

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

24 januari 2002

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Interpellatie van de heer Jan Loones tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de Vlaamse belangen en compensaties inzake de Airbusdossiers A400M en A380

Met redenen omklede moties

Interpellatie van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de vastgelegde enveloppen voor de investering van de gelden van het Limburgs Re-conversiefonds

Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 24 januari 2002

VOORZITTER : De heer André-Emiel Bogaert

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.47 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Loones tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de Vlaamse belangen en compensaties inzake de Airbusdossiers A400M en A380

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Loones tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de Vlaamse belangen en compensaties inzake de Airbusdossiers A400M en A380.

Minister Van Mechelen zal eveneens in naam van minister Gabriels antwoorden.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, er was even twijfel of deze materie een bevoegdheid was van u of van de minister van Economie, de heer Gabriels. Ik veronderstel dat u het dossier nog beheert vanuit uw bevoegdheid van innovatie. Ik zal niet verhelten dat ik hoopte minister Gabriels te kunnen ondervragen om misschien een aantal nieuwe elementen te horen.

De heer Eddy Schuermans : Is het niet zo dat het luik 'economische compensaties' de bevoegdheid is van minister Gabriels ? We weten dat minister Van Mechelen het dossier goed kent, maar moet minister Gabriels niet antwoorden ?

De voorzitter : De Vlaamse regering bepaalt wie antwoordt. Minister Van Mechelen zal de vraag beantwoorden namens de hele Vlaamse regering.

Minister Dirk Van Mechelen : De vraag werd gesteld aan twee ministers. Het is dan gebruikelijk dat slechts één minister komt antwoorden. Dit dossier ken ik nu toevallig erg goed.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, dit dossier wordt niet alleen hier van nabij gevolgd, maar ook in het federale parlement omdat het een gemengd dossier is. Ons standpunt blijft dat dit een Vlaamse bevoegdheid is die veel meer op Vlaams vlak moet worden bespeeld. We zouden in feite geen samenwerkingsakkoorden moeten afsluiten, omdat deze materie sinds de regionaliseringsoperatie van 1988 Vlaams is geworden.

We zitten ondertussen in een andere evolutie waarbij we voor zowel het burgerluchtvaartdossier A380 als het militair dossier A400M moeten letten op een evenwichtige communautaire verdeling bij de toeleveringscontracten. Minister Van Mechelen heeft altijd gezegd geen samenwerkingsakkoord te zullen afsluiten zonder een maximale behartiging van de Vlaamse belangen. Daarbij werden de dossiers A380 en A400M steeds gekoppeld. Dat bevestigde de minister nog uitdrukkelijk ter gelegenheid van de besprekingen in de commissie voor Economie op 31 mei 2001. Hij citeerde zijn brief aan de federale regering. Mijnheer de minister, u hebt toen gezegd dat daar nog niet op was geantwoord en dat het dossier geblokkeerd zou blijven tot er een antwoord kwam. In de FET van 3 januari jongstleden echter lezen we dat de koppeling wordt losgelaten. Het artikel titelde 'Vlaanderen eist geen garanties meer voor compensaties A400M-programma'.

De federale regering zou intussen wel zijn terugkomen op de beslissing af te zien van legercompensaties. Vlaanderen wordt echter elke inspraak ont-

Loones

zegd in de uitwerking van het A400M-programma. Het argument is dat dit 'uitsluitend tot de bevoegdheden van het departement van Landsverdediging behoort'. Op het ogenblik dat er, onder bepaalde voorwaarden, toch economische compensaties in rekening worden gebracht bij de federale aanbestedingen, zijn de gewesten hoe dan ook betrokken.

Ik wil ook wijzen op een discussie tijdens de vorige regeerperiode, waarbij zeer uitdrukkelijk ook voor militaire dossiers een communautaire rechtvaardige verdeling werd vooropgesteld. Er was toen sprake van 55 percent voor Vlaanderen. Nu zou dat nog amper 20 percent bedragen, en zou er zelfs geen formele verdeling meer komen. Het is duidelijk dat de Vlaamse belangen in het algemeen en de belangen van de Vlaamse bedrijfswereld in het bijzonder daardoor zeer ernstig geschaad dreigen te worden.

Mijnheer de minister, wat is de stand van het dossier en de juiste toedracht ervan ? Klopt het dat Vlaanderen geen garanties meer vraagt inzake het A400M-programma en men de koppeling met het A380-dossier loslaat ? Welk samenwerkingsakkoord ligt er nu uiteindelijk voor ? Wat is de stand van goedkeuring binnen de Vlaamse regering ?

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, onze fractie had ook een interpellatieverzoek ingediend, maar de heer Loones was ons voor. Daarom beperken we ons tot het aansluiten bij deze interpellatie. Er is in dit parlement al meermaals de aandacht gevestigd op deze problematiek die een hoog soapgehalte begint te krijgen. Ik zal het hele feuilleton evenwel niet meer schetsen.

Vorig jaar is er in januari en mei zowel in de commissie als in de plenaire zitting gesproken over dit dossier naar aanleiding van het A380-programma. Men is toen tegemoet kunnen komen aan de vrij bescheiden Vlaamse eis op dat vlak. Dat is in hoge mate overgecompenseerd door het optrekken van het federale budget voor deze ontwikkelingskosten. Als we de verdeelsleutel bekijken, zou het Waals Gewest en de Waalse luchtvaartlobby een gouden zaak kunnen doen. We hebben toen ook gezegd dat het loslaten van een objectieve verdeelsleutel in dit dossier zich zou wreken in andere dossiers. Helaas hebben we nu gelijk gekregen.

Zeer kort na de discussie over de A380 was de vervanging aan de orde van de C130's van het Belgisch leger. De Belgische regering heeft een aantal A430M besteld ter vervanging van die C130's. Dat bracht een zeer belangrijke kost mee. De aankoop gebeurde via het Europees militair agentschap. Het is duidelijk dat de aankoop gebeurde zonder rekening te houden met regionale verdeelsleutels. Er is toen zelfs berekend dat de return voor 90 percent voor Wallonië zou zijn.

De minister antwoordde op onze vragen en die van andere collega's, zich sterk te maken dat er op de luchtvaartshow in het Franse Le Bourget een akkoord zou worden ondertekend waarin Vlaanderen een meer dan billijk deel zou krijgen. Reeds daarvoor had u schriftelijk aan de federale regering kenbaar gemaakt dat u beide dossiers aan elkaar zou koppelen, en dat het samenwerkingsakkoord omtrent de Airbus 380 dus niet zou doorgaan zonder een billijke verdeling in het A400M-dossier.

Volgens informatie die circuleert, zou u voor deze brief nul op het rekest hebben gekregen. Sterker nog, er zou u zijn gezegd dat deze aangelegenheid strikt tot de bevoegdheden van de minister van Landsverdediging behoort. Dat betekent dat er geen inmenging komt van premier Verhofstadt of federaal minister Picqué, en dus dat het A400M-programma doorgaat zonder regionale verdeelsleutel. Bedrijven zoals Sabca Limburg en andere zullen hier dus niet bij worden betrokken.

Onze verwondering groeide nog toen werd meegedeeld dat de Vlaamse regering het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale regering toch zou ondertekenen. We begrijpen dat niet goed. Het gaat in tegen de vroegere stellingen van de minister.

Ik sluit me dan ook aan bij de vragen van de heer Loones. Klopt deze informatie ? Wat is de motivatie om vandaag een andere houding aan te nemen dan bij onze vroegere interpellaties, toen u zich sterk maakte een grotere betrokkenheid te kunnen afdwingen ?

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook wij sluiten ons aan bij de interpellatie van de heer Loones. De economische belangen van Vlaamse bedrijven komen in het gedrang. Als Vlaanderen bevoegd is voor Economie, hoe is het dan mogelijk dat de belangen van de Vlaamse bedrijven niet beter wor-

Van Goethem

den verdedigd ? Ook tijdens de debatten over de A380 hebben we gewaarschuwd voor een precedent als we geen eisen op tafel zouden leggen. Dat bleek inderdaad uit te komen. Nu wordt in het dossier van de A400M volledig van onze eisen afstand gedaan.

We lezen dat Vlaanderen geen garanties op compensaties meer eist. Ik kan me niet voorstellen dat de Vlaamse economie zo in de luren wordt gelegd. We worden opzij geschoven. Er wordt ons gezegd dat het dossier enkel betrekking heeft op landsverdediging, maar landsverdediging wordt voor het grootste deel gefinancierd met Vlaamse middelen. De vraag blijft dus hoe u de Vlaamse bedrijven die hierin kunnen meespelen, zult verdedigen.

De voorzitter : Mijnheer de minister, het vliegtuigendossier is al vaak in deze commissie besproken. Dat gebeurde al in de vorige zittingsperiode, en ook nog vorig jaar naar aanleiding van een interpellatie. Er was toen al sprake van enveloppen en percentages, maar er was ook nog een andere invalshoek. Wallonië vecht namelijk voor zijn core business. In het zuiden van het land wordt er van uit gegaan dat deze bedrijfstak hen toekomt, hetzij om historische, hetzij om andere redenen, en dat Vlaanderen, als de lat hoog ligt, niet mee kan. Vandaar dat er steeds inschikkelijker werd gehandeld en dat de percentages niet scherp werden gesteld.

