

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2003-2004

29 april 2004

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de Limburgse reconversiemanager en het hefboomrapport voor de Limburgse reconversie

Interpellatie van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de prioriteitennota van de Limburgse reconversiemanager

Met redenen omklede motie

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over ondersteuning door het IWT van onderzoeks- en ontwikkelings-projecten met militaire toepassing

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de gevraagde aanpassing van het grinddecreet

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de Vlaamse belangen in het Airbus A400M-dossier

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de financiële toezegging van de Vlaamse regering in het dossier DHL Zaventem

Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 29 april 2004

VOORZITTER : De heer André-Emiel Bogaert

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.30 uur.*

Interpellatie van de heer Johan Sauwens tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de Limburgse reconversie-manager en het hefboomrapport voor de Limburgse reconversie

Interpellatie van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de prioriteitennota van de Limburgse reconversie-manager

De voorzitter : Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Sauwens tot de heer Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de Limburgse reconversie-manager en het hefboomrapport voor de Limburgse reconversie, en van de heer Boutsen tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de prioriteitennota van de Limburgse reconversie-manager. Minister Van Mechelen antwoordt namens de Vlaamse regering.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik heb mijn interpellatieverzoek gericht tot de minister-president. Kan de minister-president niet aanwezig zijn ? Het gaat immers over een dossier dat tot de verantwoordelijkheid van de hele regering behoort. Bovendien is de minister-president diegene die op persconferenties en in de media naar buiten treedt als de man die de Limburgse belangen in Vlaanderen verdedigt.

De voorzitter : De Vlaamse regering beslist autonoom welke minister antwoordt. Straks zal mi-

nister Ceysens vragen beantwoorden die zijn gericht tot minister Van Mechelen. Dat zijn beslissingen van de Vlaamse regering.

De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Het feit dat de vraag zomaar, zonder daar ook maar melding van te maken, wordt doorgeschoven naar minister Van Mechelen, is symptomatisch voor de wijze waarop de Vlaamse regering dit dossier beheert.

Wij maken ons grote zorgen over de wijze waarop de Vlaamse regering het actieplan voor het behoud van Ford en de creatie van nieuwe werkgelegenheid in Limburg aanpakt. We steunen ons daarvoor op twee ervaringen. In april 2003, voor de beslissing van Ford er was, heeft de Vlaamse regering de heer Peter Heller aangetrokken om een nieuw economisch reconversieproject voor de provincie Limburg uit te tekenen. Intussen heeft hij een rapport neergelegd, en dat heeft tot wat heisa geleid. De vraag rees of het wel als een rapport kon worden bestempeld, of het wel wetenschappelijk voldoende was onderbouwd en of er wel een draagvlak voor was. Aan wie is er gerapporteerd ? Heeft de raad van bestuur van de LRM het besproken ? Heeft de Vlaamse regering het besproken ? Zijn er conclusies getrokken ? Het rapport is aan de pers meegedeeld. Op een bepaald ogenblik vernamen we dat het rapport niet mocht worden verspreid wegens onenigheid erover in de regering. Het gerucht deed zelfs de ronde dat het contract met de heer Heller zou zijn verbroken. Dat is het eerste element.

Het tweede element gaat over de grond van de zaak. De sociaal-economische situatie van de provincie is vrij zorgwekkend. In vergelijking met de rest van Vlaanderen kampt Limburg met een werkloosheidssurplus van meer dan 5.000 werklozen. Dat surplus groeit nog steeds. We stellen vast dat dit leidt tot groeiende sociale problemen. De

Sauwens

OCMW's worden ermee overstelpt. Ik herinner me dat de politiek actieve professor Paul De Grauwe het tewerkstellingsverlies bij Ford banaliseerde. Hij zei dat er nieuwe jobs zouden worden gecreëerd in de diensteneconomie en de economie van de kennis en de creativiteit. Het zijn modewoorden. Wij stellen immers vast dat een aantal mensen die op Ford of in de toeleveringsbedrijven hun job zijn kwijtgespeeld, terechtkomen in schrijnende armoede. Wie ongewild zijn job is kwijtgeraakt, bijvoorbeeld omdat men een aantal dagen ziek is geweest, en ondertussen in een echtscheidingsprocedure is verwickeld, zit echt aan de grond. Die mensen moeten naar het OCMW. Een aantal mensen zou omwille van deze problemen de afgelopen weken zelfmoord hebben gepleegd.

Er komt geen enkel teken van heropleving van de industrie in de provincie. Besprekingen over het aantrekken van buitenlandse investeringen leiden tot niets. Onze concurrentiepositie verzwakt. Dat heeft te maken met onze hoge loonlasten. De belasting op arbeid is in Vlaanderen 12 percent hoger dan in de ons omringende landen. Nederland, Duitsland en Frankrijk nemen op dat vlak maatregelen, en tegenover die landen lopen we steeds verder achterop. CD&V pleit daarom resoluut voor een klimaat dat buitenlandse investeringen aanmoedigt. In zijn rapport stelt de heer Heller het volgende : 'De sluiting van Philips-Hasselt en het vertrek van de Transit uit Ford-Genk naar de Fordvestiging in Turkije brengt de provincie Limburg terug naar een situatie vergelijkbaar met deze van de jaren tachtig. De wereldwijde recessie is een bijkomende uitdaging voor de economie en de bevolking van Limburg.'

De situatie verslechtert en de crisis is volop aan de gang. Ik had gisteren contact met de federatie van de bouw. Tal van aannemers worden verplicht om hun arbeiders technisch werkloos te maken, zelfs meer dan de wettelijk toegelaten dagen, zodat zij in onderaanneming werk moeten zoeken om hun werknemers aan het werk te kunnen houden.

De overheidsinvesteringen dalen. Ik heb op de universiteit nog geleerd dat in een periode van laagconjunctuur investeringen moeten worden aangemoedigd om de economie te ondersteunen en aan te zwengelen. Dat gebeurt niet. Dit jaar is geen enkel bijkomend dossier van riolering vastgelegd. Men koopt liever bossen. Zo wordt er 1,5 miljard euro van het ene ministerie naar het andere overgesluisd voor de aankoop van bossen. Men had veel beter geld vrijgemaakt om de overheidsinves-

teringen op het vlak van openbare werken, zoals wegenwerken of fietspaden, op te krikken.

Limburg heeft dankzij het werk van de bestendige deputatie snel ingezien dat er werk moest worden gemaakt van samenwerking om tot een oplossing te komen. Zo werd het Limburgs Platform Werkgelegenheid opgericht. Dat resulteerde in een actieplan. Dat plan werd in november meegedeeld en aan de regering overgemaakt. Dat actieplan heeft geleid tot een aantal prioriteiten. Men verwijst er bijvoorbeeld naar de administratieve vereenvoudiging en naar tal van problemen die zich op dit ogenblik op het vlak van de ruimtelijke ordening voordoen. Men verwijst ook naar economische dossiers. Heel wat dossiers van Limburgse KMO's zijn en blijven immers geblokkeerd. Men pleit voor economische managers om de dossiers, in afwachting van de administratieve vereenvoudiging, te deblokken. Vlaanderen is er niet in geslaagd om dit probleem op te lossen.

Er is ook gevraagd om Limburg een rechtmatig aandeel van de reguliere middelen van de Vlaamse overheid toe te kennen. Dat is nu niet het geval. Dat stellen alle sociale partners en de partijen die aan de besprekingen hebben deelgenomen. Dat zijn VKW-Limburg, de Limburgse Handelskamer, Unizo, de Boerenbond, de syndicale delegaties ACV en ABVV, de Limburgse Reconversie maatschappij, de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij en de steden Hasselt en Genk, die het lokale bestuursniveau vertegenwoordigen.

Er werden een negental prioriteiten in het leven geroepen : de infrastructuurkelpunten, de problematiek van de reconversievennootschappen, de soepelere werking van de LRM, de economische manager, de economische poort Genk, ouderenvang, sociale huisvesting, onderwijs en de kwijtschelding van de schulden. Het gaat onder meer om een bedrag van 225 miljoen euro aan schulden.

