantal knelpunten willen aangeven over de voorstelling van de zaken in verband met de Navigator-fraude.

Onze houding tegenover de aangekondigde motie of moties die het instellen van een onderzoekscommissie vragen, zal dan ook worden bepaald door het antwoord van de minister op de door een aantal leden gestelde pertinente vragen. Ook wacht ik op het antwoord van de minister op mijn voorstel om ernstig te onderzoeken of voor het verschil tussen de geschatte bouwprijs van de Navigator en de uiteindelijke kostprijs van de realisatie een reële en plausibele verklaring te vinden is. (*Applaus bij AGALEV*)

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik ben verheugd dat ik eindelijk in dit parlement mag antwoorden op deze interpellatie.

Men heeft immers al twee persconferenties gehouden en men heeft al allerlei beschuldigingen geuit via de media. Ik meende dat, wanneer men een minister interpelleert, deze interpellatie moest plaatsvinden in het parlement. Maar er zijn dus veertien dagen verlopen, tijdens dewelke in allerlei persartikelen gewag werd gemaakt van doofpotten en strontvliegen en wat dies meer zij. Dat is dus de nieuwe politieke cultuur : beschuldigde sta op en mentez, mentez, il en restera toujours quelque chose. Dat zijn blijkbaar de leidmotieven van sommigen. Ik ben dus blij dat ik hier kan antwoorden. Daar ik veertien dagen lang die pers heb moeten verwerken, zal ik dat dan ook zeer grondig en gedetailleerd doen.

Er worden hier vragen gesteld over een aantal dossiers in het kader van de wet op de scheepskredieten en over het beleid dat de Vlaamse regering heeft gevoerd op het vlak van de scheepsbouw. Als men conclusies wil trekken uit bepaalde debatten, dan moet men het volgende weten : de Vlaamse regering heeft in de herfst van 1995, naar aanleiding van de moeilijkheden die zich voordeden bij VSM, de middelgrote scheepswerven, besloten definitief een einde te maken aan het scheepsbouwbeleid en de enveloppen die bestonden. We hebben dat hoofdstuk definitief afgesloten. Ik zou nauwelijks andere beleidsconclusies kunnen trekken dan twee jaar geleden. Dat was het eerste dossier dat ik heb behandeld. Ik heb toen gezegd dat we zouden stoppen met de enveloppe van de scheepsbouw. We hebben dat ook consequent doorgevoerd. Het was een heel moeilijke beslissing, maar ik denk dat het de juiste beslissing was.

Ik zal in mijn antwoord in het kort de evolutie schetsen van het scheepsbouw kredietenbeleid dat op het federale en regionale vlak is gevoerd. Het gaat om heel complexe en oude dossiers. Sommige dateren al van twintig jaar geleden. Ik vind dat hier onjuiste en onvolledige feiten ter sprake zijn gekomen. Het is goed dat we het eens kunnen hebben over wie waarvoor bevoegd is en over wie waarvoor verantwoordelijk is.

De wet op de scheepskredieten dateert van 23 augustus 1948. De doelstelling van deze wet was het verstrekken van goedkope scheepskredieten

Van Rompuy

met lange terugbetalingstijd aan de reders. Het was de bedoeling om de koopvaardijvloot na de oorlog zo snel mogelijk opnieuw op te bouwen. De federale regering heeft de toekenning van deze kredieten aan de reders, opgedragen aan de toen nog openbare maar inmiddels geprivatiseerde kredietinstellingen NMKN en ASLK. Ze konden voor de financiering van deze kredieten hun eigen middelen aanwenden of putten uit een budgettair fonds dat jaarlijks een dotatie ontving uit de begroting van het departement Verkeerswezen. Aan de eigen inbreng van de openbare kredietinstellingen kon de minister van Verkeerswezen geheel of gedeeltelijk een staatswaarborg en rentesubsidie verlenen. Het bedrag dat maximaal kon worden gewaarborgd, werd vastgelegd bij een in ministerraad overlegd KB. De laatste jaren werden enkel nog door de NMKN kredieten toegekend.

Hoe verliep dat concreet? De NMKN verstreekte een krediet voor een periode van zeventien jaar, met twee jaar uitstel van terugbetaling van kapitaal, gevolgd door vijftien gelijke jaarlijkse aflossingen. Het krediet werd minstens gewaarborgd door een eerste hypotheek op het schip, aangevuld door eventueel bijkomende door de reder verstreekte waarborgen. Een gedeelte van het krediet werd door de NMKN zelf gefinancierd met eigen geld. Voor dit gedeelte van het krediet had de NMKN recht op de staatswaarborg en werd de intrest vastgesteld op het niveau van de marktrente. De reder kreeg echter van de overheid op dit kredietgedeelte een rentesubsidie van 3 percent. Een tweede gedeelte van het krediet werd gefinancierd met geld uit het zogenaamde budgettair fonds. Voor dit gedeelte van het krediet werd een heel lage rentevoet vastgelegd. Deze bedroeg 1 percent voor de meeste kredieten.

De combinatie van die twee kredietgedeelten leidde tot een krediet met een heel lage rente, door de NMKN aan de reder toegekend. Voor de meeste kredieten situeerde de globale rentelast zich rond 4 en 4,5 percent. Bij de terugbetalingen op het krediet door de reder werd pondspondsgewijze steeds een gedeelte terugbetaald op het kredietgedeelte met NMKN-geld en een gedeelte op het kredietgedeelte met het geld van het fonds. Het budgettair fonds was dus een soort van revolving fund.

De scheepskredieten met lage rente maakten het de reders niet alleen gemakkelijk om hun schepen te financieren, maar betekenden tevens een belangrijk financieel en economisch voordeel. De rente die moest worden betaald, was immers lager

dan de marktrente. Dit verschil in rente was de eigenlijke kostprijs voor de overheid. De kredieten moesten immers worden terugbetaald. Wel liep de overheid het gevaar dat ten gevolge van faillissementen de kredieten niet werden terugbetaald. Dit is verschillende keren gebeurd.

Oorspronkelijk werden de goedkope kredieten gebruikt als een systeem voor de financiering en subsidiëring van de reders. In de tweede helft van de jaren zeventig evolueerde het instrument van de scheepskredieten naar een systeem van indirecte subsidiëring van de scheepsbouw. We kenden in die periode de opkomst van Korea en Japan, die erin slaagden veel goedkopere schepen te bouwen met als gevolg dat de West-Europese scheepsbouwers met hun kostenstructuur niet langer competitief waren. De West-Europese overheden hebben hierop gereageerd met de toekenning van omvangrijke subsidies aan de scheepsbouwers. Deze steun werd op het niveau van de Europese Unie door de opeenvolgende richtlijnen voor de subsidiëring van de scheepsbouw en scheepsreparatie gereguleerd.

In plaats van een nieuwe subsidieregeling voor de scheepswerven op te starten, heeft men er in België voor gekozen om het bestaande systeem van de scheepskredieten aan te wenden om de scheepsbouw op indirecte wijze te subsidiëren. In 1979 werd aldus door de federale regering het zogenaamde alarmplan voor de scheepsbouw afgekondigd. Dit plan werd in het begin van de jaren tachtig geïmplementeerd.

De middelen van het Fonds voor de Scheepskredieten werden in die periode drastisch verhoogd, en het plafond voor het toekennen van de staatswaarborg werd in verschillende stappen sterk opgetrokken. Dit gebeurde om de reders aan te moedigen tot bestellingen bij de Belgische scheepswerven, die in het begin van de jaren tachtig nog 6.000 mensen tewerk stelden. Toen de toenmalige Boelwerf in 1986 met een schrijnend tekort aan bestellingen werd geconfronteerd, werd zelfs beslist de globale rentelast voor de reders terug te brengen tot 2 percent. Over die zogenaamde Boelwerfvoorwaarden werd toen onderhandeld door toenmalig minister voor Verkeer De Croo.

Door deze extreme financieringsvoorwaarden werd de reële kostprijs van het schip voor de reder met 35 percent verminderd. Deze moest uiteindelijk dus slechts 65 percent betalen van de prijs die Boelwerf aanrekende. Deze hoge subsidie was nodig omdat de kostprijs bij Boelwerf veel hoger lag dan wat men voor hetzelfde schip zou moeten

Van Rompuy

betalen bij bijvoorbeeld Aziatische scheepswerven. Door dit financieringsmechanisme verwierf de reder een schip aan marktprijs, terwijl de werf toch zijn hoge kostprijs kon aanrekenen. Het verschil werd gedekt door de hoge rentesubsidie op het krediet dat door de NMKN werd gefinancierd.

De hoge kostprijs bij Boel kon onder meer worden verklaard door de hoge loonkosten. Het toegepaste systeem van de zeer hoge rentesubsidies en de staatswaarborg was voor de Boelwerf uiterst noodzakelijk om nog orders binnen te halen, en dus zijn voortbestaan te verzekeren. We konden hier nog moeilijk spreken over marktconforme voorwaarden, vermits het hele systeem was gebaseerd op een werf die niet langer competitief was. Op korte termijn was dit goed voor de werf en voor de reders, maar op lange termijn is gebleken dat dit een grondige sanering van de werf heeft vertraagd. De gevolgen daarvan zijn ons allen genoegzaam bekend.

Nu kom ik tot een van de punten die ook de heer De Gucht heeft aangehaald, namelijk de regionalisering. Door de wetten van 8 augustus 1988 en 16 januari 1989 werden de nationale sectoren, waaronder de scheepsbouw, geregionaliseerd. Het Fonds voor de Scheepskredieten werd overgedragen aan het Vlaams Gewest, dat daarmee verantwoordelijk werd voor de scheepsbouwsubsidie, uiteraard binnen de perken van de richtlijnen van de Europese Unie. In Vlaanderen werd de Vlaamse administratie Economie belast met de opvolging van de dossiers.

In de financieringswet werd uitzonderlijk bepaald dat de federale staatswaarborg tot 2004 verder kon worden toegekend in het systeem van de scheepskredieten. De toekenning werd evenwel beperkt tot een cumulatief uitstaand bedrag van achttien miljard Belgische frank, het op 1 januari 1989 van toepassing zijnde plafond. Met andere woorden: na de staatshervorming van 1989 kende het Vlaams Gewest scheepskredieten toe waarop een federale staatswaarborg van toepassing was tot 2004.

– *De heer Norbert De Batselier, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

Dit systeem hield in dat de federale overheid medebeslissingsrecht had over het aspect staatswaarborg bij alle dossiers. Dit was niet altijd bevorderlijk voor een efficiënte afhandeling van de dossiers.

Om de continuïteit van de scheepsbouwsubsidieering niet in het gedrang te brengen, werd het systeem van indirecte subsidieering via goedkope scheepskredieten tijdens een eerste fase voortgezet. De Vlaamse regering heeft – in tegenstelling met wat werd gesuggereerd – bij het verstrekken van nieuwe kredieten de kredietvoorwaarden verscherpt. Dit zal ook blijken als ik het straks heb over de Navigator.

Reeds begin 1990 werd door de Vlaamse regering opdracht gegeven aan het consultingbureau Price Waterhouse om een grondige analyse te maken van de Vlaamse scheepsbouw en scheepsherstellingen. Hierbij was het onder meer de bedoeling om het systeem van indirecte subsidieering aan een kritisch internationaal onderzoek te onderwerpen. De resultaten van deze studie werden ter bespreking voorgelegd op een rondetafelconferentie. Hierbij waren alle betrokkenen uit de scheepsbouw- en rederijwereld aanwezig.

De voorzitter : De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de voorzitter, ik zou willen dat de minister zich houdt aan het beantwoorden van de vragen, want daarvoor is hij hier te gast in het parlement.

Minister Eric Van Rompuy : Mijnheer De Gucht, ik zal straks uw vragen beantwoorden. U hebt mij van verschillende zaken beschuldigd. U moet mij nu de tijd geven om mijn uiteenzetting te geven.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de minister, u bent het dus met mij eens dat u nu niet op mijn vragen antwoordt. Dat is echter wel de bedoeling van een interpellatie. U moet geen uiteenzetting geven die niets met mijn vragen te maken heeft.

Minister Eric Van Rompuy : U moet mij ook de tijd geven om mijn antwoorden te formuleren, want we hebben het over een zeer complex dossier.

De heer Karel De Gucht : Als u niet op mijn vragen wilt antwoorden, waarom bent u dan hier ?

Minister Eric Van Rompuy : Ik ben al vijftien jaar in het parlement, ik weet dus wat een parlementaire interpellatie is. U weet goed dat u mij bij een uitgebreid en complex dossier, dat wekenlang in de pers werd besproken, de kans moet geven om te antwoorden. U hoeft mij geen lessen in parlementaire democratie te geven.

De voorzitter : Mijnheer De Gucht, ik neem aan dat u de minister zijn versie van de feiten laat geven en dat hij daarbij zal antwoorden op uw vragen.

Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : De rondetafelconferentie waar de studie werd besproken, was een heel belangrijke vergadering. Deze leidde tot de vaststelling dat het systeem van de indirecte subsidiëring een aantal nadelen had en best werd vervangen door een systeem van directe subsidiëring, zoals in Nederland bestond.

Het systeem was ten eerste enkel toegankelijk voor Belgische reders omdat een Belgische NV noodzakelijk was. Ten tweede betekende dit dat de subsidiëring van exportorders in principe niet mogelijk was, tenzij de buitenlandse reder een éénschipvenootschap in België oprichtte en zo een scheepskrediet aanvraagde.

Ten derde – en dit is mijns inziens een zeer belangrijk punt – vereiste het systeem een zeer omvangrijke inzet van liquiditeiten door de overheid, aangezien de subsidie werd verleend via goedkope kredieten. Zo werd de overheid als het ware medebankier. Ten gevolge van het medefinancieren van kredieten met lange looptijd liep ze dus continu een zeer groot financieel risico.

Ten vierde waren de bouwrijzen van de schepen veel hoger dan hun internationale marktwaarde, doordat subsidie werd verleend via goedkope kredieten en niet via een directe subsidie in mindering van de kostprijs.

Ten vijfde creëerde dit voor de werf een soort irrationele economische wereld, waarin de prijs niet langer zijn marktsignaal functie vervulde. Dit was een heel gevaarlijke ontwikkeling, en de Vlaamse regering had de nodige vragen bij dit systeem. De Vlaamse overheid heeft daarom het systeem gewijzigd.

Op grond van deze conclusies werd door de Vlaamse regering aan het Vlaams Parlement voorgesteld om het subsidiëringssysteem van de scheepsbouw te wijzigen. Ten gevolge van het begrotingsdecreet van 18 december 1992 werd vanaf 1 januari 1993 overgeschakeld naar een systeem van directe subsidiëring zonder echter de mogelijkheid van medefinanciering van schepen uit te sluiten. De mogelijkheid werd gecreëerd om project per project in een aangepast pakket van financiering te voorzien, zonder echter de door de

EU-richtlijn maximaal toegestane steun te overschrijden.

Op 13 januari 1993 kreeg Gimvindus in een protocol dat ze met de Vlaamse regering afsloot, de opdracht deze scheepsbouwsubsiëring te implementeren binnen zeer concreet bepaalde krijtlijnen. Pas na de afsluiting van het protocol werd het Fonds voor de Scheepskredieten, dat niet langer een instrument van indirecte scheepsbouwsubsiëring was, overgedragen aan Gimvindus.

Gimvindus moest de uitstaande vorderingen van het fonds valoriseren en waar mogelijk onder gunstige voorwaarden kredieten recupereren. Uit de recuperatie van deze vorderingen moest de maatschappij haar nieuwe opdracht tot scheepsbouwsubsiëring financieren en haar andere verbintenissen, onder meer de financiering van de reconversie in Limburg, nakomen. De jaarlijkse dotatie van 6 tot 8 miljard frank die Gimvindus tot dan uit de begroting van het Vlaams Gewest ontving, werd geschrapt.

Uit dit hoofdstukje kunnen we besluiten dat de Vlaamse regering duidelijk niet bij de pakken is blijven zitten. Na de regionalisering hebben we heel nauwkeurig onze bevoegdheden bekeken, overleg met de sector gepleegd en het instrumentarium gewijzigd. De indirecte subsidiëring van de werven via de scheepskredieten werd vervangen door een directe subsidiëring.

Ten tweede : Gimvindus had voor 1 januari 1993 geen enkele opdracht en geen enkele verantwoordelijkheid met betrekking tot de scheepskredieten.

Ten derde : door het financieringssysteem dat in januari 1993 van kracht werd, had Gimvindus er alle belang bij om zoveel mogelijk scheepskredieten te valoriseren. Daarin slaagde deze maatschappij ook, want in de periode tussen 1 januari 1993 en 31 december 1996 heeft ze voor een bedrag van 27,8 miljard aan scheepskredieten gerecupereerd.

Ten vierde : in de periode van 1 januari 1989 tot en met 31 december 1992 heeft de Vlaamse regering het systeem van de scheepskredieten als indirecte subsidiëring van de scheepsbouw noodgedwongen verder aangewend. Dit was nodig om de Boelwerf in leven te houden. Wel werden de kredietvoorwaarden verscherpt.

Ten vijfde : de in de wet bepaalde procedures werden nauwgezet nageleefd en alle in het beheer van het stelsel betrokken instanties hebben hun opdracht vervuld : de administratie, de inspectie

Van Rompuy

van Financiën, de NMKN, het technisch comité. Er zijn tot op heden geen juridische uitspraken bekend waaruit fouten of nalatigheden zouden blijken in deze procedures.

Ik kom tot de concrete dossiers van de Discovery en de Navigator. Ik zal straks dieper ingaan op een aantal andere dossiers. Wat de Discovery betreft, gaat het om een beslissing van de federale regering van 12 augustus 1988. Op basis van die beslissing kende de NMKN een scheepskrediet toe aan de rederij Friary Ocean Surveyor, een in België opgerichte NV, waarvan de aandeelhouders buitenlandse vennootschappen waren.

Het krediet moest dienen voor de bouw van een kabelleggerschip op de Boelwerf. De totale bouw prijs had een waarde van 2.842.750.000 frank. Het scheepskrediet beliep 2.415.487.000 frank, of 85 procent van de kostprijs van het schip op dat ogenblik. Dit percentage was toen gebruikelijk. Het is achteraf in andere dossiers op 70 procent teruggebracht.

De beslissing bevatte volgende elementen : een krediet voor 17 jaar ; een globale rentelast van het krediet van 2 procent en een bedrag van 1,8 miljard frank, gefinancierd door het budgettaire Fonds voor de Scheepskredieten ; en een bedrag van 536 miljoen dat de NMKN met staatswaarborg financierde. De reder diende 427 miljoen frank met eigen middelen te financieren. Bij het verstrekken van het krediet kreeg de NMKN een driedubbele waarborg : een eerste hypotheek op het schip, een verpand deposito ten belope van 142 miljoen frank en een verpanding van de huuropbrengsten van het schip, eens het in de vaart zou worden gebracht.

Om de financiering met eigen middelen door de reder veilig te stellen, werd geëist dat bij de uitbetaling van elke schijf van het krediet het corresponderend bedrag aan eigen middelen zou worden betaald. Dit moest gebeuren via een kapitaalverhoging bij Friary Subsea Surveyor voor hetzelfde bedrag. Om er zeker van te zijn dat deze kapitaalverhogingen zouden plaatsvinden, werd geëist dat vóór het opnemen van enig krediet een bankgarantie zou worden afgeleverd voor een bedrag van 509 miljoen frank. De bankgarantie werd inderdaad vooraf afgeleverd door Den Norske Bank zodat er volledige zekerheid was over de financiering van de eigen middelen.

Voor extra werken aan het schip werd op 23 oktober 1991 een bijkomend krediet toegekend aan

Friary Ocean Surveyor voor een bedrag van 148 miljoen frank. Dit krediet werd goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het betrof de financiering van 70 procent van de extra werken. De overige 30 procent diende te worden gefinancierd met eigen middelen van de reder, waarvoor het kapitaal van de NV Friary Ocean Surveyor diende te worden verhoogd met 63 miljoen frank. Dit krediet werd volledig gefinancierd door NMKN, met staatswaarborg tot 2004 en gewestwaarborg daarna. De interestlast was dus aan NMKN-marktrente, verminderd met de gebruikelijke interestsubsidie van 3 procent voor de eerste tien jaar en een interestsubsidie van 1,5 procent voor de daaropvolgende periode van zeven jaar.

Als zo'n hoofdkrediet wordt toegekend, moet dit gepaard gaan met een gunstig advies van het technisch comité. Dit technisch comité moest advies uitbrengen over alle technische aspecten van het dossier, onder meer over het ontwerp van het schip, de gebruikte materialen en de bouw prijs. Dit comité bestond uit vertegenwoordigers van de administraties van Verkeerswezen, Economische Zaken, Financiën, Landbouw en afgevaardigden van vakbonden, de reders en de scheepsbouwers.

De kredieten zijn toegekend volgens de gangbare procedureregels en met alle vereiste adviezen. De opnames gebeurden volgens de gebruikelijke procedure, voorzien in de kredietovereenkomst. Alle opnemingen gebeurden op basis van facturen van Boelwerf, opgemaakt overeenkomstig het bouwcontract en de fondsen werden rechtstreeks aan de werf betaald, dus niet aan de reders.

Reeds op 9 augustus 1989, zestien maanden voor de oplevering van het schip, werd door de reder een verhuurcontract, een charter, afgesloten met British Telecom Marine, een dochter van het toch wel eerbiedwaardige British Telecom. Dit contract slaat op een periode van twintig jaar. Het is, met uitzondering van de periode van de eerste drie jaar, jaarlijks opzegbaar door de huurder. Zoals in de voorwaarden van het krediet gesteld, werden de huur- of charteropbrengsten gestort op een verpande rekening bij de NMKN.

Op 15 september 1995 heeft British Telecom Marine de charter voor de resterende periode tot 2009 overgedragen aan Subsea Offshore, een dochtermaatschappij van de Amerikaanse onderneming Dresser. Van deze onderneming wordt ons gezegd dat ze een goede financiële reputatie heeft. De nieuwe charter zal de terugbetaling van het scheepskrediet door de reder de volgende jaren mogelijk maken. Maandelijks betaalt de charterer

Van Rompuy

een som van 18,3 miljoen frank. Deze som wordt gestort op een verpande rekening bij de NMKN zodat de NMKN zeker is dat de schuld van de reder tegenover de overheid en de NMKN wordt terugbetaald.

Bij de overdracht van British Telecom Marine naar Subsea Offshore ontstond een probleem. De reder had blijkbaar aan Subsea Offshore gevraagd om het maandelijkse charterbedrag op een andere rekening te storten dan het rekeningnummer van de NMKN. Daardoor ontstond het risico dat er geen zekerheid meer was over de aflossing van de schuld aan de overheid en aan de NMKN. De reder heeft de storting op een andere rekening proberen op te leggen omdat hij een betalingsachterstand bij de NMKN had opgelopen waardoor de NMKN beslag legde op de totale huuropbrengst.

Zo bleven er geen middelen meer over voor het werkkapitaal van de rederij. Na maanden onderhandelen werd op 29 juli 1996 een aanhangsel aan het pandcontract ondertekend, waardoor de maandelijkse charterbedragen weer werden gestort op de verpande rekening van de NMKN. Daarbij heeft de NMKN wel toegestaan dat de reder kon beschikken over een som van 850.000 frank per maand van de huuropbrengsten voor het werkkapitaal.

Het moet wel duidelijk zijn dat die 850.000 frank geen subsidie is en ook geen schrapping van een vordering van de overheid inhoudt. Dit betekent alleen dat de eigenaar van het schip 4,6 percent van de huuropbrengsten van zijn schip kan aanwenden, hetgeen noodzakelijk was om het nodige werkkapitaal van de rederij mogelijk te maken. De lening en de rente moeten volledig worden terugbetaald. Het gaat dus niet om een vrijstelling van schuld of een subsidie.

Op datum van mei 1997 is er nog een uitstaand bedrag dat moet worden terugbetaald ten belope van 2.227.000.000 frank. Van het uitstaande bedrag is nog 1.628.000.000 frank terug te betalen aan het Vlaams Gewest. De rest moet worden terugbetaald aan de NMKN. Ter dekking van deze schuld ontvangt de NMKN maandelijks 18,3 miljoen frank van het charter min het bedrag van 850.000 frank, dat is vrijgemaakt ter financiering van het werkkapitaal van de reder. Deze charterovereenkomst is bijgevolg voldoende om de lopende verplichtingen van de reder aan de overheid en de NMKN te dekken.

Het moet worden beklemtoond dat de beslissing, om 850.000 frank per maand van de charterinkomsten vrij te maken ter financiering van de reder, genomen werd door de NMKN. De Vlaamse overheid en Gimvindus waren hierbij niet betrokken. Het is zo dat de overheid hier geen verlies lijdt, vermits het alleen gaat om een verdere spreiding van de terugbetalingen en niet om een kwijtschelding van schuld.

De te lage inkomsten bij het begin van de verhuur en het nietdoorstorten van enkele huurtermijnen hebben tot gevolg dat de reder een achterstand heeft opgelopen in zijn terugbetalingsverplichtingen. Teneinde deze achterstand in te lopen en de totale terugbetaling van het krediet te verzekeren, zijn momenteel besprekingen lopende tussen de NMKN en de nieuwe huurder van het schip. Het is de bedoeling om het huidige charter vast te leggen voor tien jaar, zonder mogelijkheid van tussentijdse opzegging. De huurder zou hierbij ook verplicht zijn het schip dan te kopen voor een waarde die minstens gelijk is aan de na deze tien jaar nog uitstaande schuld op de scheepskredieten.

Eventueel had men er kunnen aan denken om de reder geen toelating te geven de 850.000 frank per maand op te nemen voor zijn eigen financiering. In dat geval had men moeten overgaan tot een onmiddellijke opeising van de schuld. Dit had kunnen leiden tot een gedwongen verkoop van de Discovery. In het oordeel van de NMKN bood dit minder garanties voor de aflossing van de schuld.

Het onmiddellijk opzeggen van de kredieten houdt voor de overheid een zeer groot risico in. In dit geval moet immers worden overgegaan tot een publieke verkoop. De ervaring leert dat dit leidt tot een zeer lage prijs en dus tot grote verliezen op het uitstaande krediet. Deze verliezen zullen nog oplopen omdat het in dit scenario heel waarschijnlijk is dat de huurder eind maart 1998 het charter niet zal voortzetten. Hierdoor zou de verkoopprijs nog lager liggen.

Aangaande de Discovery moeten we concluderen dat noch het Vlaams Gewest, noch Gimvindus betrokken waren bij de toekenning van de kredieten. Het Vlaams Gewest heeft enkel het bijkrediet goedgekeurd voor wat betreft de toekenning van de waarborg.

Ik herhaal dat de aanwending van de 850.000 frank door de eigenaar geen subsidie is, ook niet in de vorm van schuldvermindering voor de reder. De reder krijgt enkel een beperkt deel van het huurgeld op zijn schip. Het resterende bedrag is vol-

Van Rompuy

doende om de maandelijkse annuïteiten af te betalen. Het gaat hier om een autonome beslissing van de NMKN, waarbij noch de Vlaamse regering, noch Gimvindus werden betrokken. De vooruitzichten voor de terugbetaling van de nog uitstaande schulden zijn gunstig, gezien de bestaande huurovereenkomsten. Het is dan ook onmogelijk om het Vlaams Gewest of Gimvindus te verwijten dat zij inzake dit krediet onzorgvuldig zouden hebben gehandeld.

Wat de Navigator aangaat, werd, op basis van de beslissing van de Vlaamse regering van 31 juli 1990, op 30 augustus 1990 door de NMKN een scheepskrediet toegekend aan de rederij Friary Subsea Surveyor. Deze maatschappij was een in België opgerichte zustervenootschap van Friary Ocean Surveyor, die ik daarnet heb vernoemd. Ook deze keer was het doel van het krediet de bouw van een kabelleggerschip op de Boelwerf. De bouwprijs bedroeg 3,3 miljard frank. De NMKN verleende een krediet ter waarde van 2,3 miljard frank. Dat is 70 percent van de bouwprijs. Dat is lager dan vroeger. Vroeger was het 85 percent. De gebruikelijke procedure werd gevolgd en de looptijd bedroeg 17 jaar. Een bedrag van 1,2 miljard frank werd gefinancierd door het Budgettair Fonds en een bedrag van 1 miljard werd gefinancierd door de NMKN, met staatswaarborg. De globale rentelast van het krediet bedroeg 4,25 percent. Een bedrag van 1,1 miljard frank diende door de reder met eigen middelen te worden gefinancierd. Dat is overigens ook een heel belangrijk aspect. Hiervoor bekwam de NMKN immers – zoals bij de Discovery het geval was – eveneens een waarborg van die fameuze Den Norske Bank. Het dossier werd goedgekeurd na unaniem gunstig advies van het technisch comité. Men dient er altijd rekening mee te houden dat de waarde van zo'n bouwprijs ook wordt bepaald door een aantal experts die dat hebben nagekeken. Dat bedrag is niet lukraak gekozen.

Voor dit omvangrijke krediet verscherpte de Vlaamse regering de voorwaarden, ten aanzien van de voorwaarden die vóór de regionalisering door de federale regering werden gesteld. (*Opmerking van de heer Karel De Gucht*)

Mijnheer De Gucht, het staat de minister toch vrij om een gedetailleerd antwoord te verstrekken? Het gaat hier over een complex dossier dat een volwaardig antwoord verdient. Ik heb twee weken aan dit antwoord gewerkt en ik vind dat het in zijn geheel moet kunnen worden gebracht.

Het krediet bedroeg slechts 70 percent van de bouwprijs, in plaats van 85 percent, en de globale rentelast werd weer op 4,5 percent gebracht, in plaats van 2 percent uit de zogenaamde Boelwerfvoorwaarden van 1986. Bij deze beslissing was Gimvindus geen betrokken partij. De NMKN werd zoals steeds belast met de verdere opvolging van het krediet. Tijdens de eerste fase van de bouw tot aan het faillissement van de Boelwerf op 28 oktober 1992, gaf de NMKN 1,402 miljard frank vrij. De kredieten werden aan Boelwerf betaald en niet aan de reders. Zodoende maakten zij het voortbestaan van de werf mogelijk.

Toen zijn de problemen ontstaan bij het opstarten van Boelwerf-Vlaanderen. Voor Boelwerf-Vlaanderen werd opgestart, werd met de reder van de Navigator – zoals met alle andere reders voor de 7 schepen in aanbouw – een overeenkomst gesloten tussen de NMKN en de reder. Daarbij zou het oorspronkelijk scheepskrediet verder worden aangewend voor de afbouw van het schip bij Boelwerf-Vlaanderen. Voor de Navigator werden er echter geen nieuwe krediettranches meer opgenomen, aangezien de reder zijn deel in de verdere financiering, 410 miljoen frank, niet kon of niet wilde uitvoeren. Bij aanvraag van de eerste schijf voerde Den Norske Bank aan dat hun waarborg voor de eigen middelen niet meer gold na het faillissement van Boelwerf.

In het kader van de uitvoering van de beslissingen van de Vlaamse regering van december 1992 heeft Gimvindus in 1993 enkel voorschotten ter beschikking gesteld aan Boelwerf-Vlaanderen voor de verdere afbouw van de schepen. Met de diensten van de Europese Commissie werd overeengekomen dat deze voorschotten bij aflevering van de schepen zouden worden geïmputeerd op het nog verschuldigde gedeelte van de fondstranches. Ze zouden dus volledig binnen de oorspronkelijke en goedgekeurde scheepskredieten vallen.

Voor de Navigator gaat het om een bedrag van 513 miljoen frank met een pand op het handelsfonds als waarborg. Door het faillissement van Boelwerf-Vlaanderen heeft Gimvindus het verstrekte voorschot van de curatoren teruggevorderd. Een deel van het bedrag is door de curatele reeds teruggestort aan Gimvindus. Vermoedelijk zal binnenkort het hele bedrag worden gerecupereerd van de curatele.

Het afbouwcontract van Boelwerf-Vlaanderen met Friary Subsea Surveyor is nooit effectief geworden, doordat de rederij haar verplichtingen niet nakwam. Onoverkomelijke hinderpaal voor de

Van Rompuy

reder was het ter beschikking stellen van een bedrag van 410 miljoen frank aan eigen middelen. Dit werd niet uitgevoerd. Daarenboven moest nog een bedrag aan achterstallige intresten van meer dan 260 miljoen frank worden aangezuiverd. Deze financiële inspanning heeft de reder niet willen of kunnen leveren, ook omdat hij van oordeel was dat de opgelopen intresten ingevolge het faillissement niet op hem konden worden verhaald.

Er werden juridische stappen ondernomen door Boelwerf Vlaanderen om het contract te ontbinden, en door de curatoren en de NMKN om het krediet op te zeggen en de vennootschap in faillissement te dagvaarden. De reder verzette zich hier tegen.

Enkele weken voor het faillissement van Boelwerf Vlaanderen, werden tussen Boelwerf Vlaanderen en Gimvindus gesprekken gevoerd omtrent de mogelijkheid tot koop door Gimvindus van het eigendomsaandeel dat Boelwerf Vlaanderen had verworven in de Navigator ingevolge de door Boelwerf Vlaanderen aan het schip geleverde toegevoegde waarde, namelijk de verdere afbouw, zonder enige betaling door de reder. Er kon echter geen overeenkomst worden bereikt zodat deze operatie niet is doorgegaan.

De curatoren van Boelwerf Vlaanderen werden finaal geconfronteerd met een bieding op het schip die bijzonder gunstig was, namelijk 1.220 miljoen frank. Dit was in elk geval gunstiger dan andere biedingen. Het was bovendien slechts kort geldig. Aangezien de curatoren het schip enkel konden verkopen indien ze het vrij, zuiver en onbelast konden aanbieden, hebben de curatoren het initiatief genomen om een dading te sluiten met Friary Subsea Surveyor. De curatoren en de reder kwamen hierbij tot een akkoord.

Dit was volgens de curatoren – en ik vermeld hierbij een schrijven van curator Dauwe – het enige alternatief voor een jaren aanslepende juridische procedure. De pleitdatum in de juridische procedure voor het hof van beroep in Antwerpen was vastgelegd op 17 februari 1998. Dit zou meer dan drie jaar na de inschrijving op de rol geweest zijn.

Ondertussen waren de kosten van verzekering, bewaking, onderhoud en herstelling van de Navigator reeds opgelopen tot 135 miljoen frank. Verder uitstel zou de netto-opbrengst van het schip bij verkoop dan ook fel aantasten.