Is dat inderdaad zo ? Is er in Vlaanderen een economisch draagvlak voor deze bedrijfstak, die wel degelijk een grotere compensatieregeling zou aankunnen ? Dat is niet onbelangrijk.

Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal u eerst de stand van zaken geven. Over de volledige tekst van het samenwerkingsakkoord is onderhandeld door de gewesten en de federale regering. Vlaanderen heeft zich daarin vrij stringent opgesteld, en bekomen wat het vroeg. Ik zal proberen dat met feiten aan te tonen. Ik heb hier in het verleden al in mijn antwoord op vragen gesuggereerd dat we eisen zouden stellen. Uit de tekst van het samenwerkingsakkoord kunt u opmaken dat we het beter hebben gedaan dan sommigen die hierover veel lawaai hebben gemaakt maar er in het verleden zelf veel minder van hebben gebakken, willen doen geloven.

Ik neem aan dat u me ervan ontslaat een volledig overzicht te geven van het Airbusprogramma. We

doen mee sinds het A310-programma, dat werd gevolgd door de programma's A320, A330 en A340. De Belgische bedrijven hebben daaraan meegewerkt. De federale overheid betaalde de fameuze non recurring costs terug.

In december 2000 besliste Airbus een nieuw vliegtuig te ontwikkelen voor de burgerluchtvaart, dat toen nog het acroniem A3XX meekreeg, inmiddels gewijzigd tot A380, zodat het kind nu ook een naam heeft. De ministerraad van de federale regering besliste op 1 december 2000 dat de federale overheid steun zou verlenen aan de Belgische deelnemers van het A380-programma, maar dat de beslissing zonder voorwerp zou zijn indien er geen samenwerkingsakkoord was tussen de federale overheid en de gewesten.

We zijn bijna permanent in zeer nauw contact gebleven met de bedrijven en hun overkoepelende federatie Belairbus en vooral met de belangengroep verenigd onder FLAG. Er werden werkvergaderingen gehouden op het kabinet om te komen tot de tekst die vandaag voorligt.

Met de A380 wil Airbus in concurrentie treden met de Boeiing 747 en een nieuwe generatie superjumbo's bouwen, met plaats voor meer dan 555 passagiers. De A380 zou het grootste passagiersvliegtuig ooit moeten worden, zij het dat de ontwikkelingen in de luchtvaart vandaag ons enigszins zorgen baren. De laatste indicatoren doen verwachten dat tegen 2004 opnieuw het niveau wordt bereikt van 2000. Zonder grote nieuwe verwikkelingen wordt er dus een nieuwe stabilisatie van de sector verwacht.

Na vijf jaar werd de pre-feasibilitystudie van het A380-programma afgerond. In 1996 werd begonnen met de conceptfase. Sindsdien werkt de fameuze Large Aircraft Division aan de ontwikkeling van de A380. Vooraleer kon worden begonnen met de bouw, moesten evenwel de nodige bestellingen binnen zijn. Ten tijde van de vliegshow waren de contracten, nodig om te kunnen beginnen, afgesloten. Er werden vijftig bestellingen geplaatst, en een veertigtal opties genomen. Na 11 september zijn die allemaal aangehouden, maar het zal nodig zijn om dit verder te volgen. De bestellingen en opties kwamen onder andere van Singapore Airlines, Lufthansa, Air France, Virgin Atlantic, FedEx, enzovoort.

Op 19 december 2000 ging het A380-programma officieel van start. De eerste vlucht van het toestel is voorzien voor eind 2004. De A380 zou in maart

Van Mechelen

2006 worden geleverd aan de eerste klant, Singapore Airlines.

De ontwikkeling van het vliegtuig slaat zowel op de structuur als op de motoren. De uitrusting van de airbus wordt door Airbus zelf aangekocht als off-the-shelf-technologie. Dat betekent dat de technologie wordt aangekocht bij toeleveranciers. Dat is erg belangrijk voor Vlaanderen. Aangezien er verschillende versies van het toestel worden ontwikkeld, met name de A380-50, A380-100 en de A380-200, wordt de kostprijs van de ontwikkeling geschat op een bedrag tussen 10 en 12 miljard dollar. De ontwikkeling van het vliegtuig werd in essentie verdeeld over de vier Airbuspartners. De cockpit wordt in Frankrijk door Aerospatiale Matra ontwikkeld, de romp in Duitsland door DASA, de vleugels door British Aerospace System en de staart in Spanje. Voor de motoren zal vermoedelijk een beroep worden gedaan op externe toeleveranciers, waaronder Rolls Royce. De assemblage van de vliegtuigen zal gebeuren in Duitsland en Frankrijk.

Voor de ontwikkeling van bepaalde onderdelen wordt een beroep gedaan op een groot aantal risk sharing partners en toeleveranciers. Daarbij komen onder andere Saab Aircraft uit Zweden, Fokker Aviaton en Storck uit Nederland, Finavitec uit Finland en Belairbus uit België in aanmerking. In tegenstelling tot vorige Airbusprogramma's stelt Airbus dat de risk sharing partners 20 tot 30 percent van hun aandeel moeten betalen als financiering van de common tasks. Airbus argumenteert dat deze activiteiten ten dienste staan van alle partners en dat bijgevolg ieder zijn bijdrage moet leveren in deze kosten.

Hoe staat het met de Belgische deelname aan dit A380-programma? Belairbus heeft een raamakkoord bereikt met Airbus. We zijn erin geslaagd om binnen dat akkoord de Vlaamse belangen veilig te stellen. U kan dat verifiëren bij derden. Dit impliceert dat Airbus meewerkt aan de productie van aanvalsboorden van de vleugels. Daarvoor heeft Airbus in eerste instantie onderhandeld met Belairbus. Daarin komen drie bedrijven naar voren: Sonaca, Asco en Watteeuw. Het traditioneel aandeel van Belairbus in de slats is goed voor ongeveer 1,5 percent van de totale ontwikkelingskost. De rompenbouwers wensen en proberen hun aandeel echter uit te breiden tot 4 percent.

Tegelijk zijn er een aantal toeleveranciers van uitrusting die de ontwikkeling van het nieuwe toestel aangrijpen om in dit marktsegment van de civiele

vliegtuigbouw activiteiten te ontplooiën. We hebben hier een doorbraak geforceerd. Voor de eerste keer hebben we een systeem ontwikkeld waarbij we proberen de Vlaamse bedrijven die in de derde fase zitten van off-the-shelf-technologie op de markt te brengen. Ik denk daarbij aan Barco dat gespecialiseerd is in de ontwikkeling van displays, Europlasma dat gespecialiseerd is in de coating van de ramen, Nexans gespecialiseerd in bekabeling, Belspace gespecialiseerd in proefbanken en satellietontvangers, Talls dat mee het cabine-equipment verzorgt en LMS dat mee kan functioneren in het kader van engineering en consulting. De leveranciers van de uitrusting zijn gedeeltelijk nieuwkomers op het terrein. Ze hadden in het verleden geen bevoorrechte relatie met de dominante industriële actoren. We proberen deze bedrijven te ondersteunen.

Welke typische punten hebben we nu op de tafel gelegd tijdens de onderhandelingen met de federale regering? Ten eerste moest ervoor worden gezorgd dat alle potentiële deelnemers aan het A380-programma op een gelijke manier werden behandeld. Dit heeft geleid tot artikel 5 van het samenwerkingsakkoord, waaraan een aantal belangrijke consequenties zijn verbonden. Ik citeer: 'De regels dienen te worden toegepast op een gelijke manier tussen alle potentiële deelnemers voor wat betreft de behandeling van de meer traditionele deelnemers zoals rompen- en motorenbouwers enerzijds en de toeleveranciers van uitrusting anderzijds.' Vooral vanuit deze laatste groep werden er regelmatig klachten opgevangen over een ongelijke behandeling. Dat was trouwens de groep die het hardst heeft geroepen aan het begin van de onderhandelingen.

Een tweede belangrijk punt werd volgens mij nog nooit eerder opgenomen in een dergelijk samenwerkingsakkoord. Normaal gezien kent de federale overheid steun toe aan deelnemers op basis van een vóór-financiering van de fameuze NRC's. Aangezien dit vooral ten goede komt van de rompenbouwers hebben we gepleit om ook andere steunmaatregelen te onderzoeken die meer aansluiten bij de noden van de instrumentenbouwers. Het betreft vanzelfsprekend steun voor meer onderzoeks- en ontwikkelingsgerichte activiteiten. De bevoegdheidswet kent immers bevoegdheden toe aan de verschillende niveaus op basis van de bevoegdheidsterreinen en niet op basis van de middelen die door de respectievelijke overheden worden aangewend ter ondersteuning van hun acties.

Er was dan ook geen enkele reden waarom de federale overheid zich zou beperken tot enkel onder-

Van Mechelen

steuning van de NRC's die vooral ten goede komen van 'cellulisten' en 'motoristen'. We hebben bij de onderhandelingen gezegd dat Vlaanderen pas in een samenwerkingsakkoord wil stappen als er een geëigend instrument werd ontwikkeld voor de derde golf, namelijk de uitrusting van het vliegtuig. Dat heeft tot enige commotie geleid : schorsing van de vergadering en heen en weer getelefooner. Uiteindelijk is opgenomen dat de onderzoeks- en ontwikkelingsgerichte activiteiten in aanmerking komen voor een hoger steunpercentage van maximum 75 percent. Dit wordt slechts aanzien als indirecte steun aan het programma.