Wat is er intussen met deze prioriteiten gebeurd ? Welk statuut heeft het rapport-Heller ? Hoe lopen deze twee samen ? Hoe zal de Limburgse task force die is opgericht, voorts functioneren ? Minister-president Somers zei onlangs in de krant nog : 'De task force is allerm minst dood. Wij zullen naast de officiële bijeenkomsten met premier Verhofstadt, federaal minister Vandenbroucke en de Vlaamse ministers Ceysens en Landuyt continu overleg plegen in dit dossier.' Waartoe heeft dit overleg intussen geleid ?

Welke specifieke initiatieven werden reeds genomen ? Ik citeer Peter Heller : 'De vraag is welke de

Sauwens

mogelijkheden zijn voor de specifieke Limburgse structuur om een antwoord te geven op de problemen die zich stellen. Er zijn in het verleden reeds een aantal goede initiatieven ontwikkeld, die in het licht van de huidige situatie verder dienen te worden gezet. Daarnaast zullen een aantal activiteiten opnieuw bekeken dienen te worden, maar ook zal de Vlaamse regering een aantal knopen moeten doorhakken en beslissingen dienen te nemen. Deze noodzakelijke beleidsbeslissingen dienen dan ook zo vlug mogelijk te worden genomen, voor de verkiezingen van het Vlaams Parlement, zo niet dreigen de dringende beleidsbeslissingen verlamd te worden door lange regeringsonderhandelingen.'

Dat is precies het punt waarvoor we staan. De economie sputtert en we hopen allemaal er zo snel mogelijk uit te geraken. Nu moeten we zo veel mogelijk inspanningen leveren ; onze concurrenten doen dat immers ook. Ik denk aan Nederland, Groot-Brittannië en Duitsland als concurrenten voor buitenlandse investeringen en economische initiatieven. Wij mogen geen achterstand oplopen. Op het ogenblik dat de economie zich herpakt, kan men de achterstand niet meer inhalen. Als er niet zeer snel doortastende maatregelen worden genomen, wordt de opgelopen achterstand alleen maar groter.

Mijn vraag is zeer concreet aan de Vlaamse regering in hoofde van de minister-president die het dossier naar zich toe heeft getrokken, maar vandaag wordt vertegenwoordigd door minister Van Mechelen : welke initiatieven heeft de Vlaamse regering genomen die daadwerkelijk de economische achterstand van onze provincie kunnen helpen wegwerken ?

De voorzitter : De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil eerst nog even het geheugen opfrissen bij wijze van inleiding. Niemand ontkent dat de provincie Limburg sinds de mijnsluitingen een gebied is geworden dat veel aandacht verdient. Door de mijnsluiting gingen er tienduizenden jobs verloren. Er werd een crisismanager aangeduid en hem werden vele miljarden ter beschikking gesteld om de reconversie gestalte te geven. Met de vele miljarden werd vooreerst aandacht geschonken aan de ontslagen mijnwerkers, en terecht. Er zijn uitzonderingen, maar globaal gezien werd hier een aanbod gedaan waarmee de meerderheid zich kon verzoenen.

Vervolgens stelde men vast dat er nog menige miljarden overbleven om aan reconversie te doen. Dit parcours, met menige hindernissen, werd niet meer zo enthousiast beoordeeld. Wij kenden de onvoorzichtige, zeg maar frauduleuze bestedingen. Er werden miljarden besteed aan studies waaruit geen resultaten voortkwamen. Zelfs de rechtbanken moesten zich een klare kijk proberen te vormen om tot rechtspraak te komen.

In een volgende fase werd de LRM opgericht. Zij kreeg de opdracht om het reconversiehoofdstuk in Limburg te voltooien. Er werd een bekwaam team gevormd en er kwamen resultaten. We moesten regelmatig vaststellen dat de LRM-gelden sneller aangroeiden door het inboeken van intresten dan dat ze aangesproken werden voor investeringen. De economische achterstand in de provincie werd verholpen, in hoofdzaak door de economische groei die wereldwijd aanwezig was en waarvoor geen extra middelen werden aangesproken.

Sinds enkele jaren heeft het 'dipje' in de economie zich ontwikkeld tot een werkelijke economische crisis. Bedrijfssluitingen in Limburg werden dagelijkse kost. De werkloosheid steeg inmiddels tot ongekende hoogten. Vanuit de LRM keek men toe en zag men niet hoe op een relevante manier soelaas kon worden geboden. Gewezen minister-president Dewael besliste dan maar om een signaal te geven aan de LRM. Hij stelde vast dat er in Limburg een gerenommeerd iemand aanwezig was om het probleem aan te pakken. Niet alleen werden hierdoor de mensen van de LRM deels gedesavouéerd. Er werd zelfs iemand aangesteld die inderdaad over veel competentie beschikte in een bepaalde sector van de economie. Hem werd gevraagd een studie uit te voeren om te weten te komen wat er nu eigenlijk in Limburg kon gebeuren om uit de economische crisis te raken. De heer Heller zou een nota moeten ontwikkelen die een advies zou kunnen zijn voor de LRM.

Wij hebben enkele maanden geleden inzage gekregen in deze nota. Na lezing ervan kwamen we tot de volgende besluiten. Het is een zeer vage studie die ons inziens een collage is van reeds verschenen teksten. De studie wijst de overheid erop dat de verantwoordelijkheid bij haar ligt. Ze geeft een opsomming van de problemen die zich in Limburg voordoen, alsof we ze nog niet kenden. De studie 'onthult' dat volgende sectoren aandacht verdienen : bouw, logistiek, voedingsindustrie, fruit, toerisme, automobiel. Nogal logisch voor mijn part, het zijn zowat de enige sectoren die in Limburg aanwezig zijn. Het tegendeel beweren zou misdadig zijn.

Boutsen

Voorts geeft de heer Heller een opsomming van enkele projecten die reeds in uitwerking zijn en waarvoor de industrie al het studiewerk heeft geleverd. Tot slot vinden we enkele bladzijden tabellen om een intellectuele look te garanderen.

Zijn conclusie luidt dat alle actoren op het terrein moeten zorgen voor een nieuwe mentaliteit en een globale aanpak en dat dit moet gebeuren met de bestaande organisaties die allen hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen. Dit is wel heel breed gekaderd, me dunkt.

Mijnheer de minister, ik heb enkele vragen over dit rapport te stellen. Is het juist dat de heer Heller door gewezen minister-president Dewael werd verzocht om een studie te maken ? Was dit een regeeringsbeslissing of een individueel initiatief ?

Op basis van welke competenties werd de heer Heller hierom verzocht ? Werden er bepaalde verwachtingen geformuleerd in het contract ?

Is volgens U de nota een document waarmee de LRM in de mogelijkheid is om beter te functioneren ? Is de LRM betrokken geweest als partner bij het opmaken van de studie ? Heeft de LRM loyaal meegewerkt aan deze studie ?

Werd de prijs van het rapport op voorhand afgesproken ? Kunnen wij inzage hebben in het contract ?

De voorzitter : De heer Kindermans heeft het woord.

De heer Gerald Kindermans : Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de heer Sauwens voor wat betreft het actieplan voor Limburg. Mijnheer de minister, in de maand januari heb ik u vragen gesteld en heb ik zelfs een voorstel van decreet ingediend in verband met een logistieke poort voor Genk. Er zijn in het Structuurplan Vlaanderen slechts vier logistieke poorten erkend, namelijk Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Zaventem. Limburg bleef ervan verstoken.

Het actieplan is opgesteld met medewerking van alle politieke partijen die in de bestendige deputatie zitten, namelijk de drie grote politieke families. Er bestaat daarover in Limburg een grote consensus. Ook de sociale partners hebben dit consequent ondersteund. In Limburg zegt men voortdurend met zoveel woorden dat men achter het actieplan staat. Wanneer dan in het Vlaams Parlement een

voorstel van decreet wordt ingediend dat volledig op de lijn van het actieplan zit – ik heb de teksten uitgeschreven – stel ik vast dat de politieke meerderheid in het Vlaams Parlement er niet achter staat.