Als vergoeding voor hun deel in de eigendomsrechten van de Navigator en opdat Friary Subsea Surveyor zijn juridische vorderingen tegen het schip en tegen Boelwerf Vlaanderen zou laten vallen, zijn de curatoren met de reder een betaling van 24 miljoen frank overeengekomen.

Curator Dauwe zegt dit duidelijk in zijn brief. Uit de procedure die reeds voor de aanstelling van de curatele voor de rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen hangende was, bleek onbetwistbaar dat op het moment van het heropstarten van Boelwerf Vlaanderen er op de werf voor minstens 240 tot 300 miljoen frank staalplaten en toebehoren lagen. Deze waren bestemd en werden aangewend voor de bouw van de Navigator, en waren eigendom van de reder Friary, die er de prijs van claimde. Er waren dus eigendomsrechten. Men heeft hier uitgebreid over onderhandeld. De waarde van dit pakket, met inbegrip van alle vergoedingen, proces- en bewaarnemingskosten, werd bepaald op een tiende van het bedrag van 240 tot 300 miljoen frank. Zo is men gekomen tot die 24 miljoen frank, volgens de curatoren 10 percent van de geëiste vergoeding voor hun aandelen in de eigendom van het schip.

Dit bedrag werd uiteraard opgenomen in de dading die door de rechtbank van koophandel, op voorstel van de curatoren, werd gehomologeerd.

De heer Dauwe schrijft me dat ook in alle duidelijkheid. Ik citeer uit zijn brief : hierbij was Gimvindus niet betrokken. Nadien werden de bereikte resultaten uiteraard onmiddellijk aan alle belanghebbenden meegedeeld. Einde citaat. Het is dus volkomen onjuist te beweren dat Gimvindus of de NMKN over de dading en de vergoeding aan Friary hebben onderhandeld.

De voorzitter : De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de voorzitter, ik zal straks antwoorden op het volledige antwoord van de minister. Nu zal ik me beperken tot deze korte opmerking.

Mijnheer de minister, u zegt dat u het dossier goed hebt bestudeerd. Ik betwijfel dat ook niet. Ik heb trouwens de indruk dat u heel wat hulp hebt gehad bij uw studie. Ongetwijfeld hebt u ook gezien dat de dading tegengetekend is door Gimvindus.

Minister Eric Van Rompuy : Het is duidelijk dat Gimvindus bij die onderhandelingen niet betrokken was. Aan de staat en Gimvindus werd door de NMKN als hypothecair schuldeiser enkel gevraagd of ze geen bezwaar hadden tegen de verkoopprijs.

Van Rompuy

Het enige waarover Gimvindus en de staat inderdaad aan de NMKN hun akkoord moesten geven, was hoeveel het onderpand moest bedragen. Aangezien er geen vooruitzicht was op een beter bod en de geboden prijs volgens waarnemers een goede marktprijs was, bestond – en bestaat – er geen grond om deze prijs als te laag van de hand te wijzen. Noch de Vlaamse overheid noch Gimvindus heeft zich over andere elementen uitgesproken.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de minister, u moet ernstig blijven. U zegt dat Gimvindus er niet bij is betrokken. Ik heb hier de dading in mijn handen. Daarin staat : getekend door de NMKN, onder voorbehoud van de goedkeuring door de Belgische staat en Gimvindus. Dit staat letterlijk in de dading.

Minister Eric Van Rompuy : Ze zijn alleen betrokken bij het aspect van de hoogte van het onderpand. Dit heb ik duidelijk gezegd.

De heer Karel De Gucht : De vraag is of ze akkoord gaan met die dading. Hier staat letterlijk dat ze inderdaad akkoord gaan.

Minister Eric Van Rompuy : De Rechtbank van Koophandel heeft deze dading gehomologeerd.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de minister, dat is ook logisch. De Rechtbank van Koophandel moet dat homologeren. Ook de curatoren hebben daar niets verkeerd gedaan.

Minister Eric Van Rompuy : Ook Gimvindus heeft daar niets verkeerd gedaan.

De heer Karel De Gucht : Hier speelt vooral de vraag naar de rol van de overheid.

Minister Eric Van Rompuy : Ik ga dieper in op een aantal concrete vragen.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de minister, ik begrijp niet waarom u hierover zo moeilijk doet. In uw schriftelijk antwoord op een vraag van mevrouw Maes, gepubliceerd op 24 januari van dit jaar, schrijft u zelf nadrukkelijk : de NV Gimvindus heeft ingestemd met de dading van 25 september.

Minister Eric Van Rompuy : Dat heb ik toch gezegd.

De heer Jean-Marie Bogaert : U hebt ook geantwoord dat precies daardoor deze dading op 15 oktober door de Rechtbank van Koophandel kon worden gehomologeerd. Het is toch klaar en duidelijk : Gimvindus heeft de volledige dading bestudeerd en goedgekeurd.

Minister Eric Van Rompuy : Ik ga in op een aantal concrete vragen van de heer De Gucht : De contractprijzen bij Boelwerf waren te hoog. De kostprijs die Boelwerf aanrekende, was inderdaad hoger dan de internationale marktwaarde van de schepen. Dit was het gevolg van het toegepaste systeem : een indirecte subsidiëring via de reders in de plaats van een rechtstreekse subsidiëring van de werf. Het verschil tussen de kostprijs die Boelwerf aanrekende en de lage internationale marktwaarde werd weggewerkt via het toekennen van scheepskredieten met lage rente. De Vlaamse regering heeft dit systeem na de regionalisering afgeschaft.

Het tweede punt : Het scheepskredietgeld dat afgeleid werd door FSS via prijsbewimpeling bij onderaannemers ter financiering van de eigen middelen van de reder.

De eventuele prijsbewimpeling in hoofde van de toeleveranciers en doorstorting van excessieve winsten bij de toeleveranciers is een zaak die sinds enige tijd in onderzoek blijkt te zijn bij het gerecht. Wij kunnen enkel de resultaten van dit onderzoek afwachten. Dit is trouwens een feit dat al herhaaldelijk in het nieuws werd gemeld. Het is bijgevolg geen nieuw element.

Het belangrijkste is echter dat er vanuit de financiering geen enkele aanwijzing voortkomt dat er daadwerkelijk aan prijsbewimpeling is gedaan omdat de betalingen afhankelijk gemaakt werden van de facturen van Boelwerf en van het gelijktijdig ter beschikking komen van de inbreng van de reder. In dit verband is het zeer belangrijk om vast te stellen dat vooraleer de eerste betaling van de NMKN gedaan werd de Den Norske Bank de bankgarantie heeft afgeleverd. Het lijkt me nogal onwaarschijnlijk dat deze bank – met een goede reputatie – dit zou hebben gedaan als zij vanuit de reders niet over voldoende zekerheden beschikte. Vanuit de financiële controle was dan ook geen prijsbewimpeling bij de onderaannemers vast te stellen. Indien er zich toch malversaties zouden hebben voorgedaan bij de onderaannemers, dan moet het gerecht dit verder uitzoeken.

Wat de 24 miljoen frank betreft : Gimvindus en de NMKN hebben een dergelijke overeenkomst niet gesloten. De curatoren hebben die dading opge-

Van Rompuy

maakt en een homologatie verkregen voor de rechtbank, omdat het hun opdracht was de activa van het faillissement te valoriseren. Zonder deze dading zou het schip vandaag nog steeds liggen te roesten op de werf. Nu heeft de verkoop van het schip 1 miljard frank opgeleverd en heeft Gimvindus een deel van zijn inbreng in het schip reeds kunnen recupereren.

Een ander punt is de fee van 850.000 frank ten nadele van Gimvindus. FSS ontvangt ingevolge de overeenkomst die de NMKN heeft afgesloten met FSS maandelijks 850.000 frank van de huurinkomsten van hun schip die betaald worden door de Dresser Group. Dit is geen subsidie, noch schuld-kwijtschelding in het voordeel van FSS. FSS krijgt enkel een deel van de huurinkomsten van het schip waarvan het de eigenaar is. De lening en de achterstallen moeten volledig worden terugbetaald. Er is geen vrijstelling van schuld. De lopende aflossingen verlopen trouwens volgens plan.

De tewerkstelling en sociale zekerheid van de bemanning is een bevoegdheid van de federale regering waar de Vlaamse regering geen uitsluitsel over kan geven.

Wat de betrokkenheid van Gimvindus betreft : de scheepskredieten zijn NMKN-kredieten, die ook door de NMKN beheerd worden. Gimvindus heeft geen enkel scheepskrediet in het kader van de wet van 1948 goedgekeurd. De vragen van de heer De Gucht gaan over kredieten in het kader van de wet van 1948. Het heeft dan ook geen zin om Gimvindus in dit verband te beschuldigen.

Gimvindus heeft ingevolge de regionalisering de participatie in Boelwerf NV verworven, maar pas vanaf 1 januari 1993 opdrachten in verband met de scheepsbouw toevertrouwd gekregen. Een van haar belangrijkste taken hierbij was de vorderingen van het fonds voor scheepskredieten te recupereren. Dat is dan ook gebeurd ten belope van bijna 28 miljard frank. Verder bleef de taak van Gimvindus beperkt tot de directe subsidiëring van de scheepsbouw. Op 1 januari 1996 hebben we de scheepsbouwenveloppe afgesloten. De Vlaamse overheid subsidieert geen scheepsbouw meer.

De verkoop van de Pelican II en Petrel aan de NV Ocean Atlantic en de NV Ocean Pacific en de vaststelling van de verkoopprijs gebeurde door de curator met homologatie door de rechtbank van koophandel. Het betrof een verkoop uit faillissement. De koper stelde als voorwaarde dat per schip

97 miljoen frank aan scheepskredieten zouden worden overgeheveld met behoud van de rentetoe-lage. Zo'n constructie was niet ongebruikelijk. De federale Minister van Verkeer maakte zijn toestemming voor de overheveling van de kredieten trouwens afhankelijk van het behoud van de rentetoe-lage.

In de koopovereenkomst is het behoud van de Belgische vlag voorzien. Oorspronkelijk wensten de reders, de NV Ocean Atlantic en de NV Ocean Pacific, de schepen in het Luxemburgse rompbevrachtingsregister te laten inschrijven. Dit is niet kunnen doorgaan omdat de schepen te oud waren voor een registratie in Luxemburg. Daarop vroegen de reders om de schepen naast een Belgische registratie te laten inschrijven in het rompbevrachtingsregister van Panama. Dit gebeurde met akkoord van de federale regering, met name de Minister van Verkeerswezen, op 4 maart 1993. Deze dubbele Belgisch-Panamese registratie deed geen afbreuk aan de rechten van de NMKN als hypothecaire schuldeiser. Overigens bleef het eigendomsrecht van het schip in België. Het is ook duidelijk dat de Vlaamse overheid bij dit dossier niet betrokken is geweest.

Bij de nieuwe verkoop van de Pelican II en Petrel door de NV Ocean Atlantic en de NV Ocean Pacific werd de uitbetaling van de rentetoe-lage stopgezet. Voor de eerder uitbetaalde rentetoe-lage was er geen juridische basis om deze terug te vorderen.

Waarom hebben we die toelage niet teruggevorderd ? Gisteren hadden we in dat verband nog een lang gesprek met de mensen van de NMKN. Wel, de termijn waarbinnen die terugvordering kon plaatsvinden, bedroeg vijf jaar vanaf het toestaan van de oorspronkelijke scheepskredieten. Die periode was verstreken. De kredieten waren immers op 21 april 1988 toegestaan. Toen beide schepen de Belgische nationaliteit verloren, waren we al meer dan vijf jaar verder. Er was dus geen grond tot terugvordering van de uitgekeerde rentetoe-lage.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer de minister, ik neem aan dat u daarover een lang gesprek hebt gevoerd. Maar komt u nu eens tot de kern van de zaak alsjeblief.

Minister Eric Van Rompuy : Ik ben zeer ernstig.

De heer Karel De Gucht : U bent niet ernstig. De kredieten voor de Petrel en de Pelican werden overgenomen in 1993. Die kredieten dateerden van 1988. U zegt nu eigenlijk dat u een rentetoe-lage

De Gucht

hebt toegekend waarvan u op voorhand wist dat u ze nooit zou kunnen terugvorderen. Dat zou inderdaad zo zijn als uw redenering zou kloppen ; maar zelfs daarover heb ik grote twijfels. Want die kredieten waren ouder dan vijf jaar op het ogenblik dat u de rentetoeelage hebt toegekend. Tussen 1988 en 1993 ligt een tijdsspanne van 5 jaar. Op het ogenblik dat men die boten wilde inschrijven, waren ze meer dan vijftien jaar oud.

Minister Eric Van Rompuy : De kredieten werden toegestaan op 21 april 1988. In het dossier kunt u die datum terugvinden. Die periode van vijf jaar neemt vanaf die datum een aanvang.

De heer Karel De Gucht : Dat is niet waar.

Minister Eric Van Rompuy : Dat is wel waar. Ik kan u straks het dossier overhandigen dat de mensen van de NMKN me gisteren hebben bezorgd.

Zowel voor de federale als voor de Vlaamse overheid was de nieuwe verkoop van de Pelican II en de Petrel door de NV Ocean Atlantic en de NV Ocean Pacific een goede zaak. De kredieten werden volledig terugbetaald. De Vlaamse overheid spaarde een flink bedrag van de toegekende rentesubsidies uit.

De groep Rosenfeld was meer dan twintig jaar actief in de rederswereld. Rosenfeld werkte samen met gereputeerde multinationals. Verschillende scheepskredieten werden volledig terugbetaald. De kredieten voor de schepen waarvan sprake werden allen eind jaren zeventig, begin jaren tachtig verstrekt door de federale overheid. De groep kwam in de jaren tachtig in financiële problemen als gevolg van het faillissement van Cockerill Yards, het vertrek van internationale partners uit de kapitaalstructuur en zich wijzigende marktomstandigheden.

Toen de Vlaamse regering in 1989 bevoegd werd voor de scheepsbouw, heeft ze alles in het werk gesteld om de kredieten te recupereren. Slechts één keer ging de Vlaamse regering akkoord met een voorstel tot herschikking van de kredieten. Deze beslissing viel eind 1991, en werd op 7 januari 1992 aan het bedrijf medegedeeld. Aan deze herschikking waren zeer strenge voorwaarden gekoppeld, zoals de intrede van een financiële partner. Toen deze voorwaarden niet werden vervuld, werden de kredieten opgezegd. Dit gebeurde op 25 augustus 1992.

Om de verkoopprijs te maximaliseren, werd in eerste instantie getracht om de schepen onderhands te verkopen. Dit vergde moeizame en lange onderhandelingen. Twee keer was men dicht bij een akkoord over een bod van 66,5 miljoen dollar. Door fiscale problemen bij dit bod kon de noodzakelijke instemming van de federale overheid niet worden verworven.

Op 5 april 1996 legde Rosenfeld de boeken neer. Het faillissement werd nog dezelfde dag uitgesproken. Daarop volgde een gedwongen verkoop van de verbonden schepen. De opbrengst van deze verkoop bedroeg 25 miljoen dollar. Dat was veel lager dan de mogelijke opbrengst bij een eventuele onderhandse verkoop. Bovendien moest de helft van deze opbrengst worden aangewend om kosten te financieren die het rechtstreekse gevolg waren van het faillissement.

De NMKN heeft een krediet van 5 miljoen dollar ter beschikking gesteld van Rosenfeld. De NMKN deed dit op eigen initiatief en voor eigen risico. Noch de Vlaamse regering, noch Gimvindus waren hierbij betrokken. Dit gebeurde dus niet met overheidswaarborg of rentesubsidies.

De NMKN verstrekke dit krediet nadat bleek dat de hypothecaire inschrijvingen in eerste rang op twee schepen van de groep Rosenfeld ter waarde van 1,3 miljard frank, niet tijdig waren hernieuwd. Daardoor kreeg de Den Norske Bank met haar hypothecaire inschrijving voorrang. De NMKN moest 5 miljoen dollar betalen om van de Den Norske Bank rangafstand te bekomen van haar inschrijving. Dit gebeurde formeel via de toekenning van een krediet aan ABC Containerline dat werd gebruikt om haar schuld bij de Den Norske Bank terug te betalen. Door deze operatie had de NMKN opnieuw een hypothecaire inschrijving in eerste rang. De kostprijs van de operatie valt volledig ten laste van de NMKN. Zoals reeds gezegd, heeft de Vlaamse overheid met deze operatie niets te maken.

Ik heb heel wat dossiers uitgevlooid. Dit was niet altijd even eenvoudig. Ik heb daarbij vastgesteld dat een aantal verkeerde statements naar voren zijn gekomen. Ik denk dat de heer De Gucht zich verschillende keren heeft vergist. Het gaat om vergissingen over de feiten, de bevoegdheden en de rol van de Vlaamse regering. Op een handige manier heeft de heer De Gucht gissingen, insinuaties en onjuistheden bijeengebracht om de Vlaamse overheid in diskrediet te brengen over dossiers waarbij ze nauwelijks betrokken is geweest. Het betreft hier trouwens voornamelijk oude dossiers

Van Rompuy

die door de federale overheid werden uitgewerkt en goedgekeurd. Zodra de Vlaamse overheid hiervoor bevoegd werd, heeft ze systematisch de scheepskredieten stopgezet en vervangen door een meer realistisch en bedrijfseconomisch onderbouwd systeem van directe subsidiëring.

We hebben onze lessen getrokken. Met pijn in het hart hebben we de steenkoolmijnen, de Boelwerf en de VSM moeten sluiten, niettegenstaande het feit dat politici van alle politieke partijen hier kwamen pleiten om deze bedrijven te allen prijze open te houden. Ik wil nog maar eens beklemtonen dat de Vlaamse overheid geen verlieslatende bedrijven meer subsidieert. En we zijn daar consequent in. Ik las vandaag nog dat de heer Dewael mensen van Nova heeft ontvangen en deze heeft doorgestuurd naar de Vlaamse overheid, die zijns inziens voor de oplossing moet zorgen. De Vlaamse overheid, kiest echter resoluut voor een toekomstgerichte aanpak met de klemtoon op vernieuwing en ondernemerschap.

Ik beseft dat mijn uiteenzetting veel tijd heeft genomen. Ik vond het echter noodzakelijk dat in het parlement over zulke zaken niet enkel in een aantal statements wordt gesproken. Ik heb gepoogd een zo volledig mogelijk beeld te schetsen van 20 jaar scheepskrediet met heel wat complexe dossiers. Daarin heb ik geen enkele aanwijzing gevonden dat de Vlaamse overheid of Gimvindus, waarvoor ik de volledige verantwoordelijkheid draag, tekortgeschoten heeft.

De voorzitter : De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Karel De Gucht (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de tijdsbeperking van 5 minuten niet te overschrijden. Het antwoord van de minister was zeer uitvoerig. En eigenlijk heeft hij niets gezegd.

Ik had hem vier vragen gesteld. De eerste betrof de feiten die ik heb aangehaald : het resultaat van nogal wat opzoekingswerk van de heer Lachaert en mezelf. Ik vroeg hem of die feiten met de realiteit overeenstemden. Eigenlijk heeft de minister daarop bevestigend geantwoord : ik heb hem hier niets horen ontkennen. Ik heb hem alle mogelijke kwalificaties horen aangeven, maar ik heb hem niet horen zeggen dat wat ik hier heb verteld, onjuist is.

Ten tweede heb ik hem gevraagd of hij de politieke verantwoordelijkheid nam voor wat Gimvindus heeft gedaan. De minister, in wie ik vandaag een

gentleman ontdek, heeft met een ridderlijke houding geantwoord dat hij er de volledige verantwoordelijkheid voor nam.

Ten derde vroeg ik hem naar zijn houding tegenover de NMKN en of hij in dat verband zou optreden. Daarop heeft hij niet geantwoord. Maar ik ga nu niet voorstellen, mijnheer de voorzitter, dat hij daar toch op antwoordt, want dan komt het er weer op neer dat hij gedurende een uur aan het woord is, waarna ik terug vijf minuten krijg. Van de verantwoordelijkheid voor de dading van september 1996 maakt hij zich af door die aan de curatoren toe te schrijven. Hij vergeet dat Gimvindus tekent en dat de hele dading wordt afgesloten onder voorbehoud van de goedkeuring van die maatschappij.

Ik kom kort terug op de feiten zoals ze werkelijk zijn gebeurd en licht in dat verband een paar verklaringen toe van de minister uit zijn betoog, om aan te tonen hoe hij enerzijds erop wijst dat de dingen nu eenmaal zijn gebeurd, en anderzijds doet alsof dit alles perfect normaal is.

Over de Discovery en de Navigator verklaart hij dat het geld rechtstreeks naar de werf gaat en niet, zoals vroeger, naar de reders. Volgens de minister is er derhalve geen probleem. Ik stel alleen vast dat het geld is verdwenen. Verder zegt hij – en daarin vergist hij zich volledig – dat het probleem van de prijs wordt opgelost door de rentetoelagen, waardoor de financieringskosten eigenlijk binnen de marktvoorwaarden komen te liggen. Mijnheer de minister, in mijn betoog heb ik aangetoond – en u ontkende dat niet – dat die hogere kostprijs misschien wel gedeeltelijk door de rentetoelagen wordt gecompenseerd, maar dat die eigen inbreng daar gewoon wordt uitgehaald via onderaannemers. Met andere woorden, als u hier nu verklaart dat de hogere kostprijs via de hogere rentetoelagen gebeurt, dan zegt u in feite dat men er niet alleen de eigen middelen heeft uitgehaald via onderaannemers, maar dat men bovendien die goedkope rentes er nog extra heeft bijgekregen.

Dan is er het probleem van het pand op de Discovery. U zegt dat er problemen zijn gerezen bij de overdracht van de ene charter naar de andere, en dat het over ernstige firma's zoals British Telecom en Subsea Surveyor ging. U vraagt vervolgens wat het probleem is. Het probleem is dit : de NMKN heeft haar panddossier niet opgevolgd. De charterer mocht zonder haar goedkeuring dat dossier niet overdragen. Dat heeft hij echter wel gedaan. De NMKN heeft daar niet op gereageerd. De maatschappij heeft eenvoudigweg het panddossier niet

De Gucht

opgevolgd. Gaat u beweren dat dit ook de fout van de NMKN is ? Misschien is dat zo, maar dan vraag ik u waarom u dan geen maatregelen hebt genomen. We hebben dat contract tussen de NMKN en de Vlaamse overheid eens nagelezen : daar het contract elk jaar moet worden verlengd, kunt u de NMKN op gezette tijdstippen buitenzetten, namelijk telkens na verloop van 6 maand. Welnu, van 1 januari 1989 tot nu, dus meer dan zeven jaar, bent u ermee blijven samenwerken. Ik begrijp niet dat u blijft samenwerken met een bankier waarbij u voortdurend fouten constateert.

Verder zegt u dat in verband met de Discovery in zekere zin huurgelden zijn verdwenen, zodat er een nieuwe overeenkomst werd gemaakt en er 850.000 frank aan Lubbe Bakker werd betaald. In zekere zin ? Er is 136 miljoen frank verdwenen ! Een rapport van een bedrijfsrevisor toont zeer duidelijk aan dat die huurgelden, die zagezegd noodzakelijk zijn voor het beheer van de rederij, werden afgeleid naar firma's op Guernsey. Trouwens : what's in a name ? Friary Ocean Surveyor, Friary Subsea Surveyor, het zijn allemaal rederijen, one purpose companies die zijn opgericht om een boot te bouwen. Het gaat hier dus om slecht beheer, om 136 miljoen frank bijkomend risico op een boot. En u zegt : de NMKN heeft dat gedaan, wij hebben met dit alles niets te maken.

Bekijken we het geval van de Navigator. Hier doet zich hetzelfde probleem voor als bij de betaling aan de Boelwerf. Ook daarover zegt u dat die hogere prijs wordt gefinancierd via het gebruik van de rentetoelagen. Waar u niet op antwoordt – en ik neem aan dat u zo mijn stelling bevestigt, anders zou u er op antwoorden – is de vraag of men er inderdaad via die onderaannemers 834 miljoen frank heeft uitgehaald. Mijnheer de minister, het is niet ernstig te verklaren dat het gerecht dat maar moet onderzoeken.

Toen ik het had over de verantwoordelijkheid van Gimvindus, had ik het inderdaad niet alleen over haar verantwoordelijkheid als beheerder van de scheepskredieten : dat is ze immers maar vanaf 1 januari 1993. Vanaf de regionalisering is ze echter wel verantwoordelijk voor het beheer van de participatie in Boelwerf en in Boelwerf Vlaanderen. Men heeft daar bestuurders en mensen die het toezicht uitoefenen. Mij maakt u niet wijs dat een bedrag van 850 miljoen frank in een bedrijf met een problematische kassituatie zomaar verdwijnt, zonder dat de financiële directie, de algemene

directie en de raad van bestuur dat weten. Dat moet u mij eens uitleggen !

U zegt dat de curatoren de dading hebben afgesloten. De curatoren hebben inderdaad de dading afgesloten, met goedkeuring van Gimvindus. Ik vind dat u die curatoren niets kunt verwijten. Het is normaal dat ze proberen de activa van hun faillissement te verzilveren en dat ze die boot geen vijf jaar laten liggen tot deze roest. Waarom moest u daar als overheid echter nog eens 24 miljoen frank aan toevoegen ? Dat geld werd nog dezelfde dag verdeeld tussen de heren Lubbe Bakker en Highlands. Het is onmiddellijk naar het buitenland verdwenen, niet zomaar naar Frankrijk maar naar verdere exotische oorden. Waarom hebt u dat gedaan ? Vanaf 1 januari 1989 hebt u inderdaad voortgeklungeld, en hebt u nog eens 24 miljoen frank aan die schurken gegeven. Dat is het echte verhaal van uw dading.

Het indrukwekkendste vind ik het eigendomsrecht van de platen. De curatoren Van Buggenhout en Schoenmaeckers hebben een opname gemaakt van de toestand op het ogenblik van het eerste faillissement. Er liggen staalplaten, er zijn werken uitgevoerd en er staat een platform waar ooit eens een werkkraan moet komen. Dat is het enige wat daar is. De waarde bedraagt 175 miljoen frank.

De redenering dat er voor die dading nog eens 24 miljoen frank moest worden gegeven aan de heren Lubbe Bakker en Highlands omwille van hun eigendomsrechten, is tegengesproken door de rechter in eerste aanleg. Hij heeft gezegd dat er geen sprake kan zijn van eigendomsrechten en van rechten van natrekking als er geen boot is. Als men een huis op een stuk grond zet, is het huis eigendom van de eigenaar van de grond. Als er geen boot of kiel is, is er ook geen recht van natrekking. U verdedigt dat echter met volle overtuiging.

Ik sluit af met Rosenfeld en Pelican. Over Rosenfeld wil ik het maar even hebben. U zegt dat de kredieten zijn opgezegd op 25 augustus 1992. Dat zal wel juist zijn. U springt dan ineens vier jaar verder, naar het faillissement van mei 1996. Daar zit vier jaar tussen. Kent u veel kredieten die worden opgezegd en waarop pas vier jaar later het faillissement volgt ? Wat hebt u in die vier jaar gedaan ? Die kredieten waren dus al vier jaar opgezegd toen de zaak failliet ging. U moet dan ook niet zeggen dat het dezelfde dag failliet is verklaard. Het had ook vier jaar eerder failliet kunnen gaan, want het was een lege doos.

De Gucht

Deze 5 miljoen dollar zou uw inziens eens te meer de fout zijn van de NMKN. Wat heeft de NMKN gedaan ? Deze bank is erin geslaagd om hypothe-caire inschrijvingen op boten die wettelijk binnen vijftien jaar moeten worden hernieuwd, niet te her-nieuwen. Ook daar zegt u dat we gelijk hebben.

Ten slotte wil ik het hebben over Petrel en Pelican. Dat lijkt me de kern van de zaak. Het gaat over het kleinste, maar mijns inziens het belangrijkste bedrag. Geen enkel feit zet mij ertoe aan te denken dat dit in orde is, noch op het ogenblik van de toe-kenning van een rentesubsidie, noch op het ogen-blik van de uitbetaling. Op het ogenblik van de toe-kenning is het al duidelijk dat aan de door de nationale minister gestelde voorwaarden niet is voldaan. De nationale minister heeft gezegd dat het een Vlaamse beslissing is om de rentesubsidie toe te kennen.

Bij de uitbetaling zegt men dat men die mag hou-den. Niet uitbetalen, dat is wat had moeten gebeu-ren, mijnheer de minister. Op dat ogenblik was het immers overduidelijk dat we met schurken te doen hadden. Men zat er al drie jaar mee op de schoot in de zaak van de Discovery, de Navigator en Boel-werf Vlaanderen. Men zat ermee op de schoot in de zaak van de Pelican en de Petrel. Toch betaalt u nog pakweg 5 miljoen frank rentesubsidie op een ogenblik dat het overduidelijk is dat dat geld gewoon dient om hun zakken te vullen en die boot met winst te verkopen zonder dat daar ooit voor één frank werk aan is verricht, zonder dat daar voor België ooit maar één frank aan arbeid is uit-gevloed, zonder dat daar ooit maar één Vlaming mee heeft gevaren.

Als u dat verdedigt, dan vind ik dat vanuit politiek standpunt een bijzonder kwalijke aangelegenheid. Als we het wazige antwoord van de minister beluisteren, dan is er alle reden om dit verder uit te spitten. Wij vragen dan ook een onderzoekscom-missie. Wij halen onze gegevens nu vooral uit cura-tele dossiers die volstrekt openbaar zijn volgens het Wetboek van Koophandel. U hebt die dossiers ook bestudeerd, dat is wel duidelijk, maar u heeft er grote bochten rond gemaakt.

We vragen vooral een onderzoekscommissie omdat de belangrijkste gegevens in de dossiers van voor-lopige bewindvoerders zitten die echter gebonden zijn door hun beroepsgeheim. Zij kunnen een aan-tal dingen niet zomaar in de openbaarheid bren-gen. We vragen dus geen onderzoekscommissie om als een soort Bernard Gui over te komen. Ik zal

daar verder op ingaan als wij daar morgen over stemmen.

Ons lijkt het in ieder geval duidelijk dat wat door de oppositie, meer bepaald door de VLD, naar voren wordt gebracht, juist is. U probeert daar een andere uitleg en andere kwalificaties aan te geven. Er staat hier op bepaalde punten een zeer grote politieke verantwoordelijkheid op het spel en dit parlement, indien het zich ernstig neemt, moet dit dan ook grondig onderzoeken. (*Applaus bij de VLD*)

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de minis-ter, eigenlijk zou ik moeten beginnen met u te bedanken voor uw antwoord, maar dat heeft mij te sterk ontgoocheld, echter niet omwille van de tijd die u hebt genomen. Voor belangrijke dossiers zijn we bereid de nodige tijd uit te trekken.

Ik stond er evenwel versteld van hoe u ingewikkel-de dossiers nog ingewikkelder kunt voorstellen dan ze al zijn. De wazigheid van uw antwoorden grenst aan het onwaarschijnlijke.

Op geen enkel ogenblik heb ik een concreet ant-woord gehoord op de vragen die ik u heb gesteld. Had de Vlaamse regering weet van die constructie waarbij die overheidsgelden onmiddellijk doorge-sluisd werden naar onderaannemers, zonder enige tegenprestatie ? Daar hebt u niet op geantwoord. Zijn er onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering nog gemeenschapsgelden door-gestort ? Het antwoord is natuurlijk ja, maar uw antwoord is dat wij al die ingewikkelde construc-ties niet meer toegepast hebben, dat wij dat helem-aal anders doen.

Alleen in uw conclusie zegt u dat wij ons vergissen in de feiten. U hebt geen enkel feit weerlegd, maar toch zegt u op het einde dat wij ons vergissen in de feiten. U zegt dat wij ons in de bevoegdheden ver-gissen, maar nergens zegt u precies waar in die bevoegdheden. Het gaat over oude dossiers, zegt u. Maar die dossiers hebben ook nu nog – in 1997 – zware gevolgen en financiële implicaties voor Gim-vindus.

Voor mij – en waarschijnlijk voor vele collega's – is het overduidelijk dat die dossiers verder onder-zoek vergen. Zoals de heer De Gucht terecht uit-drukkelijk heeft gezegd, kan dit niet anders.

Mijnheer de voorzitter, ik zeg u eerlijk dat ik oor-spronkelijk de bedoeling had om via hoorzittingen

Bogaert

te proberen aan meer informatie te komen. Juridisch en technisch kan dit niet : de bewindvoerders kunnen onmogelijk inzage geven in belangrijke, beslissende en verhelderende documenten die bij de rechtbank zijn gedeponeerd in het kader van het lopend gerechtelijk onderzoek.

De voorlopige bewindvoerder, de heer Leroy, heeft op 18 december nadrukkelijk aan heel Vlaanderen gezegd over informatie te beschikken waarmee kan worden bewezen dat 800 miljoen frank overheidsgeld op een frauduleuze manier werd aangewend. Hij nodigde daarbij het Vlaams Parlement uit om hem zijn verklaring te komen laten staven. Ik zou het op zijn zachtst gezegd zeer vreemd vinden als wij niet op die uitnodiging ingaan.

Het parlement moet terzake haar verantwoordelijkheid opnemen en moet morgen beslissen om via een onderzoekscommissie deze zaak verder uit te spitten. (*Applaus bij de VU*)

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het zou cynisch zijn om de minister te bedanken voor zijn uitgebreide antwoord dat veel tijd in beslag heeft genomen.

Mijnheer de minister, het meest cynische eraan is dat u een heel uitgebreide historiek van de scheepskredieten en de betrokkenen hebt gegeven. Dit is belangrijke informatie, maar een heel belangrijk element handelde u in één zinnetje af : over de Navigator zei u dat de NMKN meer dan een miljard frank heeft uitbetaald aan de Boelwerf. In uw volgende alinea had u het direct over Boelwerf Vlaanderen. U bent dus zomaar overgestapt van het ene op het andere, zonder allusie te maken op wat er gebeurd zou kunnen zijn. Ik vind het belangrijk dat u daar alsnog kort op in gaat. Ik wil niet dat u mensen beschuldigt, maar in vergelijking met het uitgebreide antwoord dat u daarvoor hebt gegeven, bent u hier toch zeer luchtig overgegaan.

Ten tweede denk ik dat ik geen scherpe kanten van het dossier naar voor heb gebracht. Ik heb u echter wel een concrete vraag gesteld over het verschil tussen de hoogte van de geschatte prijs van de bouw van de Navigator en van de prijs die het schip achteraf waard bleek te zijn. Er is sprake van een verschil van anderhalf miljard frank. Ik deed u het voorstel om dit te laten onderzoeken en hiervoor bestaan vele mogelijkheden. Ik denk aan het

voorbeeld van het onderzoek naar de Europese subsidies door Arthur Henderson. Wij kunnen een onderzoek laten instellen naar de mogelijke verklaring voor de overschatting van de prijs van de Navigator door het comité ter verlening van de scheepskredieten.