U weet dat daar de klassieke akkoorden tussen de GATT en de VS met betrekking tot ondersteuning van de luchtvaartindustrie en de bouw van vliegtuigen hierop niet van toepassing is. Dat liet ons toe om het steunpercentage op te nemen dat eigenlijk in de normale Europese kaderwetgeving is opgenomen. Minister Kubla was daarover verbaasd en is dat als eerste gaan natrekken. Hij heeft echter moeten toegeven dat het klopte. Als we dit combineren met een gedeelte NRC bekomen de uitrustingsbedrijven een gemiddeld steunpercentage van 66,6 percent in plaats van de 33 percent waarin enkel is voorzien in het kader van de NRC's bij ondersteuning. Dit vooral is de sterkte van het samenwerkingsakkoord.

Deze maatregel komt onze Vlaamse bedrijven ten goede, en vormt de reden waarom de sector vrij enthousiast heeft gereageerd op het principiële akkoord. Hij moet dan ook in teksten worden vastgelegd.

Door de vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest werd ook bedongen dat er voor de ondersteuning van de O&O-activiteiten nog geen contract met de Airbus-industrie vereist is. Dat verruimt opnieuw de mogelijkheden voor de instrumentenbouwers. Ze hoeven er dus niet bij te zijn van bij de start van het project, maar kunnen er ook nadien nog instappen. Dat heeft ook zijn belang voor de aankoop van on-the-shelftechnologie. In een latere fase kan dus ook nog van het steunmechanisme gebruik worden gemaakt. Daardoor sluiten de initiatieven van de federale overheid nauwer aan bij de reële industrie in Vlaanderen, die vooral betrokken is bij de derde fase.

Nadat de tekst van het samenwerkingsakkoord ons werd bezorgd door de bevoegde minister, heb ik hem meegedeeld slechts met het akkoord te willen doorgaan, indien hij in een schrijven uitdrukkelijk

dit principe zou bevestigen. Dat is inmiddels gebeurd. Wat kunnen we nog meer verlangen ?

Hoewel bij vorige samenwerkingsakkoorden die betrekking hadden op de Airbusprogramma's, ook was voorzien in controle door de gewesten, werd daar nooit werk van gemaakt. Ook toenmalig minister-president Van den Brande heeft daar zijn tanden op stuk gebeten. Eens het programma was begonnen, vielen we bij de controle volledig uit de boot. Daarom wilden we in het samenwerkingsakkoord voorzien in een specifiek mechanisme om te vermijden dat er de facto geen controle zou zijn.

Het gaat vooral om de verdeling van de knikkers. We moeten goed kunnen volgen wat aan wie wordt toegekend in welke fase, en wat de saldi zijn. Zo kunnen we vanaf het begin genoeg controle uitoefenen, en kunnen we waken over een voldoende grote industriële inbreng van de Vlaamse bedrijven, die met hun off-the-shelftechnologie vooral belang hebben bij de derde fase, behalve dan Asco, dat met de ontwikkeling van de flap tracks in de eerste fase zit.

Om dat te realiseren, hebben we in artikelen 3 en 4 van het samenwerkingsakkoord voorzien in de oprichting van een opvolgingscomité. Dat moet unaniem beslissen, wat impliceert dat de vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest in feite een vetorecht heeft, een compleet nieuw gegeven dat voorheen nooit in een samenwerkingsakkoord heeft gestaan. Het moet Vlaanderen voor 100 percent de garantie bieden dat de afspraken worden nagekomen.

De bevoegdheden van het opvolgingscomité zijn nauwgezet in artikel 5 omschreven. De belangrijkste bevoegdheden, naast de uitwisseling van informatie, zijn dat het comité moet beslissen over alle wijzigingen in de besteding van de middelen, en de gelijke toepassing van de regels voor de verschillende ontvangers van de steun. Vooral dat laatste betreft een aspect waarop de Vlaamse industrie bij monde van FLAG altijd kritiek uitoefende. Er zou geen billijke behandeling zijn geweest. Nu kunnen we dat controleren in het comité, en bovendien zegt artikel 5 duidelijk dat over die gelijkheid door het comité moet worden bewaakt.

Daarmee beschikken we over een samenwerkingsakkoord en bijbehorende briefwisseling die ten volle beantwoorden aan de afspraken. We zijn dus voldoende ingedekt. Het akkoord werd inmiddels voorgelegd aan de Inspectie van Financiën, die in de loop van deze of volgende week een advies zal uitbrengen. Daarna kan ik met het akkoord naar

Van Mechelen

de Vlaamse regering stappen. De industriële partners hebben uitdrukkelijk gevraagd hen te steunen in dit debat. Daarom heb ik het dossier mondeling gekoppeld aan dat van de A400M. Dat heeft ons geen windeieren gelegd.

Weliswaar werd uit de briefwisseling van de premier en de minister van Defensie duidelijk dat de federale regering dit inderdaad beschouwt als een bevoegdheid van de minister van Defensie. Ook heeft de bijzondere onderzoekscommissie Legeraankopen, waarvan ik twee jaar deel heb mogen uitmaken, in haar conclusies het principe aanvaard dat er maar één criterium is, namelijk de beste prijs voor het beste materieel met het oog op een correcte uitoefening van de defensietaken, en heeft het parlement dat principe toen ook goedgekeurd. Toch hebben in dit soort van aankoopdossiers altijd andere belangen meegespeeld, en zal dat ook zo blijven. Het mag dan een formeel standpunt zijn van de federale regering, bij monde van de premier, dat de expliciete koppeling aan economische compensaties niet meer zal worden gemaakt, het spreekt vanzelf dat we moeten waken over de industriële return, die sowieso met zo'n aankoop gepaard gaat.

Onder de paraplu van onze verklaringen zijn de industriële partners in Flabel gaan onderhandelen met het consortium. Dat heeft geleid tot een industrieel akkoord. De inhoud daarvan is me niet bekend; hij werd door de Vlaamse vertegenwoordigers in Flabel niet meegedeeld. We weten alleen dat er een akkoord werd gesloten, en dat er bedrijven bij betrokken zijn zoals Asco en Barco. Ook ik was verrast dat zelfs de heer Vervoort van FLAG ons de inhoud van het akkoord niet kon meedelen. Met het bereiken van dit akkoord van de industriële partners, waaraan we in alle bescheidenheid een bijdrage hebben kunnen leveren, is onze opdracht vervuld, en kunnen we doorgaan met het samenwerkingssakkoord.

De ontwikkeling van een eigen lucht- en ruimtevaartbeleid in Vlaanderen is een aandachtspunt in onze bevoegdheid Innovatie. We proberen op middellange termijn een eigen beleid te ontwikkelen. Het ontwerp van actieprogramma Lucht- en Ruimtevaart werd voorgelegd aan de Inspectie van Financiën, zodat we het binnenkort aan de Vlaamse regering kunnen voorleggen. Dat actieprogramma moet samen worden gezien met de reeds goedgekeurde steun aan het A340-programma en het specifiek Vlaams actieprogramma Luchtvaart, en is

dus eigenlijk de derde pijler van het luchtvaartbeleid van deze regering.

Op deze manier geven we meer dan ooit gestalte aan deze bevoegdheid. Onze strategie moet zijn dat we de industrie, die vooral technologisch actief is in de civiele luchtvaart, proberen te ondersteunen. Aan haar is nu uitdaging om concrete projectaanvragen in te dienen. Die zullen, sinds de oprichting van het eenloketsysteem, worden behandeld door het IWT.

Ik heb geprobeerd met deze uiteenzetting het geheugen op te frissen en aan te tonen dat we onze doelstellingen hebben kunnen halen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord. Het komt grotendeels overeen met het antwoord dat hij reeds gaf op vroegere interpellaties. De vastgelegde principes inzake de A380 zijn uitgevoerd. De prefinanciering van de kosten voor R&D tot 75 percent was al een verworvenheid. Mijnheer de minister, u hebt toen ook al het verhaal gebracht van minister Kubla die naar buiten is gegaan. Ik citeer uit uw antwoord van toen : 'Deze principes zijn aanvaard.'

Het nieuwe element in het A380-dossier is de opvolgingscommissie waarin unanimité moet bestaan. Dit is misschien een virtuele geruststelling, maar ik zie niet goed in hoe een lopend programma kan worden geblokkeerd. Het stuit me tegen de borst dat u de koppeling van de beide dossiers loslaat. U had nochtans zowel mondeling als schriftelijk gesteld dat de onderhandelingen over de A380 werden stopgezet totdat er duidelijkheid was over de A400M. U pleitte voor 'een billijk vergelijk dat maximaal tegemoet kwam aan de capaciteit van de Belgische en Vlaamse luchtvaartindustrie'. U laat de compensaties nu over aan de privé-sector.

Minister Dirk Van Mechelen : De bedrijven bevestigen dat er een akkoord is gesloten en dat was hun vraag. Ze wilden het dossier A380 niet afronden vooraleer er een akkoord was over de A400M. Dit is nu gebeurd en niets staat me nog in de weg om met dit dossier door te gaan.

De heer Jan Loones : U neemt inzake de compensaties genoegen met het akkoord dat door de industrie is bedongen. Het is mijn mening dat de overheid daardoor tekortschiet in zijn beleidsverplichtingen.