Twee weken later verscheen in het Belang van Limburg een interview met minister Keulen die twaalf cruciale punten aanhaalde om Limburg er bovenop te helpen. Mijn klomp brak toen ik las dat een van die punten uitgerekend de logistieke poort was waarvan dringend werk moest worden gemaakt. Nochtans had zijn fractie en de andere leden van de meerderheid dit in het Vlaams Parlement weggestemd. Dit is hypocrisie van de bovenste plank. Mijnheer de minister, hoe rijmt u het verschil tussen woord en daad ?

Er zijn dan ook nog de streekplatforms, zoals de GOM's en POM's. Tijdens deze legislatuur maakten we drie verschillende bevoegde ministers mee. U was beloftevol begonnen, maar mocht uw werk niet afmaken. U bent dan opgevolgd door voormalig minister Gabriels die van pure ellende van de zaak is gehaald. Tot slot is het dossier bij minister Ceysens beland. Ik stel met andere woorden vast dat er geen streekbeleid is gevoerd op economisch vlak. De streekplatforms zijn al die tijd in het ongewisse gebleven. In Zuid-Limburg is dat des te meer merkbaar door de zware economische crisis die er heerst en de werkloosheid die er zeer snel groeit.

Ik sluit me dan ook volmondig aan bij de vragen van de heer Sauwens.

De voorzitter : Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het rapport-Heller is ook een lijvig hoofdstuk aan de bouw gewijd. Ik volg de commissie voor Huisvesting en weet dat bouwen goed is voor heel veel sectoren. Ik wil de link naar de zorgsector leggen. Elke regio heeft zijn eigenheid, ook Limburg en ik vraag specifieke aandacht voor de problematiek van de rustoorden als gevolg van de snelle veroudering van de bevolking in de provincie. Een van de speerpunten in het rapport is te investeren in de bouw en dat wordt opgenomen in het actieplan. Kunt u zeggen wat de investeringen in rustoorden zullen zijn ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik heb het genoegen om al sinds 1997 deel te mogen uitmaken van het Vlaams

Van Mechelen

Parlement. Ik weet dus hoe een interpellatie werkt. Nochtans heb ik op dat vlak vandaag wat nieuws ontdekt. Ik zal eerst antwoorden op de vragen die gesteld waren in de schriftelijke versie van de interpellatie. Ik zal dan in de mate van het mogelijke iets zeggen over datgene waarover ik denk met kennis van zaken te kunnen spreken.

Mijnheer Sauwens, ik weet niet of u deze week de bespreking hebt bijgewoond van de begrotingscontrole. We hebben daar ook de kans gekregen om de algemene economische context toe te lichten. Tijdens deze regeerperiode zijn we geconfronteerd met een economische groei van gemiddeld 1,64 percent. Tijdens de vorige legislatuur bedroeg de groei 2,56 percent. Daarmee wil ik aantonen dat ook Vlaanderen geconfronteerd is met een economische crisis. Uit internationale rapporten blijkt dat, als België het beter doet, dat voornamelijk te danken is aan de puike prestaties van Vlaanderen.

We zijn op een punt gekomen waarbij bijna alle conjunctuuranalisten voorspellen dat de economische groei van 2 percent moet worden bijgesteld tot 2,5 percent. Als de economie opnieuw aantrekt, kunnen we misschien zelfs naar 3 percent gaan. Laten we dan ook verheugd zijn. Dit resultaat is niet alleen te danken aan regeringen of parlementen, maar ook aan heel veel andere actoren. Laten we er alles aan doen om van 2004 opnieuw een succesjaar te maken en aan te sluiten bij de internationale conjunctuuropleving.

Ik verwijs naar de omstandigheden binnen dewelke de opdracht werd gegeven door de heer Dewael in overleg met mij. We hebben de voorbije jaren dikwijls gesproken met de heer Heller over de toekomst van Limburg en de Fordfabriek, wat een beetje zijn 'baby' is. Hij heeft het hart op de goede plaats en heeft steeds gevochten voor de uitbouw van de fabriek. Na 11 september 2001 werden we geconfronteerd met de afkalving van de economie. Er werd aangekondigd dat de economie zou aantrekken in 2002, wat niet het geval was. Het ging van kwaad naar erger. De economische groei lag gedurende 2 jaar lager dan 1 percent.

In 2003 gingen we na waarop we ons konden focussen en waar we onze troeven konden inzetten, vandaar de idee om Peter Heller aan te trekken. We moeten het resultaat van zijn opdracht natuurlijk niet vergelijken met de opdrachten van een studie- of consultingbureau als Ernst & Young of andere.

De bedoeling was om iemand op het veld te sturen die in Limburg een bepaald aanzien geniet en genoeg. Hij zou een soort van informatieopdracht vervullen, wat ook vaak gebeurt bij de totstandkoming van een regering. Dat was de eerste fase van het contract van Peter Heller. Hij moest contacten leggen en zo veel mogelijk informatie vergaren.

De opdracht van Peter Heller bestond erin een plan op te stellen voor de economische ontwikkeling van de provincie Limburg. Daarbij moest men oog hebben voor nieuwe technologische ontwikkelingen. Een van de pijnpunten die we ontdekten in Limburg, was immers de heel moeilijk aansluiting van Limburg bij de nieuwe technologische ontwikkelingen. Er ontbrak een voedingsbodempotentialiteit voor een soort van relance.

Iedereen in Vlaanderen is het erover eens dat Limburg een ongelooflijke geografische locatie heeft binnen West-Europa en vooral – vanaf 1 mei – binnen het nieuwe Europa. De as tussen onze zeehaven is uniek en biedt kwalitatief enorm veel potentialiteiten.

Ik was een beetje verrast toen de heer Kindermans verwees naar het amendement dat werd ingediend bij de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dit omwille van procedurele redenen. Op het einde van heel de herzieningsprocedure van het RSV dat decretaal is verankerd in het decreet van 18 mei 1999, wilde men een amendement toevoegen dat het structuurplan gedeeltelijk wijzigde. Dat kon niet omwille van juridisch-procedurele redenen.

Het spreekt voor zich dat Limburg een logistieke poort is. Ik ben daar een believer van. De Romeinen wisten destijds ook al waarom ze een heirbaan door Tongeren moesten trekken. Er is dus niets nieuws onder de zon.

Vorige vrijdag heeft de Vlaamse regering een heel belangrijke beslissing genomen. De bedoeling is om bijkomende industriegronden in Limburg aan te wijzen. Als we in Limburg Europese distributiecentra of EDC's willen aantrekken van het formaat van Nike, is dat wegens de ideale ligging. Er is het economisch netwerk van het Albertkanaal en de autosnelweg, en de bijna fysische aansluiting op Antwerpen.

Ik heb het dan over de gronden die de LRM in portefeuille heeft. We hebben in deze commissie eens een volledige opsomming gemaakt van alle gronden die de LRM in portefeuille heeft en die zouden kunnen worden ontwikkeld. Het gaat over

Van Mechelen

honderden hectare. Met de beslissing van vorige vrijdag hebben we daar op korte termijn nog 236 hectare aan toegevoegd. Er zijn ook nog de zoekzones rond Ham. De potentialiteit van het terrein aan het Albertkanaal in Ham is heel belangrijk. We moeten er dan ook voor zorgen dat we dit soort terreinen beschikbaar kunnen stellen en er werkgelegenheid kunnen creëren.

Wat de opdracht van Peter Heller betreft, daar was niets mystieks aan. Hij moest op het terrein gaan praten met alle actoren en proberen een soort consensus te bereiken. Het contract dat we met Peter Heller hebben afgesloten, bevat een confidentialiteitsclausule. Ik stel echter voor om het contract te deponeren bij de voorzitter van het Vlaams Parlement, de heer De Batselier.