Voor wij kunnen beslissen over een onderzoekscommissie, zou ik graag eerst wat bijkomende informatie krijgen. Of u hebt uw voorbereidende tekst heel strikt gevolgd, of u hebt mijn bijkomende vragen niet genoteerd, of u wilt er niet op in gaan. In het laatste geval moeten we onze houding ten aanzien van de voorliggende moties over het instellen van een onderzoekscommissie zeer goed bekijken. Ik stel u dus nog één vraag. Die vraag, los van het bochtige antwoord dat u hebt gegeven, is concreet : zult u een initiatief nemen om een plausible verklaring te geven voor de overschatting van de prijs die ontegensprekelijk is betaald bij de bouw van de Navigator en het verlenen van het scheepskrediet ? Ik heb in mijn uiteenzetting daarnet een mogelijke verklaring gegeven. Misschien is die correct, misschien is ze totaal incorrect. Ik denk dat u daar uw rol als voogdijminister ten volle kunt spelen en het parlement informatie kunt geven. Zo niet, dan denk ik dat we tot andere conclusies moeten komen bij de voorliggende moties voor het instellen van onderzoekscommissies.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de bekommernis van de collega's die de minister hebben geïnterpelleerd, is mijns inziens terecht voor zover we nu kennis hebben van een aantal feiten.

Via welke weg we die kennis ook hebben bekomen, het is zeker na het antwoord van de minister duidelijk dat er op zijn minst reden tot ongerustheid is over de manier waarop is omgesprongen met gemeenschapsgelden, of dat nu federale gemeenschapsgelden waren of gemeenschapsgelden van het Vlaams Gewest.

De minister heeft zeer in extenso geantwoord, en daar wordt een beetje meewarig over gedaan bij de collega's. Ik snap dit niet goed. Dat hij daarbij een zeer uitvoerige inleiding heeft gegeven over de werking van het systeem, lijkt mij niet meer dan fatsoenlijk. Ik neem aan dat enkele collega's in dit parlement zich daadwerkelijk hebben verdiept in het dossier en er voldoende kennis van zaken over hebben, maar ik denk dat een overgrote meerder-

Voorhamme

heid van parlementsleden deze kennis van zaken niet heeft. Ik vind het dus goed dat de minister het systeem haarscherp heeft uitgelegd. Daardoor is het mogelijk om de getallen en de namen waarmee wordt gegoocheld, juist te situeren.

Het is duidelijk dat het systeem zoals het bestond – inzake subsidiëring, eerst van de rederijen, nadien via hetzelfde systeem van de werven – een systeem was dat op zich voortdurend aanleiding kon geven tot verkeerd gebruik. Dat is wellicht zo geweest gedurende de hele geschiedenis van dit systeem. Het is ook duidelijk dat er reeds zeer vroegtijdig acties zijn ondernomen. Reeds in 1989, van bij de overheveling van bevoegdheden, is men in de Vlaamse regering tot de vaststelling gekomen dat men het systeem moest veranderen.

Men is niet over glad ijs gegaan. Ik heb die periode van discussies zelf nog meegemaakt in een andere hoedanigheid. Men heeft een rondetafelconferentie georganiseerd. Er is zelfs een ontwerp van decreet goedgekeurd door het grootste deel van de regering op dat ogenblik. Een aantal mensen in de regering vonden dat ze dit niet moesten goedkeuren. Dit decreet kon niet tijdig worden uitgevoerd.

De heer Karel De Gucht : Mijnheer Voorhamme, u spreekt over een episode uit de Vlaamse regering waar de toenmalige PVV er eerder als observator bij zat dan als meerderheidspartij.

De heer Robert Voorhamme : Ik wil daar verder niets over zeggen, want ik vind het slecht om in een tijdperk waar we over nieuwe gewoonten spreken, altijd te moeten verwijzen naar vroeger. Ik stel vast dat de regering dit feitelijk had goedgekeurd. Het kon niet worden uitgevoerd omdat er verkiezingen zijn gekomen in november 1991. Zo simpel is het.

De adviezen waren onderweg. Het ging zijn normale gang. Het is dus wat later gebeurd. Ondertussen is men blijven verder werken met de procedures zoals die tot dan toe altijd werden gehanteerd en met de deskundigen terzake die tot dan toe altijd de dossiers hadden beheerd.

Vandaag zien we dat er ernstige redenen zijn om aan te nemen dat die procedures niet altijd feilloos hebben gewerkt. De kostprijs van de Navigator en Discovery is waarschijnlijk opgeblazen. Men heeft zelfs chantage uitgeoefend bij de onderhandelingen voor de afbetaling van de kredieten. Ik zou daar ook graag tot in detail alles van weten. Men moet zich bij zo'n toestanden toch vragen stellen.

De maandelijkse fee van 850.000 frank voor het verhuren van slechts één schip lijkt me ontzettend hoog.

De minister heeft de ware toedracht inzake procedure haarfijn uit de doeken gedaan. Als daar iets is foutgelopen, en dat is waarschijnlijk, dan wordt dat nu onderzocht. Diegenen die ons alle informatie hebben verstrekt, hebben ook het gerecht op de hoogte gebracht en, zo hoop ik, op zijn minst dezelfde informatie bezorgd. Ik hoop dat het gerecht zijn werk nauwgezet zal doen en ons duidelijk zal maken wie correct en wie niet correct heeft gehandeld. Het is niet onze taak dat onderzoek te voeren. We mogen ons niet met de gerechtelijke procedures bemoeien. Dat is riskant. Tenzij iemand iets heeft aan te merken op de procedures zelf en dan moet hij een ander soort van onderzoek aanvragen. Dat kan hier niet, dat moet op federaal niveau gebeuren.

Laten we de resultaten van het gerechtelijk onderzoek dus afwachten. Ik zeg dit niet om een scherm op te trekken. Ik zeg dit alleen opdat we onze rol correct zouden kunnen vervullen. Gelukkig delen we allemaal deze bekommernis. De regering kan niet anticiperen op het gerechtelijk onderzoek. Ik verwacht wel van de regering dat ze zal handelen naargelang de resultaten van het onderzoek. Op dat moment kunnen ook wij onze rol spelen.

De voorzitter : De heer De Gucht heeft het woord.

De heer Karel De Gucht : Ik deel de bezorgdheid van de heer Voorhamme, als hij zegt dat we het werk van het gerecht niet mogen doen. Dat klopt.

Ik denk dat het werk van een onderzoekscommissie er ook niet in bestaat het werk van het gerecht te doen. Het werk van een onderzoekscommissie bestaat erin vast te stellen of er fouten zijn begaan door Gimvindus, zowel als beheerder van scheepskredieten als in de hoedanigheid van beheerder in participaties van Gimvindus. Dan spreken we over de Boelwerf en over Boelwerf Vlaanderen.

Andere vraag is of men de NMKN heeft gecontroleerd, alhoewel daar alle middelen toe voorhanden waren. Ik heb de indruk dat het beheer van die bank een betwistbare aangelegenheid is. Dat is een politieke verantwoordelijkheid.

Een derde punt heeft niet met strafrechtelijke elementen te maken. Wat is er gebeurd met betrekking tot het toekennen van de rentetoelagen en de overname van scheepskredieten van de schepen Petrel en Pelican ? Is dat inderdaad, zoals de heer

De Gucht

Voorhamme zegt, niet allemaal het gevolg van een chantagesituatie waarin de Vlaamse overheid door de heren Lubbe Bakker en Highlands is terechtgekomen ?

Het gerechtelijk onderzoek moet nagaan of op bepaalde ogenblikken door individuele en individualiseerbare personen strafrechtelijke feiten zijn gepleegd. Het kan best zijn dat men een aantal dingen niet kan individualiseren. Men stelt een aantal zaken vast, maar men kan de schuldige niet aanduiden. Dan zit men strafrechtelijk gewoon vast.

Daarnaast blijft er de politieke verantwoordelijkheid. Ik ben ervan overtuigd dat daarover grote vragen leven. De heer Voorhamme bevestigt dat trouwens. We kunnen die perfect onderzoeken, zonder in het vaarwater van het gerechtelijk onderzoek te komen.

Eén van de redenen waarom we dit dossier met enige hardnekkigheid aan de oppervlakte brengen, is dat het ons opmerkelijk lijkt dat de eerste klacht neerligt van eind 1992 en dat men pas veertien dagen geleden een rogatoire commissie heeft gestuurd om een en ander te controleren. Als we moeten wachten op het gerechtelijk onderzoek, dan kunnen mensen met politieke verantwoordelijkheid en mensen van Gimvindus misschien al met pensioen zijn. Dat is niet de bedoeling. Als we nu de elementen hebben om politieke verantwoordelijkheden vast te stellen, en als blijkbaar ook de meerderheid met serieuze vragen zit omtrent het goed besteden en controleren van overheidsgeld, dan moeten we dat als parlement ook doen. We kunnen dat perfect zonder in de sporen van het gerechtelijk onderzoek te treden.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer De Gucht, ik denk toch dat uit de uitleg van de minister is gebleken dat procedureel alles uitermate consequent is verlopen. Daar waar moest worden onderhandeld over uitwinning, is ook de weg gekozen die ertoe zou strekken het gemeenschapsgeld maximaal te recupereren. Althans, dat is de informatie waarover men vandaag beschikt op basis van de dossiers. Als uit het gerechtelijk onderzoek blijkt dat in die dossiers onjuiste gegevens zitten, omdat er dubbel spel is gespeeld, dan zijn er nieuwe feiten. Dan pas kan men de vraag stellen hoe de Vlaamse overheid daarop zal reageren. De rest is discussie in de voorwaardelijke wijze.

Als men zo'n onderzoekscommissie in het parlement zou willen oprichten, zou men hoe dan ook terechtkomen bij dezelfde stukken en dezelfde elementen waarop het gerecht vandaag een beroep doet. Mijns inziens schept dat verwarring in de taakverdeling die niet zonder risico's is. Ik zou niet graag meemaken dat mensen die malversaties hebben begaan, in de toekomst vrijuit kunnen gaan omdat wij het niet handig genoeg hebben aangepakt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

MOTIE van de heren Frans Wymeersch en Filip Dewinter tot uitoefening van het recht van onderzoek over de afhandeling van de faillissementen Boelwerf en Boelwerf Vlaanderen, de besteding van overheidsmiddelen in deze bedrijven en de toekenning en besteding van scheepskredieten – 680 (1996-1997) – Nr. 1

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is de motie van de heren Wymeersch en Dewinter tot uitoefening van het recht van onderzoek over de afhandeling van de faillissementen Boelwerf en Boelwerf Vlaanderen, de besteding van overheidsmiddelen in deze bedrijven en de toekenning en besteding van de scheepskredieten.

De bespreking is geopend.

De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, heren ministers, collega's, het debat over de motie die voorligt, is reeds gedeeltelijk gevoerd. Als afronding van dit debat wil ik vanuit onze fractie verantwoorden waarom we twee weken geleden deze motie hebben ingediend. Het is trouwens niet de eerste keer dat wij een motie tot oprichting van een onderzoekscommissie in verband met de Boelwerf indienen. Als ik me niet vergis, is het de derde keer. Ik denk dat het nu eindelijk eens tijd wordt om deze onderzoekscommissie ook daadwerkelijk op te richten.

Aansluitend op wat de heer Voorhamme daarnet zei, verwijs ik naar de onderzoekscommissie die we het vorige Vlaams Parlement heeft opgestart in verband met het KS-dossier. Ook toen liep er

Wymeersch

ongeveer gelijktijdig een gerechtelijk onderzoek. We hebben de taken echter duidelijk omlijnd, in samenspraak met de commissarissen en in samenspraak met het gerecht. Binnen de taakomschrijving hebben we als onderzoekscommissie onze taak tot een goed einde gebracht.

Er loopt inderdaad een gerechtelijk onderzoek maar, zoals de heer De Gucht terecht heeft opgemerkt, moet ons onderzoek vooral gericht zijn op de politieke vraag. Wij moeten de politieke verantwoordelijkheden vastleggen, eventuele schuldigen aanwijzen en desgevallend sancties treffen. We mogen zeker niet vergeten dat dit dossier niet alleen financieel belangrijk is. Het heeft ook een zware sociale dimensie.

In dit dossier staat de rol van de overheid op de voorgrond, in haar functie van voogdijoverheid van Gimvindus en als apparaat dat mee verantwoordelijk is voor het beleid, zowel van de oude Boelwerf als in Boelwerf Vlaanderen, zowel als beheerder als participant.

We vragen in onze motie vier dingen : de oprichting van een commissie die verslag uitbrengt over het beleid en het aandeel hierin van Gimvindus inzake het dossier Boelwerf, de wijze waarop de overheidsgelden werden besteed, het beleid en het aandeel hierin van Gimvindus inzake het dossier van de scheepskredieten en de wijze waarop deze scheepskredieten werden aangewend.

We kunnen niet anders dan een paar vragen aan te kaarten die tijdens de werkzaamheden van deze onderzoekscommissie aan de orde moeten en zullen komen. Waarom is men moeten overgaan tot de faling van Boelwerf 1 ? Hebben financiële malversaties een rol gespeeld ? Waar ligt in dat verband de verantwoordelijkheid van het beleid, zowel vanwege de privé-sector als vanwege de overheid ?

Ten tweede, hoe, waarom, op welke manier en volgens welke modaliteiten is Boelwerf Vlaanderen opgestart ? Waarom is men uiteindelijk in zee gegaan met de partners die we kennen ? Ik verwijs in dit verband naar de gesprekken met de heer Lubbe Bakker.

Ten derde, hoe is men tot het faillissement van Boelwerf Vlaanderen gekomen ? In hoeverre was dit scenario vooraf ingecalculleerd ? Met andere woorden, wat is de juiste reden hiervoor ?

Ten vierde, het debat van vandaag is het beste bewijs dat een onderzoekscommissie absoluut noodzakelijk is. Vandaag blijkt immers zeer duidelijk dat de huidige minister van Economie, de heer Van Rompuy, zeker niet gelukkig is met dit dossier. Het is een erfenis uit een voorgaande periode. Ik begrijp dan ook zeer goed waarom hij, als een van zijn eerste beleidsdaden, dit dossier heeft willen afstoten.

De heer Bogaert heeft er al op gewezen dat zo'n onderzoekscommissie ook wordt gevraagd door mensen die niets met het Vlaams Parlement te maken hebben. Dit bewijst dat er momenteel nog steeds een aantal zaken verborgen blijven. Het is in het belang van de Vlaamse regering en van het Vlaams Parlement dat de volledige waarheid in het Boelwerfdossier aan het licht wordt gebracht. Voor elke objectieve waarnemer is het duidelijk dat er misschien iets niet in orde is. Ook de heer Voorhamme heeft gezegd dat er bij hem grote twijfels rijzen.

Er zijn morgen dus twee mogelijkheden. Als het Vlaams Parlement duidelijkheid wil, zal het de motie van het Vlaams Blok goedkeuren en zal er een onderzoekscommissie worden opgericht. Als het parlement deze motie niet goedkeurt, zal dit te wijten zijn aan de houding van de meerderheid. Ik neem immers aan dat de andere oppositiepartijen onze motie zullen steunen.

Als men morgen onze motie niet goedkeurt, is het voor ons duidelijk dat de meerderheid iets te verbergen heeft of dat ze dit dossier zo snel mogelijk wil vergeten. Misschien heeft de meerderheid geen behoefte meer aan nog een parlementaire onderzoekscommissie die bepaalde dingen aan het licht kan brengen.

Als we nu de volledige waarheid niet aan het licht willen brengen, zal het in dit Boeldossier zijn zoals in het lied : en de kat kwam weer. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

De bespreking is gesloten.

We zullen morgen om 16 uur de hoofdelijke stemming over de motie houden.

INTERPELLATIES (*Regl. art. 73*)

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering

Interpellatie van de heer Ward Beysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering

Interpellatie van de heer Johan Malcorps tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heren Sauwens, Beysen en Malcorps tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens (*Op de tribune*) : Mijnheer de minister, de aankondiging van de stad Hasselt dat het openbaar vervoer gratis zal zijn vanaf 1 juli 1997 is een belangrijke stap. Het plaatst het openbaar vervoer in het middelpunt van een maatschappelijk debat. Dit is positief. Een kwaliteitsvol openbaar vervoer moet immers mee de ruggengraat zijn van een geïntegreerd mobiliteitsdenken, dat we in de toekomst zeker nodig hebben.

Het is ook vernieuwend dat een Vlaamse stad zoveel geld wil vrijmaken voor het openbaar vervoer. Ik wens hier op geen enkele wijze het beleid van de stad Hasselt te becommentariëren. Dit is de zuivere gemeentelijke autonomie, waarover de gemeenteraadsleden van Hasselt en de eigen bevolking moeten oordelen.

Onze interpellatie is er vooral op gericht dit experiment te plaatsen in het globale Vlaamse mobiliteitsbeleid, waarover wij het in dit parlement reeds vaak hebben gehad. Ik heb het gevoel, mijnheer de minister, dat dit minder een Vlaams initiatief is

geweest dan wel het resultaat van een structurele samenwerking tussen de entiteit Limburg van de Vlaamse Vervoersmaatschappij, en de stad Hasselt. Het is goed dat de provinciale entiteiten vanuit een bepaalde autonomie zelf een aan hun regio aangepast beleid kunnen voeren. Ik heb trouwens vandaag gelezen dat de directie Mechelen van De Lijn niet zo enthousiast was over de aankondigingen en het experiment zelf.

Mijnheer de minister, was u zelf op voorhand op de hoogte van het initiatief ? Is het initiatief om het gratis openbaar vervoer aan te bieden voldoende ingebed in een algemene mobiliteitsstudie van de stad Hasselt ? Sommigen zeggen dat het niet zozeer automobilisten uit de auto zal halen, maar dat vooral voetgangers en fietsers zullen gebruik maken van het gratis aanbod.

Ik had ook uw mening willen kennen over de aankondiging dat de stad Hasselt een reuzeparking wil aanleggen vlakbij het centrum, aan het Kolonel Dusartplein, voor vijf- à achthonderd voertuigen. Dat is voor een in verhouding kleine stad een grote ingreep. Dit staat haaks op wat een geïntegreerd mobiliteitsbeleid zou moeten betekenen, want daarin speelt een ontradringsbeleid voor autogebruikers een essentiële rol.

Intussen ontwikkelen zowat alle verkeersdeskundigen argumenten om te bewijzen dat dit geen gelukkig experiment is. Ze verwijzen naar de studies die aangeven dat niet zozeer de prijs, maar wel de snelheid en het comfort bepalend zijn voor het al dan niet nemen van het openbaar vervoer. 50 percent van de keuze wordt bepaald door de snelheid van het vervoermiddel, 35 percent door het comfort en de bedrijfszekerheid en slechts 15 percent door de prijs.

Men zegt dat in Nederland, Duitsland en Bologna de experimenten tot weinig resultaten hebben geleid. Het was een ontgoochelende ervaring. Wat is uw visie erover ? Positief in Hasselt is alvast het feit dat de boulevardpendel en boulevardbus die ook gratis waren, een vrij groot succes zijn. Wat De Lijn in Limburg met de stad doet, bouwt voort op dit recent geboekte succes.

Er zijn ook een aantal vragen die al beantwoord zijn door de brief die u hebt rondgestuurd. De heer Van Wesemael en de heer Vanderheyden hebben dit, als directeur-generaal van De Lijn en als directeur-generaal van de administratie Wegen en Verkeer, op grote schaal verspreid onder de gemeentebesturen.

Sauwens

Hierin wordt verwezen naar bijakte 9 bij de mobiliteitsconvenant die begin dit jaar tot stand is gekomen. Ik meen dat die voor Hasselt in januari werd ondertekend. Ik heb echter geen kennis van de juiste inhoud van deze akte. Ik beschik wel – zoals de leden van onze commissie – over het mobiliteitshandboek. Ik heb zelf bijakte 9 even doorgenomen.

Zo bepaalt artikel 3, paragraaf 2, onder meer dat het gewest er zich toe verbindt om voor de aanvullende dienstverlening binnen een bepaald bedieningsgebied aan de Vlaamse Vervoermaatschappij een financiële tegemoetkoming te verlenen. Welk bedrag heeft het Vlaams Gewest, overeenkomstig artikel 3 van de bijakte 9 van het mobiliteitsconvenant Hasselt, aan de Vlaamse Vervoermaatschappij toegewezen? Welke verbintenissen heeft de stad Hasselt aangegaan inzake het parkeerbeleid en de doorstromingsmaatregelen? Welke verbintenissen heeft de stad Hasselt aangegaan voor het parkeerbeleid en de doorstromingsmaatregelen?

Artikel 5 van de bijakte bepaalt dat de VVM extra voertuigen kan inzetten. Hoeveel voertuigen zet De Lijn bijkomend in voor het opstarten van dit experiment? Hoe zal het aanbod er uitzien? Sommigen zeggen dat het zal gaan om een verdubbeling, zo niet om een verdrie- of zelfs een verviervoudiging. Hoe groot is de investering in de exploitatie van deze nieuwe bussen? Welk evaluatiesysteem wordt er toegepast? In dat verband is het belangrijk dat men nagaat welke gevolgen het groter aanbod zal hebben. Een aantal professoren hecht daar veel belang aan.

In de eerder genoemde nota van uw diensten wordt gezegd dat het luik gratis openbaar vervoer een zuiver gemeentelijk initiatief is, dat volledig door de stad Hasselt moet worden gefinancierd. Noch De Lijn, noch het Vlaams Gewest zullen in dat verband een financiële inspanning leveren. De geraamde vervoersontvangsten waarvan de criteria moeten worden bepaald, worden integraal betaald door de stad Hasselt. Maar ten gevolge van een aantal decretale bepalingen, en ook van de beheersovereenkomst, zal de raad van bestuur van de VMM toelating moeten verlenen voor de nieuwe tarieven.

Heeft de raad van bestuur van de VMM die toelating reeds verleend? Zal het initiatief op 1 juli van start gaan? Welk bedrag zal de stad Hasselt zelf moeten inbrengen in 1997 en in de volgende periode van vijf jaar? Het mobiliteitsconvenant geldt

immers voor vijf jaar. Welke tarieven zullen er in die periode worden gehanteerd?

Sommige persberichten hebben het over een door de stad te dragen dekkingspercentage van 12 procent. Dat percentage zou overeenkomen met de te verwachten vervoersinkomsten. Is dat zo? Uit de algemene besprekingen meen ik me te herinneren dat de dekkingscoëfficiënt voor het stads- en streekvervoer in heel Vlaanderen zo een 34 procent bedraagt. Hoe valt dit verschil te verklaren? Heeft dat te maken met het grote aanbod dat vanaf 1 juli zou worden gerealiseerd?

Zal voor het opzetten van dergelijke experimenten met een nieuw openbaarvervoersaanbod in andere steden en gemeenten een soortgelijke financiële sleutel worden gehanteerd? Zijn er andere financiële inkomsten? Sommige Europese subsidies lopen op tot 50 procent. Is het de bedoeling daarop een beroep te doen?

Mijnheer de minister, ik hoop dat uw antwoord op deze vragen een beter licht kan werpen op het experiment Hasselt. Het oude experiment in Brugge heeft een duidelijk positief effect gehad, zowel inzake het aantal gebruikers van het openbaar vervoer en het aantal fietsers, als wat het autovrij maken van de binnenstad en de totale leefbaarheid en veiligheid van Brugge betreft.

Ik hoop dat het experiment Hasselt op dezelfde wijze een voorttrekkersrol kan vervullen. Ik vind dat de Vlaamse vervoermaatschappij ook over meer financiële middelen moet kunnen beschikken om het sedert twee jaar snel afnemend reizigersaantal te keren. In 1996 heeft De Lijn immers bijna 4 miljoen reizigers verloren. Dat is een achteruitgang met bijna 2 procent.

Meer financiële middelen zouden de capaciteitsproblemen in Gent en Antwerpen, waar de vervoersvraag zeer groot is, helpen wegwerken. Het is eigenlijk een schande dat Vlaanderen zich moet behelpen met tweederangsmateriaal, met afdankertjes uit Duitsland, om de wachtende reizigers op de Antwerpse en Gentse perrons op te vangen. Het maatschappelijk nut van een goed openbaar vervoer wordt nog te veel miskend, ook op de politieke banken van het parlement en van uw regering. Een te strak budgettair beleid kan enkel kortzichtig worden genoemd. Onze bekommernis, en daarin steunen we u, is dat u over meer middelen zou kunnen beschikken. Anderzijds moeten deze middelen zo goed mogelijk worden gestuurd en gericht zijn op een structurele verbetering van het openbaar vervoer in heel Vlaanderen. Dit is de kern van

Sauwens

mijn betoog. Het Hasseltse experiment verdient alle aandacht en moet passen in een algemene mobiliteitsvisie en als dusdanig door de diensten van het Vlaams Gewest worden ondersteund. Tegelijk mag het de mogelijke expansie van het openbaar vervoer in de rest van Vlaanderen niet in de weg staan.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, zoals de heer Sauwens reeds zei, heeft de recente beslissing van het Hasseltse stadsbestuur tot invoering van het gratis stedelijk busvervoer heel wat stof doen opwaaien. Ik moet helaas vaststellen dat de initiatiefnemer vandaag niet aanwezig is. Het zou natuurlijk interessant zijn geweest om hier enige discussie over te voeren.

Dit initiatief doet ook tal van vragen rijzen. Dat gemeenschappelijk vervoer gratis is, oogt mooi. Ik blijf er echter van overtuigd dat er geen free lunch is en dat de rekening altijd door iemand moet worden betaald. In dit geval vrees ik dat u daar gedeeltelijk voor zult opdraaien.

Men heeft dus een populaire maatregel getroffen, die uiteraard op heel wat bijval van het publiek kan rekenen. Er wordt echter niet bij verteld dat uiteindelijk altijd de gemeenschap de kosten van de verlieslatende vervoersmaatschappij zal moeten betalen. Het gratis aanbieden van gemeenschappelijk vervoer kan op het eerste zicht een positieve indruk wekken. Ik ben daar niet a priori tegen. De kostprijs voor de klant is immers een belangrijk criterium bij zijn keuze om al dan niet gebruik te maken van het gemeenschappelijk vervoer. In die optiek valt er voor de potentiële reiziger een aanzienlijke drempel weg.

Toch mag men niet blind blijven voor een aantal andere belangrijke kanten van de zaak. Zo komt het initiatief van de stad Hasselt erop neer dat de stad zelf, en niet de reiziger, de tickets en abonnementen zal betalen aan De Lijn. Deze inkomsten dekken 12 percent van de totale kosten van de Lijn in de stad Hasselt. De rest van de kosten blijft De Lijn zelf dragen, hetzij via de meerinkomsten uit de pot van 450 miljoen frank waarin wordt voorzien voor de realisatie van de mobiliteitsconvenants, hetzij via de algemene dotatie van het Vlaams Gewest. Precies hier ligt de knoop van de morele verantwoording. Het geld van de dotatie wordt immers door alle burgers in Vlaanderen inge-

bracht. Op die manier geeft het project in Hasselt blijk van weinig solidariteit met de andere steden en gemeenten. Stel u voor dat de reacties van alle andere steden negatief waren. Zelfs groene schepen Vogels moest tot mijn leedvermaak vaststellen dat het Hasseltse project in Antwerpen ondenkbaar is.

Krachtens artikel 19, paragraaf 1 van de beheersovereenkomst tussen De Lijn en het gewest, zijn de kosten afhankelijk van het aanbod. Gratis vervoer zal de vraag doen stijgen, waardoor de kosten op hun beurt zullen stijgen. De Lijn kan dan niet anders dan een groter deel van de dotatie opeisen om de meerkosten in Hasselt te kunnen dekken.

Zoiets is bijgevolg steeds ten nadele van anderen. Mijnheer de minister, ik vraag u dan ook of dergelijke experimenten eigenlijk niet in strijd zijn met het beginsel, het axioma van uw beheersovereenkomst. Daarin wordt immers gesteld dat de Vlaamse regering initiatieven zal nemen om alle lagen van de bevolking in gelijke omstandigheden gelijke kansen te geven inzake de toegankelijkheid tot het gemeenschappelijk vervoer. Dat is een axioma waar we achter staan. Blijkbaar worden de gelijke kansen nu overboord gegooid. Het is precies deze vaststelling die me zorgen baart. U zult dat ook wel begrijpen. Tijdens een ander leven dat we samen in Onderwijs hebben geleid, hebben we steeds en sterk gepleit voor die gelijke kansen. Welnu, ik denk dat we dat hier ook moeten blijven doen. Vanuit deze bekommernis rijst alvast de vraag hoe dit Hasseltse experiment kan worden ingepast in uw globale beleidsvisie en in de globale beleidsvisie van de Vlaamse regering. Bij mij komt deze zaak eerder over als een echte verrassingsaanval, waarbij men duidelijk heeft gerekend op enig media-effect. Ik meen dat dit idee van gratis gemeenschappelijk vervoer het verdient eerst verder te worden onderzocht. Bent u bereid een dergelijk voortgezet onderzoek te coördineren ?

Een gecoördineerde aanpak is immers toch precies de kern van de filosofie van het convenantenbeleid, tenzij ik dit verkeerd zou hebben begrepen. Nu worden de andere steden regelrecht in een hoekje geduwd, terwijl ze afdoend hebben bewezen volwaardige partners te zijn in de uitbouw van een efficiënt mobiliteitsbeleid, en dit door intense samenwerking in de plaats van een concurrentiële positie in te nemen tegenover elkaar.

Mag ik daarnaast nog uw aandacht vestigen op het feit dat De Lijn maximaal één algemene tariefwijziging per begrotingsjaar mag doorvoeren. De actie van de stad Hasselt zal dus ook de mogelijke tarief-

Beysen

aanpassing voor 1989 moeten opvangen. Het lijkt dus logisch dat ook dit door het dotatie-aandeel zal moeten worden gedragen, met alle gevolgen van dien. In elk geval zal het overheidsaandeel in de kosten van het gemeenschappelijk vervoer in Vlaanderen nog groeien. Kan de minister ons, naast het exacte huidige overheidsaandeel in deze kosten, meedelen welke de implicaties zullen zijn voor de Vlaamse regering in het geval van uitbreiding van deze experimenten en in het geval dit concept verder wordt doorgetrokken? Ik wens hier vandaag in het bijzonder te onderstrepen dat de beslissing van het Hasseltse stadsbestuur eerst dient te worden getoetst aan het beleid omtrent de mobiliteitsconvenanten, waarbij we erop moeten toezien dat er eenvormig beleid wordt gewaarborgd.

Dames en heren, dit experiment moet nader worden bekeken met betrekking tot de consequenties ervan. Immers, zoals de heer Sauwens terecht beklemtoonde, bleek de beslissing van de stad Hasselt niet alleen voor de andere steden, maar ook voor De Lijn een complete verrassing. Dit onderstreept nogmaals dat er nog geen zorgvuldig afgewogen inschatting van de gevolgen heeft plaatsgevonden. Dit noopt mijns inziens ook tot een onmiddellijk en grondig debat over de rol van het gemeenschappelijk vervoer, waarbij de beheersing van de mobiliteitsstromen centraal dient te staan. De huidige werkwijze van de Vlaamse regering gaat in tegen alle tendensen en opties op Europees vlak inzake transport en mobiliteit. Zowel in Groot-Brittannië als in Frankrijk, Denemarken en Zweden lopen momenteel, mét succes, privatiseringsprojecten. In de praktijk blijkt dat coherente en zorgvuldig ingevoerde concurrentiemodellen degelijk werken: hetzij – zoals in Groot-Brittannië – via het vrijemarktsysteem, met meer dan 40 procent kostenvermindering, hetzij – zoals in andere vermelde landen – via een systeem van aanbestedingen. In Denemarken resulteerde dit in een vermindering van de kosten met 20 procent.

Terwijl men steeds vaker voor liberalisering en voor de invoering van de marktwerking op het vlak van het gemeenschappelijk vervoer kiest, trekt de Vlaamse regering daarentegen de kaart van de volledige subsidiëring. Dit komt neer op een versteviging, een betonning van het overheidsmonopolie. Mijnheer de minister, dit beleid staat haaks op de huidige trendsetting van deregulering, responsabilisering en privatisering. Vlaanderen klampt zich blijkbaar krampachtig vast aan, naar mijn gevoel, totaal voorbijgestreefde opvattingen. Het zou

goed zijn dat u het, in de plaats van een depressief beleid te voeren op het vlak van het gemeenschappelijk vervoer, over een heel andere boeg gooit. Ik benadruk nog eens dat ik niet a priori tegen het initiatief in Hasselt ben gekant. Het moet wel kaderen in een globaal concept. Ik wil dat men een fundamenteel debat voert over de rol van het gemeenschappelijk vervoer, in het kader van de beheersing van de mobiliteitsstroom. Ik denk dat men dan verder komt dan met een sensationeel initiatief dat wel sommige ogen doet opengaan – wat niet slecht is – maar eigenlijk te oppervlakkig is om een beleid op te bouwen. (*Applaus bij de VLD*)

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de teneur zal misschien toch iets anders zijn dan bij de vorige spreker. Het experiment in Hasselt met het inzetten van gratis bussen tot einde 1998 heeft terecht heel wat bijval gekregen. De reacties van de bevolking in Hasselt en ook elders in Vlaanderen wijzen erop dat de mensen wel degelijk geloven in een trendbreuk om wat minder met de auto te rijden en wat meer gebruik te maken van de bus en de fiets.

Een groep jonge en enthousiaste politici durft een gok aan en durft een beroep te doen op het gezond verstand van de mensen. We kunnen dat alleen maar toejuichen. Het Hasseltse experiment vond trouwens steun in diverse partijen, een paarse coalitie zoals de heer Beysen al heeft gezegd. Ook de VLD-schepenen Onckelinx en Gysens en de Hasseltse middenstand staan er volledig achter. Dat is een opmerkelijk gegeven.

De beslissing van de Hasseltse coalitie om op jaarbasis 20 miljoen frank uit te trekken om de bussen gratis te laten rijden, is bovendien de bekroning van een heel mobiliteitsproject en staat dus niet geïsoleerd zoals het soms misschien overkomt. Het busvervoersplan en meer in het bijzonder de groene busjes op de kleine ring en tussen de markt en het station passen binnen een ruimer mobiliteitsplan: het autoluw maken van de stadskern met waar mogelijk een zone 30, de groene boulevard, het fietsplan en het parkeerplan.