Minister Dirk Van Mechelen : Pleit u nu voor de invoering van economische compensaties bij militaire bestellingen ? Dat is de fundamentele vraag.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, ik wil mijn redenering afmaken. Ik blijf erbij dat er een communautaire redelijke verdeling moet zijn. Wat mij betreft, mag er, voortgaand op onze bevoegdheden, zelfs een Vlaamse luchtvaartindustrie worden uitgebouwd. Er moeten zelfs geen samenwerkingsakkoorden worden afgesloten. Als er echter bestellingen zijn en overheidsaanbestedingen worden gedaan, dan moeten de verdeelsleutels worden gerespecteerd. De luchtvaartindustrie heeft niet noodzakelijk dezelfde belangen als de politiek. Elk miljard subsidie is voor een bedrijf gewonnen. Ze moeten er zich niets van aantrekken hoeveel er naar Vlaanderen of Wallonië gaat. De overheid moet wel waken over de compensatieregeling. Ik zeg niet dat dit allemaal uw verantwoordelijkheid is. Het is voornamelijk een federale. Alleen stel ik vast dat u de uitgangspositie hebt verlaten en de koppeling loslaat en dat kunnen we enkel maar betreuren.

Ik wil nog een laatste vraag stellen. Ik wil aannemen dat we de best mogelijke uitgangsposities hebben verworven in het A380-dossier. Kunt u echter het precieze cijfer geven van het aandeel voor Vlaanderen ?

Wat betreft het militaire dossier heb ik informatie dat de FLAG helemaal niet tevreden is met de afhandeling ervan. Men noemt het management van de A400M de flop van het jaar. Van de 135 miljoen euro van de Belgisch-Luxemburgse bestelling zou amper 20 percent naar Vlaanderen gaan. Het is te gemakkelijk om te stellen dat Flabel heeft beslist en dat we ons daarnaar moeten schikken.

Minister Dirk Van Mechelen : Bij de ondersteuning van NRC's in het kader van de civiele luchtvaart kan de federale regering geen steunmechanisme op gang brengen zonder een samenwerkingsakkoord. Over dat akkoord is hard onderhandeld. Ik heb dat bijna zes maanden geblokkeerd tot al onze verzoeken werden ingevuld. Het andere dossier betreft een militaire aankoop en valt niet onder de regeling van samenwerkingsakkoorden. De Vlaamse industrie had mij gevraagd om deel te mogen nemen aan het debat. We hebben dat signaal aan de federale overheid gegeven. Ik krijg nu te horen dat er een akkoord is gesloten. Dat de FLAG achter de feiten aanloopt, daar kan ik niets aan doen. De federale regering heeft beslist om af te stappen van het verfoeilijke systeem van economische compensaties bij militaire aankopen. Ik schraag me

achter die filosofie. Dat heeft tot enorme rampen geleid in het verleden.

De voorzitter : Is dat een beslissing van de federale regering ?

Minister Dirk Van Mechelen : Het parlement heeft de conclusies van de onderzoekscommissie Legeraankopen unaniem goedgekeurd. De Vlaamse industrie wilde mee aan tafel zitten inzake het dossier van de aankoop van de A400M. We hebben het dossier zes maanden geremd. De industrie heeft een akkoord gesloten. Ik voel me nu niet langer geroepen om mij nog meer te bemoeien. Ik zal met genoegen dit samenwerkingsakkoord aan de Vlaamse regering voorleggen en die zal beslissen of het al dan niet wordt goedgekeurd.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mijnheer de minister, u zei dat de industrie een akkoord heeft gesloten, en dat u niet weet wat erin staat. Dat lijkt me geen verantwoordelijke houding. De opdracht de compensaties vorm te geven, wordt dus ten volle aan de industrie overgelaten.

Minister Dirk Van Mechelen : Als privé-ondernemingen contracten afsluiten, moeten ze die niet aan mij voorleggen.

De heer Jan Loones : Het gaat om subsidies met geld van de gemeenschap.

Minister Dirk Van Mechelen : Daarover moet u de federale minister van Defensie interpellieren.

De heer Jan Loones : Dat zullen we dan ook doen. Het wordt echter hier ter sprake gebracht omdat u vroeger zelf de dossiers aan elkaar hebt gekoppeld. Dat kunt u niet ontkennen.

Ik heb u gevraagd wat de ideale oplossing zou zijn voor de contracten die naar Vlaamse bedrijven zouden kunnen gaan. Daarop heb ik nog steeds geen antwoord gekregen. Hoe kan ik nu zelf een oordeel vellen in zo'n technisch dossier ? Zonder de minste twijfel geloof ik dat u inspanningen hebt geleverd die geleid hebben tot een veel beter resultaat dan vroeger. Het is zelfs mogelijk dat er echt geen betere oplossing meer mogelijk was. Dit is echter maar één dossier en van de koppeling ervan aan een veel belangrijker dossier wordt afgestapt. Bovendien zijn we nog lang niet toe aan de ideale oplossing, die erin bestaat dat we de eigen bevoegdheid kunnen uitoefenen zonder dat er nog

Loones

samenwerkingsakkoorden of federale akkoorden nodig zijn.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de minister, uw antwoord ontgoocht ons. U houdt zich niet aan de afspraken die reeds werden vastgelegd in een motie van de meerderheid. Er werden verscheidene moties ingediend, maar er werd er zeker één aanvaard door de meerderheidsfracties, met name die van de heren Loones, Laverge, Voorhamme, Stassen en Bogaert van januari 2001, een jaar geleden. Het belangrijkste element daarvan was dat bij de onderhandelingen over een samenwerkingsakkoord omtrent het Airbusdossier de Vlaamse economische belangen maximaal moeten worden behartigd door het bedingen van een voor Vlaanderen aanvaardbare verdeelsleutel.

Nu wordt echter aanvaard dat er geen verdeelsleutel is, en wordt het begrip industriële realiteit naar voor geschoven. We kennen die realiteit. Er is inderdaad een historisch goed uitgebouwde Waalse luchtvaartindustrie en een relatief jonge opkomende Vlaamse luchtvaartindustrie. Die laatste moet worden gesteund, en het is de taak van de Vlaamse overheid, het Vlaams Parlement, maar vooral de regering, die jonge industrie alle kansen te geven, door ze in te dekken met akkoorden en door garanties af te dwingen. Het parlement heeft u daartoe een dwingend mandaat gegeven in een motie die op een brede instemming in het parlement kon rekenen. U legt ze echter naast zich neer. Waar haalt u het gezag vandaan om dat te doen ?

We hebben herhaaldelijk gezegd dat het vreemd is dat u geen verdeelsleutel hanteert, maar het begrip industriële realiteit, terwijl u in een ander, voor Vlaanderen nog veel belangrijker dossier wel een regionale verdeelsleutel aanvaardt, die bovendien voor Vlaanderen negatief uitvalt en niet beantwoordt aan de realiteit op het terrein. U stelt à la tête du client dat de economische realiteit is wat ze is, en dat Wallonië op dit vlak sterker staat. Dat is voor u een voorwendsel om uw eerdere stelling en een motie van het parlement los te laten en geen verdeelsleutel in te schrijven.

Het valt ook op dat u nog heel weinig zegt over het dossier van de A400M, behalve dan dat u de twee dossiers aan elkaar koppelt. Ik heb er u in de plenaire vergadering van 20 juni vorig jaar een vraag over gesteld. U toverde een konijn uit uw hoed en

zei dat Vlaanderen 55 percent krijgt van de return in het dossier van de A400M. Volgens u was dat verworven, en op basis van die voor Vlaanderen gunstige verdeelsleutel lag toen de weg open naar een samenwerkingsakkoord over de A380.

Vandaag laat u ook dat over aan anderen. De luchtvaartindustrie heeft zelf een akkoord bereikt, waarvan u de inhoud echter niet kent. Dat is verwonderlijk. U zegt dat het om een privé-aangelegenheid van de industrie gaat, waarin u niet gekend hoeft te zijn, maar deze actie kan maar doorgaan als de federale en de regionale overheden ermee instemmen.

Minister Dirk Van Mechelen : De regionale overheid hoeft er niet mee in te stemmen. U verhaspelt twee zaken.

De heer Eddy Schuermans : U hebt gezegd dat u de dossiers van de A380 en de A400M aan elkaar koppelt. U zei de vinger aan de trekker te hebben. De A380 zou niet doorgaan als we niet aan onze trekken zouden komen. Dat ging niet strikt over de A400M, maar u hebt wel die koppeling van de dossiers gemaakt. Nu zegt u dat er een akkoord is onder de industriëlen zelf en dat u daar geen partij meer in bent. Zij kunnen echter in deze dossiers slechts functioneren met overheidsmiddelen. Dat geldt zowel voor de ontwikkelingskosten van de A380 als voor de aankoop van de A400M, eveneens een overheidsaangelegenheid. Zo ver staan we er dus niet van af.