De opdracht van Peter Heller bestond uit drie fases. De eerste fase was het verzamelen van informatie en ideeën. Ik denk dat Peter Heller met zowat iedereen in Limburg is gaan praten. Ik heb daarover de nodige feedback gekregen. In de tweede fase moest een soort van evaluatie worden gemaakt. Daarbij moesten de verschillende mogelijke projecten worden gerangschikt volgens haalbaarheid. De derde fase was dan de implementatie daarvan.

Het rapport van Peter Heller ligt momenteel voor bij de raad van bestuur van de LRM. Het contract was dan ook afgesloten met de LRM en niet met de Vlaamse regering. Het was wel geïnitieerd op vraag van de Vlaamse regering. Het behoort trouwens tot mijn bevoegdheid om dergelijke initiatieven te nemen. Het rapport van Peter Heller bevat onder meer een aantal algemene bedenkingen waarop ik straks nog zal terugkomen.

De eerste twee fases van de opdracht van Peter Heller zijn dus afgerond. De eerste fase bestond uit een omschrijving van een stappenplan. In de tweede fase moesten de mogelijke potentialiteiten worden aangeduid. Daarbij werd nagegaan of bijvoorbeeld CO₂-stockering in het kader van de Kyoto-normen ooit interessant zal worden. Dat zal afhangen van de kostprijs van de emissierechten, die vandaag niet vastligt. De derde fase was de implementatiefase.

Tussen de tweede en de derde fase is de commotie ontstaan waarvan u zelf beter op de hoogte bent dan ik. Tot op vandaag weet ik nog steeds niet om welk reden dat is gebeurd. Ik heb dan ook beslist

de zaak even te laten bezinken. Eerst moeten de neuzen opnieuw in dezelfde richting wijzen.

Peter Heller zegt in hoofdstuk 1 over de belemmeringen : ‘De bijkomende factor die niet enkel voor Limburg geldt, is het denken, handelen in zuilen, sectoren en organisaties. In vergelijking met de ons omringende landen is deze handelswijze zeer versnipperd en contraproductief. Een wijziging van mentaliteit en bedrijfscultuur zal zeker bijdragen tot een beter economisch klimaat. Ik denk hier bijvoorbeeld aan een betere samenwerking tussen de Kamer van Koophandel, Unizo, VKW.’

Hij bedoelde iedereen die op het terrein actief was. Ik heb met een aantal van deze mensen een individueel gesprek gevoerd en hen gestimuleerd om voor de fase van de implementatie samen op het terrein te gaan.

Uw vierde vraag betrof de vergoeding. Het contract is afgesloten tussen de LRM en de consultingvennootschap van de heer Heller. Ik neem me voor een kopie van het contract neer te leggen bij de voorzitter van het Vlaams Parlement, die met zijn wijsheid ongetwijfeld de juiste beslissing zal nemen.

Het rapport-Heller was opgesteld voor de raad van bestuur van de LRM. Er is geen communicatie over geweest, maar het rapport staat wel integraal op de website. Op die manier is het bij iedereen terechtgekomen. Mijn vraag aan de voorzitter en aan de gedelegeerd bestuurder was om het rapport te bekijken en er kritiek op te leveren. Er staan heel wat ideeën en cijfers in het rapport. Het is zeker geen zaligmakende waarheid, maar er wordt een richting aangegeven waarin men zich kan begeven om problemen aan te pakken en investeringen te doen. Er wordt zelfs een bedrag tussen 200 en 300 miljoen euro naar voren geschoven. Er wordt over rechtstreekse en duurzame tewerkstelling gesproken. Men heeft ook de indirecte tewerkstelling via koopkracht onderzocht. Men kwam uiteindelijk tot een cijfer van 2.000 tot 3.500 potentiële arbeidskrachten, die de teloorgang bij de multinationals zouden kunnen goedmaken. Limburg is immers voor een stuk afhankelijk van een tiental internationale ondernemingen. Daarmee is Limburg ook afhankelijk van de internationale conjunctuur.

Ik was nauw betrokken bij de redding van Opel-Antwerpen en heb met het management van de onderneming gesproken. Ook bij Ford is dat gebeurd. Er wordt op een veel hoger niveau over saneringen en schrapping van bijvoorbeeld 10.000 werkplaatsen beslist. Wij hebben om die reden een

Van Mechelen

initiatief ontwikkeld, Flanders Drive, dat stilaan op snelheid komt. Ik pleeg op dit ogenblik overleg met mijn Nederlandse en Duitse collega om de gelijkaardige initiatieven in hun land samen te bundelen. Dat is de enige juiste manier van werken.

Magische hefbomen om op korte termijn de stijgende werkloosheid te counteren heb ik zomaar niet voorhanden. De LRM probeert zich te ontwikkelen. Er zijn in deze commissie heldhaftige discussies gevoerd. De LRM zou te veel als bank optreden en te weinig als investeringsmaatschappij. Zelf heb ik altijd geijverd voor meer investeringen. Zeer recent zijn nieuwe projectvoorstellen gelanceerd voor steun aan nieuwe ondernemingen en startende KMO's. Zij moeten ook hun nek durven uitsteken voor groeikapitaaldossiers. In het verleden is wel van alles misgelopen en dat heeft hen tot voorzichtigheid aangezet. Toen ik de LRM overnam, was het bijna een bancaire staatsinstelling geworden. Wij hebben getracht de deuren naar investeringen open te gooien.

Men tracht de dossiers goed af te wegen en niet over één nacht ijs te gaan, maar er moet zeker koudwatervrees worden overwonnen. Er moet professioneler en proactief te werk worden gegaan en men moet minder de rol van een klassieke financieringsinstelling spelen. Men moet trachten projecten te stimuleren, ook op het vlak van de ontwikkeling van potentiële bedrijventerreinen. Ik heb daarover met bedrijven kunnen praten. Dikwijls wordt het probleem van opleiding en vorming van bijvoorbeeld chauffeurs aan de orde gesteld. Zo kan men in het Antwerps Havenbedrijf een DAK-diploma behalen, of dok-autovoerder-kraanman. Zo'n opleiding zou in Limburg tot stand moeten komen voor de transportsector, als men tenminste een logistiek centrum wil worden.

Intussen is de koek verdeeld tussen de LRM-projecten en de Lisom-projecten. Wij hebben in de commissie de Lisom-projecten toegelicht. Ik verwacht dat deze projecten nu stilaan vorm zullen krijgen.

De standstill is dus voorbij. Ik heb nog een schrijven aan LRM gericht met de melding dat er een stappenplan over de concretisering van de prioriteiten komt. Ik heb met de mensen van VKW en van de Kamer gesproken. Er werd maar één beslissing niet genomen, namelijk de vraag naar terugbetaling van de leiding. Dat overschrijdt ietwat de mogelijkheden van deze legislatuur, die nu op haar

einde loopt. Er zijn immers aan de terugbetaling financiële voorwaarden gekoppeld.

Ik wil tot een systeem komen waarbij eenieder een aantal projecten hoog in het vaandel voert. De krachten moeten worden verdeeld en er moet een implementatiemanager worden aangeduid. Op 15 april kwam er een antwoord van de voorzitter van de LRM, de heer Vautmans. Hij was akkoord om per project een opvolgingsverantwoordelijke aan te stellen. Dat kan ook een instelling zijn of de provincie. Deze werkwijze werd toegelicht aan de raad van bestuur op 8 april 2004. Hij zou alles nog eens met mijn kabinet bespreken om zeker op dezelfde golflengte te zitten. Er komt een ontwerp van overeenkomst tussen de LRM en de projectmanager.

De heer Johan Sauwens : Dat zijn de projecten rond CO₂-stockering, de fruitsector, de spin-offs, Building World, Busdistributiecentrum Limburg, de economische en industriële vliegactiviteiten Brustem. Het zijn projecten waarover de heer Heller in zijn rapport spreekt. De LRM zal verantwoordelijke instanties aanduiden, die aan de projecten de nodige vaart moeten geven.

De heer Dirk Van Mechelen : Ik citeer uit de brief. Het voorstel van het stappenplan per project voorziet in twee fasen.