Kiezen voor de bus in Hasselt betekent ook kiezen tegen de aanleg van een nieuwe grote ring rond Hasselt. Ik hoop dat de minister Hasselt in deze keuze ook wil volgen. Kiezen voor de bus betekent ook de middenstanders ervan overtuigen dat mensen met belgerinkel of met de bus naar de winkel komen.

Malcorps

Het geïntegreerde mobiliteitsplan van Hasselt is terecht als model opgenomen in het mobiliteits-handboek van de minister. We willen zeker niet melig doen. Ik wens Hasselt duidelijk proficiat. Dit voorbeeld verdient navolging. Om de herinrichting van de stadsdiensten van De Lijn in Hasselt mogelijk te maken, werd in bij-akte nummer 10 de mobiliteitsconvenant afgesloten met de stad Hasselt en werd voor het beginjaar een goede 70 miljoen frank uitgetrokken voor in principe een verviervoudiging van het aanbod aan openbaar vervoer. Dat is 15 percent van het bedrag dat in 1997 werd gereserveerd voor mobiliteitsconvenanten, namelijk 450 miljoen frank. Dat is relatief weinig, maar ook relatief veel. Als ik het lijstje bekijk van alle afgesloten mobiliteitsconvenanten, dat de minister ons heeft bezorgd, dan stel ik vast dat in andere steden soortgelijke inspanningen worden gedaan. Als we rekening houden met de projecten die ook de komende jaren nog op het programma staan, dan kunnen we niet zeggen dat Hasselt er buitensporig uitspringt.

En toch. De vraag wordt terecht gesteld of wat in Hasselt kan, ook elders zou moeten kunnen. Is het recht op mobiliteit en op collectief vervoer niet een basisrecht voor alle Vlamingen? Er is in dit verband terecht verwezen naar de filosofie achter de beheersovereenkomsten zelf. De heer Stevaert heeft in zijn commentaren in de media ook de nadruk gelegd op de band met de schuldherschikking die in Hasselt werd doorgevoerd, de afspraken met het Gemeentekrediet, de volkslening bij de ASLK. Toch behoeft het geen betoog dat niet alle steden in Vlaanderen in diezelfde startpositie verkeren.

Mijnheer de minister, collega's, vandaar ook wil ik de volgende centrale stelling in naam van mijn fractie naar voren schuiven: het feit dat met instemming van De Lijn en van het gewest, dus van de Vlaamse regering, dit experiment nu wordt opgezet in Hasselt, kan of mag niet zonder gevolg blijven voor de rest van Vlaanderen. Als andere steden evenwel vergelijkbare positieve acties willen ondernemen – en dat zullen we aanmoedigen – om een betere en/of goedkopere dienstverlening door De Lijn te verzekeren, dan zullen de middelen, die nu worden uitgetrokken voor de mobiliteitsconvenanten, aanzienlijk moeten worden opgetrokken. Zoveel is duidelijk. Gezien de klemtoon die deze regering zelf wil leggen op het stedelijk beleid, heeft De Lijn een belangrijke maatschappelijke opdracht.

Verkeersleefbaarheid is een van de basisvoorwaarden voor een bruisende, plezierige stad waar mensen willen blijven wonen of opnieuw willen gaan wonen. Dit kan als aan een bepaald aantal minimumvoorwaarden wordt voldaan. Ten eerste, frequente verbindingen binnen de stadskern met aansluiting om de vijf minuten en een vlotte doorstroming met vrij baan voor bus en tram. Ten tweede, voldoende bussen of trams met een minimum aan comfort. Ten derde, de tram of bus als bediener van park-and-ride voorzieningen buiten de stad. En ten slotte – voor sommige steden of regio's misschien niet het belangrijkste – goedkope en aantrekkelijke tarieven voor het openbaar vervoer.

Ik voel me geenszins geroepen om hier een principiële discussie te starten over de vraag of de reële kost van trein, tram en bus wel degelijk doorberekend moet worden aan de klant. In theorie heeft men natuurlijk gelijk: koken kost geld, ook collectief vervoer heeft zijn prijs, maar eigenlijk is dat allemaal praat voor de vaak op een ogenblik dat onze steden worden kapotgemaakt door een nooit aflatende congestie van auto's. Als trams en bussen kunnen bijdragen tot een meer leefbare en gezonde stad, maak die dan alstublieft zo aantrekkelijk en goedkoop mogelijk.

Misschien is gratis rijden niet overal de beste oplossing. De heer Beysen heeft daarnet al verwezen naar mevrouw Vogels die terecht zegt dat gratis openbaar vervoer in grote steden zoals Antwerpen en Gent financieel onhaalbaar is en dat dit misschien niet de eerste nood is die zich aandient. Zeker als het aantal lijnen, de frequentie, het aantal trams, de vrije doortocht, enzovoort, nog te wensen overlaten. 28 frank voor een rit binnen de stad is dan ook geen onoverkomelijk bedrag.

Maar laten we creatief zijn. Waarom geen binnen het gezin overdraagbaar milieu-abonnement invoeren voor wie de auto parkeert aan de rand van de stad en verder spoort met de tram? Een milieu-abonnement dat de mensen beloont die nu al trouw gebruik maken van het openbaar vervoer, maar dat ook nieuwe mensen kan aantrekken. Waarom zorgen we er niet voor dat bussen en trams echt kindvriendelijk worden: gratis openbaar vervoer voor wie nog geen twaalf is, bijvoorbeeld.

Als we dit soort van basisdienstverlening willen verzekeren in alle grotere steden in Vlaanderen en als we bovendien in aangepaste equivalenten willen voorzien buiten die steden, dan zijn er extra stimulansen nodig voor De Lijn, om het dan nog maar zachtjes uit te drukken. De heer Geudens van

Malcorps

De Lijn sprak van 4,5 tot 7 miljard frank die De Lijn nodig zou hebben om overal in Vlaanderen gratis te rijden. Ik neem aan dat dit niet direct de bedoeling is, maar de orde van grootte zal wel juist zijn.

Het minimum waarover we vandaag kunnen en moeten spreken, is – zoals de heer Sauwens al zei – een substantiële verhoging van het huidige bedrag voor de mobiliteitsconvenanten. Als de minister en de regering niet bereid zijn hierover een discussie aan te gaan, dan is Hasselt inderdaad een schot in het ijle geweest, niet meer dan een fopspeen. Ik weiger dit echter te geloven. Ik geloof dat de minister van Verkeer in de kansen van een beter en goedkoper openbaar vervoer gelooft. Het is niet zomaar dat hij ervoor kiest om Hasselt als model mee te promoten. Het is vooral omdat hij dit model wil veralgemenen en in elke stad via het instrument van de mobiliteitsconvenant naar aangepaste vormen wil zoeken om in elke stad, in elke gemeente of elke regio soortgelijke positieve acties te ondersteunen.

Een omvattend investeringsprogramma inzake het openbaar vervoer zou uiteraard een goede zaak zijn voor het leefmilieu. Ik neem aan dat dit ook op andere vlakken een goede zaak kan zijn, bijvoorbeeld voor de werkgelegenheid. De minister deelde mij onlangs mee dat elke frank die in het openbaar vervoer geïnvesteerd wordt, een terugverdieneffect oplevert van 1,3 frank. Daarnet nog refereerde men aan het experiment dat in Brugge werd uitgevoerd. Staatssecretaris Jan Peeters heeft laten uitrekenen wat het Brugse experiment aan tewerkstelling opleverde. Als we een extrapolatie zouden maken van de Brugse resultaten naar het Vlaams niveau, dan blijkt dat dit een 2200-tal extra banen zou opleveren. We moeten dus onderzoeken wat kiezen voor meer investeringen in het openbaar vervoer betekent aan meerwaarde voor het leefmilieu, extra veiligheid, ontlasting van onze steden, maar ook voor nieuwe, duurzame en zinvolle jobs, indien we een verband leggen tussen milieu en werkgelegenheid.

Mijnheer de minister, ik stel u daarom volgende concrete vragen. Ten eerste, op welke wijze wordt een veralgemening van een beleid van positieve stimulansen ten aanzien van het openbaar vervoer verzekerd? Is de minister van mening dat een gelijkwaardige behandeling van de verschillende Vlaamse steden en gemeenten die vragende partij zijn, met het huidige budget voorzien voor de mobiliteitsconvenanten en binnen het bestaande

investeringsbudget van De Lijn, afgesproken in de recent afgesloten beleidsovereenkomst, mogelijk is? Is er eensgezindheid binnen de Vlaamse regering om dit budget verder te verhogen en dit eventueel te spreiden over meerdere begrotingsjaren?

Ten tweede, werd in het kader van de aandacht van de regering voor een werkgelegenheidsbeleid, en binnen de huidige begrotingsmarges, al onderzocht in welke mate een omvattend investeringsprogramma dat voor De Lijn in heel Vlaanderen aan de bestaande mobiliteitsbehoeften zou kunnen voldoen, een gunstig effect zou hebben op leefmilieu en werkgelegenheid samen?

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als mediastunt is het experiment in Hasselt in elk geval geslaagd. Het heeft enorm veel sympathie opgewekt bij de politici, de bevolking en de busgebruikers. Het is positief dat het hierdoor op de agenda van het Vlaams Parlement terecht is gekomen, want de heer Sauwens heeft in het Vlaams Parlement al meer over de NMBS gedebatteerd dan over De Lijn, en die maakt toch deel uit van onze bevoegdheden.

Op het eerste zicht leek het mij een schitterende vondst, maar na een nachtje slapen bekeek ik de situatie toch wat nuchterder. Ik formuleer daarom graag enkele bedenkingen namens de CVP-fractie. Er zijn nog voorbeelden van zwaar gesubsidieerde sectoren, die misschien gratis diensten aan de bevolking zouden kunnen aanbieden. Men kan zich afvragen waarom er geen gratis treinverkeer is, of geen gratis kusttram in de zomer. We weten allemaal dat de budgettaire weerslag hiervan niet te overzien zou zijn.

Het gevaar is reëel dat de bevolking zich gaat vastklampen aan de wat simpele illusie dat het mobiliteitsprobleem zou zijn opgelost indien het openbaar vervoer voor de gebruiker goedkoper werd. Dit druist in tegen de stelling die bij deskundigen steeds meer veld wint, namelijk dat de gebruikers in de toekomst de reële en onderschatte kostprijs van de mobiliteit zullen moeten betalen.

Een tweede illusie is dat wat in Hasselt kan, ook in andere steden technisch, financieel en verkeerskundig haalbaar zou zijn. Het zou bijvoorbeeld 4,5 miljard frank kosten om het experiment te veralgemenen in Vlaanderen. Dit zijn de ontvangsten van de ticketverkoop van De Lijn, en dit bedrag moet hoe dan ook door de ene of de andere instan-

Decaluwé

tie worden betaald : door de gebruikers, door de gemeenschap, of door beide.

Mijn volgende vraag is hoe dit experiment past in het globaal vervoersbeleid. Wat is de relatie met het parkeerbeleid, het leefbaarheidsbeleid, en met het beleid ter bevordering van het fietsgebruik ? Welk belang hebben we erbij dat fietsers en voetgangers in de stadscentra plots busgebruiker worden ?

Hoe zal de kwaliteit van het busvervoer erop vooruitgaan ? Uit een enquête van De Lijn blijkt dat de klanten maar matig tevreden zijn over de dienstverlening. In hoeverre zullen de Hasseltse gebruikers van het openbaar vervoer niet monddood worden gemaakt, indien ze niets meer moeten betalen ? Zullen ze nog een kwalitatief hoogstaande dienstverlening kunnen eisen ?

Ten slotte is het helemaal geen slecht principe dat de gebruiker van een bepaalde dienst daar iets voor moet betalen. Men verwees reeds naar Brugge, maar daar is het openbaar vervoer in zijn globaliteit ook nooit gratis geweest.

Dit waren een aantal bedenkingen, en ik zou nu graag enkele concrete vragen stellen in verband met het experiment in Hasselt, de mobiliteitsconvenanten en de beheersovereenkomst van De Lijn.

Hasselt was een van de eerste gemeenten waarvoor extra middelen vrij konden komen via de mobiliteitsconvenanten. Hiervoor werd in deze begroting 450 miljoen frank ingeschreven en kwamen in de eerste fase een tiental gemeenten in aanmerking. Kunnen we hierdoor dan niet spreken van een broekzak-vestzakoperatie, waardoor het Hasseltse experiment gedeeltelijk betaald wordt met Vlaams overheidsgeld ? Wat is de exacte financiering van het project, inclusief de investeringen van De Lijn en het Vlaams Gewest ?

Werd de beheersovereenkomst op alle punten punctueel nageleefd ? De beheersovereenkomst bepaalt dat de Vlaamse Vervoermaatschappij zich er in eerste instantie toe moet verbinden om de bevindingen inzake netnormering progressief en zonder marktverstoring door te voeren. Daarnaast moet er op basis van de objectieve regels van de netnormering een verdelingssysteem worden uitgewerkt voor de verdeling van de budgettaire middelen over de entiteiten. Vervolgens dient een objectief kader te worden vastgelegd dat de eventuele bijdragen van steden en gemeenten bepaalt voor

de bedieningen waar de minimumnormen inzake bezetting en/of ontvangsten niet kunnen worden gehaald.

Al deze instrumenten die in de beheersovereenkomst worden vermeld, zijn mijns inziens vandaag nog niet voorhanden. Hierdoor kunnen we ons de vraag stellen of – in afwachting daarvan – het experiment in Hasselt wel degelijk voldoende onderbouwd is.

Ik lees in artikel 9 van de beheersovereenkomst dat de maatschappij drie soorten tarieven moet hanteren. Als alles gratis is, waar zit dan de differentiatie ? Wanneer hebben de raad van bestuur van De Lijn en u als voogdijminister hun goedkeuring gegeven om die verminderingen toe te staan ? Daarenboven wordt het luik over de bijzondere verkeerscontracten voor kansarmen, dat in principe binnenkort van toepassing moet worden voor de OCMW-cliënten, misschien volledig uitgehold.

Is het verantwoord om een beperking in te bouwen ten aanzien van niet-inwoners van de gemeente Hasselt ? Hoe zit het met de school-abonnementen ? Een Hasseltse leerling krijgt dit gratis, terwijl een leerling van buiten de gemeente die in Hasselt naar school gaat, blijkbaar moet betalen, of niet ?

De CVP-fractie gunt dit experiment zeker aan de Hasseltse inwoners, maar dit voorstel geeft waarschijnlijk nog veel voedsel tot discussies over de problematiek van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt zo dan toch op de agenda geplaatst, en kan misschien een echte aanzet geven voor een globale mobiliteitsdiscussie in het Vlaams Parlement. (*Applaus*)

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik ben zeker niet verrast door het aantal interpellanten en ook niet door het aantal vragen die mij werden gesteld. De persconferentie van het stadsbestuur van Hasselt over gratis openbaar vervoer heeft bij diverse parlementsleden en gemeentebesturen heel wat vragen opgeroepen.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om een beknopte toelichting te geven over de globale principes van het mobiliteitsconvenant, want dit is één van de hoekstenen van het beleid. Het convenant is onder meer afgesloten met de stad Hasselt. Zoals de heer Malcorps ook al zei, past dit initiatief in een gecoördineerde aanpak en een globaal con-

Baldewijns

cept. Zoals iedereen weet heeft elk gemeentebestuur in Vlaanderen de uitnodiging ontvangen om een mobiliteitsconvenant af te sluiten met het oog op het vastleggen van duidelijke wederzijdse afspraken die in het kader van de uitvoering van de infrastructuur en van openbare vervoerprojecten van het Vlaamse Gewest worden gesteld.

Hiertoe heeft de Vlaamse regering met de goedkeuring van het mobiliteitsconvenant op 2 april 1996 ook een eerste reeks van types bijakten van het mobiliteitsconvenant goedgekeurd, die betrekking hebben op verschillende types projecten. Voor alle details met betrekking tot de afsprakenregelingen en de procedures die moeten worden gevolgd, verwijs ik naar het mobiliteitshandboek. Ik heb uit de interpellaties kunnen vernemen dat dit voor iedereen een wel zeer vertrouwde materie is.

Ik zou in het bijzonder aandacht willen vragen voor de bijakte 9 van het mobiliteitsconvenant, omdat die het vertrekpunt vormt van het initiatief van het gemeentebestuur van Hasselt. Bijakte 9 stipuleert, in algemene termen, het verhogen van het aanbod in openbaar vervoer door middel van uitbreiding van bestaande lijnen, de verhoging van de frequentie ervan of door de invoering van nieuwe lijnen. Zowel het Vlaams Gewest, de lokale overheid als De Lijn gaan daarbij een aantal verbintenissen aan.

De belangrijkste verbintenis van het Vlaams Gewest is het verlenen van een subsidie aan de Vlaamse Vervoermaatschappij voor de extra exploitatiekosten die voortspruiten uit het bijkomend aanbod. Het is derhalve een subsidie bovenop de normale exploitatiesubsidie die het Vlaams Gewest al aan De Lijn verstrekt via de dotatie.

Mijnheer Sauwens, de totale jaarlijkse meerkost van het project bedraagt 80.920.169 frank voor een verviervoudigd aanbod. Ik voeg hier onmiddellijk de nuance aan toe dat net zoals bij het project in Brugge dit exploitatietekort in de loop der jaren moet kunnen worden afgebouwd. Dit is een basisdoelstelling.

De Lijn zorgt van haar kant voor geschikt materiaal – hier is sprake van zeventien bijkomende bussen -, maakt een nieuw exploitatieplan op, verbetert de park- en ridefaciliteiten en zorgt voor adequate informatie.

De lokale overheid ten slotte, in casu het stadsbestuur van Hasselt, verbindt er zich toe infrastructu-

rele maatregelen te nemen in functie van een betere doorstroming van het openbaar vervoer en het standstillprincipe te aanvaarden inzake het totaal-aanbod van parkeerplaatsen, zowel publiek als privé. Dit betekent dat indien er nieuwe parkeerplaatsen komen, die moeten worden gecompenseerd op bestaande parkings.

Deze type-bijakte is dan ook een antwoord op de kritische bedenkingen op het Hasseltse initiatief die her en der al werden geformuleerd. Gratis openbaar vervoer heeft geen zin zonder begeleidende maatregelen zoals een stringent parkeerbeleid, betere doorstroming en uiteraard een verbeterd aanbod. Elke partner moet erop toezien dat de medeconvenants zich aan deze engagementen houden. Bovendien zullen de inkomsten en uitgaven die zijn verbonden aan dit project, jaarlijks worden geëvalueerd. Mocht blijken dat de vooropgestelde verwachtingen niet worden ingelost, dan is voorzien in een heroriëntatie van de afsprakenregeling.

Mijnheer de voorzitter, dit initiatief is voor de stad Hasselt evenwel geen nieuwigheid. De stad Hasselt pleegt al enkele jaren overleg met De Lijn en de administratie Wegen en Verkeer over de invoering van een uitgebreider stadsnet, meer bussen, hogere frequentie enzovoort. De bijakte 9 die op 23 januari 1997 voor een periode van vijf jaar werd afgesloten tussen het Vlaams Gewest, De Lijn en de stad Hasselt, is het resultaat van dit overleg. Niet alleen Hasselt heeft een type-bijakte 9 afgesloten, ook andere steden waaronder Antwerpen, Mechelen, Leuven, Oostende en Brugge hebben dit al gedaan.

Met diverse andere steden zijn nog onderhandelingen aan de gang. Laat dit duidelijk zijn : de Vlaamse vervoermaatschappij krijgt van het Vlaams Gewest geen aanvullende middelen om gratis openbaar vervoer te organiseren. Dat gratis openbaar vervoer komt met andere woorden volledig ten laste van de gemeente.

Het is mogelijk dat een bepaalde stad of gemeente binnen haar politieke prioriteiten het verstrekken van gratis vervoer bovenaan de agenda plaatst. Dat moet op het niveau van de stad of gemeente worden uitgemaakt. Ik antwoord daarmee op de vraag of elke stad of gemeente de kans krijgt om een dergelijk voorstel te doen.

Bijakte 9 houdt geen enkel engagement in inzake tariefaanpassingen. Hierbij wil ik een zijsprong maken naar de concrete vragen van de heer Decaluwé. Hij zegt dat tariefaanpassingen het gevolg

Baldewijns

moeten zijn van een besluit van de minister. Dat is en blijft het geval. De hier besproken maatregel is conform met de beheersovereenkomst die we hebben afgesloten. Wel laat ik opmerken dat in dit geval de stad Hasselt financieel in de plaats treedt van de reiziger en derhalve ook de betaling verricht. Er is geen kwestie van wijziging van tarieven, alleen staat iemand anders in voor de betaling.

Bijakte 9 biedt de lokale overheid de mogelijkheid om op eigen initiatief en in onderling akkoord met de raad van bestuur van de VVM, een tariefwijziging te financieren. De modaliteiten van dergelijke afspraken worden via het afsluiten van een typebijakte 10 geregeld. De titel van de type-bijakte 10 laat overigens geen enkele twijfel bestaan over de doelstelling. Ik citeer : bijakte betreffende de tegemoetkoming van de lokale overheid in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer.

Mijnheer de voorzitter, uiteraard moet ook deze bijakte de normale procedurele weg volgen. Dit betekent dat er een gemeenteraadsbeslissing moet zijn, dat de raad van bestuur van de VVM hierdoor moet worden gevat, dat er een advies van de administratie zal zijn, dat de auditcommissie zich moet uitspreken, dat er advies moet zijn van de inspectie van Financiën en dat dit mee moet worden bevestigd door de minister.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Al deze stappen zijn nog niet gezet voor het experiment in Hasselt.

Minister Eddy Baldewijns : Met de stad Hasselt is wel de bijakte 9 afgesloten, waarin het voornamelijk gaat over de herstructurering van het net. De stad heeft deze ondertekend.

Ik wil u meedelen dat de bijakte 10, die het gratis element moet garanderen, nog niet de hele procedure heeft doorlopen. Er zijn gesprekken gevoerd op het niveau van de gewestelijke instanties, zoals dit ook gebeurt voor andere bijakten. De definitieve ondertekening ervan is nog niet gebeurd. Ik heb u alle procedurele stappen gegeven die nog moeten plaatsvinden.

De heer Johan Sauwens : Dit moet in principe voor 1 juli gebeuren.

Minister Eddy Baldewijns : Ik neem aan dat de datum die in het vooruitzicht werd gesteld, de initiatiefnemer tot enige spoed dwingt.

De heer Ward Beysen : Dat is een veelzeggend antwoord.

Minister Eddy Baldewijns : Dat laat ik aan uw interpretatie over. In elk geval komt de eer aan Hasselt toe om als eerste de mogelijkheden van deze formule te hebben ingezien. Bovendien kiest Hasselt hiermee resoluut voor het openbaar vervoer. Ik moet dit echter nuanceren : in het verleden heeft men voor bepaalde doelgroepen op verscheidene plaatsen al gelijkaardige kleinschaligere initiatieven genomen.

Wat wordt er nu in Hasselt verstaan onder gratis openbaar vervoer ? Het gaat hier over de verplaatsingen op het stadsnet binnen Hasselt : in het totaal 8 lijnen en 27 bussen. Die worden volledig gratis aangeboden aan Hasselaren en niet-Hasselaren. De verplaatsingen op het streeknet met begin- en eindpunt binnen het grondgebied Hasselt zijn gratis voor Hasselaren. Niet-Hasselaren betalen het normale tarief.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de minister, hoe gaan de buschauffeurs het onderscheid maken tussen een Hasselaar en een niet-Hasselaar ? Moeten ze dan telkens de identiteitskaart vragen ?

De voorzitter : Ze moeten hen iets laten zeggen. (*Hilariteit*)

Minister Eddy Baldewijns : Daar moeten nog mechanismen voor worden uitgedokterd.

De heer Johan Sauwens : Dat is natuurlijk wel een belangrijke vraag.

Via de Prodata-apparatuur die meer dan een miljard frank heeft gekost, kan men zeer goed weten wie de reizigers zijn. De vervoersbewijzen blijven een essentieel gegeven. Op een bepaald moment heeft de burgemeester van Hasselt gezegd dat de identiteitskaart moest worden getoond. Dat zorgt natuurlijk voor een aantal wettelijke en politionele problemen. Men zegt ook al dat bepaalde jongeren de hele dag op de bus zullen blijven zitten. Mijns inziens zal men toch met een vervoersbewijs moeten werken, zelfs aan nultarief. Is men daar al uit ?

Minister Eddy Baldewijns : Het is duidelijk dat er een systeem moet worden toegepast, dat controle door De Lijn toelaat. Het ontwaardingssysteem zal allicht niet overbodig worden.

Baldewijns

Kinderen onder de twaalf jaar betalen in geen van de vermelde gevallen enige bijdrage. In de campagnekrant van deze maand zal uitgebreid aandacht worden besteed aan het project-Hasselt. Op deze wijze zullen alle gemeenteraadsleden op de hoogte worden gebracht van dit project.

Vanuit het beleid van het Vlaams Gewest om het openbaar vervoer te bevorderen, is de optie van de stad Hasselt om de kosten van het gebruik van het vervoer op zich te nemen in plaats van de gebruiker ervoor te laten opdraaien, een tegemoetkoming aan de doelstellingen van het gewest.

Ik wil een duidelijk antwoord geven op enkele specifieke vragen die onder meer werden gesteld door de heer Sauwens.

De stad Hasselt zal minimaal de inkomsten vergoeden die werden vooropgesteld in de afgesloten bijakte 9. Er wordt hierbij rekening gehouden met een stijging van het aantal busreizigers in de periode tot het jaar 2000.

Wat de dekkingsgraad van de exploitatie betreft, hebben we voor de regio Hasselt een dekkingsgraad van 12 percent. Dat kan bij een eerste benadering laag lijken, maar ik wil u wel vragen om dit in een globale context te plaatsen. We weten immers dat bepaalde steden vanwege het potentieel aan reizigers, een veel hogere dekkingsgraad kunnen bereiken. De herstructurering van het net – met een groter aanbod en een groter aantal kilometers – zou in een eerste fase een verlaging van de kostendekkingsgraad kunnen betekenen. Die wordt berekend tot 9 percent. Normaal gezien moeten we dan kunnen groeien naar een patroon van 25 percent. Dat betekent dat men voor het stadsvervoer het beoogde percentage van 30 percent zou kunnen bereiken. Met het streekvervoer erbij gerekend, moet men gemiddeld 25 percent kunnen halen.

Er werd ook gevraagd of er eventuele andere bijdragen mogelijk zijn om dit project te financieren, onder meer vanuit Europese en provinciale fondsen. Ik zeg eerlijk dat ik hierover tot op heden geen informatie heb. Het spreekt uiteraard voor zich dat het de initiatiefnemer, die ook de verantwoordelijke is voor het gratis vervoer, vrij staat hier de nodige gesprekken over te voeren.

De beheersovereenkomst stipuleert een graduele integratie van het instrument mobiliteitsconvenant in de exploitatiepolitiek van de Vlaamse Vervoermaatschappij. Het openbaar vervoer is een zaak van gedeelde verantwoordelijkheid tussen het Vlaams Gewest, de lokale overheid en De Lijn.

Ik veronderstel dat ik al op enkele van de specifieke vragen van de heer Beysen heb geantwoord. De totale kostprijs van de Vlaamse Vervoermaatschappij is bekend vanuit de begrotingsdiscussies. Ik wens een onderscheid te maken : de dotatie bedraagt 9,8 miljard frank ; het programma voor de convenants 450,1 miljoen frank ; de kapitaalstoelagen 13,8 miljoen frank ; en de investeringen worden gesplitst over twee posten : 1,689 miljard frank en 74,2 miljoen frank. Op het VIF – de investeringen voor het openbaar vervoer – is nog eens in 432,5 miljoen frank voorzien. Het totale pakket aan middelen dat ter beschikking staat van de Vlaamse Vervoermaatschappij bedraagt dus 12 miljard 460,2 miljoen frank.

De heer Malcorps had hierover ook enkele vragen gesteld. Hij had het tevens over de tewerkstellings-effecten van het mobiliteitsbeleid dat wij trachten te voeren. Door de nu reeds afgesloten convenants werden reeds 150 chauffeurs aangeworven.

Gelet op het toenemende verantwoordelijkheidsgevoel inzake mobiliteit bij de verschillende lokale besturen, meen ik dat alles in het werk moet worden gesteld om de positieve dynamiek ook te bestendigen. In dit verband en meer bepaald wat de financiële middelen, de tewerkstelling, enzovoort betreft, meen ik dat het uiteraard gepast is dat wij dit beleidsinstrument, dat pas bestaat sinds april 1996, te gepasten tijde evalueren. Deze evaluatie zal ons duidelijk maken in hoeverre bijkomende financiële middelen moeten worden voorzien. Ik meen ook dat we niet simplistisch mogen stellen dat dergelijke projecten een veralgemeende toepassing in de eerstvolgende weken of maanden kunnen krijgen.

Situaties kunnen – en zijn – verschillend. Dit kan te maken hebben met bijvoorbeeld de structuur van het vervoersnet, de eigenheid van een stad of omgeving. Ik meen dan ook dat al deze elementen hier hebben samengespeeld.

Ik wens bovendien in alle duidelijkheid te stellen dat ik, net zoals de collega's, in de nabije toekomst een debat over de mobiliteit en het te voeren beleid in het vooruitzicht stel. Het gaat dan bijvoorbeeld over de discussie inzake de netnorme-

Baldewijns

ring en over het principe van de basismobiliteit. De heer Beysen heeft hier bijvoorbeeld gesteld dat er bepaalde doelgroepen, zelfs bepaalde gewesten zijn waar men aandacht aan moet schenken. Deze aangelegenheden kunnen stof tot discussie leveren. Ik hoop dat het mobiliteitsdecreet, waarvan ik hoop het te kunnen voorleggen tijdens de tweede helft van dit jaar, een aanzet kan zijn tot deze discussie.

Mijnheer Beysen, u weet dat ik uw mening niet deel inzake de privatisering. We hebben daarover in commissie al discussies gevoerd. Ik wil iedereen vragen om ook daaromtrent zeer voorzichtig te zijn met het trekken van conclusies. Groot-Brittannië is terzake niet altijd het meest aangewezen voorbeeld. Ik zal nu niet verder op dit debat ingaan. In de toekomst zullen we daar nog genoeg de gelegenheid toe hebben.

Ik onthoud zeker de interessante suggestie van de heer Malcorps : het mogelijke milieuabonnement met alle noodzakelijke bijkomende flankerende maatregelen. Mijnheer Malcorps, het aanbod dat via het mobiliteitsconvenant ter bevordering van het openbaar vervoer ten aanzien van de Vlaamse steden en gemeenten wordt gedaan, laat heel wat mogelijkheden open. We zullen moeten afwachten waar eventueel initiatieven kunnen worden genomen die een stimulans kunnen inhouden voor het openbaar vervoer.

Ik denk dat ik hier in grote lijnen de aan mij gestelde vragen heb beantwoord. Ik wil wel nog enige nuancering aanbrenge in verband met een aantal zeer specifieke vragen. Het gaat hier over een project Hasselt, waar zeventien bijkomende bussen in het vooruitzicht worden gesteld. Voor dit jaar betekent dit dus een gesplitste bijdrage van de stad Hasselt. De inwerkingtreding is uiteraard bepalend voor het bedrag. Als de huidige datum van inwerkingtreding kan worden aangehouden, betekent dit voor 1997 dat de stad Hasselt ongeveer 11 miljoen frank zal moeten bijdragen. Voor 1998 betekent dit 25,4 miljoen frank. Ook daar volgt men eenzelfde redenering, zowel bij de stad als bij het gewest. Als men inspanningen levert op het gebied van openbaar vervoer, is dat uiteraard met de bedoeling een hoger reizigersaantal aan te trekken, zodat het bedrag eventueel kan teruglopen.

Ik dank ook alle volksvertegenwoordigers die met positieve waardering een vroeger project hebben benaderd : het project Brugge. Dit is vergelijkbaar met dit project, zowel qua financiering als qua

structurering. Er is wel één groot verschil, namelijk het aspect van het gratis gebruik in Hasselt.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, ik zal een met redenen omklede motie indienen die ertoe strekt om extra financiële middelen te bekomen om aan dit ritme de mobiliteitsconvenanten ook in de andere Vlaamse gemeenten te laten doordringen.

Mijnheer de minister, ik stel voor dat u ons de specifieke bedragen inzake de kosten schriftelijk bezorgt. Zo is er het bedrag van 80 miljoen frank dat op jaarbasis door het Vlaams Gewest aan de VMM wordt toegewezen om het extra exploitatie tekort te dekken. Voorts is er het gedeelte van De Lijn zelf, dat de maatschappij binnen het normale exploitatiebudget draagt. Ten slotte is er nog de investering van die zeventien bussen, waarop ook een bedrag zal moeten worden gezet. Ik stel dus voor dat u ons deze cijfergegevens schriftelijk bezorgt.

De voorzitter : De heer Beysen heeft het woord.

De heer Ward Beysen : Mijnheer de voorzitter, ik had ook een met redenen omklede motie voorbereid. In deze motie stelde ik dat, vooraleer dit experiment verder uit te breiden, dit grondiger moest worden onderzocht. Tot mijn genoegen heb ik een duidelijk antwoord gekregen op de gestelde vragen. Daarom lijkt het me niet meer nodig om deze motie in te dienen.

Mijnheer de minister, ik wil u wel vragen om een coördinerende rol te spelen. Ik heb immers de indruk dat dit nu niet is gebeurd.

Ten tweede is uw inziens de afspraak dat aan De Lijn geen bijkomende middelen zullen worden verschaft. Die afspraak kunt u waarschijnlijk niet naleven indien zou blijken dat dit initiatief een overrompend succes kent. De Lijn zal dan natuurlijk verplicht zijn een stuk van haar dienstverlening elders af te bouwen, ten voordele van de stad Hasselt. Mocht het initiatief een overrompend succes zijn, dan zult u er aan gehouden zijn om in meer middelen te voorzien voor De Lijn. Zo niet zal het plan ter plekke op financiële moeilijkheden stuiten.