Samengevat zijn er twee elementen. U legt een motie, die door een ruime meerderheid werd goedgekeurd in het parlement, naast u neer door geen verdeelsleutel te hanteren, en u laat de koppeling van de twee dossiers los, hoewel u die zelf hebt vooropgesteld. U hebt zelfs geen inzage in wat er bereikt is. Ik vraag me af met welk gezag u in juni hebt gezegd dat Vlaanderen 55 percent zou krijgen. Op dat moment had u wel inzage in wat er voorlag ; nu niet meer. Dat zijn te veel tegenstrijdigheden in een verhaal. We zullen ons daartegen blijven verzetten.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Schuermans, het wordt nu wat bitsig, maar als het moet doe ik daar wel aan mee. Deze regering hoeft van CD&V in dit dossier absoluut geen lessen te krijgen. De enorm schitterende verdeelsleutel in het samenwerkingsakkoord over de A400M, afgesloten door de heer Van den Brande, voorzag in 20 percent voor Vlaanderen. Aan zo'n verdeelsleutel hebben we geen behoefte.

Van Mechelen

Ik wil de industriële realiteit volgen. Voor het eerst is er een samenwerkingsakkoord tot stand gekomen dat inhoudt dat Vlaanderen in het opvolgingscomité een vetorecht heeft in de aanwending van de financiële middelen. Dat stelt de mogelijkheden veilig om in de derde, en voor ons belangrijkste fase op te treden.

Door de industriële partners is via Flabel een akkoord gesloten over het dossier van de A400M. Daarnaast blijf ik onderstrepen dat deze Vlaamse regering als eerste drie programma's heeft om de Vlaamse lucht- en ruimtevaart daadwerkelijk te ondersteunen. U hebt sinds 1988, als toenmalige meerderheidspartij, de mogelijkheid gehad dit uit te bouwen.

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de minister, uw antwoord over het A400M-dossier was inderdaad nogal mager, in tegenstelling tot uw uitgebreide uiteenzetting over de A380. Het is best mogelijk dat de industriële een akkoord hebben gesloten. Dat zal voor hen wel een gunstig akkoord zijn, maar behartigt het ook de Vlaamse belangen in het algemeen ?

U hebt tot tweemaal toe uw vraag gesteld over de compensaties. We moeten vaststellen dat er de facto nog steeds compensaties worden gehanteerd voor militaire bestellingen. Vlaanderen moet niet de onschuldige maagd spelen, en aan de kant gaan staan, terwijl de rest van het land wel van de compensaties gebruikmaakt.

Op het verlanglijstje van Landsverdediging staat een vernieuwing van de pantservoertuigen ; er komt een modernisering van de fregatten ; en er zijn nog andere belangrijke aankopen. Hoe zullen die dossiers behartigd worden ? Zal Vlaanderen ook dan naast de pot grijpen ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik ben bereid eens een debat te voeren over economische compensaties in het verleden en in de toekomst. Twee jaar ben ik dag en nacht met dit dossier bezig geweest, en er is geen enkel voordeel dat opweegt tegen de nadelen ervan. Defensie moet correcte keuzes maken. Een van de aanbevelingen van de onderzoekscommissie is in de voorbije vijf jaar zowel

door de vorige als door de huidige regering bijzonder flauw nagevolgd.

Eén van de aanbevelingen van de onderzoekscommissie was dat binnen de commissie voor Defensie een bijzondere commissie zou worden opgericht die zich bezighoudt met het aankoopbeleid. Ze zou naar Amerikaans model moeten werken onder volstrekte geheimhouding. De leden ervan zouden proactief over alle stappen in een groot aankoopdossier op de hoogte worden gehouden om zich ervan te kunnen vergewissen dat de minister van Defensie inderdaad het beste materieel aan de beste prijs zou kopen. Dat was een van de aanbevelingen. Er is daaraan echter de afgelopen vijf jaar nauwelijks gevolg gegeven. Het is de taak van de Kamer en de Senaat om dit hard te maken.

Dit is ook de enige goede manier om te werk te gaan. Ik ben er meer dan ooit van overtuigd dat indien het spel eerlijk wordt gespeeld, Vlaanderen er altijd zal staan. We hebben alle kansen, zowel economisch als technologisch, om mee te doen. Het enige wat moet gebeuren is dat het federaal parlement erover waakt dat de spelregels worden gevolgd.

De Vlaamse volksvertegenwoordigers en senatoren zullen ook hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de minister, intellectueel ben ik het voor 200 percent met u eens. Het klopt dat het beste materieel aan de beste prijs moet worden aangekocht. U zegt echter zelf dat het spel eerlijk moet worden gespeeld. Vlaanderen moet echter niet de onschuldige maagd spelen indien aan de andere kant van de taalgrens de regels niet worden gevolgd. Indien er wordt vals gespeeld, zijn we twee keer het slachtoffer.

De voorzitter : de heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, deze materie ligt ook in onze fractie gevoelig. De heer Loones heeft verwezen naar de vroegere interpellaties vanuit onze fractie. Ik vind dit debat nuttig omdat de zaak kan worden getoetst aan wat we met een ruime meerderheid hebben goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Ik verwijs hierbij naar de motie waarin we de regering hebben gevraagd een aantal dossiers op te volgen.

Denys

Mijnheer Schuermans, het verwondert me dat u stelt dat in de resolutie staat dat er een verdeelsleutel moet worden gehanteerd. Dat staat daar niet in. Integendeel. U hebt dat in uw motie geschreven. In de onze stond dat het dossier moest worden opgevolgd en dat de Vlaamse belangen maximaal moesten worden behartigd.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer Denys, ik zal citeren uit de motie. Daarin staat dat 'bij onderhandelingen of een samenwerkingsakkoord in dit verband de Vlaamse economische belangen maximaal moeten worden behartigd door een voor Vlaanderen aanvaardbare verdeelsleutel te bedingen.'

De heer Jacques Laverge : Daar staat geen verdeelsleutel in.

De heer André Denys : U kunt mijn teksten erop nalezen.

De heer Eddy Schuermans : U hebt het over een 'aanvaardbare verdeelsleutel'. Nu is er geen verdeelsleutel.

De heer André Denys : We zijn altijd tegenstanders geweest van verdeelsleutels. Ik heb zelfs het voorbeeld aangehaald van de NMBS. We vonden de verdeling in dat dossier niet terecht. De redenering van premier Verhofstadt was volgens ons onlogisch. Aan de ene kant pleit hij tegen verdeelsleutels en aan de andere kant past hij ze wel toe in het NMBS-dossier.

Ik blijf een tegenstander van het hanteren van een verdeelsleutel. We beoordelen het werk dat de minister heeft geleverd dan ook niet op basis daarvan. We doen dat wel op basis van het feit of de belangen van Vlaanderen maximaal zijn behartigd. Inzake de A380 is er een opvolgingscommissie met vetorecht. Dit is een verregaand en goed resultaat.

Met betrekking tot de legervliegtuigen is er een afspraak dat er geen samenwerkingsakkoord zou worden afgesloten tot er daarover resultaten werden bereikt. Dat punt werd gerespecteerd. Het werd gedurende zes maanden geblokkeerd.

Er is een industrieel akkoord. Ik voel me altijd ongemakkelijk als ik door FLAG of bepaalde bedrijven wordt gecontacteerd. We bevinden ons dan in een grijze zone. Als politici moeten we ons ervoor hoeden onze basisprincipes niet te verloochenen. Ik denk daarbij aan de uitspraak van de onderzoekscommissie. Ze pleitte er duidelijk voor de le-

geraankopen te beoordelen volgens de noden van het leger en niet op basis van economische belangen.

Ik ben niet naïef. In de praktijk wordt dit principe enigszins uitgehold. We stellen echter vast dat de Vlaamse bedrijven zich akkoord verklaren. (*Opmerkingen van de heer Jan Loones*)

Ik zeg enkel dat we ons in een grijze zone bevinden. We moeten ons daarvan zeer goed bewust zijn. Wat FLAG vroeg, was ook niet altijd correct. Als vier belangrijke bedrijven een industrieel akkoord afsluiten, dan worden de Vlaamse belangen zeer goed behartigd. (*Opmerkingen*)

We moeten de nodige terughoudendheid aan de dag leggen tegenover de economische belangen inzake defensieaankopen. Binnen dat kader worden de Vlaamse belangen goed verdedigd. Er werden grote inspanningen geleverd. De legeraankopen gebeuren door de federale overheid. In de geest van de gemaakte afspraken heeft de minister goed werk geleverd. We vinden dat de motie die werd goedgekeurd, volledig werd uitgevoerd. Het ging om een moeilijk dossier. Als we dit vergelijken met wat vroeger onder minister-president Van den Brande gebeurde, is dit een stap vooruit.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Mijnheer de voorzitter, ik weet niet of het ons veel zal baten over het verleden te spreken. Mijnheer Denys, ik kan toch niet nalaten de heer De Gucht te citeren. Tijdens de commissievergadering van 26 november 1998 werd ook al gediscussieerd over de Airbus. Tijdens zijn interpellatie zei hij tegen toenmalig minister-president Van den Brande dat 'het niet mag beschouwd worden als een verwijt aan uw adres of aan het Vlaams Gewest dat u in dit dossier niets zou hebben gedaan. Uit mijn opzoeken is immers ook gebleken dat het Vlaams Gewest zich tijdens de onderhandelingen bijzonder hard heeft opgesteld.'

Het resultaat was wat het was. Ik wil dat niet minimaliseren noch maximaliseren. Ik ben wel benieuwd of u het percentage dat toen werd bereikt, vandaag nog zult halen. Dat zal de toekomst moeten uitwijzen.