De eerste fase is het beschrijven van de huidige situatie van het project en het ontleden van de eventuele knelpunten. De marktsituatie is de opportuniteit. Moeten we wachten of versnellen ? Er moet een conclusie komen over de haalbaarheid van het project. Is er een haalbare afweging tussen de kosten en het resultaat ? Ook is de timing van de fases naar voren geschoven.

Dan komt een fase twee met het opstellen van een actieplan tot realisatie van het project, namelijk een concreet implementatieplan. Wie zal dat financieren ? Worden het PPS-constructies ? Zal daarvoor worden geleend ? Alle financieringsvormen zijn denkbaar.

Tot slot is er het coördineren en het begeleiden van het project. In de brief stelt men : 'Tussen fase 1 en 2 stellen we voor om, liefst in samenspraak, een evaluatie te maken van het neergelegde rapport'. Ik heb ook duidelijk laten horen dat dit moet gebeuren los van ministers die komen en gaan. Nu moet de LRM de bestending van dit project doen en op basis daarvan zorgen dat het doorloopt.

Geachte collega's, het voornaamste is dat in Limburg iedereen bereid is aan één zeel te trekken, dat

Van Mechelen

men de projecten verdeelt over degenen die de competentie en de kennis hebben, dat men managers aanwijst, dat men op korte termijn definieert wat kan en wat niet en dat men vooral niet meer tijd verliest dan nodig om tot de implementatie te komen. Als ik het met één ding in uw interpellatie volledig eens ben, mijnheer Sauwens, is het dat we ook in Limburg het gevecht tegen de werkloosheid moeten aangaan, maar daar zijn zoveel kleine initiatieven voor mogelijk. Ik heb zelf de LRM eraan moeten herinneren te gaan praten met de heer Bruyninckx, de directeur-generaal van het Havenbedrijf Antwerpen om te horen hoe zij de ontwikkeling zien. Ik krijg van het Havenbedrijf Antwerpen volledige trafiekschema's.

Ik heb altijd gezegd dat, als het Deurganckdok in de zomer van 2005 op snelheid komt, we moeten vermijden dat we containers massaal gaan lossen en doorvoeren door Vlaanderen. De kunst zal zijn om containers te lossen en daarmee een toegevoegde waarde in Vlaanderen te scheppen. Daarvoor is volgens mij de as van het economisch netwerk Albertkanaal substantieel. Dat betekent een ongelooflijke opportuniteit. We zullen ten aanzien van de landbouw enkele opofferingen moeten doen. Ik probeer iedereen ervan te overtuigen dat we niet de discussie moeten voeren over twee eenheden grootvee per hectare, maar wel over een bedrijf waar duizenden mensen kunnen werken. Nike is een perfect voorbeeld. Dat de technologie die is ontwikkeld in Nike-Laakdal op dit ogenblik in Amerika wordt herbouwd, wil zeggen dat het bijna een exportproduct is geworden. Die richting moeten we uitgaan, los van wie regeringsverantwoordelijkheid draagt.

We stoppen nu met het plan-Heller, voor mij is dat opgedoekt. Bij de opening van Flanders' Drive heb ik dat gezegd. Het gaat nu over een plan tot het verstevigen van het economisch weefsel van de provincie Limburg en dat is geen plan van de gouverneur of van om het even wie. Het gaat erom dat men iets doet, dat is de boodschap. Er zijn geld en structuren beschikbaar. Alleen moeten we de puzzel in elkaar doen passen en moeten we de samenwerking op het terrein concretiseren om tot resultaten te komen.

De voorzitter : De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog enkele vragen. Is de overeenkomst met de heer Heller nu afgelopen ?

Minister Dirk Van Mechelen : De heer Heller had een overeenkomst getekend in drie fasen. Fase twee was afgelopen, namelijk het neerleggen van het plan. Dan komt de implementatiefase. Er is duidelijk gesteld dat de heer Heller ook in deze fase zal worden betrokken indien men hem vragen stelt. Hij is bereid erop in te gaan, alleen moet de sfeer zodanig zijn dat we in vertrouwen met elkaar kunnen samenwerken.

De heer Johan Sauwens : Wordt er teruggekoppeld naar het platform ?

Minister Dirk Van Mechelen : Ik heb ertoe opgeroepen om dit intern in Limburg verder te doen. Het is niet aan mij als minister dat te coördineren. Van mij mag het de gouverneur of de provincie zijn, maar het belangrijkste is dat de leden van het platform dit samen doen.

De heer Johan Sauwens : Ze hebben samen negen prioriteiten bepaald. Die zijn van een andere orde dan de initiatieven van de heer Heller die meer in de industriële sfeer liggen. Het platform heeft gepleit voor een aantal speerpuntmaatregelen die moeten worden genomen, onder meer zorg, infrastructuurknelpunten en administratieve deblokkering van een aantal dossiers.

Anderzijds zijn er initiatieven opgenomen die meer in de sfeer zitten van het onmiddellijk versterken van de industrie. Dat zit in de werkopdrachten van de LRM. Het is niet helemaal hetzelfde. In die zin denk ik aan een coördinatie eventueel door de gouverneur, maar dan moet u de mensen van de LRM de vrijheid geven om eraan deel te nemen met open boeken.

Minister Dirk Van Mechelen : Dat is bij deze toegezegd. U hebt het over projecten in mobiliteit. De noord-zuidverbinding is bijna een Antwerpse situatie. Men heeft ons tien jaar lang alle investeringen in mobiliteit en infrastructuur onthouden omdat er geen consensus werd gevonden. Wij zijn tot die consensus gekomen onder impuls van de gouverneur van Antwerpen. Dat heeft geleid tot oprichting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, tot PPS-constructies en tot het feit dat we bezig zijn met het MER voor de Oosterweelverbinding. Het heeft er vervolgens toe geleid dat die projecten in uitvoering zijn.

Ik heb ook tegen de mensen van de LRM en de provincie gezegd, dat dit ook in Limburg moet gebeuren. Neem de zaak in handen en geef Brussel niet de kans te zeggen dat men het niet doet omdat er geen consensus is. Het Antwerps model dat ons

Van Mechelen

jaren parten heeft gespeeld, speelt nu Limburg parten met betrekking tot de mobiliteit.

De heer Johan Sauwens : We hopen dat de eerste voorzichtige tekenen van de economische heropleving zich doorzetten, maar u bent zeer optimistisch. Men zegt dat in het eerste kwartaal de groei 0,6 percent bedraagt, dat is iets minder dan het laatste kwartaal van 2003, maar goed. Wat wel vaststaat is dat de economie onvoldoende aantrekt om de werkloosheid terug te dringen. We zullen in onze provincie nog zeker heel 2004 en 2005 worden geconfronteerd met stijgende werkloosheidscijfers. Dat is een bekommernis. Ik hoop dat de volledige Vlaamse regering meer dan de voorbije jaren proactief maatregelen durft nemen en vooropstellen, die ze zelf in handen heeft. Een van de elementen is onder meer de klacht van de bouwsector over de overheidsinvesteringen. U hebt daar niet op geantwoord. Dat heeft de regering wel zelf in handen.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik wil het verhaal van het financieringsfonds en andere toestanden niet herhalen. Ik geef een voorbeeld, namelijk de dubbele inspanning die we doen ten aanzien van de Rio-dossiers, wat leidt tot heel wat werkgelegenheid in de wegenbouw die absoluut noodzakelijk is. Ik heb daarover vorige week nog met minister Tavernier vergaderd om na te gaan in welke mate we versneld deze middelen kunnen vrijgeven. U weet dat de uitgaven en de ontvangsten op elkaar moeten afgestemd zijn en blijven. Ik had liever de bossen van de Merode op het einde van het jaar gekocht en de andere nu, maar de omstandigheden zijn wat ze zijn. U weet wat ik daarvan denk. Ik geloof dat het een belangrijk project is omdat het nogal wat ontwikkelingsmogelijkheden heeft, maar in timing had ik het liever anders gezien.