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Ik heb een korte reactie op de laatste vraag van de heer Beysen. Het spreekt voor zich dat een verruimd vervoersaanbod, waaraan ook aangepaste lijnen en materialen zijn verbonden, een meeruitgave vraagt van De Lijn. Wanneer het succes echt overrompelend zou zijn, dan zou dit echter ook bijdragen tot een verlaging van de exploitatietekorten. Ik geef toe dat de exploitatiedekking vandaag te laag is. Daarom ook ondersteunen we alle mogelijke initiatieven om een verbeterde exploitatie tot stand te brengen. Dit past echter in het algemene debat rond de organisatie en de maatschappelijke betekenis van openbaar vervoer.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Omdat de dekkingsgraad in Hasselt op dit ogenblik voor een stad bijzonder laag is, gaat het voor Hasselt om een betaalbare last. Hoe meer succes dit initiatief zal hebben, hoe meer inkomsten er voor De Lijn zullen komen.

De factuur voor de stad gaat wel groter worden. Als ik het goed heb begrepen, evolueert het mobiliteitsconvenant naar een dekkingsgraad van 30 percent voor het stadsnet. Dat betekent dat in 1999 en 2000 de factuur voor de stad Hasselt, indien ze die last wil blijven dragen, verdubbelt en zelfs verdrievoudigt. Of niet ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Het vooropgestelde doel is uiteraard een hogere dekkingsgraad. Dit wordt vertaald in de bijdragen van de reizigers. Indien men meer reizigers heeft, betekent dit voor de stad Hasselt een mindere bijdrage. Indien we echter een bijzonder succes zouden hebben, zodat ook deze drempel nog overschreden wordt, dan betekent dit voor De Lijn een verbeterde situatie. De basisdoelstelling van dit samenwerkingsverband is een hoger aantal reizigers, waarbij iedereen zich beter kan voelen en waardoor het tekort ook kan verminderen.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de minister, indien het succes zo fenomenaal is dat men volgend jaar al een dekkingsgraad van 30 percent haalt – maar dat is een theoretisch gegeven, want de reiziger betaalt niet – gaat men dan de 30 percent en de reële verplaatsingen aanrekenen aan de stad Hasselt ?

De voorzitter : Minister Baldewijns heeft het woord.

Minister Eddy Baldewijns : Die dekkingsgraad moet theoretisch controleerbaar zijn, zoals ik daarstraks in mijn antwoord heb toegelicht. We moeten een mechanisme nastreven dat controle toelaat. Anders vertrekt men bijna van een forfaitaire basis, waarop men geen enkel toezicht heeft. In dat geval denk ik dat u gelijk hebt.

Met redenen omklede motie

De voorzitter : Door de heren Sauwens en Malcorps werd tot besluit van deze interpellaties een met redenen omklede motie ingediend. Ze zal worden gedrukt en rondgedeeld.

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

Het incident is gesloten.

MOTIE VAN ORDE

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter : Met toepassing van artikel 44 van het Reglement heeft de heer Van Hauthem het woord gevraagd bij motie van orde.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem : Mijnheer de voorzitter, de heer Van Nieuwenhuysen heeft vanochtend een motie betreffende een belangenconflict ingediend. We vragen dat deze motie in spoedbehandeling wordt besproken.

De voorzitter : Ik heb inderdaad een motie ontvangen. Aangezien er geen verklarende uitleg was bijgevoegd, wist ik niet wat ermee aan te vangen. Desondanks heb ik dat laten onderzoeken. Het betreft een belangenconflict vanuit grondwettelijk oogpunt. Een belangenconflict kan enkel betrekking hebben op wettelijke normen ; op decreten, wetten en ordonnanties. Naar mijn gevoelen is deze motie dus onontvankelijk.

De heer Joris Van Hauthem : Formeel gesproken hebt u misschien wel gelijk, mijnheer de voorzitter.

Van Hauthem

Maar in de geest van de wet die belangenconflicten regelt, gaat het om belangenconflicten die men kan instellen ten aanzien van wettelijke bepalingen. Ik weet ook wel dat die nominatim zijn vermeld in de wet ; en dat een voorstel om een grondwetsartikel te wijzigen daar niet instaat. Ons inziens, bekeken vanuit de geest van de wet, gaat het om een wettelijke bepaling, en niet om een uitvoerende bepaling. En dat lijkt ons het essentiële onderscheid. In die zin geloven we dat dit zou moeten kunnen.

De voorzitter : Ik stel voor dat we morgen daarover verder discussiëren, maar ik ben het uiteindelijk die me over de ontvankelijkheid van deze motie moet en zal uitspreken, en niet het Vlaams Parlement. Ik zal dat morgenochtend verder onderzoeken. Ik zal hierover grondwetspecialisten raadplegen. Ik weet wel dat in publicaties van professor Alen wordt verwezen naar wettelijke normeringen. Behoort daartoe ook een voorstel tot grondwetsherziening ? De wet is daaromtrent niet

duidelijk. Ik moet me aan de wet houden, tenzij er tegen morgen andere indicaties uit de bus komen.

De heer Joris Van Hauthem : Akkoord.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

Wij komen morgen om 10 uur en 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 20.00 uur.*

BIJLAGE

MONDELINGE VRAGEN

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Vergadering van dinsdag 13 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jan Penris, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Kris Van Dijck tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de aanleg van fietspaden langs gewestwegen

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De vraagsteller herinnert eraan dat er in het recente verleden, dit wil zeggen vier tot zeven jaar geleden, plannen werden gemaakt en onteigeningen werden uitgevoerd voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen. Hij denkt daarbij aan de N123 Retie-Kasterlee, aan de N10 Heist-op-den-Berg – Lier, en aan de problematiek in de Noorderkempen, meer bepaald de omgeving van Hoogstraten. Daarbij werden vaak al voorbereidende werken uitgevoerd, zoals het inbuizen van baangrachten.

Spreker stelt echter vast dat er op een bepaald moment blijkbaar andere prioriteiten naar voor werden geschoven, zodat de plannen, inclusief de uitgevoerde voorbereidende werken, stil zijn komen te liggen. Vandaar zijn vraag aan de minister in welke mate en wanneer deze plannen verder zullen worden afgewerkt.

2. Antwoord van de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

De minister antwoordt dat de onteigeningsplannen sterk afhankelijk zijn van specifieke factoren ter

plaatse. De timing voor het uitvoeren van onteigeningsplannen wordt in eerste instantie bepaald door het indicatief rollend driejarenprogramma. Dit investeringsprogramma werd aan het Vlaams Parlement meegedeeld naar aanleiding van de goedkeuring van de begroting. Deze planning wordt als uitgangspunt genomen voor het uitvoeren van de onteigeningen. Er worden derhalve geen kredieten vrijgemaakt voor onteigeningen ten behoeve van projecten die nog niet op het indicatief rollend driejarenprogramma zijn ingeschreven. Gezien de beperkte budgettaire middelen waarover de minister beschikt, kunnen er immers geen kredieten worden vrijgemaakt voor onteigeningen voor projecten waarvan de realisatie op korte termijn niet vaststaat.

Het investeringsprogramma wordt vastgesteld op basis van objectieve criteria. De uitvoering van belangrijke projecten wordt gekoppeld aan het afsluiten van een mobiliteitsconvenant. Wanneer zou blijken dat bepaalde projecten niet prioritair zijn, of dat de lokale overheid niet wenst mee te stappen in de convenantenregeling, dienen verschuivingen in het investeringsprogramma te worden overwogen. Dit kan desnoods gebeuren met inbegrip van het stopzetten van de onteigeningen. Tenslotte merkt de minister op dat ook een ongunstig advies van de Inspectie van Financiën noodzakelijke onteigeningen kan vertragen, waardoor concrete data in het algemeen moeilijk kunnen worden vooropgesteld.

De minister zal aan de vraagsteller een inventaris bezorgen van onteigeningsdossiers die werden stopgezet of afgevoerd van het driejarenprogramma, of waar nog wordt gewacht op een antwoord van de Inspectie van Financiën. Er zal eveneens een overzicht worden gemaakt van de recent goedgekeurde dossiers.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Vergadering van dinsdag 13 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jan Penris, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Jos Stassen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het dispuut tussen het stadsbestuur van Lokeren en het Vlaams Gewest in verband met de 'doorsteek' in Lokeren

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Eind vorig jaar stelde de heer Jos Stassen aan de minister een schriftelijke vraag betreffende de 'doorsteek', namelijk de Verbindingsweg Koningin Fabiolabaan-Eksaardebaan. De minister antwoordde dat de aanleg van een verbindingsweg niet werd gepland en dat deze geen enkel nut had voor de uitbouw van het gewestelijk wegennet. De burgemeester van zijn kant verklaarde dat hij alles in het werk zou stellen om de beslissing van de minister om te buigen.

Recente artikels in de plaatselijke pers suggereren dat de doorsteek er nu toch komt. Bevestigt de minister zijn eerder genomen beslissing om de 'doorsteek' niet aan te leggen, of is zijn standpunt inmiddels gewijzigd ?

2. Antwoord van de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

De minister verwijst naar zijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 154 van 19 december 1996, en bevestigt dat zijn afwijzend standpunt betreffende de realisatie van de doorsteek niet is gewijzigd. De verbindingsweg betekent immers geen meerwaarde voor de uitbouw van het gewestelijk wegennet. Dit standpunt werd reeds vroeger aan het College van Burgemeester en Schepenen van Lokeren meegedeeld. Wat de verkeersveiligheid op het kruispunt van de Gentsesteenweg met de Eksaardebaan betreft, werd inzake de installatie van verkeerslichten een advies uitgebracht door de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid. Dit advies moet worden voorgelegd aan de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid van de Vlaamse Gewestwegen. Pas dan kan eventueel de procedure voor het plaatsen van verkeerslichten worden opgestart.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Vergadering van dinsdag 13 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jan Penris, secretaris van de commissie

**Mondelinge vraag van de heer Etienne Van Vae-
renbergh tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams
minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruim-
telijke Ordening, over de resultaten van een file-
enquête door het Vlaams Economisch Verbond**

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Uit een enquête van het Vlaams Economisch Verbond (VEV) bij 500 bedrijven blijkt volgens de vraagsteller dat de Vlaamse verkeersproblematiek zich vooral situeert in Antwerpen en Brussel. In Antwerpen ondervindt 60% van de bedrijven er last van en in Brussel 49%. Limburg en West-Vlaanderen, waar respectievelijk 5% en 2% van de bedrijven met verkeersproblemen kampt, zijn nog relatief file-vrij. 39% van de bedrijven zegt al maatregelen genomen te hebben om het personenvervoer van en naar de onderneming vlotter te laten verlopen. Door 52% van de bedrijven worden flexibele arbeidstijden ingevoerd, waardoor de files kunnen worden omzeild. 30% kiest voor carpooling als oplossing en slechts 13% voor het stimuleren van het openbaar vervoer. De ondernemers zijn bovendien de mening toegedaan dat het gebruik van de informatietechnologie het fileprobleem in de toekomst kan oplossen. Het VEV zegt dat bijkomende infrastructuurinvesteringen niet langer kunnen worden uitgesteld en pleit voor een inhaalbeweging.

1. Wat is het standpunt van de minister over de resultaten van de file-enquête van het VEV ?
2. Is de minister het eens met de stellingen van het VEV inzake de bereikbaarheid van Vlaanderen ?

2. Antwoord van de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

De resultaten van de file-enquête bevestigen dat een antwoord op de groeiende mobiliteitsproblemen en de steeds hoger oplopende maatschappelijke kosten van het wegverkeer een bittere noodzaak is geworden. De resultaten bevestigen eveneens dat deze problematiek het meest indringend

geworden is in de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Positief is wel dat reeds de helft van de ondervraagde ondernemingen eigen maatregelen neemt of overweegt om het vervoer van en naar het bedrijf vlotter te laten verlopen. Dat bedrijven ook aandringen op een verdere uitbouw van de alternatieve vervoersmodi ligt volledig in de lijn van het beleid dat het Vlaamse Gewest voert om Vlaanderen meer bereikbaar en verkeersleefbaar te maken. Bij het zoeken naar dergelijke oplossingen moet steeds het streven naar een beheersbare mobiliteit voorop staan. Economische groei en een betere bereikbaarheid moeten hierbij hand in hand gaan met het verhogen van de leefbaarheid. Hierbij zijn een aantal pijlers te herkennen :

1. Initiatieven op bedrijfsniveau

De verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsvraagstuk is duidelijk gespreid over verschillende doelgroepen en diverse sectoren. Het is dan ook noodzakelijk om te komen tot een gecoördineerd optreden en gebundelde inzet van middelen. Een afdoende samenwerking tussen het Vlaamse gewest, de lokale overheden en de Vlaamse Vervoermaatschappij 'De Lijn' is hierbij onontbeerlijk. Vanuit dit perspectief heeft de minister reeds eerder aangekondigd de mobiliteitsconvenants te zullen gebruiken als hefboom voor de uitbouw van een mobiliteitsbeleid waarin de verantwoordelijkheid wordt gedeeld. Het mobiliteitsconvenant moet hierbij worden gezien als een verbindingsstuk tussen enerzijds het infrastructuurbeleid en anderzijds het mobiliteitsbeleid én een instrument ter verhoging van de doelmatigheid en de efficiëntie van de inzet van al te beperkte middelen. Het afsluiten van resultaatgerichte afspraken is dan ook een prioritaire doelstelling van het infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsconvenant staat centraal bij de invulling van dit beleid. Het dient dan ook de noodzaak aan resultaatgerichte engagementen rond concrete infrastructuur- of openbare vervoerprojecten zo concreet mogelijk in te vullen.

Zoals reeds meermaals werd benadrukt, zullen in dergelijke samenwerkingsverbanden de aspecten openbaar vervoer en ruimtelijke ordening een sleutelfunctie spelen. Dit ligt voor de hand. In het regeerakkoord worden de beheersing van de automobiliteit en de bevordering van het openbaar vervoer immers als uiterst belangrijke doelstellingen erkend. Daarom dient het locatiebeleid van de lokale overheid – zoals de problematiek van de inplanting van verkeersgenererende inrichtingen langs invalswegen en rondwegen – gericht te zijn

op de beheersing van de mobiliteit en dient zij maatregelen te treffen die de aantrekkelijkheid en de performantie van het aanwezige openbaar vervoer bevorderen. Het mobiliteitsconvenant wordt een vaste waarde van het mobiliteitsbeleid. Nauwelijks 1 jaar na de opstart hebben reeds meer dan 115 gemeenten en steden te kennen gegeven dat zij een mobiliteitsconvenant met het Vlaamse Gewest willen afsluiten. Inmiddels worden met grote steden als Antwerpen, Leuven, Brugge, Oostende, Mechelen en Hasselt binnen het kader van het mobiliteitsconvenant specifieke afspraken gemaakt rond de bevordering van het openbaar vervoer. Andere steden zoals Gent en Aalst zullen weldra volgen. Ook voor andere infrastructuurprojecten – in de eerste plaats fietspaden en doortochten – worden met veel gemeenten reeds mobiliteitsconvenants vastgelegd. De talrijke convenants die reeds werden ondertekend, bewijzen dat de lokale overheden zich wel degelijk willen inzetten om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Het aantal gemeenten dat een convenant wenst af te sluiten zal bovendien nog stijgen wanneer de verschillende projecten die onderdeel uitmaken van convenants, worden afgewerkt.

Gemeenten en steden hebben nood aan kennis over de verschillende aspecten van de mobiliteitsproblematiek. In het bijzonder willen zij meer kennis verwerven over de mogelijkheden om de verkeersleefbaarheid te verhogen. Tijdens recente informatiedagen over de mobiliteitsconvenants werd dan ook een oproep gedaan naar alle lokale overheden om de kennis op dit vlak in hun gemeente te vergroten. Tot vandaag zijn het vooral de steden die over een mobiliteitsambtenaar beschikken. Toch lijkt het noodzakelijk dat ook gemeenten een beroep kunnen doen op een deskundige die instaat voor beleidsvoorbereidend werk op gemeentelijk vlak.

Bedrijfsvervoerplannen maken deel uit van de gewenste globale oplossing. De vele studies en seminars hebben tot nu toe echter weinig effect gehad. Bedrijfsvervoersplannen werden weinig in de praktijk omgezet, en dit niettegenstaande het feit dat de Vlaamse gemeenschap hiervoor een intensieve steun aanbood. Toch kunnen we zeker niet spreken van onverschilligheid. Uit de VEV-enquête blijkt immers dat een belangrijk percentage van de bedrijven de problemen erkent en initiatieven neemt om het woon-werkvervoer te optimaliseren. Om de opmaak van bedrijfsvervoersplannen aan te zwengelen, wordt momenteel een decretales regeling uitgewerkt, waarbij wordt gestreefd naar een meer vraagsturend mobiliteitsbeleid dat het gebruik van collectieve en andere alternatieve

vervoersmodi stimuleert. Het decreet zal in eerste instantie betrekking hebben op het personenvervoer (woon-werkverkeer). In een eerste fase zal het decreet alle werkgevers uit de openbare en privé-sector met meer dan 1.000 werknemers verplichten tot de opmaak van een bedrijfsvervoersplan. Dat moet mogelijk zijn omdat de grootste bedrijven nu reeds grote inspanningen leveren. Het plan zal worden opgemaakt door een vervoerscoördinator die door de inrichting zelf wordt aangesteld en zal een actieplan bevatten. Dit actieplan is een verbintenis die het bedrijf aangaat om initiatieven te nemen om het autosolisme te vermindere. Het is de Vlaamse overheid die het bedrijfsvervoersplan zal beoordelen en conform verklaren op basis van de output inzake modal split die deze plannen vooropstelt. In het voorstel wordt uitgegaan van een gedeelde verantwoordelijkheid tussen overheid en bedrijfsleven. Daarom wordt het ook niet uitgesloten dat de overheid bedrijven die daadwerkelijk initiatieven nemen ter bevordering van alternatieven voor het autosolisme, tegemoet zal komen met ondersteunende maatregelen. Gelet op de bevindingen van de VEV-enquête met betrekking tot het goederenvervoer valt te overwegen of niet eveneens voor deze vervoersstromen initiatieven moeten worden genomen.

2. Ruimtelijke ordening en bereikbaarheid

Wat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) betreft, keurt het VEV het schrappen van reservatiestroken in de huidige gewestplannen af. Hiertegen brengt de minister in dat het categoriseren van de wegen, dat deel uitmaakt van het RSV, een ernstige oefening is en geen nattevingerwerk. Als op basis van deze analyse wordt overgegaan tot het schrappen van reservatiestroken voor wegen, gebeurt dit niet lichtzinnig. Wanneer men immers moet concluderen dat de voorgestelde weginfrastructuur geen structurele bijdrage levert voor de oplossing van een gesteld verkeersprobleem, maar het probleem enkel verplaatst of verergert, dient men zich dan niet de vraag te stellen of het nog wel aanvaardbaar is dat het gewestplan wordt bezwaard met dergelijke reservatiestroken ?

3. Gemeenschappelijk vervoer : klant en kwaliteit

De minister vindt het opmerkelijk en tevens verheugend, dat 65% van de bedrijfswereld investeringen in het openbaar vervoer als meest prioritair beschouwt, gevolgd door efficiënter onderhoud en benutting van de wegen (57%) en uitbreiding van de wegen (44%). Binnen het mobiliteitsbeleid wordt dezelfde volgorde van prioriteiten gevolgd.

Ook het stimuleren van het openbaar vervoer krijgt centrale aandacht binnen het mobiliteitsbeleid. Er werd voor gezorgd dat De Lijn over bijkomende middelen kon beschikken om haar aanbod klantvriendelijker te maken. Zo wordt De Lijn dankzij een bijkomende dotatie van 450 miljoen frank, in het kader van de mobiliteitsconvenants een kans geboden om waar nodig het openbaar vervoer uit te breiden en aldus gebruiksvriendelijker te maken. Ook werd eind 1996 de kapitaalsubsidie voor infrastructuurwerken van De Lijn met 200 miljoen frank verhoogd. De minister verwijst eveneens naar de 350 miljoen frank uit de GIMV-enveloppe voor de aankoop van trams.

Het stimuleren van carpool-initiatieven leidt eveneens tot meer gemeenschappelijk vervoer en een beter en efficiënter gebruik van wegvervoersmiddelen en tot een beperking van het wegvervoer. Het is evident dat het stimuleren van carpooling deel zal uitmaken van veel bedrijfsvervoersplannen. Het Vlaamse Gewest heeft recent nog een campagne gevoerd om de automobilisten te sensibiliseren rond carpooling. Het was opmerkelijk dat veel bedrijven hebben gereageerd op deze campagne en om meer informatie hebben gevraagd. Dit bevestigt ook de VEV-enquête die een groeiende bewustwording bij het bedrijfsleven vaststelt. Vorig jaar investeerde het Vlaamse gewest 72 miljoen frank in de aanleg van bijkomende carpoolparkings. Dit jaar worden de inspanningen verhoogd tot 50 miljoen frank per provincie. Met de Rijkswacht worden momenteel afspraken gemaakt om de benuttingsgraad van de carpoolparkings op te drijven. Naast de investeringen in carpoolinfrastructuur en het sensibiliseren van automobilisten voor dit alternatief, wordt in samenwerking met Taxistop gewerkt aan het opzetten van een Vlaamse carpoolbank. Het is de bedoeling dat zowel particulieren als bedrijven hierop zullen kunnen inschrijven zodat het zoeken naar geschikte carpoolpartners wordt vergemakkelijkt. Door deze carpoolbank zal het aantal carpoolers nog toenemen.

4. Programma “informatietechnologie en mobiliteit”

Gezien een uitbreiding van het wegennet in het algemeen ongewenst is, is het beter benutten van de bestaande infrastructuur door middel van verkeersmanagement van prioritair belang. Het verspreiden van multimodale verkeersinformatie is een van de meest effectieve maatregelen om het efficiënt gebruik van de bestaande infrastructuur te bevorderen. Tijdige en correcte verkeersinformatie laat een efficiënter gebruik van het wegennet toe.

Op basis van deze informatie kan de reiziger kiezen voor een alternatieve route of zijn reisgedrag aanpassen. Verkeersinformatie mag niet unimodaal zijn. De potenties van verkeersinformatie liggen ook in het bevorderen van een modale verschuiving naar het openbaar vervoer. Verkeersinformatie moet zowel op voorhand als onderweg ter beschikking van de reiziger staan. Multimodale verkeersinformatie stelt de reiziger in staat zijn verplaatsingsgedrag te optimaliseren op het vlak van transportmodus, route, vertrektijdstip, parkingkeuze en dergelijke. Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen is gepersonaliseerde informatieverstrekking over verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer cruciaal. Zowel het raadplegen van dienstregelingen als het genereren van een gepersonaliseerd reisplan moeten op termijn mogelijk worden gemaakt. In Vlaanderen dient in navolging van de ons omringende buurlanden dan ook gestart met de uitbouw van een multimodaal verkeersinformatiecentrum. De minister gaf reeds opdracht om een globaal onderzoek op te starten naar de mogelijkheden van een verkeerscentrum in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Het verkeersbeheer op de Brusselse ring zal op termijn geïntegreerd worden binnen het Brussels verkeerscentrum waarvoor het Brussels hoofdstedelijk Gewest op dit ogenblik voorbereidingen treft.

Het spreekt vanzelf dat de uitbouw van een Vlaams verkeerscentrum meer inhoudt dan louter infrastructuur. Verschillende actoren zijn op dit ogenblik betrokken bij het verkeersbeheer en het verzamelen en verspreiden van verkeersinformatie. Er dienen dan ook initiatieven ondernomen te worden om een organisatiestructuur op te zetten waarin de verschillende actoren op gelijkwaardige basis participeren. Verkennende gesprekken zullen worden gevoerd om een samenwerkingsprotocol af te sluiten. In eerste instantie wordt gedacht aan de Rijkswacht, de verkeerspolitie van Antwerpen, De Lijn, de automobielclubs Touring en VAB en de verkeersradio van de BRTN. Het VEV dringt ook aan op een nieuw impuls voor onderzoek, waarin de mobiliteitsproblemen via nieuwe informatietechnologie worden aangepakt. Aan de diensten van minister-president Van den Brande werd reeds voorgesteld de middelen die hij wenst ter beschikking te stellen ter cofinanciering van het beleidsgericht onderzoek, te richten naar een dergelijk impulsprogramma, en dit in samenwerking met het IWT. Het is evident dat hierbij bijzondere aandacht moet uitgaan naar de ondersteuning van initiatieven ter optimalisatie van het gecombineerd vervoer en dat de transportsector hier nauw bij wordt betrokken. Naast middelen vanuit de eigen begro-

ting en de middelen voor wetenschappelijk onderzoek zouden ook Europese middelen afkomstig uit het PACT-programma kunnen worden aangewend.

5. Alternatieve modi voor het goederenvervoer

Oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek dienen niet alleen gezocht te worden voor het personenvervoer, maar natuurlijk ook voor het goederenvervoer. Ook op dit vlak is een 'modal shift' nodig voor het vervoer over de weg naar het spoor en het water. De NMBS valt onder de federale bevoegdheden, al neemt dit niet weg dat voor de IJzeren Rijn de Vlaamse Regering, in het kader van haar advies over het investeringsprogramma van de NMBS 1996 – 2005, heeft aangedrongen om de realisatie van deze spoorlijn te versnellen. De IJzeren Rijn is immers van strategisch belang voor de Vlaamse havens. Uit een recent uitgevoerde studie blijkt bovendien dat de eerder beperkte investeringen economisch meer dan verantwoord zijn. Ook werd aangedrongen op de opname van de Vlaamse Goederenas en de verlenging van lijn 11 parallel met de A12 (Havenweg) tot de Nederlandse grens. Ook werd de NMBS verzocht de tweede toegang tot de haven van Antwerpen vervroegd aan te leggen. Tijdens het begrotingsdebat van vorig jaar drong de minister reeds aan op het decretaal ondersteunen van initiatieven inzake blok- en shuttletreinen. Met dit initiatief wenst de Vlaamse regering een extra impuls te geven aan het meer en beter gebruik van de spoorweg als alternatieve transportmodus. Momenteel wordt een regelgeving uitgewerkt, die aansluit bij de Europese initiatieven ter bevordering van het gecombineerd vervoer.

In een multimodaal mobiliteitsbeleid komt uiteraard ook vervoer over het water aan bod. Zo wordt de ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens gericht op de versterking van hun internationale positie in de range Hamburg-Le Havre. In het streven naar een complementaire samenwerking, zullen de maritieme toegankelijkheid, de basisinfrastructuur en de noodzakelijke achterlandverbindingen van de havens worden geoptimaliseerd. Een belangrijke voorwaarde voor het versterken van de concurrentiële positie van onze havens is de verbetering van de maritieme toegankelijkheid. In het investeringsprogramma van de waterwegen wordt prioriteit gegeven aan de afwerking van de infrastructuur die in uitvoering is, zodat het sinds jaren geïnvesteerd kapitaal gerendabiliseerd wordt. Dit betekent in het bijzonder de afwerking van Vlaanderen's belangrijkste scheepvaartwegen. Gezien de budgettaire realiteit en de hoge investeringskosten in de havensector, moet de inzet van beschikbare middelen worden geconcentreerd. Hierbij gaat de

aandacht in de eerste plaats naar een beperkt aantal investeringsprojecten, waarvan met grote zekerheid kan worden verwacht dat zij een substantiële verhoging van de trafiekgroei zullen genereren. De investeringen worden daarbij bij voorkeur gericht op projecten die de aansluiting op andere vervoersmodi mogelijk maken of verbeteren.

6. Meerjaren-investeringsprogramma voor transportinfrastructuur

De minister deelt de visie van het VEV dat er op korte termijn nood is aan een coherent investeringsplan met een langetermijnvisie. Uit het eerste deel van de toelichting bleek reeds dat hieraan hard wordt gewerkt en dat dit bovendien reeds deels is uitgevoerd. In de toekomst dient het mobiliteitsbeleid ook meer gericht te worden naar specifieke doelgroepen, zoals het economisch verkeer. Flankerende maatregelen zullen zich dan ook toespitsen op het beperken van het autoverkeer in het kader van het woon-werkverkeer, zodat het economisch verkeer letterlijk en figuurlijk meer ruimte krijgt. Duurzame mobiliteit is slechts mogelijk indien de groei van het autoverkeer beperkt wordt. Aangezien nieuwe wegen in het algemeen aanleiding geven tot een dynamiek die het autogebruik stimuleert, is een uitbreiding van het wegennet slechts op een uiterst selectieve wijze mogelijk. Hierbij wordt gedacht aan de aanleg van een ontbrekende schakel zoals bijvoorbeeld het rondsluiten van de kleine ring rond Antwerpen. Verkeerssimulaties hebben aangetoond dat de aanleg van dit sluitstuk de Antwerpse ring tot 2010 volkomen filevrij kan houden, voor zover de aanleg gepaard gaat met een aantal flankerende maatregelen. De huidige middelen zijn echter onvoldoende, en er is een structurele inhaaloperatie noodzakelijk. Uitgaande van de geraamde opbrengsten uit de GIMV-enveloppe zal een bijkomend bedrag van bijna 2 miljard BEF beschikbaar zijn voor verkeersinfrastructuur. Deze middelen zullen worden aangewend ter ondersteuning van investeringen in de ontsluiting van de zeehavens (1 miljard), de waterwegen (600 miljoen) en de aankoop van nieuwe trams voor Antwerpen en Gent (350 miljoen). De minister zal binnen de Vlaamse regering blijven aandringen op bijkomende middelen.

7. Beperkingen aan een prijsbeleid

Het VEV stelt beperkingen aan een prijsbeleid. Rekeningrijden, tolheffing, en dergelijke kunnen geen pijler vormen van het Vlaams verkeers- en vervoersbeleid aangezien niet voldaan is aan een aantal essentiële randvoorwaarden. Goede alternatieven voor het wegverkeer en -vervoer ontbreken.

De economische impact is niet ingeschat terwijl de huidige bevoegdheidsverdeling op het fiscale vlak een geïntegreerde fiscale benadering in de weg staan. Garanties dat nieuwe prijsverhogingen gecompenseerd worden in de reeds bestaande belastingen zou daardoor geenszins worden gegarandeerd. Bovendien is volgens het VEV het gevaar groot dat prijsstijgingen doorgevoerd worden in functie van budgettaire behoeften, zodat financieringsdoeleinden zouden gaan primeren boven gedragsverandering.

De minister stelt dat zijn beleid grotendeels rekening houdt met deze randvoorwaarden. Toch is het in specifieke omstandigheden wenselijk – en omwille van te beperkte investeringsmiddelen zelfs noodzakelijk – om een gericht prijsbeleid te voeren, namelijk op plaatsen waar voor het wegverkeer : (1) goede alternatieven voor het wegverkeer aanwezig zijn ; (2) de economische impact van “géén” prijsbeleid te voeren economisch nadeliger is dan het voeren van een prijsbeleid ; (3) het concrete prijsbeleid ingepast kan worden in het

beleidskader dat op Europees niveau gevoerd wordt ; (4) sluikeverkeer door de opvatting van het prijsbeleid kan vermeden worden ; (5) een gewenste ruimtelijke ontwikkeling op termijn kan worden bevorderd ; (6) de opbrengsten ter plaatse terug in duurzame infrastructuur geïnvesteerd worden en de verbeterde exploitatie van collectief vervoer wordt ondersteund, met als finaal doel een duurzame gewenste gedragsverandering te bereiken.

De minister benadrukt dat de resultaten van de enquête hem hebben verheugd, omdat hieruit duidelijk de vraag van het bedrijfsleven tot uiting komt om vanuit de Vlaamse overheid een coherent en geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren. Er wordt in deze richting gewerkt, wat blijkt uit het convenantsbeleid. Ook het VEV zit op het juiste spoor met de oproep naar de bedrijfswereld om ook verder inspanningen te leveren en oplossingen aan te reiken voor de mobiliteitsproblematiek.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Vergadering van dinsdag 13 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jan Penris, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke regering inzake de verkeersproblematiek rond Brussel

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Blijkens een vrije tribune van de heer Hervé Hasquin, minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, is er sedert november 1996 overleg tussen diens kabinet en dat van de Vlaamse minister. Het overleg heeft betrekking op het Gewestelijk Expressnet en de verlenging van de verkeersinfrastructuur van Brussel naar Vlaanderen, gepaard gaande met de aanleg van transferia.

1. Wat is het doel van deze besprekingen ?
2. Wordt er rekening gehouden met de problematiek van de Vlaams-Brabantse Rand rond Brussel ?

2. Antwoord van de heer Eddy Baldewijns, Vlaams

minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

De minister bevestigt dat er gesprekken zijn tussen leden van zijn kabinet en leden van het kabinet van de Brusselse minister Hasquin. De gesprekken, die in een eerste fase aftastend zijn, hebben de bedoeling om na te gaan welke de gemeenschappelijke belangen zijn van de diverse gewesten en in welke mate er intensief kan samengewerkt worden.

Het is in ieder geval de bedoeling om een samenwerkingsakkoord tussen de drie openbare vervoersmaatschappijen inzake stads- en streekvervoer tot stand te brengen, waarbij de problematiek van de doorstroming aan bod komt. Dit omvat evenzeer de verkeerslichtenbeïnvloeding en de vrije tram- en busbanen, de gemeenschappelijke vervoerbewijzen en de gewestoverschrijdende lijnen.

Ook de gemeenschappelijke uitbouw van park- en ride faciliteiten en voorstedelijke tram- en autobuslijnen kan hierbij aan bod komen. Dit dossier is echter te embryonaal om uitsluitel te kunnen geven over eventuele resultaten. In ieder geval zullen deze onderhandelingen in eerste instantie door de openbare vervoermaatschappijen onderling moeten gevoerd worden.

3. Replieken

Vraagsteller benadrukt dat met de problematiek van Vlaams Brabant ernstig rekening moet worden gehouden. Het principe van de Groene Gordel rond Brussel is hierbij van essentieel belang.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Vergadering van dinsdag 13 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jan Penris, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het voorstel van de tijdelijke vereniging BacZee om loodsen te plaatsen op het baggervaartuig Marco Polo

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De spreker wijst erop dat de tijdelijke vereniging BacZee onlangs aan de administratie Waterwegen en Zeewezen vroeg om permanent loodsen te leveren voor haar baggervaartuig Marco Polo. De Marco Polo ligt in de territoriale wateren (Schreur 5/6) voor werkzaamheden aan de Interconnectorpijplijn. De administratie ging evenwel niet in op dit voorstel van BacZee, ondanks de ruime financiële tegemoetkoming. Er werd integendeel aangeraden om de vacatures te laten opvullen door Nederlandse loodsen. Een suggestie die door BacZee ter harte werd genomen. BacZee sloot, in ruil voor een dagvergoeding van 8.300 gulden, een overeenkomst af met het Nederlands facilitair loodsenbedrijf.