De VLD heeft zowel tijdens de vorige als tijdens de huidige zittingsperiode gesproken van een 'aanvaardbare verdeelsleutel'. Dat blijkt ook uit het stuk 527. Mijnheer Denys, u moet het licht van de

Schuermans

zon niet loochenen. De heer Laverge heeft samen met andere collega's die tekst onderschreven. Ik neem aan dat dit namens uw fractie is gebeurd.

Ik apprecieer dat u zich loyaal opstelt ten aanzien van de minister. Daarom laat u die verdeelsleutel nu vallen. U kunt echter niet zeggen dat u het daar in het verleden niet mee eens was.

De heer André Denys : Mijnheer Schuermans, de heer De Gucht is een zeer hoffelijk man. (*Rumoer*)

Voor mij telt het resultaat. Ik heb niet gezegd dat de heer Van den Brande geen inspanningen heeft geleverd, maar ik stel vast dat het resultaat van vandaag beter is dan het vroegere. Dat kunt u niet ontkennen. Verder raad ik u aan mijn interpellatie goed te lezen. (*Opmerking van de heer Eddy Schuermans*) De heer Laverge kan getuigen dat ik in naam van de VLD spreek. U kunt dat telkens nagaan : we zijn in die zin tegen verdeelsleutels. We hebben zelfs de onlogica aangekaart die de federale premier heeft toegepast met betrekking tot de NMBS. Dat kunt u terugvinden. De maximale behartiging van de Vlaamse belangen is doorslaggevend.

De voorzitter : De heer Laverge heeft het woord.

De heer Jacques Laverge : Dit moet men bekijken in de juiste context. Er was sprake van twee dossiers : dat van de A380 en dat van de A400M. Bij de A380 was men niet zeker wat men kon bereiken. We hebben dan ook aan de minister gevraagd om het maximale in de wacht te slepen wat de belangen van het Vlaamse bedrijfsleven betrof. Wat de A380 betreft, is hij daar prachtig in geslaagd en zo'n succes hadden we waarschijnlijk vroeger nooit bereikt. Dat is te danken aan zijn doortastendheid, maar ook aan de druk van de commissieleden. Laten we eerlijk zijn : ook dat speelde een rol bij de onderhandelingen.

Wat de A400M betreft, heeft de minister gezegd dat de industrie daar het voortouw heeft genomen. Ze hebben een akkoord afgesloten. Ik vermoed dat het een goed akkoord is. Volgens hem moeten in het federale parlement de Vlaamse volksvertegenwoordigers optreden en die belangen bewaken. Het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering kunnen daartoe de aanzet geven, maar uiteindelijk zijn het federale parlement en de federale regering bevoegd. Het ware goed dat wij er als leden van deze commissie bij onze collega's in het federale parlement op aandringen dat ze wat wij beogen

krachtig ondersteunen. Dat is hun zware verantwoordelijkheid en de minister onderstreepte die belangrijke controlefunctie bij het verder afhandelen van dit dossier.

We staan zeer sterk op onze bevoegdheden in andere materies. We moeten dan ook de bevoegdheid van de andere parlementen respecteren. We kunnen daar weliswaar wat druk uitoefenen, via onze collega's, maar ik vind dat de motie die ik destijds heb ondertekend vandaag grotendeels is gerealiseerd, zij het dat de Vlaamse parlementsleden in het federale parlement ook hun rol moeten vervullen.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord

De heer Jan Loones : Deze discussie zal wellicht terugkomen bij de bespreking in de Kamer. Het is immers daar dat men het dossier zal afhandelen. Nu de heer Denys aan het debat deelneemt, wil ik de leden wijzen op wat op 31 mei tijdens de algemene bespreking in de commissie is gezegd over de compensaties en onze inmenging in het dossier A400M. De heer Denys zei daar letterlijk : 'We moeten echter niet naïef zijn. Als andere landen een economische compensatie geven, vind ik dat ook wij, beperkt en goed gecontroleerd, economische compensaties kunnen geven. Ik ben het met andere woorden dus eens met de regeling en daarom pleit ik ervoor dat we binnen die algemene visie een specifiek protocol afsluiten met de federale overheid.' Daar ging het over het afsluiten van een protocol bij een dossier waarvoor we niet bevoegd zijn.

In verband met ethisch ondernemen en de A400M's zei de heer Denys : 'Ook daar kunnen wij zonder schroom vragen om ons rechtmatig deel aan economische compensaties te krijgen, die moeten kunnen voortvloeien uit de aankoop van de zeven A400M's, zelfs als we rekening houden met wat in deze commissie en in dit parlement over ethisch ondernemen is gezegd.' Met 'deze commissie' werd de onderzoekscommissie bedoeld. We stellen vandaag vast – en u bevestigt dit – dat door vier ondernemingen in een tijdelijke vereniging, Flabel, een akkoord is uitgewerkt. Moeten wij als overheid dan zeggen dat we daar een absoluut vertrouwen in hebben als dit in de plaats komt van een protocol, van druk, van de maximale behartiging van de Vlaamse belangen, zij het zonder verdeelsleutel ? Zij bepalen het Vlaamse belang daarin. Dan heb ik uiteraard veel meer vertrouwen in onze Vlaamse ministers dan in die vier bedrijven. Ik begrijp dus niet hoe de beleidsmakers kunnen zeggen zelfs niet te weten wat er werd gedongen door die vier on-

Loones

dernemingen, waartegen FLAG zich nota bene afzet. Toch vertrouwt men er totaal op dat daar de Vlaamse belangen verdedigd zijn. Men kan ons niet kwalijk nemen dat we daar vragen bij hebben.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Ik sluit me volledig aan bij wat de heer Loones zegt, maar ik heb toch nog één precieze vraag. Over de feiten moeten we het immers toch eens zijn. Ik heb op 11 januari 2001 een interpellatie gehouden in de commissie. Naar aanleiding daarvan hebben de meerderheidsfracties een met redenen omklede motie ingediend, met name Stuk 527. Ik neem aan dat we het daarover eens zijn. In die motie stelt men – en de Waalse haan moet hier voor de derde maal kraaien – ‘dat er een voor Vlaanderen aanvaardbare verdeelsleutel zou moeten worden bedongen’. Mijnheer Laverge, klopt mijn lezing of niet ? Die vraag om een verdeelsleutel hebt u op dat ogenblik ondersteund. Vandaag laat u dat varen.

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de voorzitter, de heer Laverge zei daarnet dat we het federale parlement voor zijn verantwoordelijkheid moeten stellen. Economie is echter een Vlaamse bevoegdheid. Het gaat hier over economische belangen en dus moeten wij in deze zaak onze verantwoordelijkheid opnemen en druk uitoefenen op de federale regering. We moeten dat niet overlaten aan het federale parlement.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : De heer Loones heeft me correct geciteerd. Op de discussie over de verdeelsleutels kom ik niet terug. U kunt lezen wat ik daarover heb gezegd. U zegt dus dat, als er een industrieel akkoord bestaat, we dit terzijde moeten schuiven voor een politiek akkoord. Dat is cruciaal. Voor zover ik weet is het al de tweede of de derde maal dat er een industrieel akkoord wordt gemaakt. Met die economische compensaties bij defensieaankopen bevinden we ons in een grijze zone. Als de grote partners in de industriële wereld zelf een akkoord bereiken, en daarin blijkt Vlaanderen een aandeel te hebben – los van de discussie over FLAG en Flabel -, moet de politieke overheid dan nog zelf tussenbeide komen ? Ik ben daar te-

rughoudend in. Ik heb daar een andere mening over.

De voorzitter : Ik wil de minister nog vragen of er enige mogelijkheid bestaat om de inhoud van het industriële akkoord te kennen. Hangt dat af van hun welwillendheid ?

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, we moeten de twee dingen uit elkaar houden. Wat de A380 betreft gaat het over een samenwerkingsakkoord waarbij budgetten, programma's en toewijzingen worden vastgelegd, ondersteuningsmechanismen worden bepaald en percentages naar voren worden gebracht, namelijk 75 percent voor Vlaams onderzoek en ontwikkeling. Bij de A400M gaat het over een militaire aankoop, waarbij het federale ministerie zich inschrijft in een aankoopprogramma van een dochtervennootschap van Airbus. Daar hebben we het signaal gegeven dat men moest oppassen, dat onze Vlaamse bedrijven, die aanvankelijk vrijwel volledig uit de boot werden geduwd, aan bod moesten komen. De Vlaamse bedrijven hebben ons gevraagd te wachten met de A380. Ze hebben via Flabel, hun koepelstructuur, een akkoord gesloten. Dat is geen akkoord met de heer Flahaut. Dit is toch geen aangelegenheid die moet worden voorgelegd aan de Vlaamse minister ?

De voorzitter : Maar de vraag was : bestaat de mogelijkheid om de inhoud van het akkoord te kennen ?

Minister Dirk Van Mechelen : Ik stel vast dat zelfs FLAG het blijkbaar niet heeft. Ik heb in elk geval van FLAG hierop nog altijd geen enkele officiële reactie ontvangen. We hebben zelf contact opgenomen met de heer Vervoort om te weten hoever het nu eigenlijk staat. Het is trouwens niet aan mij om me uit te spreken over wat er tussen die partners gebeurt.

Met redenen omklede moties

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

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

Het incident is gesloten.