De voorzitter : De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. U bent zeer hoopvol voor wat Limburg betreft. Ik vind het spijtig dat ik heb moeten horen dat het een persoonlijk initiatief van toenmalig minister-president Dewael was om de heer Heller in huis te halen. Ik denk dat er beter te vinden was. Als ik uw uitleg hoor, mijnheer de minister, dan denk ik dat het lot volledig in handen van de Limburgers ligt. U zegt inderdaad

dat het een schitterende locatie is, en dat moeten we beamen. U zegt ook dat we het geld en de mensen hebben. Dat wisten we eigenlijk allemaal al voordat het rapport werd besteld. Blijkbaar had u te weinig vertrouwen in al deze factoren en hebt u toch een rapport besteld waarvan we niet weten hoeveel het heeft gekost. Mijns inziens was dat rapport niet nodig geweest. Het is enkel een inventaris van de bestaande toestand.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik wil daarover een stoute opmerking maken. Ik zal de prijs overmaken aan de voorzitter van de commissie, maar ik heb al andere rapporten gezien in mijn carrière. Het heeft in elk geval één verdienste : het heeft het debat op gang gebracht en tot bezinning geleid. We zullen de problemen in Vlaanderen samen moeten oplossen, netwerken moeten vormen en elkaar moeten versterken. Als ik in Limburg moet uitleggen wat de opdracht is van het Instituut voor de Logistiek, dan klopt er iets niet. Ik heb tijdens mijn ontmoeting met minister Brinkhorst gesproken over de as Eindhoven-Leuven. Ik moet u niet uitleggen waar die door loopt ! Daar liggen kansen en die moeten we grijpen. Ik pleit voor optimisme.

De heer Mathieu Boutsen : Ik ben blij dat u Houtalen al weet liggen. U kunt misschien de noord-zuidverbinding een duwtje in de rug geven. Ik vind uw antwoord heel optimistisch en het stelt me dan ook tevreden.

De heer Johan Sauwens : We zullen een met redenen omklede indienen.

De heer Mathieu Boutsen : Wij ook.

Met redenen omklede moties

De voorzitter : Door de heer Sauwens en door de heer Boutsen 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.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over ondersteuning door het IWT van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten met militaire toepassing

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Glorieux tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over ondersteuning door het IWT van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten met militaire toepassing.

De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag om uitleg zal veel minder tijd in beslag nemen. Een richtlijn van april 1999 sluit ondersteuning uit vanuit het IWT voor projecten en mandaten welke leiden tot militaire toepassingen in wapens en wapensystemen, munitie en speciaal voor militair gebruik dienstig materiaal en daaraan verbonden technologie. In het begin van deze regeerperiode heb ik al een gelijkaardige vraag om uitleg gesteld. U bevestigde toen dat deze richtlijn ook tijdens deze regeerperiode geldig zou blijven. Ondertussen hebben we vanmorgen ook het nieuwe IWT-decreet goedgekeurd.

Wordt er bij de opvolging van IWT-onderzoeksprojecten steeds afdoende gecontroleerd of ze voldoen aan de richtlijn van 1999, meer bepaald die projecten die zich in de sectoren bevinden die nauw verbonden zijn met defensie, lucht- en ruimtevaart ? Zijn er gevallen waaruit achteraf blijkt dat de begunstigde de ontwikkelde kennis voor militaire toepassingen heeft aangewend ?

De voorzitter : De heer Van Goethem heeft het woord.

De heer Roland Van Goethem : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik maak me een beetje zorgen. Daarnet was iedereen het erover eens dat de werkgelegenheid bevorderd moet worden. De heer Glorieux heeft het over sectoren die nauw verbonden zijn met defensie, lucht- en ruimtevaart. De lucht- en ruimtevaart bieden toekomstmogelijkheden en Vlaanderen mag die boot niet missen.

We dragen voor een wandeling in de regen waar schijnlijk allemaal een jasje in goretex. Dat is een stof die oorspronkelijk werd ontwikkeld voor militaire toepassingen. Ondertussen heeft dat een enorme uitbreiding gekend in de civiele sector,

zelfs het WWF maakt reclame voor jasjes in goretex. De oorspronkelijke ontwikkeling van flatscreentelevisies bijvoorbeeld was gericht op defensie. De kleine camera die wordt gebruikt bij het onderzoek van hartproblemen, ook.

Barco is een van de geprefereerde schietschijven. Enkele weken geleden zijn ze tijdens een hoorzitting komen vertellen dat slechts 13 percent van hun productie naar defensie gaat en de rest naar civiele toepassingen. De meeste research gebeurt wel voor defensie. Ik dring er dan ook op aan om een onderscheid te maken tussen enerzijds echte ontwikkelingen op defensievlak en anderzijds de steun voor dual-use-producten. Van dat laatste mogen we zeker niet afstappen.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, daarnet heb ik een van mijn langere antwoorden gegeven op een interpellatie tijdens deze regeerperiode. Nu kan ik het kortste geven. Mijnheer Glorieux, u vroeg of er iets is veranderd sinds uw vorige vraag van 1999. Het antwoord is neen.

Dat zou natuurlijk iets te gemakkelijk zijn. Vlaanderen heeft gekozen om de middelen voor technologieontwikkeling in te zetten voor de ontwikkeling van vreedzame technologie. We hebben in november 1999 gediscussieerd over dual use. De ontwikkeling in de burgerluchtvaart moet kunnen, ook al kan dat leiden tot een militaire implementatie.

We zijn momenteel erg krachtig aanwezig in de Airbusprogramma's. Asco bijvoorbeeld heeft steeds de flap tracks van de vleugels voor de A380 geleverd en levert nu ook al het neuswiel. Ook de cockpitbeglazing zal naar Vlaanderen gaan. We spelen opnieuw mee op het vlak van instrumentenbouw. We moeten daarbij opboksen tegen de Fransen die de minister-president en mezelf in Toulouse hebben verzekerd dat er eerlijke concurrentie zou zijn.

We moesten dus waakzaam zijn. De technologieontwikkeling voor de ruimtevaart, de luchtvaart en tal van andere zaken is nodig.

De opvolging gebeurt jaarlijks aan de hand van een valorisatieverslag, dat project per project wordt opgemaakt. In het verslag is er een beschrijvend gedeelte, waarin staat wat de evolutie is van het project, een deel waarin per partner een lijst van de commerciële en overige resultaten wordt

Van Mechelen

meegedeeld en waarbij we vaststellen dat het inderdaad om een civiele toepassing gaat, en een deel waarin staat welke stappen de partners hebben ondernomen of zullen nemen om, zowel nationaal als internationaal, projectresultaten te bereiken en vooral om ze een juridische bescherming te bieden.

Mijnheer Glorieux, we hebben dit de afgelopen vijf jaar nauwgezet gedaan. Het IWT is een instelling die buiten mijn rechtstreekse controle valt. Het valt onder het toezicht van de raad van bestuur, waarin sinds enkele jaren ook iemand uit uw beweging aanwezig is. Het IWT zegt me formeel dat er geen gevallen bekend zijn waarin achteraf blijkt dat de ontwikkelde kennis veeleer voor militaire toepassingen werd ontwikkeld dan voor civiele.

Ik ga er dan ook van uit dat de richtlijnen die we hebben uitgevaardigd, correct werden nageleefd en dat het principe van dual use kan, op voorwaarde dat het gericht is op civiele ontwikkelingen. Ik denk daarbij aan optische toestellen, GPS-systemen, instrumentenbouw, de ontwikkeling van speciale onderdelen door Asco en de VUB, enzovoort.

De voorzitter : De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux : Mijnheer de minister, ik neem met plezier akte van uw antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de gevraagde aanpassing van het grinddecreet

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot mevrouw Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de gevraagde aanpassing van het grinddecreet.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, het grinddecreet werd in 1993 goedgekeurd door de toenmalige Vlaamse Raad. Hieraan zijn enkele jaren van druk overleg aan voorafgegaan. Op dat mo-

ment was er een jaarproductie van ongeveer 10 miljoen ton. Aan dat tempo werd toen circa 50 hectare per jaar aan de totale ontgonnen oppervlakte van 2.000 hectaren toegevoegd. Deze activiteit brengt een rechtstreekse en onrechtstreekse werkgelegenheid met zich mee van 700 à 750 personen.