Voor de afwijzing van het voorstel haalt de administratie volgens de spreker diverse redenen aan, waaronder een tekort aan zeeloodsen en een onaangepast verloningsstelsel voor zulke opdrachten. Het standpunt van de departementshoofden kwam tot stand zonder overleg met de betrokken loodsen. Mits overleg had men volgens de spreker een mouw kunnen passen aan deze problemen. De spreker plaatst ook vraagtekens bij het optreden van een buitenlandse privé-onderneming als verkeerregulerende instantie in de territoriale wateren van het Schreur.

De spreker legt de minister vijf vragen voor in dit verband : (1) Waarom is de administratie Waterwegen en Zeewezen niet ingegaan op het voorstel van de tijdelijke vereniging BacZee om permanente loodsen te plaatsen op het baggervaartuig Marco Polo, rekening houdend met de aanwezigheid van de benodigde infrastructuur; de aanwezigheid van bekwame personeelsleden, de financiële tegemoetkoming vanwege BacZee en de doelstellingen van

het Charter van de Vlaamse Gemeenschap inzake kwaliteitsvolle en klantgerichte dienstverlening ? (2) Heeft de administratie Waterwegen en Zeewezen de tijdelijke vereniging BacZee aangeraden haar vacatures te laten opvullen door Nederlandse in de plaats van Vlaamse loodsen ? Welke argumenten werden daarvoor aangehaald ? Onderschrijft de minister deze argumenten ? (3) Hebben de departementshoofden van de administratie Waterwegen en Zeewezen gestructureerd overleg gevoerd met de betrokken loodsen teneinde een antwoord te formuleren op het commerciële voorstel van BacZee ? Zo ja, kan de minister de verslagen bezorgen van dit gestructureerde overleg en toelichting geven bij de besluitvorming ? Zo neen, waarom niet ? Hoe staat de minister tegenover de weigering van de departementshoofden om gestructureerd overleg te voeren met de betrokken loodsen over een commercieel voorstel dat hen direct aanbelangt ? (4) Zal de minister onderzoeken hoe de administratie Waterwegen en Zeewezen in de toekomst soepeler kan inspelen op zulke (loods)vragen vanwege de privé-sector ? (5) Kunnen de minister en/of de permanente commissarissen toelating geven aan werknemers van binnen- of buitenlandse privé-ondernemingen om op te treden als openbaar verkeersregelaar in het vaarwater van het Schreur ? Is dit niet in strijd met het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 inzake het politie- en scheepvaartreglement voor de territoriale zee (BS 1 september 1981) ?

Tenslotte verwijst de spreker ook naar de bredere problematiek van de loodsdiensten en dit naar aanleiding van de stiptheidsactie van de rivierloodsen in de Antwerpse haven. Hij vermoedt dat de administratie zich te weinig soepel en te wantrouwig opstelt ten aanzien van de loodsdiensten, waardoor het huidige conflict dreigt te escaleren. Concreet vraagt hij de minister waarom een oplossing voor dit probleem zo lang uitblijft.

2. Antwoord van de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

Op de eerste reeks vragen antwoordt de minister dat de vraag van de tijdelijke vereniging BacZee om loodsen te leveren voor haar baggerschip Marco Polo ten behoeve van werkzaamheden voor een interconnectorpijplijn niet kan vergeleken worden met een klassieke loodsopdracht. Sinds de invoering van de Vlaamse loodsen in het Vlaams personeelsstatuut is dit de eerste maal dat een bedrijf een niet-klassieke loodsopdracht vraagt. Er stellen zich volgens de minister twee problemen : (1) De vergoedingen voor het loodsen van schepen

(loodsgelden) worden geregeld door een jaarlijks besluit van de minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening en steunen op het loodsdecreet waarin deze bevoegdheid voorzien is. Verder zijn deze tarieven ook gebonden door het Scheldereglement. Deze besluiten houden geen rekening met niet-klassieke loodsopdrachten. Het Vlaams Gewest kan voor deze prestaties niet terugvallen op een bestaande tariefregeling. De bestaande loodsregeling laat de overheid niet toe commerciële tariefzettingen te doen. (2) Het Vlaams personeelsstatuut voorziet niet in een vergoedingsregeling voor dergelijke prestaties. De overheid is trouwens principieel niet bereid om voor elke prestatie die niet expliciet voorzien is in het Vlaams personeelsstatuut een nieuwe vergoeding toe te kennen. Op 13 maart 1997 heeft de vereniging van Vlaamse Zee- en Kustloodsen aan de administratie van de minister gemeld dat zij niet bereid was twee loodsen in te zetten. Vermits er geen bereidheid was van de overheid om nieuwe vergoedingen toe te staan, kon bijgevolg niet ingegaan worden op de vraag van de tijdelijke vereniging BacZee, aldus de minister.

Wat de tweede vragenreeks betreft, beaamt de minister dat de directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen de tijdelijke vereniging BacZee heeft aangeraden om zich te richten naar de Nederlandse loodsen, die structureel wel in staat waren in te gaan op deze niet-klassieke beloodsingsvraag. Zijn argumenten betroffen in de eerste plaats veiligheidsoverwegingen. De minister wijst er in dit verband nog op dat er tussen het Nederlandse en het Vlaamse loodswezen trouwens een contract van wederzijdse bijstand bestaat.

Op de derde reeks vragen antwoordt de minister dat er inderdaad overleg werd gepleegd met de Vlaamse Zee- en Kustloodsen, wat resulteerde in een weigering om twee loodsen in te zetten. Het argument was dat deze prestatie niet is voorzien in het Vlaams personeelsstatuut en bijgevolg niet vergoed kan worden. De uitnodiging voor overleg gebeurde schriftelijk. Het antwoord werd schriftelijk

verwoord. Er is hieromtrent niet verder vergaderd. De minister verklaart verder dat zijn administratie niet van plan was om onderhandelingen over nieuwe vergoedingen te beginnen, gelet op de reeds moeilijke onderhandelingen over andere eisen van de loodsen. De minister treedt deze houding bij.

In antwoord op de vierde vraag herinnert de minister eraan dat de Vlaamse regering reeds op 22 oktober 1996 principieel heeft beslist om over te gaan tot een verzelfstandiging van de loodsen. In deze structuur zal gemakkelijk kunnen overgegaan worden tot commerciële prijszettingen. De minister verklaart zich bereid om in de tariefregelingen reeds commerciële prijszettingen mogelijk te maken. De opname van nieuwe vergoedingen voor de loodsen in het Vlaams personeelsstatuut lijkt hem evenwel niet wenselijk. Als de gevraagde actie enigszins past in de bestaande vergoedingsregeling zal de administratie van de minister wel op dergelijke vragen ingaan. Dit was het geval voor een tweede vraag van BacZee, waarop wel ingegaan werd.

Wat tenslotte de vijfde vragenreeks betreft stelt de minister dat de Nederlandse loodsen aan boord van de BacZee waren om informatie te verstrekken aan de gezagvoerder van de Marco Polo en de communicatie te verzorgen met voorbijvarende trafiek. Dit is niet te vergelijken met de verkeersregeling bedoeld in het KB van 04.08.1981.

3. Bijkomende vraag en antwoord

De vraagsteller vraagt of er reeds overleg was tussen de Vlaamse regering en de stakende rivierloodsen. De minister antwoordt dat er eerstdaags een overleg zal plaatsvinden en verwijst voor meer concrete informatie hierover naar de functioneel bevoegde minister, namelijk minister vice-president Luc Van den Bossche.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer

Vergadering van dinsdag 13 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jan Penris, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Carl Decaluwé tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de openstelling en de verdere afwerking van de N 36

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De aanleg van de N36 tussen de N43 en de Brugsebaan te Kuurne is voor een gedeelte reeds aangelegd, nl. tussen de Gentsesteeweg (N43) en de Bavikhooftsestraat. Met dit stuk werd een belangrijk gedeelte van het verkeer door de kern van Harelbeke omgeleid. Tevens werden ook de middelen voorzien op het fysisch programma om de N36 volledig te realiseren in de komende twee jaar.

Door deze werken moet de verkeersveiligheid in Harelbeke sterk toenemen. Momenteel gebeuren er in het centrum van Harelbeke regelmatig verkeersongevallen, zelfs met dodelijke afloop. Uit een verkeersstudie van de groep Planning blijkt duidelijk dat deze realisatie zijn positief effect op het verkeer in de regio niet zal missen.

1. Kan de minister mij meedelen wanneer het afgewerkte stuk van de N36 zal worden opengesteld ?
2. Wanneer worden de werkzaamheden voor het laatste gedeelte van de aanleg van de N36 aangevat ?
3. Welke invloed zal de aanleg van de N36 hebben op de aanleg van nieuwe infrastructuren in de regio ? Hoe zal zich dit vertalen in het Structuurplan Vlaanderen ?

2. Antwoord van de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

Het afgewerkte stuk van de N36 zal opengesteld worden zodra dit is afgewerkt en voor het verkeer kan opengesteld worden. Op de N36 moet nog de topklaag aangelegd worden en de markering. Afhankelijk van de weersomstandigheden zal dit heel binnenkort gebeuren.

Wat de tweede vraag betreft, zullen de werkzaamheden voor het laatste gedeelte worden aangevat, afhankelijk van de voltooiing van de onteigeningen en het afsluiten van een convenant met de betrokken gemeenten Harelbeke en Kuurne. De Afdeling Wegen West-Vlaanderen heeft aan het aankoopcomité een kostprijsraming voor de onteigeningen gevraagd. Normaal moet de Afdeling Wegen West-Vlaanderen die raming rond half juni ontvangen. Dan kan de Afdeling het voorstel tot onteigening indienen, kan het ministerieel onteigeningsbesluit opgemaakt worden en kunnen de kredieten vastgelegd worden. Er wordt verwacht dat het aankoopcomité rond eind augustus effectief met de aankopen kan starten. Intussen kan de procedure voor het afsluiten van de mobiliteitsconvenanten afgehandeld worden.

De Afdeling Wegen West-Vlaanderen hoopt nog steeds de werken in oktober-november 1997 te kunnen aanbesteden, zodat de werken in maart-april 1998 kunnen starten. Overeenkomstig het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen behoort de N36 tussen de E17 en de N43 tot de categorie primaire weg II. Tussen de N43 en de N50 zal hij tot de categorie primaire weg II of secundaire weg behoren. De keuze staat nog ter discussie tussen de verschillende administraties (AWV-AROHM). Afhankelijk van de categorisering zal het type-dwarsprofiel moeten aangepast worden.

De aanleg van de N36 beïnvloedt de aanleg van de N382 tussen Wielsbeke en Ingelmunster niet. Met betrekking tot de doortrekking van de N382 tussen Ingelmunster en Roeselare wordt verwezen naar het antwoord op de door de vraagsteller reeds eerder gestelde vraag.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Vergadering van 15 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Bruno Tobback, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Arnold Van Aperen aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de uitvoeringsbesluiten bij het decreet op de bescherming van landschappen**Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het achterwege blijven van de uitvoeringsbesluiten bij het decreet op de bescherming van landschappen***1. Uiteenzetting door de vraagstellers*

De heer Arnold Van Aperen herinnert eraan dat op 31 mei 1996 het Vlaams Parlement het decreet op de bescherming van de landschappen goedkeurde. Tot op vandaag zijn echter nog steeds geen uitvoeringsbesluiten verschenen, zodat dit decreet dode letter blijft.

In antwoord op een actuele vraag van de vraagsteller beloofde de minister op 13 november 1996 dat deze uitvoeringsbesluiten op het einde van november 1996 aan de Vlaamse regering zouden worden voorgelegd, waarna zij voor advies aan de Raad van State zouden worden gezonden. De minister stelde voorop dat de besluiten reeds begin 1997 in werking zouden treden. In de begroting 1997 werden overigens de benodigde kredieten uitgetrokken.

Op dit ogenblik zijn er echter nog steeds geen uitvoeringsbesluiten, waardoor een steeds groter aantal aanvragen niet kunnen worden behandeld door de afdeling Monumenten en Landschappen.

Wat is de precieze oorzaak voor het nog langer uitblijven van deze uitvoeringsbesluiten ?

Wanneer worden deze besluiten eindelijk gepubliceerd ?

Hoeveel dossiers werden ondertussen reeds bij de betrokken administratie ingediend en kunnen omwille van het gebrek aan uitvoeringsbesluiten niet worden afgehandeld ?

De heer Johan Sauwens sluit zich aan bij de vragen van de heer Arnold Van Aperen. Hij voegt eraan toe dat er zich ook een principieel probleem stelt. Het voorstel van decreet houdende de bescherming van landschappen werd door het Vlaams Parlement goedgekeurd en daarbij werden een aantal uitvoeringsmodaliteiten aan de regering overgelaten. Sommigen beweren nu dat de regering, onder druk van de landbouwsector, de inwerkingtreding van sommige onderdelen van dit decreet wil vertragen. Is het waar dat tijdens deze legislatuur nog geen enkel landschap werd beschermd ?

2. Antwoord van de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling

De minister antwoordt dat hij voor de uitvoering van het nieuwe decreet van 31 mei 1996 op de bescherming van de landschappen aanvankelijk voor een globaal uitvoeringsbesluit opteerde. Een ontwerp werd hiervoor uitgewerkt en in december 1996 aan de Vlaamse regering voorgelegd. Een Commissie ad hoc werd door de Vlaamse regering met een nader onderzoek belast.

De minister laat opmerken dat bij het opstellen van het besluit heel wat praktische en juridische moeilijkheden zijn gerezen : zo moeten bijvoorbeeld de rechten van de eigenaars en de gebruikers van gronden worden gerespecteerd en moet men oog hebben voor de coördinatie met andere regelgeving.

Op 17 december 1996 besliste de Vlaamse regering uiteindelijk de hoofdstukken inzake het beheer, meer bepaald de samenstelling en werking van de beheerscommissies en de opmaak van landschapsbeheersplannen, uit het initiële globale ontwerp te lichten. De optie om een globaal uitvoeringsbesluit uit te vaardigen heeft het dus niet gehaald. Meerder afzonderlijke uitvoeringsbesluiten moeten worden genomen.

Het uitvoeringsbesluit over de algemene beschermingsvoorschriften, de advies- en toestemmingsprocedure, de instelling van een register en de vaststelling van een herkenningsteken van beschermd landschappen zal binnenkort voor beslissing aan de Vlaamse regering worden voorgelegd. Het betreft het ontwerpbesluit zoals aangepast aan het advies van de Raad van State.

Het uitvoeringsbesluit over het beheer is momenteel in behandeling bij een ambtelijke werkgroep en wordt wellicht gefinaliseerd in de maand juni.

De vrees voor een juridisch vacuüm is volgens de minister ongegrond. Het artikel 22, paragraaf 2 van het landschapsdecreet van 31 mei 1996 bepaalt immers dat procedures verder worden gezet overeenkomstig de wet van 7 augustus 1931. Momenteel bereidt de afdeling Monumenten en Landschappen een vijftiental dossiers voor om ze aan de minister voor te leggen. Van zodra het eerste uitvoeringsbesluit op het nieuwe decreet is genomen, zal de minister beslissen over het starten van de procedure tot bescherming van deze landschappen.

3. Repliek

De heer Arnold Van Aperen vraagt dat de minister de commissieleden bij gelegenheid nader zou informeren over de praktische en juridische moeilijkheden bij de uitvoering van het decreet.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Vergadering van 15 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Bruno Tobback, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens aan de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de vaststelling van het Vlaams reglement inzake de voorkoming en het beheer van afvalstoffen*1. Uiteenzetting door de vraagsteller*

De heer Johan Sauwens verwijst in zijn inleiding eerst naar recente cijfers van de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaamse Gewest (OVAM) over het aanbod van huishoudelijk afval in 1996. Uit die cijfers blijkt een toename van de totale ingezamelde hoeveelheid huishoudelijk afval met minstens twee percent ten aanzien van 1995. Het lid stelt dat deze cijfers vragen doen rijzen over het afvalpreventiebeleid van de Vlaamse regering.

De minister van Leefmilieu en Tewerkstelling buigt zich momenteel over de uitvoeringsbesluiten inzake het afvalbeleid teneinde tot een bundeling ervan te komen. Dit nieuwe reglement bevat stukken van de bestaande wetgeving, maar voegt er ook nieuwe maatregelen aan toe. De OVAM zou volgens de informatie waarover de vraagsteller beschikt nauwelijks bij dit ministeriële initiatief worden betrokken.

De bundeling van de uitvoeringsbesluiten zou volgens de vraagsteller tot een versoepeling van de bestaande milieunormen kunnen leiden. De regeling voor gevaarlijke afvalstoffen, zoals gebruikte olie, is hiervan een schoolvoorbeeld. Momenteel erkent en controleert de OVAM de ophalers van deze stoffen. De administratie schorst of vernietigt dus ook de toegekende vergunning. In het ontwerpreglement wordt deze bevoegdheid overgeheveld naar de minister. Juristen stellen zich bovendien vragen over de samenhang van het geheel. Zij verwijzen hiervoor naar de vernietiging van Vlaam-II door de Raad van State.

1. Wordt over de bundeling van de uitvoeringsbesluiten inzake de voorkoming en het beheer van afvalstoffen overleg gepleegd met de OVAM ? Hoe verloopt dit overleg (frequentie, betrokken diensten, graad van betrokkenheid) ?

2. Beperkt de minister zich tot een bundeling van de verschillende uitvoeringsbesluiten of brengt hij ook inhoudelijke wijzigingen aan (regeling gevaarlijke afvalstoffen, verwerking van rioolslib ...) ?

3. Blijft de administratie, in casu de OVAM, verantwoordelijk voor de erkenning van de ophalers van gevaarlijke afvalstoffen ? Zal de OVAM bevoegd blijven voor de schorsing en vernietiging van de door haar toegekende vergunningen ; of wordt deze bevoegdheid overgeheveld naar de minister ?

4. Wordt het ontwerpreglement aan de Minaraad en de SERV voorgelegd ?

2. Antwoord van de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling

De minister laat eerst opmerken dat de voorkoming van afvalstoffen de hoogste prioriteit blijft in het Vlaamse afvalstoffenbeleid. In het uitvoeringsplan voor huishoudelijke afvalstoffen staat de afvalpreventie centraal. In vele gemeenten worden volgens de minister opmerkelijke resultaten geboekt inzake voorkoming van afval.

1. Op dit ogenblik wordt inderdaad het Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer, het VLAREA, opgesteld. Dit reglement is een bundeling van reeds bestaande besluiten van de Vlaamse regering in uitvoering van het afvalstoffendecreet en van nieuwe uitvoeringsbesluiten. Een dergelijke bundeling gebeurde eerder voor de besluiten inzake de milieuvergunningen (VLAREM) en de bodemsanering (VLAREBO).

De nieuwe regelgeving die in het VLAREA zal worden opgenomen, is voorbereid door de OVAM, die voorontwerpen van besluit heeft opgesteld. De bundeling gebeurde volgens de minister in nauw overleg met de OVAM. Over het ontwerp werd uitvoerig overleg gepleegd en de OVAM heeft herhaaldelijk op een constructieve wijze opmerkingen bij de ontwerp tekst geformuleerd. Op basis daarvan werd het ontwerp aangepast. Bij het overleg werden de verschillende diensten van de OVAM betrokken, zowel tijdens overlegvergaderingen als door de formulering van schriftelijke bemerkingen.

2. In grote lijnen is het VLAREA een bundeling van de uitvoeringsbesluiten in het kader van het afvalstoffendecreet. Op sommige punten moeten echter beleidskeuzes worden gemaakt. Ook hierover werd met de OVAM en de betrokken sectoren overlegd. Tenslotte werd bij de besprekingen vastgesteld, ook door de OVAM, dat voor enkele bepalingen in de nu reeds geldende uitvoeringsbe-

sluiten discussie mogelijk is over de vraag of ze wel volledig in overeenstemming met het afvalstoffen-decreet zijn. Het is aangewezen hierover meer duidelijkheid te verschaffen.

3. Voor de erkenning van ophalers van afvalstoffen wordt in het VLAREA voorzien dat de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu uitspraak doet over de erkenningsaanvraag. Artikel 14, paragraaf 2 van het afvalstoffendecreet bepaalt immers dat de erkenning door de Vlaamse regering wordt verleend. De erkenningsaanvragen zullen wel volledig worden voorbereid door de OVAM, die trouwens eveneens met het toezicht op de naleving van de erkenningsvoorwaarden belast is. Ook over een eventuele intrekking of schorsing van een erkenning wordt uitspraak gedaan door de Vlaamse minister bevoegd voor het leefmilieu.

De heer Theo Kelchtermans stelt dat de minister, die politiek verantwoordelijk is, steeds door het parlement kan worden ondervraagd over de verleende erkenningen en vergunningen. Onder die voorwaarden is het beter dat de bevoegde minister zelf de beslissing neemt. Vanzelfsprekend moet de minister daarbij steunen op het advies van de bevoegde administratie of pararegionale instelling.

4. Het gaat hier deels om een integratie van bestaande reglementaire bepalingen en verder om de uitvoering van beleidsopties opgenomen in plannen en ontwerpplannen die reeds aan de adviesraden werden voorgelegd. Met de in het kader van deze ontwerpen uitgebrachte adviezen wordt rekening gehouden. De minister zegt om die reden dan ook niet het voornemen te hebben om het ontwerpreglement aan de SERV en de Mina-raad voor te leggen. Dit betekent natuurlijk niet dat de raden op eigen initiatief een advies kunnen uitbrengen.

3. Repliek

De heer Johan Sauwens begrijpt uit het antwoord van de minister dat het niet de bedoeling is van het VLAREA om tot een versoepeling van de bestaande milieunormen en -reglementering te komen. Hij vraagt de minister om de recente gegevens van de OVAM over de totale hoeveelheid huishoudelijke afvalstoffen in 1996 aan de leden van de commissie te bezorgen.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

Vergadering van dinsdag 20 mei 1997

Vaste verslaggever : mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de opstelling van voormalige sovjetarchieven

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Afgaande op de gegevens uit een reportage over het "bijzonder archief te Moskou", die hij ongeveer een maand geleden heeft gezien, stelt de heer Luk Van Nieuwenhuysen vast dat in dat archief heel wat waardevol historisch bronnenmateriaal ligt opgeslagen over allerlei bewegingen, waaronder ook de socialistische beweging, in Vlaanderen en België, maar dat daar ook de dossiers bewaard worden van een 2000-tal in de Sovjet-Unie gevangen genomen Vlaamse oostfrontstrijders, waarvan een 400-tal in gevangenschap zijn overleden en daar ook werden begraven.

Tot op de dag van vandaag weten de meeste nabestaanden van deze personen niet exact wat er precies met hen gebeurd is. De heer Luk Van Nieuwenhuysen stelt vast dat diverse landen, sedert het op gang komen van het democratiseringsproces in Rusland, reeds toestemming hebben gevraagd, en ook gekregen, om de dossiers van hun voormalige oostfrontstrijders te kunnen inzien. Tot op vandaag zou België echter nog geen dergelijk initiatief hebben genomen.

Derhalve vraagt de heer Van Nieuwenhuysen of de Vlaamse regering, als daad van medemenselijkheid tegenover de nabestaanden die zekerheid wensen, misschien in de mogelijkheid is om terzake iets te ondernemen.

2. Antwoord van de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie

In zijn antwoord situeert de minister-president de vraag van de heer Van Nieuwenhuysen als betrekking hebbende op de documenten welke opgesla-

gen liggen in het vroegere "OSOBY-archief" of "Bijzonder Archief" te Moskou (huidige benaming : Centrum voor de bewaring van historisch-documentaire collecties) dat pas in 1992 op voorzichtige en geleidelijke wijze door de Russische autoriteiten voor buitenlandse onderzoekers opengesteld werd, en op die wijze als het ware ook "herontdekt" werd. Dit archief bevat een groot aantal documenten met betrekking tot België.

De dossiers met betrekking tot de oostfrontstrijders vormen slechts één van de drie categorieën informatie die zich in deze Moskouse archieven bevinden. Het gaat met name over documenten van sovjetoorstam afkomstig van het GUPVI (de Algemene Directie inzake Krijgsgevangenzaken) van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. In concreto betreft het de dossiers van 2.014 Belgen die door het Rode Leger werden gevangen genomen. In meer dan 95% van de gevallen gaat het om soldaten van de Waffen SS-eenheden "Langemarck" en Wallonië". De overgrote meerderheid van de Belgische krijgsgevangenen (1.833 van de 2.014 om precies te zijn) overleefden de gevangenschap en werden na de oorlog gerepatriëerd (de laatste 4 in 1956). Van de overige 181 krijgsgevangenen stierven er 177 in gevangenschap en werden er 4 door de sovjettroepen in Duitsland aan andere geallieerde instanties overgedragen.

Het "Studie en documentatiecentrum, Oorlog en Hedendaagse Maatschappij", beter bekend onder de vroegere benaming "Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog", een autonoom centrum opgericht bij het Algemeen Rijksarchief is sinds eind 1995 in het bezit van een overzichtslijst van de 2.014 individuele dossiers. Het Centrum heeft hiertoe te Moskou de steekkaarten van de verschillende individuele dossiers gekopieerd. Oostfronters en hun familie kunnen steeds terecht bij het Centrum om na te gaan of hun dossier of het dossier van hun verwant zich onder de 2.014 dossiers bevindt.

De situatie van deze sovjetdossiers over Belgische krijgsgevangenen is niet te vergelijken met de twee andere categorieën dossiers die zich in de Moskouse archieven bevinden.

Het gaat dan met name in de eerste plaats over documenten van nazi-oorsprong over België. Hun herkomst is verscheiden : rapporten van het Ministerie van Economie van het Reich over de Belgische economie, documenten van de Duitse veiligheidsdiensten in verband met spionageactiviteiten in ons land in de jaren voor de oorlog, en documenten van de Waffen SS-administratie met

betrekking tot financiële en materiële hulp aan Vlaamse en Waalse Waffen SS-vrijwilligers en hun families.

Een derde categorie herontdekte archieven betreft documenten van Belgische oorsprong die door de nazi-autoriteiten tijdens de bezetting in beslag genomen waren, en welke op het einde van de Tweede Wereldoorlog in handen vielen van de sovjettroepen. Volgens het internationaal recht, en op basis van akkoorden die aan het eind van Wereldoorlog II tussen de geallieerden afgesloten werden, kan België aanspraak maken op restitutie. De Belgische regering maakt dan ook aanspraak op de restitutie van deze documenten. Aan Russische kant is er evenwel een sterke tegenkanting tegen elke vorm van restitutie in het parlement. De kwestie is juridisch dan ook nog niet uitgeklaard.

Met betrekking tot deze categorie documenten werd door het Archief & Museum van de Socialistische Arbeidersbeweging (AMSAB) sinds 1992 een actieve prospectie doorheen deze archiefdepots gevoerd.

In de periode 1993-1995 kon dit aangepakt worden in het kader van het Vlaams-Russisch Cultureel Samenwerkingsakkoord. Dat voorzag in een systematische en gefaseerde aanpak van de prospectie, de inventarisatie en de reproductie van archief- en documentatiemateriaal betreffende de sociale geschiedenis van ons land.

Eind 1995 kon de eerste intensieve prospectiefase afgerond worden, met een totaal van meer dan 200.000 bladzijden aan historisch waardevol archief- en documentatiemateriaal dat opgeborgen ligt in diverse Moskouse archiefcentra.

Belangrijke "sociale" archiefbestanden zijn zodoende beschikbaar voor onderzoek.

Geconcludeerd dient derhalve te worden dat de aantijging als zou de laatste jaren door de federale regering niets zijn ondernomen op het vlak van de archieven in Moskou, niet correct is. De minister-president verklaart verder hieromtrent bij de federale minister van Buitenlandse Zaken ook steeds te

hebben aangedrongen, en te hebben kunnen constateren dat de Belgische ambassade in Moskou al zeer veel en goed werk verricht heeft.

Ook vanuit de Vlaamse regering zijn er dus al stappen ondernomen. Nog maar enkele maanden geleden – naar aanleiding van de behandeling van het vriendschapsverdrag tussen België en Rusland in deze commissie – heeft de minister-president beloofd om hierover opnieuw contact op te nemen met Erik Derycke, wat hij overigens ook onmiddellijk gedaan heeft.

Verder kan de minister-president nog meedelen dat federaal minister van Buitenlandse Zaken Derycke binnenkort een bezoek brengt aan de Russische Federatie, en – in nauw overleg met de diensten van de minister-president – het dossier nauwkeurig zal aankaarten.

3. Replieken

De heer Luk Van Nieuwenhuysen had van de minister-president graag vernomen of hij correct begrepen heeft dat de individuele dossiers van de ex-oostfronters nu ter inzage liggen bij het Studie en documentatiecentrum, Oorlog en Hedendaagse Maatschappij ?

De minister-president repliceert hierop dat zulks niet het geval is. Enkel een inventaris van de in Moskou berustende dossiers is op het Centrum beschikbaar. De dossiers zelf vallen als dusdanig ook niet onder enige mogelijke toekomstige teruggaveregeling, aangezien het hier om Russische documenten gaat.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen preciseert ook dat hij uit de door hem hoger aangehaalde documentaire de indruk kreeg dat andere landen wel al toegang zouden hebben gekregen tot de dossiers van hun voormalige oostfrontstrijders.

De minister-president repliceert daarop dat, luidens de door zijn diensten met grote zorg ingewonnen informatie, zulks niét het geval zou zijn.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

Vergadering van dinsdag 20 mei 1997

Vaste verslaggever : mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de recuperatiepogingen van de federale overheid met betrekking tot de bevoegdheid voor de buitenlandse handel

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De vraagsteller laat opmerken dat de uit de laatste staatshervorming resulterende onduidelijkheid nopens de materie van de exportpromotiebevoegdheid, aanleiding geeft tot een blijvende overlapping van de werkdomeinen van Export Vlaanderen en de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel (BDBH). Zeer tot ongenoegen van vele exporteurs blijken de gewestelijke en de federale exportagentschappen elkaar frequent voor de voeten te lopen.

Onlangs nog heeft de Warande-groep zich uitermate bezorgd getoond over het beleid op het vlak van de buitenlandse handel, en de toenemende greep erop van het federale niveau. Meer in het bijzonder lijkt de Warande-groep de mening te zijn toegegaan dat er op Vlaams niveau te weinig middelen beschikbaar zijn om tegelijk te werken aan de naambekendheid van Vlaanderen én de promotie van de Vlaamse export.

Ook meent de Warande-groep te moeten constateren dat er op dit specifieke domein geen sprake is van enige beweging in de richting van homogenisering – naar de gewesten toe – van de bevoegdheid inzake buitenlandse handel. Diverse elementen wijzen zelfs op het tegendeel : (1) het budget dat de federale overheid uittrekt voor de buitenlandse handel is verhoogd geworden, (2) nog maar zeer recent heeft de BDBH demarches ondernomen naar groeperingen van exportbevorderende instellingen binnen de EU, en tenslotte (3) werd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers ook het – door Vlaanderen via een niet-succesvolle belangenconflict-procedure aangevochten – wetsontwerp tot hervorming van de BDBH goedgekeurd,

waarin allerminst sprake is van een meer restrictieve opdrachtomschrijving voor die instelling.

In het licht van deze gegevens had de heer Luk Van Nieuwenhuysen dan ook graag vernomen of de regering meent een volgende ronde van de staatshervorming te moeten afwachten om deze kwestie te regelen, dan wel of er ook nu al signalen worden gegeven aan de federale overheid met betrekking tot het Vlaamse ongenoegen over de gang van zaken rond de BDBH. In verband met dit laatste vraagt de heer Luk Van Nieuwenhuysen meer specifiek of de voor het Vlaamse Gewest gereserveerde zetels in de raad van bestuur van de vernieuwde BDBH reeds werden, of nog zullen worden, ingenomen, en of men zich nog bereid verklaart verder met de BDBH samen te werken.

2. Antwoord van de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie

In zijn antwoord wijst de minister-president erop dat hij elders reeds uitvoerig heeft geantwoord op de kritiek van de Warande-groep, die hij in deze overigens niet wil verdenken van kwade bedoelingen, maar die bij het formuleren van de betreffende kritiek wel enigszins abstractie lijkt te hebben gemaakt van de werkelijkheid. Via rechtstreekse contacten met de Warande-groep bleek overigens dat deze inderdaad niet over de correcte informatie beschikte dienaangaande.

Met betrekking tot de vraag over de Vlaamse houding ten aanzien van de BDBH onderschrijft de minister-president grif dat het verhaal hier wel erg eentonig aan het worden is. Ten gronde kan Vlaanderen zich niet terugvinden in de federale optie dat voor de BDBH een taak is weggelegd als coördinator van de exportpromotie van de verschillende gewesten. Zulks staat haaks op de logica, én de geest, van het bij de laatste staatshervorming opgezette schema. Er moet echter blijken dat de federale overheid – in deze voor de rest budgettair anders erg krappe tijden – nogal wat geld veil heeft voor het volharden in dit dwaalspoor.

Met betrekking tot het door de heer Luk Van Nieuwenhuysen aangehaalde optreden van de BDBH naar Europa toe, wil de minister-president de zaak echter wel wat nuanceren. In het licht van een aantal EU-afspraken die moeten worden gemaakt in het kader van de WTO (World Trade Organisation – Wereldhandelsorganisatie) inzake handelsbelemmeringen, heeft de federale overheid inderdaad een coördinerende rol gespeeld, maar

dan niet in de zin zoals zijzelf die wel zou willen invullen. Met name was hier sprake van een voorafgaande onderlinge coördinatie van de standpunten van de verschillende gewesten en het federale niveau. Het uit die coördinatievergaderingen resulterende standpunt werd dan door de federale vertegenwoordigers verdedigd op Europees niveau, wat dus heel wat anders is dan een coördinatie "van bovenuit", zoals de BDBH die wel zou willen doorvoeren. Het is derhalve niet ernstig dat sommigen uit dit specifieke type van onderlinge coördinatie, dat perfect oirbaar is, en ook volledig kadert in de bij de staatshervorming gemaakte afspraken nopens de invulling van de toekomstige taakverdeling tussen de federale staat en de gewesten, willen afleiden dat de BDBH zonder meer een coördinatiefunctie zou hebben die bovengeschild is aan de gewestelijke exportpromotie-agentschappen.

De halsstarrigheid waarmee de BDBH achterhaalde stellingen verdedigt, is overigens ook niet bevorderlijk voor de exportinspanningen van de ondernemingen, die dringend behoefte hebben aan meer duidelijkheid terzake.