Voorzitter

– *De heer Jacques Laverge treedt als voorzitter op.*

Interpellatie van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de vastgelegde enveloppen voor de investering van de gelden van het Limburgs Reconversiefonds

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Bogaert tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de vastgelegde enveloppen voor de investering van de gelden van het Limburgs Reconversiefonds.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik trap een open deur in als ik stel dat er in het verleden vanuit de andere regio's al meermaals met heel wat jaloezie werd gekeken naar die speciale spaarpot in Limburg. Ik wil verwijzen naar wat onze huidige parlementsvoorzitter, de heer De Batselier, daarover heeft gezegd. Tijdens de hoorzittingen van de onderzoekscommissie Scheepskredieten heeft hij duidelijk gesteld dat die spaarpot eigenlijk een doel zou moeten kunnen dienen. Er zijn in dat verband dan ook verschillende vragen gesteld.

Op een zeker moment kwamen er geruchten over bepaalde toezeggingen met gelden van het Limburgs Reconversiefonds, enerzijds over een bedrag van ongeveer 54,5 miljoen euro in de tUL en anderzijds over een bedrag van ongeveer 74 tot ongeveer 99 miljoen euro in NMBS-initiatieven in Limburg. Ik heb daarover op 10 oktober van vorig jaar in plenaire vergadering een actuele vraag gesteld aan minister-president Dewael.

Ik citeer even uit zijn antwoord : 'Om een lang verhaal kort te maken, het is en blijft de bedoeling van de Vlaamse regering om alle reconversiemiddelen adequaat te besteden tegen het einde van de legislatuur.' Dat is dus nog twee en een half jaar. Ik ga voort met het citaat : 'Voor meer details verwijs ik naar minister Van Mechelen. Hij kan preciezer zeg-

gen welke enveloppen de raad van bestuur van de LRM heeft vastgelegd.'

In mijn repliek sprak ik de hoop uit dat minister Van Mechelen inderdaad in een eerstvolgende commissievergadering hieromtrent de nodige uitleg zou verschaffen. Dat is er echter nog steeds niet van gekomen. Daarom heb ik dit interpellatieverzoek ingediend.

Mijnheer de minister, kunt u thans de nodige uitleg verschaffen ? Het gaat immers toch over een bedrag van ongeveer 297 tot 372 miljoen euro. Blijkbaar kwam de raad van bestuur van de LRM in het verleden alleen maar bijeen om te zien hoeveel in-trest dat had opgeleverd.

Nu stelt men dat die gelden binnen twee en een half jaar verdeeld zullen worden over bepaalde investeringen. De vraag is dan de volgende. Welke enveloppen werden door de raad van bestuur van de LRM – waarover de minister ingelicht werd – besteed, en hoe werd dat geventileerd ?

Daarbij komen dan nog de volgende vragen. Is de Vlaamse regering bij de LRM rechtstreeks of onrechtstreeks tussenbeide gekomen om deze enveloppen vast te leggen en aldus die investeringsprojecten te weerhouden of te ventileren ? Kwam er inmiddels reeds een definitieve besluitvorming tot stand ten aanzien van de investeringen met LRM-gelden inzake de tUL over een verloop van 10 jaar en inzake de NMBS-initiatieven in Limburg in het kader van de problematiek van de NMBS ?

De voorzitter : De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mijnheer de voorzitter, als Limburger wil ik toch even tussenbeide komen. Aan de niet-Limburgers wil ik het volgende zeggen. Er staat ergens in het evangelie geschreven dat men andermans goed niet mag begeren. Het is Limburgs goed, en we hopen ook dat het Limburgs goed zal blijven. Het gaat immers over de Limburgse Reconversiemaatschappij.

Daarnaast is ook het volgende belangrijk. Bij de bespreking van de beleidsbrieven werd hier in het bijzijn van minister Gabriëls aangedrongen op de aanwezigheid hier in de commissie van de voorzitter van de LRM. We zouden de heer Aerden uitnodigen om eens een open discussie te voeren over de plannen en de bedoelingen van de LRM. Voorafgaand aan deze discussie zou het goed zijn om dat eens te doen. We moeten eerst bekijken wat men in Limburg precies wil. Daarna kunnen we daarover een debat voeren.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijn interpellatie hou ik uiteraard gestand. Het zijn immers beslissingen van de raad van bestuur die al genomen zijn.

De voorzitter : De heer Schuermans heeft het woord.

De heer Eddy Schuermans : Het is inderdaad juist dat naar aanleiding van de bespreking van de beleidsbrief die afspraak is gemaakt, zij het wel zonder concrete datum, maar wel op relatief korte termijn. We zijn ook vragende partij dat de heer Aerden als gedelegeerd bestuurder de kans krijgt om te zeggen wat men al dan niet doet. Daarover kunnen we ons dan een mening vormen. Mijns inziens is dit een goede afspraak, die we moeten aanhouden. Het verrast me dan ook dat de heer Bogaert nu deze interpellatie houdt, ook al is het uiteraard zijn volste recht om dat verzoek in te dienen. De afspraak was echter anders.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Er is toen, na die beslissing, inderdaad contact opgenomen. Men stelde echter dat de voorzitter weinig kon komen doen omdat er nog geen beslissingen waren over de besteding van de gelden. In oktober is er dan een actuele vraag gesteld, gelet op het feit dat er beslist zou zijn geweest om investeringen te doen in de tUL en in de NMBS. Op grond daarvan heb ik die vraag gesteld. Toen is pas gezegd dat de raad van bestuur al had beslist om alle gelden te enveloppen. Daarom houd ik nu deze interpellatie.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik sluit me aan bij die laatste discussie. Naar aanleiding van een vrij omstandige bespreking over de afzonderlijke beleidsbrief Economisch Overheidsinstrumentarium heb ik hier in deze commissie op 29 oktober het idee gelanceerd om er een vaste gewoonte van te maken die mensen uit te nodigen. Dat zou dus jaarlijks gebeuren bij de rapportering.

Ik heb even gekeken. Ik heb het rapport 2000 gekregen bij schrijven van 6 juli. We moeten hen dus waarschijnlijk in juni kunnen uitnodigen om eens een verslag te komen brengen over de werkzaamheden van 2001 en hun intenties voor de toekomst.

Tijdens diezelfde commissievergadering van 29 oktober heb ik vrij omstandig geantwoord op de vragen van de heer Boutsen met betrekking tot de

omvang van de LRM-middelen en ook op de vraag van de heer Schuermans of er een stappenplan bestond voor de aanwending van deze middelen en de verdeling ervan over vier enveloppen.

De gegevens die ik toen heb voorgesteld, werden gehaald uit de discussienota van de raad van bestuur van de LRM van 11 januari 2001. Deze nota werd trouwens besproken in de raad van bestuur van de LRM op 8 februari 2001. Het idee om de werkmiddelen van de LRM onder te verdelen over de enveloppen, kwam tot stand tijdens de brainstorming over de strategie van de LRM door de vernieuwde raad van bestuur.

Dat was immers de intentie van deze commissie. Bij de begrotingsbesprekingen over de begroting 2000 in het najaar 1999 werd er gezegd dat er indruk was dat de LRM te veel optrad als een spaarbank en te weinig werkte aan een industrieel en desnoods 'maatschappelijk' reconversieproject voor de Limburgse regio. Daaraan diende iets te gebeuren.

Daarom is die nieuwe raad van bestuur tot stand gekomen, met als specifieke opdracht dat er werk moest worden gemaakt van bottom-upprojecten. Ik deel uw mening. Deze middelen zijn toegewezen voor de reconversie van Limburg. De projecten moeten dan ook uit deze regio komen en moeten door de raad van bestuur op een of andere manier voorgesteld worden aan de Vlaamse regering, zij het dat dit in wederzijds overleg kan gebeuren.

De discussienota die door de raad van bestuur werd besproken, ging uit van het feit dat op 31 december 1999 het vermogen van de LRM 334,5 miljoen euro bedroeg en dat kon worden aangenomen dat de waarde van het eigen vermogen binnen een bestek van 5 jaar zou stijgen naar 433,8 miljoen euro.

De enveloppen die toen werden samengesteld, zijn indicatieve – dus richtinggevende – enveloppen. Het zijn geen stortingen op vier afzonderlijke NV's. Het is een soort 'hoegrootheidsraming' voor het reserveren van middelen. Het ging om de volgende enveloppen, benaderend omgerekend in euro : 173,5 miljoen euro voor risicokapitaal voor ondernemingen, 148,7 miljoen euro voor PPS-projecten, 86,7 miljoen euro voor initiatieven geselecteerd door de Vlaamse regering en die moeten passen in het Limburgplan, en 24,8 miljoen euro voor het project van de tUL-hogescholen.

Deze enveloppen zijn dan gekanaliseerd naar een aantal projecten. Ik denk dat ik daar in het verle-

Van Mechelen

den al diverse keren een toelichting over heb gegeven. Ik overloop ze even vlug. Bij het risicokapitaal voor ondernemingen hebben we nadrukkelijk gevraagd dat de LRM zich ook zou specialiseren in de terbeschikkingstelling van risicokapitaal aan kleinere ondernemingen die het vandaag bijzonder moeilijk hebben om op de privé-kapitaalmarkt bediend te worden. Daarom is de LRM vanaf 2001 gestart met kapitaalverschaffing aan kleine ondernemingen voor bedragen van 124.000 tot 248.000 euro.