Tegen het voortduren van de grindwinning in Limburg worden veel bezwaren geuit. Vandaar ook dat het goedkeuren van dit decreet werd voorafgegaan door heel wat rondetafelconferenties, commissies en beleidsnota's. Er werd – terecht – de nodige zorg besteed aan het vormen van een voldoende draagvlak.

De belangrijkste elementen uit het decreet zijn : de oprichting van een grindfonds, gestijfd door heffingen ten laste van de ontginners, de oprichting van een grindcomité met adviesbevoegdheid en bestaande uit dertien leden, de oprichting van drie subcomités voor een specifiek aspect van de grindwinning, met name het grindherstructureringssubcomité met tien leden, het sociaal grindsubcomité met zeven leden en het subcomité voor het grindonderzoek met tien leden. Andere belangrijke elementen zijn : de afbouw en het uitdoofscenario van de grindexploitatie tegen 2006, waarbij nog een totale productie van 60 miljoen ton mag worden ontgonnen, het om de 2 jaar vaststellen door de regering van het totaal productiequorum voor grindwinning, de bepaling dat het ontgrinden gepaard moet gaan met landschapsherstel en nabestemmingsplannen.

Eerst in alle discretie en achteraf iets meer publiek worden plots kabinetten en parlementsleden benaderd door de sector. De vraag is om voor de verkiezingen, het grinddecreet van 1993 nog te wijzigen. Men wil van het oude tijdschema overschakelen naar een volumeschema. Dit alles is uiteraard een volkomen legale en legitieme handelswijze en vraag. Maar met een gezonde achterdocht en een kritische reflex kan men zich afvragen of er een mogelijke uitholling van het decreet achter kan zitten.

Logische bedenkingen zijn of er al dan niet voldoende argumenten zijn om tot wijziging over te gaan en of alle argumenten op tafel liggen. Wordt de filosofie van het decreet niet aangetast ? Is er een voldoende maatschappelijk draagvlak om tot die wijziging over te gaan ? Aangezien er in de jaren '90 veel tijd en energie werd gestoken in het bereiken van een consensus en een zo groot mogelijk draagvlak, is het uiteraard ook nu van groot belang dat daaraan wordt gewerkt.

Malcorps

Tevens lijkt het mij zinvol en logisch om, alvorens een bestaand decreet te wijzigen, het grondig te evalueren. Dit kan op verschillende wijzen gebeuren. Essentieel is dat alle betrokken partijen worden gehoord.

Mevrouw de minister, om een eerste evaluatie te kunnen maken en om een inschatting te kunnen geven op de vraag tot wijziging, had ik graag een aantal antwoorden gekregen. Hoeveel houders van een vergunning zijn er op dit ogenblik ? Voor hoeveel exploitatieton werd er, in het kader van dit decreet, een vergunning verleend ? Hoeveel van deze vergunde exploitatietonnen werden effectief geëxploiteerd ? Indien dit getal veel lager ligt dan oorspronkelijk ingeschat, waar ligt dan de oorzaak en heeft de overheid daar een verantwoordelijkheid in ? Hoe gebeurt de controle op de ontgrinding of hoe wordt die gemeten ? Hoeveel inkomsten werden geboekt in het grindfonds ? Hoeveel werd hiervan effectief terug geïnvesteerd ? Hoe is de huidige situatie in verband met de nabestemming, met de herstelmaatregelen, met het sociaal-ecologische deel en de cultuurhistorische nabestemming ?

Wat is de huidige situatie in verband met de tewerkstelling in die sector ? Is er al sprake van enige afbouw of reconversie ? Hoe is het grindcomité op dit ogenblik samengesteld en welke frequentie van vergaderen heeft dit comité ? Hoe zijn de drie subcomités samengesteld en met welke frequentie wordt hier gewerkt ? Is er sedert de inwerkingtreding van dit decreet nog enige parlementaire controle geweest op de uitvoering, de werking en de financiën ?

Ik heb nog een aantal veeleer politieke vragen waarover ik graag uw persoonlijke appreciatie zou horen. Hoe evalueert u de werking en uitvoering van dit decreet ? Werden volgens u de doelstellingen al dan niet gerealiseerd ? Welke wel en welke niet ? Hoe staat u tegenover de vraag van de sector tot aanpassing van het decreet ? Is er een verband met het delfstoffendecreet ? Waarom gaat de regering zelf niet in op de vraag van de sector om het decreet aan te passen ? Kan na een aanpassing van het decreet de overheid achteraf gewoon bijkomende quota toewijzen ? Kan er een wijziging komen zonder dat alle partners van 1993 werden gehoord ?

Ik besef dat we ons aan het einde van deze legislatuur bevinden. Gezien echter de bezorgdheid van

de sector lijkt het me toch interessant een overzicht te krijgen van de stand van zaken.

De voorzitter : De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mevrouw de minister, de grindexploitatie is een Limburgse en meer bepaald een Maaslandse activiteit. Daar zijn, zoals de heer Malcorps zegt, niet 300 à 400 arbeidsplaatsen maar wel 3.000 à 4.000 arbeidsplaatsen mee gemeoid.

Uit de uiteenzetting van de exploitanten bleek duidelijk dat deze mensen voorstander zijn van een wijziging van het grinddecreet, als was het maar om de einddatum ervan te verlengen. Namens onze partij wil ik de vraag van de grindexploitanten volmondig steunen. Zij moeten immers de grondstoffen kunnen delven die we in Limburg nodig hebben om aan de behoeften te voldoen en om de tewerkstelling in stand te houden.

De voorzitter : Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens : Het is niet de eerste keer dat we het in deze commissie over deze problematiek hebben, maar misschien wel de laatste keer tijdens deze legislatuur.

Mijnheer Malcorps, vandaag worden er zestien grindwinningsbedrijven als houder van een vergunning erkend. Op basis daarvan krijgen zij een deel van het tweejaarlijks productiequotum toegewezen. Een aantal van deze bedrijven zijn samen actief in eenzelfde grindwinningsgebied. Voor deze gebieden zijn er tijdelijke verenigingen opgericht die in gezamenlijk beheer en verantwoordelijkheid een vergunning voor het betreffende gebied hebben aangevraagd en verkregen.

Bij het in werking treden van het grinddecreet werden globale productiequota voor de periode 1994-2005 vooropgesteld. Voor de valleigrindsector was dat 59,5 miljoen ton ; voor de berggrindsector was dat 41,4 miljoen ton.

Wat de valleigrindsector betreft, werd vanaf 1 januari 1994 tot 31 december 2003 een productiequotum van 46,1 miljoen ton gerealiseerd. Dat is 77 percent van het algemene quotum valleigrind. Wat de berggrindsector betreft, bedroeg het productiequotum over deze periode 30 miljoen ton. Binnen het decreetale kader moet vanaf 1 januari 2004 dus nog 10,6 miljoen ton of 27 percent van het quotum worden gerealiseerd.

Ceysens

In het grinddecreet werd zowel voor valleigrind als berggrind een afbouwscenario vooropgesteld dat loopt van 1994 tot 2005. De tweejaarlijks te verdelende productiequota werden volgens deze scenario's toegekend. De essentiële voorwaarde om te kunnen ontginnen volgens de vooropgestelde scenario's was het tijdig beschikbaar zijn van de noodzakelijke grindwinningsgebieden. Vanaf het begin waren de nodige ontginningsterreinen echter nog niet beschikbaar. De productieachterstand is vooral opgelopen tijdens de periode 1994-1998. Vanaf 1999 begon de productie te stijgen.

Volgens een recente voorraadraming van onze administratie heeft de valleigrindsector voldoende ontginningsterrein om het nog resterende quotum te halen. Voor de berggrindsector is een bijkomend ontginningsterrein nodig dat nog ruim 7,8 miljoen ton kan opleveren.