Vlaanderen zal in elk geval geen duimbreed toegeven op het principe dat de basisbevoegdheid inza-

ke exportbevordering bij de gewesten ligt. Dit principe moet ten volle geoperationaliseerd worden, onder andere door het herleiden van de BDBH tot een centrale handelsdatabank.

Met betrekking tot het aangehaalde wetsontwerp op de BDBH dat werd goedgekeurd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, kan de minister-president nog meedelen dat dit wetsontwerp geëvoceerd is in de Senaat door toedoen van de Vlaamse afgevaardigden. Ook hier is de zaak derhalve nog niet uitgeklaard.

Afrondend stelt de minister-president dat het uitklaren van het – door sommigen blijkbaar opzettelijk gewilde – bevoegdheidskluwen inzake exportpromotie ongetwijfeld een hardnekkig probleem zal blijken, waaromtrent het federaal niveau taai weerstand zal bieden. Aan Vlaamse kant neemt men zich voor de discussie verder constant te voeren en te voeren, deze ook bijzonder zakelijk te houden, en ondertussen op het veld te bewijzen dat Export Vlaanderen ten volle op zijn taak berekend is, waardoor een onomkeerbaar feit zal worden geschapen, waar men ook niet meer om heen zal kunnen.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Mediabeleid

Vergadering van dinsdag 20 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Carl Decaluwé, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van mevrouw Mia De Schamphelaere tot de heer Eric van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de deontologische code voor reclameboodschappen op de TV en radio*1. Uiteenzetting door de vraagsteller*

Mevrouw Mia De Schamphelaere vernam via de radio dat de minister van Media pleit voor de zo grootst mogelijke vrijheid inzake reclame. Het lid is van oordeel dat deze vrijheid meer speelt voor de mogelijkheid tot uitzenden en de verdeling van reclame, minder voor de inhoud van de reclameboodschap. Mevrouw Mia De Schamphelaere grijpt het uitzenden van een reclamespot die enkele weken terug te horen was op de openbare radio aan om de minister te bevragen over de opportuniteit van het invoeren van een deontologische code voor reclameboodschappen. De spot die radioluissterend Vlaanderen 's ochtends op bijzonder suggestieve wijze de geneugten en genoegens liet horen van in ons land illegale producten – druggebruik – was een reclameboodschap voor een populair weekblad.

Mevrouw Mia De Schamphelaere stelt dat een dergelijke spot het werk van preventiewerkers (rond druggebruik) ernstig onderuit haalt. Het lid heeft volgende vragen bij deze werkwijze :

Is de Vlaamse overheid bevoegd tot een deontologische of ethische toetsing van reclameboodschappen op de media ? Of is de beoordeling over de toelaatbaarheid van een reclameboodschap – bijvoorbeeld op basis van de openbare orde (verkeer), de strafwet (bijvoorbeeld illegale producten) of op basis van de universele rechten van de mens (bijvoorbeeld racisme) uitsluitend een federale materie ?

De vraagsteller vraagt in voorkomend geval hierover bepalingen op te nemen in de beheersovereenkomst die met de VRT onderhandeld wordt ? Of zijn er mogelijkheden tot 'zelfcontrole' binnen de sector van de media zelf ? Het lid denkt in dat verband aan het op te richten Commissariaat voor de Media.

2. Antwoord van de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media

De minister verklaart dat er een code voor reclame en sponsoring op radio en televisie bestaat die gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad van 29 november 1995 als bijlage bij het besluit van de Vlaamse regering van 20 september 1995 houdende vaststelling van de code voor reclame en sponsoring op radio en televisie.

Deze code bevat bepalingen die verwijzen naar de vraag van mevrouw Mia De Schamphelaere. Terzake verwijst de minister naar artikel 3 van deze code die stelt dat : "de omroepen mogen geen reclame uitzenden die diegenen in discrediet brengt die een bepaald product of een bepaalde dienst niet gebruiken of gebruiken".

De minister benadrukt dat dit een wettelijke bepaling is op basis waarvan de vraagsteller haar bezwaren tegen dit soort van reclame kan richten. De minister verduidelijkt – wat de procedure betreft – dat de Vlaamse Raad voor Reclame en Sponsoring op radio en televisie waakt over de naleving van de voorschriften inzake reclame en sponsoring. Die raad toetst klachten in dit verband aan de omroepcodex en de reclamecodex. Het probleem is echter dat deze raad in het kader van zijn bevoegdheid slechts één sanctie heeft, met name het intrekken van de vergunning.

Die sanctie is vanzelfsprekend vaak in disproportie met de mogelijke wetsovertreding. Bijgevolg is deze procedure niet operationeel.

De minister stelt dat dit één van de redenen is om het Vlaams Commissariaat voor de Media in de steigers te zetten. De minister hoopt terzake spoedig het advies van de Raad van State over dit ontwerp tot oprichting van het Vlaams Commissariaat voor de Media te ontvangen zodat dit ontwerp spoedig kan besproken worden in deze commissie van het Vlaams Parlement. Dit Vlaams Commissariaat voor de Media heeft een administratief rechtscollege dat drie rechters telt die de mogelijkheid krijgen niet alleen de code voor reclame en sponsoring op radio en televisie te toetsen, maar ook effectiever sanctionerend op te treden. Daartoe worden hen een aantal sancties (met verschillende gradaties, gaande van het opleggen van een geldboete tot de intrekking van de vergunning) geboden. De minister meent dat op dergelijke wijze deze wetgeving meer afdwingbaar zal zijn. Nu treedt de Vlaamse Raad voor Reclame en Sponsoring vooral louter adviserend naar de minister op die enkel de vergunning kan intrekken.

De minister voegt er wel aan toe dat het eenieder vrij staat om naar de rechtbank te stappen om een overtreding van de code voor reclame en sponsoring op radio en televisie aanhangig te maken.

Daarnaast is er nog de Jury voor Eerlijke Praktijken (JEP) die opgericht is door de v.z.w. De Raad voor Reclame. Dat is een 'zelf-disciplinair' orgaan dat nagaat of reclameboodschappen beantwoorden aan de regels van de eerlijke praktijken inzake reclame.

Concluderend stelt de minister dat er in de toekomst voor klachten – zoals door de vraagsteller gesignaleerd – duidelijk een toetsing mogelijk zal zijn. Maar het zal het op te richten Vlaams Commissariaat voor de Media zijn die uitspraak zal doen. De openbare omroep heeft terzake dezelfde regels dan de private omroepen.

3. *Repliek*

Mevrouw Mia De Schamphelaere stelt dat het vooral haar bekommernis is dat er in de mediasector zelf een soort van zelfcontrole wordt geïnstalleerd. De vraagsteller ziet mogelijkheden in het op te richten Vlaams Commissariaat voor de Media, maar dringt aan dat bepalingen in die zin uitdrukkelijk in dit ontwerp van decreet worden ingeschreven zodanig dat het zelflibellerend orgaan zelf kan optreden.

De minister beaamt dat dit één van de opdrachten kan zijn van dit Vlaams Commissariaat voor de Media. Maar ook binnen het Vlaams Parlement kan in het kader van de vraag naar een ethische code deze problematiek die daarvan een onderdeel is, legistiek bekeken worden.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

Vergadering van woensdag 21 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Bruno Tobback, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over het drogen en verbranden van slib*1. Uiteenzetting door de vraagsteller*

De hoeveelheid zuiverings-slib wordt in Vlaanderen tegen 2005 geraamd op 130.000 ton per jaar. Vermits de minister overweegt om het gebruik als meststof te verbieden – wegens het overaanbod van dierlijk mest – moeten dringend alternatieven worden uitgewerkt. Een mogelijke oplossing zou zijn het zuiverings-slib aan te wenden als brandstof voor elektrische installaties of in de cementindustrie. Vereiste is wel dat het zuiverings-slib wordt gedroogd tot een drogestofgehalte van zowat 90 procent. Zo zouden huisvuilverbrandingsinstallaties kunnen worden gekoppeld aan een drooginstallatie voor het zuiverings-slib. De warmte uit de rookgassen zou dan voor het drogingsproces kunnen worden gebruikt.

Heeft de minister reeds initiatieven ontwikkeld om dergelijke drooginstallaties, gekoppeld aan huisvuilverbrandingsinstallaties, te realiseren ?

Zijn er reeds dergelijke drooginstallaties in gebruik ? Waar zijn zij gevestigd en welke capaciteit hebben de installaties ?

In welke mate participeert de Vlaamse regering financieel in deze installaties ?

Welke maatregelen heeft de minister reeds genomen om ook sterk verontreinigd slib te verbranden, eventueel met energierecuperatie ?

2. Antwoord van de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling

In de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de NV Aquafin van 10 november 1993 wordt in artikel 17bis voor een periode van tien jaar in een budget van 10 miljard frank voor de renovatie van de bestaande rioolwaterzuiveringsinstallaties voorzien. In uitvoering van deze overeenkomst wordt aan de NV Aquafin jaarlijks een renovatieprogramma ten bedrage van 1 miljard frank opgedragen. Inmiddels werden volgende projecten met betrekking tot de bouw van een slibdrogingsinstallatie goedgekeurd :

- eerste fase slibdroging op de RWZI Deurne (midden 1997 in bedrijf)
- tweede fase slibdroging op de RWZI Houthalen-Helchteren (begin 1999 in bedrijf)

In het Technisch Plan wordt vermeld dat deze laatste slibdrogingsinstallatie een capaciteit heeft van 3,7 ton waterverdamping per uur. Voor wat betreft de energievoorziening zal ze gekoppeld worden aan de huisvuilverbrandingsoven van de intercommunale Regionale Milieuzorg. Zowel energie-afname uit de rookgassen als uit de geproduceerde stoom (momenteel gebruikt voor elektriciteitsproductie) worden overwogen.

Voor de derde en vierde fase slibdroging wordt overwogen om in de regio Geel in samenwerking met Electrabel een warmtekrachtkoppelingproject op te zetten.

De kosten van deze installaties worden geprefinancierd door Aquafin. Daarna worden ze voor 100 procent door het Vlaamse Gewest afgelost.

Momenteel wordt reeds 14.000 ton slib (droge stof) per jaar verbrand in de verbrandingsinstallatie van Brugge. Met het oog op de verbranding van sterk verontreinigd slib wordt daarnaast door de NV Aquafin een dienstverleningscontract uitgewerkt om 28.000 ton slib (droge stof) door derden te laten verwerken. Hiertoe werd reeds een vooraankondiging en een oproep tot kandidaten op Europees niveau gepubliceerd.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Advies- en Overlegcomité voor Brussel en Vlaams-Brabant

Vergadering van donderdag 22 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Etienne Van Vaerenbergh, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot mevrouw Anne Van Asbroeck, Vlaams minister van Brusselse Aangelegenheden en Gelijke-Kansenbeleid, over de mogelijke inplanting van het Vlaams-Nederlands Huis te Brussel

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De heer Luk Van Nieuwenhuysen is van oordeel dat er een consensus bestaat over het principe om een Vlaams-Nederlands Huis op te richten.

De vraagsteller meent te weten dat de directeur Cultuur van de Vlaamse Gemeenschapscommissie onlangs voorgesteld heeft om het Vlaams-Nederlands Huis onder te brengen in het gebouw van de Brusselse Hoofdstedelijke Openbare Bibliotheek aan het Muntplein. De idee is dat dit huis een soort van literair salon wordt ; van de jeugdbibliotheek zou men een kwaliteitsboekhandel wensen te maken. Ook het secretariaat van de Taalunie zou daar ondergebracht worden. Tevens zou er een centrum voor anderstaligen worden gehuisvest. De vraagsteller vindt dit voorstel zeer enthousiasmerend. Hij vernam dat dit voorstel ook naar de minister van Brusselse Aangelegenheden werd gestuurd. In dat verband wenst de heer Luk Van Nieuwenhuysen de mening van de minister te kennen over dit voorstel en of de minister bereid is dit voorstel te verdedigen bij de Nederlanders?

2. Antwoord van mevrouw Anne Van Asbroeck, Vlaams minister van Brusselse Aangelegenheden en Gelijke Kansenbeleid

De minister beaamt dat zij kennis nam van dit voorstel van de directeur Cultuur van de Vlaamse

Gemeenschapscommissie. De minister verwijst eveneens naar een debat dat een paar weken terug plaatsvond en waaraan ook de heer Herman Suykerbuyk deelnam.

De minister is van oordeel dat het voorstel van de directeur Cultuur van de Vlaamse Gemeenschapscommissie om het Vlaams-Nederlands Huis te vestigen in het gebouw van de Brusselse Hoofdstedelijke Openbare Bibliotheek een interessante piste is. Deze piste kan echter pas onderzocht worden als er tussen de Vlaamse en de Nederlandse regering een akkoord is over het principe van een Vlaams-Nederlands Huis.

De minister verklaart dat zij het gedane voorstel van de directeur Cultuur van de Vlaamse Gemeenschapscommissie overmaakte aan de minister-president en aan de leden van de Taalunie. Wat de betrekkingen met de Nederlandse regering betreft, stelt de minister dat dit tot de bevoegdheid van de minister-president behoort. De minister verklaart dat zij bereid is dit voorstel mee te nemen in besprekingen, maar zij benadrukt dat er eerst een kader moet zijn waarbinnen dit voorstel kan besproken worden.

3. Repliek

De heer Luk Van Nieuwenhuysen is van oordeel dat aan de hand van een concreet voorstel als datgene wat voorligt, de principiële discussie over een Vlaams-Nederlands Huis kan vergemakkelijkt worden.

De minister repliceert dat de partners die betrokken zijn bij de besprekingen over de opportuniteit van een Vlaams-Nederlands Huis ook op de hoogte zijn van dit concreet voorstel.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden

Vergadering van donderdag 22 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jean-Marie Bogaert, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de toekenning van subsidies aan Center Parcs voor een project in Dilsen-Stokkem

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Op 26 mei 1989 besliste de toenmalige Vlaamse Executieve – met uitzondering van de Volksunie – tot de vervroegde sluiting van het Westelijk Bekken van de Kempense Steenkoolmijnen (KS). De Executieve stuurde ook het Toekomstcontract voor Limburg bij met aanvullende economische en sociale projecten. Zo werd op 29 maart 1990 de Sociale Investeringsmaatschappij Limburg (SIM) formeel in het leven geroepen voor de invulling van de sociale projecten.

De SIM kreeg financiële middelen uit de KS-enveloppe. Door de vervroegde mijnsluiting waren immers overschotten ontstaan.

Daarvan zou de KS 3 miljard frank overmaken aan de SIM : "Van de financiële middelen die door Gimvindus aan KS worden ter beschikking gesteld, zal de KS in de periode tot 1996 drie miljard frank overmaken aan de SIM voor sociale doeleinden. Deze middelen worden per trimester overgemaakt in de loop van het jaar naargelang de financiële behoeften, (...). Het eventuele saldo van de aan de SIM toegezegde middelen zal voor 30 juni 1997 aan de SIM worden overgemaakt."

Eind 1992 werd door de Vlaamse Executieve aan de SIM gevraagd om 200 miljoen frank subsidies ter beschikking te houden voor Center Parcs. Dit bedrag kwam bovenop de economische expansiesteun (361 miljoen frank) en de GOM-subsidies voor industrieterreinen. Op een hoorzitting naar de besteding van de KS-gelden, op 30 juni 1993, verklaarde de SIM-voorzitter dat "(er) op dit ogenblik echter nog niets is betaald".

Intussen blijkt de vestiging van de NV Center Parcs in Dilsen-Lanklaar op de helling te komen.

De vraagsteller vernam van de minister gaarne een concreet antwoord op de volgende vragen.

1. Wat is de huidige stand van zaken van het investeringsdossier NV Center Parcs in Dilsen-Lanklaar ?
2. Welke subsidies en steun is er intussen reeds vanuit de Vlaamse Gemeenschap of vanuit de Limburgse reconversiemiddelen aan dit project besteed ?
3. Welke inspanning heeft de Vlaamse regering gedaan en zal zij nog doen om deze investering die voor het Maasland van sociaal economisch uitermate groot belang is, toch door te zetten ?

2. Antwoord van de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media

De minister vestigt er de aandacht op dat de NV Maasvallei, dochtermaatschappij van NV Center Parcs, in 1991 aan de Vlaamse regering haar intentie heeft medegedeeld om op een gedeelte van de voormalige mijnterreinen van Eisden een vakantiedorp van 700 bungalows en bijbehorende hoogwaardige accommodatie te realiseren met een mogelijke tewerkstelling van 700 personen.

De Vlaamse regering heeft om de realisatie van dit project mogelijk te maken haar akkoord betuigd om met de voorbereidende werken in verband met een aantal terreinen, omliggende gronden met een oppervlakte van ongeveer 309 ha, omvattende enkele grote waterplassen, die zijn ontstaan als gevolg van de afgraving van mijnterrils, aan te vatten. De Vlaamse regering ging eveneens het engagement aan om de saneringskosten voor een bedrag van 305.616.000 frank voor 100 percent te betoelagen, via middelen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en via de middelen ter beschikking gesteld in de tweede fase van de actualisering van het Toekomstcontract.

Deze voorbereidende werken en de saneringswerken zijn door de NV Maasvallei en Center Parcs NV gefaseerd gerealiseerd. Tot op heden werd 144 miljoen frank uitgekeerd aan de NV Maasvallei ten laste van het aanvullend reconversieplan. Als EFRO-betoelaging werd 48 miljoen frank uitgekeerd, waarmee het totaalbedrag van de subsidies 192,6 miljoen frank belooft.

Op basis van de afgeleverde bouw- en milieuvergunning werd in september 1995 door de NV Maasvallei een aanvang gemaakt met de bouw van het bungalowpark, waarna de werken voorlopig

werden opgeschort omwille van economische stagnatie, waarop eveneens door een delegatie van de NV Maasvallei werd gewezen naar aanleiding van een ontvangst door de minister. Opgemerkt werd dat er zich belangrijke verschuivingen voordoen in de markt van de korte verblijfsrecreatie, waarbij vooral een lager bestedingspatroon opvalt.

In het najaar 1996 voerde de Vlaamse minister een gesprek met de vertegenwoordigers van Center Parcs, in aanwezigheid van een delegatie van de GOM-Limburg, waarop volgende afspraken werden gemaakt.

De termijn die aan Center Parcs wordt gegeven om het bungalowpark te realiseren wordt verlengd tot 1 juni 1999.

Evenwel zal Center Parcs voor 31 december 1997 beslissen of het project al dan niet zal doorgaan. Mocht voornoemde termijn niet worden gehaald, of mocht de beslissing van Center Parcs eind 1997 negatief zijn, dan zal Center Parcs de uitbetaalde subsidies (Europa en Vlaams Gewest) terugbetalen.

Omwille van de duidelijkheid werd voor de formalisering van het akkoord geopteerd voor een vervangend contract in plaats van addenda aan de bestaande contracten. Met deze overeenkomst werd enerzijds het voor Limburg belangrijk reconversieproject niet op de helling gezet en anderzijds werden de rechten en verplichtingen van de partij geactualiseerd.

Vermits het contract betrekking heeft op reeds vastgelegde en toegezegde middelen uit de middelen van de tweede fase van het Toekomstcontract, heeft deze overeenkomst van 11 december 1996 geen enkele bijkomende budgettaire weerslag voor het Limburgfonds.

De Vlaamse Regering heeft op 16 november 1992 een meertewerkstellingssteun van 8 percent op het investeringsbedrag van 4,4 miljard frank toegekend. Tevens verleende de Vlaamse Regering een vrijstelling van de onroerende voorheffing gedurende vijf jaar en het fiscale voordeel van een versnelde afschrijving.

De initieel vooropgestelde financiële tegemoetkoming via de SIM-middelen ten belope van 200 miljoen frank is omgezet in een bijkomende expansiesteun van 200 miljoen frank.

Van de toegekende expansiesteun werd er tot op heden echter nog niets uitbetaald, aangezien de uitvoering van de betoelagde investeringen nog niet is opgestart.

Deze expansiesteun werd vastgelegd lastens het expansiefonds. De opgelegde uitvoeringstermijn werd aangepast om de honorering van de door de Vlaamse regering aangegane engagementen niet in het gedrang te brengen.

De Vlaamse regering levert alle mogelijke inspanningen om het investeringsproject van Center Parcs naar Dilsen-Stokkem te brengen.

3. Repliek

De heer Johan Sauwens merkt op dat ook in het Fenix-project een vakantiedorp is voorzien. Komt de markt van de korte verblijfsvakanties hierdoor niet onder een te zware druk?

De minister stelt dat dit element niet aan de orde is gekomen tijdens het gesprek met de GOM-Limburg. Er zal vooral worden gemikt op buitenlandse toeristen. (Duitsers, Nederlanders).

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden

Vergadering van donderdag 22 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jean-Marie Bogaert, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Jos De Meyer tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de steun voor landbouwbedrijven in moeilijkheden

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De vraagsteller wijst erop dat deze problematiek in de commissie voor Werkgelegenheid en Economisch Aangelegenheden in het verleden reeds werd aangekaart in een interpellatie over de opvolging van de land- en tuinbouwbedrijven in moeilijkheden. Bij de bespreking van de begroting 1997 werd de aandacht hierop opnieuw gevestigd.

Spreker verheugt er zich thans over dat een ontwerp van besluit voor steun voor landbouwbedrijven in moeilijkheden aan de Raad van State voor advies is voorgelegd.

De heer Jos De Meyer vernam van de minister gaarne een concreet antwoord op de volgende vragen.

Kan de minister een overzicht geven van het aantal bedrijven die leningen hebben bij het VLIF : hoeveel in het totaal ? Hoeveel hebben er betalingsmoeilijkheden ? Hoeveel worden er bedreigd in hun voortbestaan ? Welke specifieke maatregelen inzake begeleiding zal de minister nemen ? Wat is hiervan de kostprijs per bedrijf ? Wat is het totale voorziene budget voor deze maatregel ?

2. Antwoord van de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media

De minister antwoordt dat de Vlaamse regering voor de landbouwbedrijven in moeilijkheden bijkomende steunmaatregelen heeft genomen.

De Vlaamse overheid steunt de landbouwbedrijven vooral in de kwetsbare startfase, enerzijds door ondersteuning via het Vlaams Landbouwinvestingsfonds (VLIF) voor de installatie van de bedrijven en anderzijds via subsidiëring van de naschoolse vorming gekoppeld aan stages, teneinde bedrijfs-

leiders beter te wapenen om hun land- en tuinbouwbedrijf optimaler te runnen.

Eens het bedrijf op kruissnelheid is, worden er in nog heel wat steunmogelijkheden voor de land- en tuinbouwbedrijven voorzien. De minister verklaart dat de Vlaamse regering in het verleden niet beschikte over een adequaat logistiek instrumentarium om land- en tuinbouwbedrijven in moeilijkheden te ondersteunen.

De minister verduidelijkt dat via het VLIF heel wat steunmogelijkheden openstaan, zoals uitstel van aflossing van leninglasten.

Voor deze bijkomende steunmaatregelen komen landbouwers in aanmerking die landbouwer in hoofdberoep zijn, en die voldoen aan een aantal criteria (leningachterstand van meer dan 6 maanden op de aflossing van lopende kredieten van het bedrijf, ontoereikende rendabiliteit van het bedrijf, doorlichting van het bedrijf). De maatregel voorziet in een doorlichting van het bedrijf en de opstelling van een streefplan om de situatie te verbeteren. Voor de doorlichting dient de landbouwer zich te richten tot een erkend centrum. Deze doorlichting zal de verder te bewandelen strategie aanduiden om het landbouwbedrijf uit de moeilijkheden te loodsen. Er kan dan voorzien worden in intensieve bedrijfsbegeleiding van technisch-economische of andere aard.

Na afloop van een periode van intensieve bedrijfsbegeleiding wordt de evolutie van de toestand van het bedrijf geëvalueerd en getoetst aan het streefplan. Afwijkingen ten aanzien van het vooropgestelde streefplan dienen te worden gemotiveerd.

Het centrum stuurt dan een evaluatieverslag door. Indien uit dit evaluatieverslag blijkt dat een bijkomende periode van bedrijfsbegeleiding noodzakelijk is, kan een tweede periode van intensieve bedrijfsbegeleiding worden voorgesteld. Het aantal opeenvolgende perioden is echter beperkt.

In het besluit werden de vergoedingen voor de doorlichting, de begeleiding en de evaluatie achteraf voorzien. De minister verklaart dat voor de bedrijfsbegeleiding van land- en tuinbouwbedrijven in moeilijkheden een bedrag van 8 miljoen frank is uitgetrokken.

Wat de concrete vragen van de vraagsteller in verband met het VLIF betreft, antwoordt de minister als volgt.

Op 15 mei 1997 werden er bij het Vlaams Landbouwinvesteringsfonds 9.185 bedrijven geregistreerd als gevolg van minstens één aanvraag om steun vanuit het VLIF, waarvan 6.272 landbouwbedrijven, 2.884 tuinbouwbedrijven en 29 coöperaties. 13.005 kredieten werden geregistreerd.

Van bij het VLIF gekende bedrijven werden er tussen 1 januari 1993 en 15 mei 1997 van 42 bedrijven de kredieten opgezegd, waarvan 33 met VLIF-waarborg. Slechts voor één bedrijf werden de kredieten terug in omloop gebracht, voor 6 bedrijven werd de VLIF-waarborg uitbetaald en nog 24 aanvragen zijn in behandeling.

De gegevens van het VLIF hebben enkel betrekking op de regionale dossiers, die sedert 1.1.1993 werden ingediend en geven een onvolledig beeld van het aantal land- en tuinbouwbedrijven in moeilijkheden.

Bij het federale Ministerie van Landbouw en Middenstand dat de dossiers, ingediend voor 1.1.1993,

beheert, worden sedert 1993 per jaar van gemiddeld 66 bedrijven met Nederlandstalige dossiers, de kredieten opgezegd en voor 190 kredieten werd door de kredietinstelling een melding gestuurd dat de betalingen meer dan zes maanden achterstallig zijn.

De minister verklaart verder over geen gegevens te beschikken om een evaluatie te maken van het aantal bedrijven dat in hun voortbestaan is bedreigd.

3. Repliek

De heer Jos De Meyer dankt de minister voor het gedetailleerde antwoord en verheugt zich tenslotte over het uitgebreide maatregelenpakket ter ondersteuning en begeleiding van land- en tuinbouwbedrijven in moeilijkheden.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden

Vergadering van donderdag 22 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jean-Marie Bogaert, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Jos De Meyer tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media over de invulling van de aanvullende maatregelen ter compensatie van het hervormd Gemeenschappelijk Landbouwbeleid

1. Uiteenzetting van de vraag door de vraagsteller

De vraagsteller licht de problematiek toe als volgt.

In 1992 werd het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid grondig hervormd. De landbouwproductie moet meer marktgericht gebeuren. De subsidieregelingen werden drastisch veranderd met steeds minder steunverlening aan de productiefunctie van de agrarische sector. Dit ook mede als gevolg van de algemene liberalisatie van de wereldhandel.

De steun wordt meer en meer gekoppeld aan het vervullen van andere functies door de landbouw : landschaps- en natuurbescherming, kwaliteitsproductie, enz.

Een eerste poging hiertoe zijn de begeleidende maatregelen tot uitvoering van het hervormd Gemeenschappelijk Landbouwbeleid :

1. verordening (EEG) nr. 2079/92 tot instelling van een communautaire steunregeling voor vervroegde uittreding in de landbouwsector ;
2. verordening (EEG) nr. 2078/92 betreffende landbouwproductiemethoden die verenigbaar zijn met de eisen inzake milieubescherming en betreffende natuurbeheer ;
3. verordening (EEG) nr. 2080/92 tot instelling van een communautaire steunregeling voor bosbouwmaatregelen in de landbouw.

De eerste maatregel was facultatief, maar is toch reeds van toepassing (wet van 24 december 1994). De beide andere maatregelen zijn verplicht en zouden uitgewerkt worden samen met de gewesten.

Bedrijven zoeken nieuwe inkomensmogelijkheden om hun productiefactoren, en vooral arbeid, zo rendabel mogelijk in te zetten. Een mogelijke manier is de diversificatie, het uitbouwen van neventakken in het landbouwbedrijf. Hulp kan hierbij geboden worden door onder meer de omzetting van EEG-verordeningen in wetten en decreten zodat passende steunmaatregelen kunnen uitgewerkt worden voor de landbouw.

Uit onderzoek blijkt dat een aantal interne en externe factoren de mogelijkheden om bijkomende toegevoegde waarde te creëren zullen bepalen. Deze interne en externe omstandigheden op het niveau van het bedrijf en samenleving verschillen in beide regio's aanzienlijk.

Op een studiedag, georganiseerd begin dit jaar aan de faculteit landbouwkundige wetenschappen van de RUG in samenwerking met het agrarisch comité van de Stichting Lodewijk de Raet, stelde professor Van Huylenbroeck dat het Waalse Gewest een actiever beleid voert op dit vlak en dat het een aantal begeleidende maatregelen bij de Europese landbouwhervorming sneller heeft uitgevoerd en dat het in bepaalde subsidies heeft voorzien voor samenwerkingsverbanden die plattelandsactiviteiten stimuleren.

De vraagsteller vraagt aan de minister wat de stand van zaken is van de uitvoering van de begeleidende maatregelen bij het hervormd Gemeenschappelijk Landbouwbeleid op niveau van het Vlaamse Gewest, waar bij deze maatregelen het accent wordt gelegd en wat deze maatregelen bijdragen tot de diversificatie binnen de landbouwbedrijven. Vervolgens vraagt de vraagsteller nadere toelichting over de aangekondigde Code voor goede landbouwpraktijken.

2. Antwoord van de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media

De minister antwoordt als volgt. Wat de verordening (EEG) nr. 2079/92 tot instelling van een communautaire steunregeling voor vervroegde uittreding in de landbouwsector betreft, wijst de minister erop dat dit een federale aangelegenheid is.

Aangaande de verordening (EEG) 2080/92 tot instelling van een communautaire steunregeling voor bosbouwmaatregelen in de landbouw en de verordening (EEG) nr. 2078/92 betreffende landbouwproductiemethoden die verenigbaar zijn met de eisen inzake milieubescherming en betreffende natuurbeheer, bevestigt de minister dat de invulling en de omzetting ervan zowel op het regionale

als het federale bevoegdheidsniveau dient te geschieden.

Terzake werd bij de Europese Commissie een programma ingediend dat op 17 november 1994 werd goedgekeurd.

Bij gebrek aan een eigen Administratie Landbouw werd de uitvoering van het Vlaams luik indertijd toegewezen aan de Vlaamse minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, die er de Administratie AMINAL mee gelastte.

Wat het bebossingsluik betreft, verwijst de minister voor de concrete invulling hiervan naar het besluit van de Vlaamse Regering van 26 juni 1996 betreffende de subsidiëring van de bebossing van landbouwgronden ter uitvoering van de verordening (EEG) 2080/92 van de Raad van 30 juni 1992 tot instelling van een Communautaire steunmaatregel voor bosbouwmaatregelen in de landbouw (B.S., 11 oktober 1996).

Er worden subsidies voorzien voor de dekking van bebossingskosten naargelang van de aangeplante boomsoort. Bijkomende subsidies worden voorzien voor de aanleg van een onderetage en ingeval van bebossing op marginale landbouwgronden. Tijdens de eerste vijf jaar na de inplanting wordt eveneens in een jaarlijkse subsidie ter dekking van de onderhoudskosten voorzien.

Het federale luik van deze maatregelen omvat een inkomenssteun gedurende vijf jaar voor landbouwers in hoofdberoep, die zouden overgaan tot de bebossing van landbouwgronden.

Een stand van zaken van de ingediende dossiers kan wellicht worden aangevraagd aan de Vlaamse minister van Leefmilieu en Tewerkstelling.

Wat het luik landbouwproductiemethoden die verenigbaar zijn met de eisen inzake milieubescherming en betreffende natuurbeheer betreft, stelt de minister dat in overleg met ANIMAL en de Administratie Landbouw, reeds een aantal initiatieven zijn genomen of in voorbereiding zijn. Het betreft maatregelen inzake weidevogelbeheer, perceelsrandenbeheer en perceelsrandenherstel, ontwikkeling en onderhoud van kleine landschapselementen. Omwille van hun interferentie bij de uitwerking van het ontwerp van decreet inzake natuurbehoud, was het niet mogelijk om de besluiten terzake af te ronden.

In het programma dat destijds door Vlaanderen bij de Europese Commissie werd ingediend, werden

geen maatregelen of initiatieven voorgesteld in het kader van de Verordening (EEG) nr. 2078/92 binnen het domein van de economisch-technische landbouwbedrijven.

Om hieraan te verhelpen werd de Administratie Landbouw door de Vlaamse minister voor Landbouw gelast een voorstel uit te werken op het domein van de bodembedekking, de alternatieve onkruidbestrijding en de steun voor met uitsterven bedreigde diersoorten. Deze voorstellen zullen als aanvulling op de reeds door Vlaanderen bij de Europese Commissie ingediende programma's ter goedkeuring worden voorgelegd. De middelen hiertoe zijn op de begroting Landbouw ingeschreven.

Wat de Code voor goede landbouwpraktijken betreft, stipt de minister aan dat de Administratie Landbouw werkt aan de uitwerking van een Code. Dit document is aan finalisering toe en de minister hoopt om de tekst nog voor het zomerreces ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse regering. Deze Code zal een aantal richtlijnen omvatten, tips en technieken die praktisch economisch haalbaar zijn en die de land- en tuinbouw in staat stellen bij te dragen tot een substantiële vermindering van de milieuverontreiniging. Op deze wijze kan de landbouwproductie milieuvriendelijker worden, met behoud van de economische rentabiliteit. Deze Code zal zich vooral toespitsten op landbouwnutriënten.

3. Repliek

De heer Jos De Meyer geeft nogmaals uiting aan zijn bekommernis over de ontwikkeling van het landbouwbeleid, met prioritaire aandacht voor een verhoging van de toegevoegde waarde van land- en tuinbouwactiviteiten, onder meer via het bevorderen van de diversificatiepolitiek, rekening houdend met het beperkte landbouwareaal. Spreker meent dat hiertoe naar mogelijkheden dient gezocht, ook buiten de Europese context. Wellicht kan hierover van gedachten worden gewisseld in de commissie.

Spreker verheugt zich over de voortgang van de werkzaamheden inzake de Code voor goede landbouwpraktijken dat voor het imago van de Vlaamse landbouw bijzonder belangrijk is.

Tenslotte dankt spreker de minister voor het omstandige antwoord.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden

Vergadering van donderdag 22 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jean-Marie Bogaert, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de positieve tewerkstellingsreturn van het geplande project "Urban Entertainment Center" te Vilvoorde

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De vraagsteller stelt vast dat het nieuws van de sluiting van Renault met de daaraan gekoppelde afdanking van meer dan 3.000 werknemers projectontwikkelaars naar Vilvoorde lokt.