Met betrekking tot de PPS heeft LRM laten weten dat ze willen samenwerken met gemeentebesturen, intercommunales en privé-partners om initiatieven te nemen in een aantal sectoren. Ik denk aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. U weet dat de NV Mijnen – die een dochter is van LRM – nog beschikt over een aantal terreinen. Ze wil die valoriseren met eventueel een partner-ontwikkelaar. LRM is bereid om een gedeelte van de prefinanciering en het ontwikkelingsrisico te dragen. Dat is een beetje de filosofie van ons amortisatiefonds dat in microvorm in Limburg wordt uitgevoerd.

Met betrekking tot energie zou er samen met Interelectra een haalbaarheidsstudie worden overwogen betreffende het inplanten van een of meerdere windmolenparken. Samen met Limcool en Electrabel worden de mogelijkheden onderzocht voor de bouw van een installatie van pluimveemestverbranding. Dat systeem heeft in Groot-Brittannië vrij algemeen ingang gevonden.

Inzake afval is het de bedoeling om samen met de drie Limburgse afvalintercommunales te onderzoeken of de mogelijkheid bestaat om hun installaties onder te brengen in één centrale structuur om de inzameling en verwerking van afval van gezinnen en bedrijven te optimaliseren. In dit project zou er van LRM een kapitaalbijbreng worden verwacht.

Dan is er nog het project 'water'. U weet dat de NV Mijnen jaarlijks 20 tot 30 miljoen kubieke meter water verpompt om de mijnverzakkingsgebieden te behoeden voor overstromingen. Er wordt momenteel onderzocht of dat water kan worden verkocht aan de watermaatschappijen.

Een derde luik gaat over de initiatieven die via het Limburgplan werden geselecteerd door de Vlaamse regering. Dit gebeurt op basis van een evaluatie van een toekomstcontract voor Limburg dat in 1997 door de gouverneur werd gelanceerd. Dat had tot doel hefboomprojecten voor de provincie te

formuleren rond vijf prioritaire doelstellingen : tewerkstelling, ontsluiting van de provincie, zorgzaam samenleven, het groene karakter van de provincie en een lerende en slimme regio. Dit actieplan werd ondertekend door de Limburgse politici op federaal, Vlaams en provinciaal niveau en met de sociale partners.

Op 3 februari 1998 heeft de Vlaamse regering de verdere opvolging en financiering van het actieplan bepaald. Dit plan dient een aantal projecten voor de verdere reconversie naar voren te schuiven. Het spreekt vanzelf dat het de Vlaamse regering toekomt te beoordelen of deze projecten kaderen in haar beleidsvisie en te onderzoeken of ze eventueel via reguliere middelen kunnen worden gefinancierd. In tweede instantie kan de Vlaamse regering beslissen hiervoor bijkomende middelen vrij te maken via de LRM. U weet dat dit gebeurt door de techniek van de kapitaalverlaging.

Tijdens het overleg van 28 maart 2000 tussen de gouverneur en de minister-president werd bevestigd dat vijf prioriteiten van het actieplan Limburg ook voor deze Vlaamse regering behouden blijven. Dit zijn een aantal invullingen aan gegeven. Ik denk aan het concept van de transnationale universiteit Limburg. Daarbij is gesteld dat mits het akkoord van de Vlaamse regering, LRM hier het initiatief neemt om in nauw overleg met de tUL en de hogescholen de studie-inplantingen en de realisatie van infrastructuur in Belgisch Limburg op zich te nemen. Zo kan op snelle en eenvoudige wijze infrastructuur worden gerealiseerd die uiteindelijk toekomstperspectieven voor de provincie opent.

Dan was er de vraag of de Vlaamse regering bij de LRM rechtstreeks of onrechtstreeks tussenbeide is gekomen om de enveloppen vast te leggen en investeringsprojecten te selecteren. Ik kan alleen maar bevestigen dat ik als bevoegde minister niet rechtstreeks of onrechtstreeks iets heb gedaan om die enveloppen vast te leggen. Hierbij dient vanzelfsprekend uitdrukkelijk te worden gesteld dat deze enveloppen richtinggevend zijn en passen binnen de beleidsvisie die de raad van bestuur ontwikkelt. De raad van bestuur is verantwoordelijk om de middelen optimaal te beheren en aan te wenden.

Indien de Vlaamse regering investeringsprojecten wil opzetten, moet in het kader van de mogelijkheid tot het verlenen van een bijzondere opdracht op basis van artikel 10, paragraaf 4 van het decreet, de opdracht nadrukkelijk worden verleend. Het artikel zegt : 'Naast haar marktconforme activiteiten is LRM ertoe gehouden de bijzondere opdrachten

Van Mechelen

uit te voeren die haar bij decreet of bij beslissing van de Vlaamse regering worden toevertrouwd. De uitvoeringsmodaliteiten, verantwoordelijkheden, kostendeckingen en eventuele vergoedingen voor deze opdracht worden nader geregeld in afzonderlijke overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de betrokken investeringsmaatschappij.' Het is op basis van dit artikel dat de Vlaamse regering inmiddels haar akkoord heeft gegeven voor drie projecten. We hebben een bedrag van 5,80 miljoen euro en van 6,57 miljoen euro vrijgemaakt voor de ontsluiting en de randinfrastructuur ten behoeve van de ontwikkeling van de mijnterreinen in Maasmechelen. Die beslissing werd door de Vlaamse regering genomen op 22 juni 2001 en 13 juli 2001.

Ten tweede is er 2,48 miljoen euro vrijgemaakt voor toeristische projecten vastgelegd door de provincie Limburg en het Strategisch Toeristisch Actieplan. Dat is een beslissing van 14 december 2001, waarbij vooral moet worden onderzocht in welke mate een aantal projecten kunnen worden gerealiseerd met een opstartinbreng van de LRM. Uiteindelijk moeten de projecten zelf voldoende draagkracht ontwikkelen.

Ten derde is er de beslissing om 2,48 miljoen euro vrij te maken voor de studie van de mobiliteitsproblematiek in Limburg, meer bepaald met betrekking tot de spoorweginfrastructuur. Daarbij worden een aantal concepten naar voren geschoven om te proberen concrete voorstellen te doen over een aantal dringende zaken, zoals de spoorontsluiting van Limburg. De bedoeling is dat het actieplan klaar is tegen het einde van 2003. Er moeten in de loop van dit jaar al concrete voorstellen worden gedaan met betrekking tot spoorlijn 20 Hasselt-Maastricht en de mogelijkheden voor een light-railverbinding. Het is op basis van dit plan en de haalbaarheidsstudie dat er nadien wordt overwogen of er bijkomende investeringen moeten gebeuren.

Met betrekking tot de tUL wordt erkend dat dit op termijn een belangrijke meerwaarde kan bieden voor de Limburgse wetenschappelijke bedrijvigheid. Bedoeling is om een regionaal kenniscentrum uit te bouwen. Daar zijn een aantal modaliteiten aan verbonden die principieel door de minister-president, de minister van Onderwijs en mezelf zijn goedgekeurd. Het spreekt voor zich dat een belangrijke randvoorwaarde het engagement is van de Nederlandse overheid. Die moet mee over de

brug komen. De Vlaamse regering zal pas een definitieve beslissing nemen over de impulsfinanciering via LRM als er ook aan Nederlandse zijde feitelijke bereidheid wordt gevonden om een eenduidige en evenredige financiële injectie te doen.

Het zou misschien niet slecht zijn om de LRM in deze commissie uit te nodigen om een verdere toelichting te geven.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord. Het is logisch dat er vragen en interpellaties worden gesteld over dossiers waar de Vlaamse regering het zelf over heeft. Het antwoord is inhoudelijk goed. We krijgen de geschiedenis van de LRM sinds de jaren negentig. Buiten de opsomming van vele miljoenen voor studies, is er echter nog niets vastgelegd. Ik hoor de minister-president namens de Vlaamse regering nochtans zeggen dat op grond van het regeerakkoord de middelen tegen het einde van de regeerperiode adequaat moeten worden besteed. Dat is een belangrijke politieke uitspraak. Dan is het parlement ook gerechtigd daarop toe te zien.

In dezelfde periode is gezegd dat er toezeggingen zijn gedaan voor een financiering van ongeveer 54,5 miljoen euro over tien jaar voor de tUL, en dat er een mogelijkheid bestaat dat de investeringen voorzien in het samenwerkingsakkoord van de NMBS voor Limburg 74 tot 99 miljoen euro zouden kunnen bedragen dankzij een co-financiering met de reconversiegelden. Daar kunnen belangrijke vragen over worden gesteld.

We zullen die mensen uitnodigen, en met hen praten. Er is echter ook een politieke dimensie. Het is niet alleen de raad van bestuur van de LRM die zal beslissen. De Vlaamse regering zal dit vergaand sturen en bijsturen. De minister-president zei op 10 oktober dat het geld besteed zou worden voor het einde van de regeerperiode. Het moet niet blijven bij plannen maken en vergaderen. Er moeten op een bepaald moment gelden worden besteed aan welbepaalde doelen. Daar wacht ik op.

De voorzitter : Het incident is gesloten

– *Het incident is gesloten om 12.28 uur.*