De promotoren van het "Urban Entertainment Center" schrijven in de kranten (27 maart 1997) dat hun musicalzaal annex hotel, gezondheidscentrum, feestpaleis, discotheek, tv-café, huis van de toekomst, restaurants en festivalbioscoop 1.500 à 1.600 voltijdse banen kan opleveren voor laaggeschoolden. Hiervoor zou een parkgebied van 6 ha langs de Brusselse Ring op de grens van Vilvoorde met Brussel ingenomen worden. Dit staat haaks op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) dat zich eveneens kant tegen de invulling van één van de schaarse open ruimten in dit gebied. Ook de GOM-Vlaams Brabant is tegen deze invulling die bijkomende verkeersstromen zal aantrekken naar de reeds oververzadigde Ring. Spreker is eerder voorstander van een versterking van het commerciële en ontspanningsweefsel in de binnenkernen (cf. Mercurius-programma), waardoor de stadskernen meer leefbaar worden gemaakt. Ook op het CVP-congres van april 1996 werd bij resolutie 51 gesteld dat grootschalige winkelcentra en complexen in de socio-culturele sfeer in het stedelijk gebied dienen ingeplant. De open ruimte dient beschermd.

De vraagsteller vernam van de minister graag een concreet antwoord op de volgende vragen.

1. Kan de minister verduidelijken over welke werkgelegenheid het hier gaat ? In hoeverre is dit een herschikking en verhuis van bestaande arbeidsplaatsen ? Studies naar aanleiding van gelijkaardige projecten wijzen in die richting. Is de minister bereid, alvorens toe te zeggen, een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar het aantal jobs en de kwaliteit ervan die een dergelijk centrum meebrengt.
2. Heeft een aanvraag voor subsidie in ruil voor werkgelegenheid de minister al bereikt ?
3. Is het niet eerder aangewezen volwaardige, nieuwe jobs te creëren in Vilvoorde en hiervoor de bestaande industriële leegstaande panden te gebruiken ? Komt het centrum van Vilvoorde, met veel leegstand en verloedering, in aanmerking voor de middelen die in het kader van het Mercurius-plan worden toegekend voor de herinrichting en versteviging van de stadskernen ten voordele van de middenstand en het culturele en ontspanningsleven.

2. Antwoord van de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling

De minister stelt dat het betrokken project niet onderworpen is aan enige vergunning die tot de bevoegdheid van de Vlaamse minister van Tewerkstelling behoort. De minister verklaart niet te beschikken over enige gegevens over dit project.

Een aanvraag voor subsidies in ruil voor werkgelegenheid werd bij de minister nog niet ingediend.

De minister is voorstander van de creatie van volwaardige nieuwe jobs. Wat het gebruik van de bestaande industriële leegstaande panden betreft, merkt de minister op dat deze materie behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening.

3. Repliek

Mevrouw Verwimp-Sillis dankt de minister voor het antwoord.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden

Vergadering van donderdag 22 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Jean-Marie Bogaert, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Johan Sauwens tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, over de subregionale tewerkstellingsdienst van Tongeren

1. Uiteenzetting van de vraag door de heer Johan Sauwens

De vraagsteller wijst erop dat de werking van de Subregionale Tewerkstellingsdiensten (STD's) recent aan een evaluatie werden onderworpen. Uit de resultaten van deze evaluatie leidt de VDAB af dat het aantal STD's in Vlaanderen kan herleid worden van achttien tot twaalf. In de provincie Limburg wordt enkel de STD van Hasselt behouden. De STD-Tongeren zou verdwijnen. De vraagsteller wijst erop dat ook door de SERV een advies terzake is uitgebracht.

De beslissing van de VDAB gaat in tegen een reeks vaststellingen op het terrein.

De vergelijking tussen het aantal werkzoekenden in de provincie Limburg en het aantal werkzoekenden in Vlaanderen toont aan dat het behoud van de twee Limburgse STD's geen overbodige luxe is. Vlaanderen telde in februari 1997 224.297 niet-werkende werkzoekenden. Limburg nam er 42.075 (= 18,8 percent) voor z'n rekening ; als men ervan uitgaat dat Vlaanderen nood heeft aan twaalf STD's, dan kan de provincie Limburg objectief gezien aanspraak maken op minstens twee STD's (18,8 percent van 12 STD's = 2,26 STD's).

Bovendien ligt de werkloosheidsgraad in Zuid-Limburg relatief hoog. Denk aan de recente bedrijfssluitingen en de problemen in de fruitteelt. Derhalve is extra aandacht nodig voor deze streek. De STD-Tongeren speelt daarbij een zeer belangrijke rol. In het verleden heeft dit STD reeds bewezen een directe impact te hebben op de tewerkstellingsmogelijkheden van de regio.

De vraagsteller stelt volgende vragen aan de minister :

1. Overweegt de VDAB de sluiting van de STD-Tongeren ? Op basis van welke criteria wordt een selectie gemaakt van de STD's die al dan niet worden behouden ?
2. Wat is het standpunt van de minister ten aanzien van de voorgenomen verdwijning van de STD-Tongeren ? Is hij eveneens van oordeel dat de STD-Tongeren gesloten moet worden ?
3. Welke stappen zal de minister ondernemen teneinde de STD-Tongeren te behouden, gezien het hierboven aangehaalde socio-economische belang van de betrokken STD ?

2. Antwoord van de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling

De minister merkt op dat het versterkend effect van een efficiënte decentralisering al beklemtoond werd tijdens de Vlaamse Werkgelegenheidsconferentie van 1993 en in diverse beleidsdocumenten. Zowel gedurende de besprekingen in het kader van het VESOC-akkoord als tijdens het eerste Vlaams sociaal-economisch forum werd de aandacht opnieuw gevestigd op het groeiende belang van de Vlaamse subregio's in het arbeidsmarktbeleid.

De krachtlijnen van de VESOC-consensus waren :

- een gebiedsomschrijving gesteund op de reële subregionale arbeidsmarktsituatie en op de principes van werkingsefficiëntie ;
- een STD-gebied stemt overeen met een STC-gebied :
- een schaalvergroting naar een 12-tal STD's /STC's.

Een verdere decentralisatie van het arbeidsmarktbeleid moet onder andere leiden tot een versneling van de besluitvormingsprocedures en een betere aansluiting van het arbeidsmarktbeleid bij de specifieke subregionale arbeidsmarktsituatie.

Het al dan niet slagen van de decentralisering hangt af van de wijze waarop de nieuwe mogelijkheden subregionaal worden ingevuld.

Een optimale efficiëntie en beheersbaarheid vereist een minimale schaalgrootte. Om dezelfde reden wordt er in de audit, uitgevoerd door Coopers & Lybrand, op gewezen dat een globale schaalvergroting zich opdringt.

De minister verklaart het advies van de SERV te hebben ingewonnen met betrekking tot de verdere evolutie in het decentraliseringsproces van het arbeidsmarktbeleid.

Het is dan ook binnen het geheel van de voorstellen inzake decentralisatie dat de voorgestelde schaalvergroting van de STD's en STC's moeten gesitueerd worden.

De minister benadrukt dat het niet aan de VDAB is om te beslissen over de concrete invulling van de schaalvergroting. Dit vergt een politieke beslissing.

Een schaalvergroting mag in geen enkel geval afbreuk doen aan de dienstverlening aan werkzoekenden. De minister staat er dan ook op dat het aantal plaatsingskantoren van de VDAB in de toekomst behouden blijft.

Wat de andere aspecten van de vraagstelling betreft, vraagt de minister nog enige tijd om in de eerstvolgende weken het SERV-advies in al zijn aspecten te onderzoeken.

Nadien zal in samenspraak met het beheerscomité een eerste aanzet tot implementatie gegeven worden

3. Replieken

Tot slot stelt de vraagsteller dat er argumenten te over zijn tot het behoud van de STD-Tongeren, waarop de minister hiervan akte neemt.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (regl. Art. 79)

Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Vergadering van donderdag 29 mei 1997

Vaste verslaggever : de heer Roland Deswaene, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Marino Keulen tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over het voorzien van middelen voor de werkgroep Genese in het kader van het onderzoeksprogramma “Max Wildiers”

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De heer Marino Keulen stelt dat binnen de literatuurwetenschappen de teksteditie de laatste jaren een grote opgang kent. In Nederland houdt het Constantijn Huygens Instituut (Den Haag) zich reeds meer dan anderhalf decennium bezig met genetische tekststudies en presenteert de resultaten van dit veeleisend onderzoek in historisch-kritische uitgaven. Ook in Frankrijk, Duitsland en de Angelsaksische wereld bestaan universitaire editieverenigingen.

In Vlaanderen bestaat de werkgroep Genese die als belangrijke doelstelling heeft al wat in Vlaanderen gebeurt op het vlak van het uitgeven van teksten, te coördineren en theoretisch te onderbouwen. De inspanningen die vanuit de werkgroep Genese de afgelopen 3 jaar zijn ondernomen om financiële steun te verkrijgen voor haar doelstellingen werden tot op heden niet gehonoreerd. Een kafaïaans doorverwijzen van het departement onderwijs naar het departement wetenschapsbeleid en het departement cultuur en vice versa getuigt niet van een grote belangstelling van overheidswege voor het wetenschappelijk onderzoek en de literatuur.

Naar aanleiding van twee interpellaties van de heer Chris Vandenbroeke en van de vraagsteller zelf over het voorzien van middelen voor het financieren van wetenschappelijke tekstedities in de Commissie voor Cultuur en Sport dd. 28 februari 1997 (Handelingen Commissievergadering, 1996-1997, C50-C-CUL4), zei de minister van Cultuur dat hij aansluitend op de open brief die de werkgroep Genese in de pers liet verschijnen een initiatief heeft genomen om tot een concertatie te komen tussen de diensten cultuur, onderwijs en weten-

schapsbeleid. Dit overleg zou plaats hebben gevonden op 29 februari 1997.

De vraagsteller vervolgt dat volgens de minister van Cultuur uit de voorbereidende gesprekken duidelijk zou zijn geworden dat Genese binnen het kader van het nieuwe onderzoeksprogramma “Max Wildiers” – dat door de minister van wetenschapsbeleid wordt gefinancierd binnen het FWO (100 miljoen frank in 1997) – in aanmerking komt voor het verkrijgen van middelen. Genese zou binnen het thema “ontsluiting en bestudering van archieven en bronnen” waarvoor 30 miljoen frank in 1997 wordt voorzien, een subsidie kunnen krijgen.

De vraagsteller heeft de volgende vragen :

1. Welke zijn de resultaten van de vergadering die werd georganiseerd op 29 februari 1997 om tot een concertatie te komen tussen de diensten cultuur, onderwijs en wetenschapsbeleid in het kader van de werking van Genese ?
2. Aan welke voorwaarden moet Genese voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor het verkrijgen van middelen binnen het kader van het nieuwe onderzoeksprogramma “Max Wildiers” ?
3. Over hoeveel jaar verspreidt zich het onderzoeksprogramma “Max Wildiers” ?
4. Op hoeveel middelen zal Genese maximaal en minimaal een beroep kunnen doen ?
5. Kan Genese opeenvolgende jaren in aanmerking komen voor een subsidie of is Genese gedoemd voor de volgende jaren – wanneer het onderzoeksprogramma “Max Wildiers” ophoudt te bestaan – opnieuw aan verschillende deuren te moeten aankloppen om de continuïteit in haar werking te kunnen verzekeren ?
6. Welke maatregelen zal de minister-president nemen opdat de continuïteit van de werking van Genese kan worden gegarandeerd ?
7. Wanneer zullen de ingediende projecten worden geëvalueerd en geselecteerd ?
8. Werden de ad hoc jury's reeds samengesteld die de evaluatie en selectie op zich zullen nemen ?

Op basis van welke criteria worden deze samengesteld ?

9. Hoeveel projecten werden tot nog toe ingediend in het kader van het onderzoeksprogramma “Max Wildiers” ?

2. Antwoord van de heer de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie

De minister antwoordt dat de activiteiten van de werkgroep Genese hem goed bekend zijn vanwege verschillende brieven die de initiatiefnemers hem in het verleden hebben gestuurd, de antwoorden hierop van zijnentwege, en de perscampagne die ze in een recent verleden hebben gelanceerd.

Hij bevestigt de informatie die in de vraag van de vraagsteller vervat zit, maar zal in het antwoord op de gestelde punctuele vragen, toch enkele preciseringen aanbrengen. Het onderzoeksprogramma Max Wildiers is ontstaan uit zijn ambitie om het onderzoek in de humane wetenschappen nieuw leven in te blazen. De genese ervan komt tot uiting in zijn verschillende beleidsbrieven.

Vervolgens beantwoordt de minister achtereenvolgens op de gestelde vragen :

Antwoord op vraag 1

Hij bevestigt dat er tussen zijn medewerker en de kabinetsmedewerker van Onderwijs en Cultuur een afspraak is gemaakt dat een thema rond “Ontsluiting en bestudering van bronnen” zal worden opgenomen in het programma, onder voorbehoud van zijn goedkeuring weliswaar. Het geciteerde bedrag van 30 miljoen frank is echter voorbarig, omdat de inhoudelijke en budgettaire klijtlijnen van het programma momenteel nog worden gefinaliseerd.

Voor genoemd thema is niet het enige thema dat in het programma zal figureren en over bepaalde inhoudelijke gegevens wordt nog met Nederlandse instellingen onderhandeld.

Antwoord op vraag 2

De minister antwoordt dat, nadat hij als bevoegd minister de opdracht tot implementatie van het programma aan het FWO zal gegeven hebben, een publieke oproep zal volgen rond de verschillende themata. Deze oproep zal worden toegestuurd aan de Vlaamse universiteiten.

Indien Genese een voorstel instuurt, zal dit, samen met andere voorstellen, door een jury van onafhan-

kelijke experts worden beoordeeld. Als dit voorstel kwalitatief hoogstaand wordt bevonden in de relatieve rangschikking, dan zal het ook betaald worden.

Antwoord op vraag 3

Het onderzoeksprogramma valt onder de beheersovereenkomst van onbepaalde duur met het FWO. Elk jaar worden nieuwe themata voorgesteld door de minister van Wetenschapsbeleid. Eén thema kan weliswaar gedurende verschillende jaren worden aangeboden.

Antwoord op vraag 4

Zoals hierboven gesteld, dient de budgettaire verdeling over de verschillende thema's nog te worden gefinaliseerd. Het is dan ook voorbarig om over minima en maxima te spreken, temeer daar de toekenning van middelen pas zal gebeuren wanneer het ingediende projectvoorstel door de jury wordt gerangschikt.

Antwoord op vraag 5

De minister wil een mogelijk misverstand uit de weg ruimen. Daarom stelt hij klaar en duidelijk dat het geenszins zijn bedoeling is om een recurrente financiering ad infinitum te garanderen voor Genese. Dergelijke structurele recurrentie zou trouwens in tegenstrijd zijn met de algemene politiek van afstandelijkheid en kwaliteitsbewaking die hij rigoureuus in het wetenschapsbeleid wil hanteren.

Hij voorziet wel dat in het programma Max Wildiers een onderzoekslijn wordt gedefinieerd waar, rekening houdend met alle info waarover hij beschikt, Genese een onderzoeksvorstel kan indienen. Het thema waarop zal kunnen worden ingespeeld is echter wel algemener dan het onderzoeksonderwerp dat Genese aanbelangt.

Antwoord op vraag 6

Zoals gesteld wenst de minister geen maatregelen te nemen die een recurrente financiering verzekeren. Hij wil wel, minstens voor de komende jaren, binnen het programma Max Wildiers, een geschikt kanaal definiëren, zoals hierboven omschreven.

Antwoord op vraag 7

De timing is als volgt :

– juni 1997 : Opdracht van de minister van Wetenschapsbeleid aan het FWO ;

- juli 1997 : Publieke oproep FWO.

Het venster voor het indienen van voorstellen is open tot oktober 1997 ;

- oktober 1997 : Evaluatie en selectie ;
- november 1997 : Bekendmaking projectselectie door de minister van Wetenschapsbeleid.

Antwoord op vraag 8

De minister verklaart dat de samenstelling van de jury's in volledige autonomie, conform de heersen-

de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en het FWO, wordt toevertrouwd aan de Raad van Bestuur van het FWO. Wel zal worden aangedrongen om rekening te houden met bepaalde specifieke eisen van kwaliteit die kunnen verschillen van thema tot thema.

Antwoord op vraag 9

Gezien de vorige antwoorden, is deze vraag zonder voorwerp.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Cultuur en Sport

Vergadering van donderdag 29 mei 1997

Vaste verslaggever : mevrouw Riet Van Cleuvenbergen, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Felix Strackx tot de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn over de houding van de Vlaamse Jeugdraad ten aanzien van het politieke project "Het Sienjaar"*1. Toelichting door de vraagsteller*

De heer Felix Strackx verklaart dat op 24 april 1997 in het kader van "Het Sienjaar" een conferentie plaats vond. Bedoeling van deze en komende conferenties is volgens de organisatoren "via een gezamenlijk actieprogramma kansen te bieden aan progressieve ideeën in de Vlaamse politiek. Op langere termijn kan dit actieprogramma mogelijk de inhoudelijke basis vormen voor een progressieve meerderheid in Vlaanderen".

Het is volgens de spreker merkwaardig dat, naast enkele politieke partijen en bewegingen, ook de Jeugdraad voor de Vlaamse Gemeenschap is ingegaan op deze uitnodiging. Hij herinnert eraan dat hij de minister er reeds herhaaldelijk op gewezen heeft dat de Jeugdraad voor de Vlaamse Gemeenschap een verregaande gepolitiseerd orgaan is dat helemaal niet representatief is voor de Vlaamse Jeugd, maar gedomineerd en gemonopoliseerd wordt door een klein groepje zogenaamd progressieven. De minister heeft dit steeds ontkend, aldus de spreker.

De spreker is van mening dat de Vlaamse Jeugdraad ditmaal flagrant zijn boekje te buiten gaat. De Jeugdraad is niet gemachtigd noch gemandateerd om zich in te schrijven in een uitgesproken politiek project zoals "Het Sienjaar". Het is een adviesraad van de Vlaamse Gemeenschap en moet als dusdanig de mening van de hele Vlaamse jeugd vertolken.

De heer Felix Strackx wenst van de minister te vernemen :

- waar de Jeugdraad voor de Vlaamse Gemeenschap de legitimiteit haalt om zich namens de hele Vlaamse jeugd in te schrijven in een "progressief" project als het Sienjaar ?

- of de deelname van de Vlaamse Jeugdraad aan dit project gebeurt met instemming van de minister ?
- welke gevolgen dit feit heeft voor de relatie tussen de minister en de Jeugdraad ?
- welke waarde de minister hecht aan de adviezen van de Jeugdraad nu deze zich duidelijk tot één strekking heeft bekend ?
- of de minister stappen heeft ondernomen om de representativiteit van de Jeugdraad te herstellen ?

2. Antwoord van de heer Luc Martens, Vlaams minister van Cultuur, Gezin en Welzijn

De minister antwoordt dat de Jeugdraad voor de Vlaamse Gemeenschap zijn boekje niet te buiten gaat wanneer zij een vertegenwoordiger als waarnemer naar de conferentie van "Het Sienjaar" stuurt. De Jeugdraad heeft zich niet ingeschreven in het project, maar is uitsluitend als waarnemer aanwezig geweest.

Hij merkt op dat in het decreet van 24 maart 1982 houdende oprichting van een Jeugdraad voor de Vlaamse Gemeenschap nergens staat dat deze Jeugdraad niet aan vertegenwoordigingswerk mag doen. Het is de Jeugdraad evenmin verboden om conferenties bij te wonen om er, indien nodig, het standpunt van kinderen en jongeren te verdedigen.

Het is precies vanuit die bekommernis, namelijk het standpunt van kinderen en jongeren verdedigen, dat de Vlaamse Jeugdraad een van zijn leden als waarnemer naar de bedoelde conferentie stuurde.

De Vlaamse Jeugdraad heeft deze zaak op haar algemene vergadering van 7 mei 1997 grondig besproken. Daarbij werd opnieuw beslist om alleen als waarnemer naar "Het Sienjaar" te gaan. Binnen één bepaalde werkgroep, met name "verbreding democratie", zal worden meegediscussieerd, vooral om er het standpunt van kinderen en jongeren voldoende aan bod te laten komen. Dit is zelfs een waardevol debat en bevestigt dat de Jeugdraad zeer actief is. De minister vervolgt dat bepaalde berichten in de pers over participatie van de Jeugdraad aan het project een verkeerde weergave geven van de feiten.

Hij besluit dat de Vlaamse Jeugdraad zich helemaal niet tot één strekking heeft bekend. Dat zou in strijd zijn met het cultuurpact. Hij hecht boven-

dien veel waarde aan de adviezen van de Jeugd-
raad. De representativiteit van de Jeugdraad staat
hier volgens de minister niet ter discussie. Hij ziet
dan ook geen reden om corrigerend in te grijpen.
Het mandaat van de huidige Jeugdraad loopt af in
oktober 1997.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

Vergadering van donderdag 29 mei 1997

Vaste verslaggever : mevrouw Cecile Verwimp-Sillis, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Luk Van Nieuwenhuysen aan de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de beleidsimplicaties van de consulaire conferentie te Buenos Aires

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

Onder verwijzing naar een bericht van het persagentschap Belga, luidens hetwelk het aantal Vlaamse economische vertegenwoordigers in Latijns-Amerika zou worden verdubbeld, constateert de heer Luk Van Nieuwenhuysen dat de begin mei in Buenos Aires gehouden consulaire conferentie aanleiding lijkt te hebben gegeven tot een nogal radicale ommezwaai van de Vlaamse politiek inzake buitenlandse handel ten opzichte van Latijns-Amerika.

Naast de verhoging van het aantal Vlaamse economische vertegenwoordigers, lijkt het erop dat de nadruk ook niet meer op Chili zal komen te liggen. Er is nu immers ook sprake van de instensifiëring van onze handelscontacten met Brazilië en Argentinië en andere., en – op langere termijn – zelfs Cuba. Komt hierdoor de, bij de begrotingsbesprekingen nog duidelijk geaffirmeerde, wil om vanuit Vlaanderen een concentratiebeleid te voeren ten aanzien van Chili, niet op de helling te staan?

Daar waar de heer Luk Van Nieuwenhuysen er begrip kan voor opbrengen dat tussentijdse bijsturingen op het domein van de – van nature uit erg dynamische – buitenlandse handel zich soms kunnen opdringen, drukt hij de vrees uit dat de Vlaamse regering zich in deze veeleer heeft laten meeslepen door de federale desiderata.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen laat hieromtrent enerzijds opmerken dat Vlaanderen er zich niet moet toe lenen om zonder meer te worden ingeschakeld in een breder Belgisch economisch-diplomatiek charme-offensief, terwijl anderzijds ook de naakte cijfers van de buitenlandse handel met Latijns-Amerika, zijns inziens, de omvang van het

voorgenomen handelsdispositief in genen dele rechtvaardigen.

Tenslotte wijst de heer Van Nieuwenhuysen er ook nog op dat de prospectie van dergelijke zeer verre afzetmarkten, de facto, meestal vooral de grote ondernemingen ten goede komt. De prioritaire doelgroep van Export Vlaanderen, te weten de exporterende KMO's, kunnen derhalve hoogstwaarschijnlijk maar weinig nut verwachten van de verhoogde inspanningen van de Vlaamse overheid in Latijns-Amerika.

2. Antwoord van de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie

In zijn antwoord preciseert de minister-president dat de consulaire conferentie, waaraan hij begin mei heeft deelgenomen, zoals bekend, de Belgische diplomaten en gewestelijke economische vertegenwoordigers in alle landen van Zuid- en Centraal-Amerika heeft bijeengebracht.

Het was de derde maal dat een dergelijke conferentie "nieuwe stijl", dit wil zeggen met voorbereiding en deelname door de gewestelijke ministers, werd gehouden. De federale diplomaten zijn zich nu meer dan in het verleden bewust van hun economische rol, en het is derhalve goed hen samen met de gewestelijke vertegenwoordigers, zowel in het veld als van de centrale diensten, bijeen te brengen. Na de Verenigde Staten en de Centraal-Europese landen, was het nu de beurt aan de landen van Latijns-Amerika.

Op economisch vlak is Latijns-Amerika, samen met Oost-Azië, één van de weinige regio's die worden gekenmerkt door hoge groeicijfers en snelle welvaartsontwikkeling. Deze evolutie is onder meer te danken aan het succes van de economische en monetaire hervormingen die de afgelopen jaren werden doorgevoerd : terugdringen van de inflatie, liberalisering van de internationale handel, stimulering van de privatiseringen en van de regionale economische integratie.

In tegenstelling tot hetgeen in de vraag wordt gesuggereerd, onderneemt de Vlaamse regering reeds sinds enkele jaren actief stappen voor de versterking van de contacten tussen Vlaanderen en Latijns-Amerika.

In politiek opzicht, gaat de prioritaire aandacht hierbij inderdaad naar Chili. In het verlengde van het in 1995 gesloten samenwerkingsakkoord (voor

domeinen zoals wetenschap, technologie, milieu, cultuur en onderwijs) vinden Vlaamse bedrijven steeds meer de weg naar dit continent. Bij wijze van voorbeeld citeert de minister-president het recentste initiatief terzake, namelijk een zending van een tiental vooraanstaande bedrijven uit de milieusector die begin mei naar Chili is geweest.

Latijns-Amerika dreigde voor ons misschien wat een "vergeten continent" te worden, maar de aanwezigheid van VVOB-medewerkers in Ecuador, Nicaragua, Suriname en Chili bewijst op afdoende wijze dat Vlaanderen er toch steeds ook in een breder kader aanwezig is geweest.

Naast Chili zijn de meest belovende markten deze van de MERCOSUR, de vrijhandelszone die zich rond de as Argentinië en Brazilië ontwikkelt. Tot deze associatie behoren reeds Uruguay en Paraguay, en het ziet er naar uit dat ook Chili en Bolivia (die nu geassocieerd lid zijn) volwaardig lid zullen worden, en in een later stadium mogelijks ook Peru.

Niettegenstaande het momenteel nog vrij geringe aandeel van de Vlaamse export naar Latijns-Amerika in het totale exportpakket (1,5%), zit de export naar deze regio in de lift. Slechts 5% van alle Vlaamse exporteurs voert vooralsnog echter uit naar de landen van Latijns-Amerika.

De minister-president is van oordeel dat dit te weinig is, en heeft daarom, in perfect overleg met Export Vlaanderen, besloten dat een meer gedifferentieerde economische aanpak wenselijk is. En dit op twee terreinen : eerstens moet het netwerk ter plaatse worden verdiept en uitgebreid, en tweedens zal Export Vlaanderen meer gerichte acties naar dit werelddeel toe ondernemen.

Wat het netwerk betreft; heeft Vlaanderen thans vijf economische vertegenwoordigers in Latijns-Amerika, en is het als enig gewest vertegenwoordigd in de top vier exportmarkten, te weten : Brazilië, Chili, Argentinië en Mexico. De economische vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest zijn momenteel in de volgende steden aanwezig : Sao Paulo, Buenos Aires, Santiago de Chile, Mexico en Caracas.

In het kader van de globale herschikking van het netwerk van Vlaamse economische vertegenwoordigers stelt Export Vlaanderen voor dat er handelssecretarissen bijkomen in : Lima (Peru) ; Sao Paulo, Rio de Janeiro en Porto Alegre (Brazilië) ; Caracas (ter vervanging van de economische vertegenwoordiger) en Havana (Cuba). Deze laatste standplaats zal pas worden ingevuld van zodra de

politieke en economisch situatie in dat land zulks aangewezen maakt, ook met het oog op gerichtheid op andere Centraal-Amerikaanse staten. Deze handelssecretarissen hebben hetzelfde profiel als de Vlaamse economische vertegenwoordigers, en hebben ook dezelfde opdracht. Zij worden echter lokaal aangeworven, zonder diplomatiek statuut, en zullen werken onder de supervisie van een Vlaamse economische vertegenwoordiger. De voorkeur zal gaan naar Vlamingen, en in ieder geval naar personen met kennis van de Vlaamse economie.

Naast uitbreiding en differentiatie van het netwerk, zal Export Vlaanderen in zijn actieprogramma voor 1998 meer aandacht besteden aan Latijns-Amerika. Er komen meer acties inzake de betrokken landen, maar ook andere acties dan de tot nog gebruikelijke multisectorale zendingen. Zo zal Export Vlaanderen infosessies opzetten om de Vlaamse exporteurs beter voor te bereiden op de uitvoer naar dit continent. Tevens zal de mogelijkheid geboden worden meer landen aan te doen tijdens eenzelfde verplaatsing. Als voorbeeld kan hier worden vermeld dat Export Vlaanderen begin december van dit jaar nog een multisectorale zending naar Chili, met voorafgaand luik in Sao Paulo (Brazilië) zal organiseren. In de voorstellen van Export Vlaanderen voor 1998 zijn verder nog acties opgenomen voor Argentinië, Brazilië, Uruguay, Chili, Peru en Mexico.

Uit deze gegevens moet derhalve worden afgeleid dat op de beide vragen van de heer Luk Van Nieuwenhuysen negatief geantwoord dient te worden.

Ten eerste is er zeker geen sprake van een omme-zwaai.

Het Vlaamse buitenlandse beleid heeft altijd voldoende en bijzondere aandacht gehad voor Latijns-Amerika. Vlaanderen heeft helemaal niet gewacht op een beleidsnota van de federale vakdepartementen terzake, om een beleid te voeren. De Vlaamse aanwezigheid op het continent, met meerdere vertegenwoordigers, bewijst dit voldoende. Maar bepaalde landen, waarbij in de eerste plaats aan Chili kan worden gedacht, maar ook Argentinië en Brazilië, bieden nog bijkomende mogelijkheden voor onze bedrijven. Vandaar ook de nieuwe voorstellen.

Hierbij wordt echter in het geheel niet uitgegaan van federale desiderata. Export Vlaanderen heeft zelf, op basis van objectieve en economische gegevens, zijn netwerk doorgelicht en de heroriënteringsvoorstellen gedaan. Dit is op volkomen zelf-

standige basis gebeurd, zonder beïnvloeding van welke overheid dan ook. Het toeval wil dat Export Vlaanderen gereed was met deze voorstellen, en dat het binnen de agenda van de consulaire conferentie paste om ze dan ook mee te delen.

Ruimer gezien kaderen deze beleidsmaatregelen van Export Vlaanderen in zijn eigen strategische aanpak, zoals deze door de algemeen-directeur, de heer Martin Van Houtte, in deze commissie op 20 mei laatstleden werd toegelicht.

Afsluitend verklaart de minister-president er persoonlijk van overtuigd te zijn dat de uitbreiding van het ondersteunende netwerk en de ondersteunende acties van Export Vlaanderen, de Vlaamse bedrijven in hun exportinspanningen naar veelbelovende markten zoals Latijns-Amerika, maar ook Centraal- en Oost-Europa en Oost-Azië, alleen maar kan helpen.

3. Repliek

De heer Luk Van Nieuwenhuysen verduidelijkt dat hij de minister-president zeker niet wil verwijten dat hij heeft deelgenomen aan de consulaire conferentie in kwestie. Hij acht de aanwezigheid van de minister-president op dergelijke bijeenkomsten integendeel noodzakelijk, en ongetwijfeld ook nuttig.

Inzake de verdubbeling van het Vlaamse handelsdispositief in Latijns-Amerika, drukt de heer Van Nieuwenhuysen de hoop uit dat zulks inderdaad is gebeurd in overleg met, en op voorstel van Export Vlaanderen. Tevens hoopt hij dat deze stap weloverwogen is, en zich dienovereenkomstig zal vertalen in de exportcijfers van de Vlaamse bedrijven.

– *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG (Regl. art. 79)

Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

Vergadering van woensdag 4 juni 1997

Vaste verslaggever : de heer Roland Deswaene, secretaris van de commissie

Mondelinge vraag van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Luc Van den Bossche, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken, over de concurrentiepositie van het Nederlandstalig kleuteronderwijs in Brussel

1. Uiteenzetting door de vraagsteller

De heer Pieter Huybrechts merkt op dat de instapleeftijd voor kleuters in het Nederlandstalig onderwijs 2,5 jaar is, in het Franstalig onderwijs 3 jaar. Bovendien zijn er in het Franstalig kleuteronderwijs geen vaste instapmomenten. Uit een bescheiden enquête van het Katholiek Onderwijscentrum Brussel bij Nederlandstalige vrije kleuterscholen in Brussel blijkt dat de regeling van de instapdata tot een behoorlijk verlies aan leerlingen leidt : 20% van de kleuters wacht de vaste instapmomenten niet af. Bijna 50% van deze kleuters kiest voor een Franstalige school. Rekening houdend met dit gegeven, vraagt de Vlaamse Gemeenschapscommissie aan de Vlaamse regering dat zij in Brussel een netwerk van pre-kleuterscholen voor 2,5 tot 3-jarigen zou oprichten en dat extra aandacht zou

worden besteed aan de taalverwerving van kleuters uit niet-homogene Vlaamse gezinnen.

Wat is het standpunt van de minister over deze suggesties ? Welke maatregelen zal de minister nemen om een verslechtering van de concurrentiepositie voor het Nederlandstalig kleuteronderwijs te voorkomen ?

2. Antwoord van de heer Luc Van den Bossche, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Onderwijs en Ambtenarenzaken

De minister antwoordt als volgt. Hij is in de eerste plaats van mening dat de spreker voorbarige conclusies trekt uit de bescheiden enquête die hij citeert. Wat is de wetenschappelijke waarde van de enquête ? Wat is de motivering ervan ? De minister betwijfelt of de regeling van de instapdata in Brussel tot de door de spreker geciteerde vermindering van het aantal kleuters in Nederlandstalige scholen zou leiden. Cijfergegevens over de februaritellingen van het aantal kleuters in Nederlandstalige scholen in Brussel spreken dat alleszins tegen : in 1994 werden 6.038 kleuters geteld, in 1995 8.502, in 1996 7.829, maar in 1997, jaar waarin de instapregeling in voege is, terug 8.873.

De minister is er dan voorlopig ook niet voor gewonnen om voor Brussel speciale regelingen uit te werken zoals gesuggereerd door de Vlaamse Gemeenschapscommissie. Hij is het er wel mee eens dat de situatie moet worden opgevolgd.

– *Het incident is gesloten.*