Binnen de administratie Economie is de afdeling Natuurlijke Rijkdommen en Energie bevoegd om de controle op de grindwinning uit te oefenen. Om de controle zo sluitend mogelijk te maken wordt een meervoudige controlebenadering gehanteerd. In eerste instantie wordt de te verwachten productie in een nog te ontginnen terrein ingeschat op basis van informatie uit proefboringen, in combinatie met beschikbare statistische informatie over de gerealiseerde productie in vergelijkbare groeves. Zodra de vergunningsvoorwaarden met de opgelegde beperkingen bekend zijn, kan de reëel te ontginnen netto-oppervlakte via terreinmetingen worden bepaald en kan de te verwachten productie concreter worden ingeschat.

Tijdens de ontginning worden op regelmatige tijdstippen terreinmetingen verricht. In het droge ontginningsgedeelte, onder andere voor berggrindwinning, gebeurt dit via landmeetkundige opmetingen. In onderwaterontginning, zoals valleigrindwinning, gebeurt dit via peilmetingen. Daarnaast worden op regelmatige tijdstippen controlebezoeken in groeves en bij grindbedrijven uitgevoerd. Die verschaffen meer inzicht in specifieke terreintoestanden en de bestaande voorraden grind, zand en dergelijke.

Ieder semester moeten de bedrijven in het kader van de grindheffingsprocedure gedetailleerde leveringsdata van grind en zand aan de administratie bezorgen. Deze informatie wordt vergeleken met de informatie uit de voordien beschreven geologische controles, productieramingen en ontginningsopmetingen. Verder worden de resultaten van ont-

ginningsbedrijven onderling met elkaar vergeleken.

Tot op heden werd 56,2 miljoen euro aan grindheffingen in het Grindfonds gestort. Daarnaast is er nog een inkomst van 7,8 miljoen euro geboekt in het kader van het IML-protocol. Dat dateert van 2001. De overige inkomsten hebben betrekking op intresten.

De uitgaven van de comités over de periode 1995-2003 bedragen 44,8 miljoen euro. Het overgrote deel hiervan werd uitgegeven in 2003, namelijk in een transactie van 34 miljoen euro van het Grindfonds naar het Sectorfonds. Dat gebeurde in uitvoering van artikel 15bis van het wijzigingsdecreet in verband met de waarborgregeling.

In het kader van het herstellen van het ecologisch en ruimtelijk patrimonium is al heel wat werk verzet. De effectieve start van de eerste herstructureringswerken in de valleigrindgebieden vond plaats in het najaar 2002. Voor berggrind is de herstructurering grotendeels aan de gang.

Het herstructureringscomité is bevoegd voor de uitwerking van de structuurvisie en de herstructureringsplannen in de diverse ontginningsgebieden, meer bepaald voor de aanvragen van de betreffende bouwvergunning, het laten herstructureren van de ontgonnen grindwinningsgebieden en de supervisie van de realisaties na ontginning.

Pas onlangs is gestart met de uitvoering van de herinrichtingsplannen omwille van de BTW-problematiek van het Grindfonds.

In het wijzigingsdecreet van 2001 werd ervoor geopteerd om de ontgrindingsactiviteiten en de herstructureringsactiviteiten grotendeels te koppelen, in die zin dat de betreffende quotumhouders solidair verantwoordelijk worden voor de afwerking, en dit volgens de voorwaarden van de nabestemmingsplannen. Via een waarborgsysteem wordt het herstel van het opgelegde terreinreliëf gewaarborgd. Het uitrusten van de afgewerkte terreinen blijft zoals in het basisdecreet van 1993 was bepaald, de directe verantwoordelijkheid van het herstructureringscomité. Voor het overgrote deel zijn de nabestemmingen dus momenteel vastgelegd in de structuurvisie, het gewestplan, vergunningen en deels zelfs uitvoeringsplannen. Gezien de opgelopen achterstand zullen de herinrichtingswerken echter grotendeels na 2005 plaats moeten vinden.

De sociale begeleiding wordt opgevolgd aan de hand van het sociaal begeleidingsplan dat reeds

Ceysens

meermaals werd geactualiseerd. De cijfers van het sociaal comité tonen een afbouw van de personeelsbezetting. Daarbij was er een daling van de arbeiders van ruim 200 naar 120 en van de bedienden van 60 naar 40. Er is wel een duidelijke tendens waaruit blijkt dat deze werken steeds meer in onderaanneming worden uitgevoerd.

De samenstelling van het Grindcomité en de subcomités is in het grinddecreet vastgelegd. Het herstructureringscomité komt maandelijks samen. Het Grindcomité en het onderzoekscomité zijn in 2003 achtmaal samengekomen, het sociaal comité zesmaal.

Wat de parlementaire controle op de uitvoering van het grinddecreet betreft, verwijs ik naar het jaarverslag van het Grindcomité en de subcomités, dat aan het Vlaams Parlement wordt bezorgd. Ook het Rekenhof maakt jaarlijks een rapport op over de jaarrekening en het jaarverslag van het Grindfonds.

Tot daar de antwoorden op uw vraag. Ik waag mij niet aan persoonlijke uitspraken. Ik spreek hier namens de regering.

De heer Johan Malcorps : Ik dank de minister voor haar uitvoerige antwoord. Ik besef dat wij op het einde van deze legislatuur zijn gekomen. Het zal een serieuze aangelegenheid worden voor de volgende regering. Wij hebben onze zorg hier willen aangeven. Wij zullen zeer zorgzaam moeten omgaan met de druk van de sector en zullen de discussie hierover later zeker opvolgen.

De heer Mathieu Boutsen : Ik sluit mij graag aan bij de laatste woorden van de heer Malcorps. Wij willen de controle over de activiteiten van de grindwinnaars uitoefenen, wier belangen wij graag verdedigen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, over de Vlaamse belangen in het Airbus A400M-dossier

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot de heer Somers, minister-

president van de Vlaamse regering, over de Vlaamse belangen in het Airbus A400M-dossier.

Minister Ceysens antwoordt in naam van minister-president Somers.

De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : De regering sleept dit Airbusdossier al jaren met zich mee. Men heeft er een potje van gemaakt. De vooruitgang die toch al werd geboekt, is er niet gekomen dankzij de overheid maar komt van de privé-sector. Het A400M-dossier is op 11 maart 2004 onder het waarnemend voorzitterschap van mevrouw Declercq aan de orde gekomen.

– *De heer Roland Van Goethem treedt als voorzitter op.*

De minister heeft bij de laatste interpellatie haar onvrede laten blijken en heeft er zelfs lof voor gekregen van de interpellant. Zij heeft een schrijven gericht aan minister Moerman om het dossier te deblokken, dat tot op vandaag zonder gevolg is gebleven. Als er binnen een redelijke termijn geen gevolg aan wordt gegeven, wordt de zaak aanhangig gemaakt op het Overlegcomité.

Intussen zijn wij opgeschrikt door een Vrije Tribune van de heer Karel Vervoort, afgevaardigd beheerder van de FLAG, de Vlaamse Lucht- en Ruimtevaartvereniging, in Doorbraak, het blad van de Vlaamse Volksbeweging. Hij uit sterke kritiek op hetgeen er in dit dossier gebeurt. Ik wil sommige punten van kritiek naar voren brengen, toch geuit door een van de partners van uw beleid.

De heer Vervoort gaat terug naar de aanvankelijke overeenkomst van 1 juni 2001 over de zeven Airbus 400M-toestellen of militaire transporttoestellen. Het opvolgingscomité moest samenkomen en de federale ministers voor Economie en Begroting waren federaal verantwoordelijk voor het bewaken van een evenwichtige deelname van de bedrijven aan de overheidsbestellingen. Dat laatste slaat zowel op de verdeling over de gewesten als op de verdeling over de bedrijven. In december 2001 werd dit aangevuld door een memorandum of understanding en de oprichting van Occar, een Europees samenwerkingsinitiatief in de militaire industriële sector. In totaal zijn 180 toestellen aangekocht, waarvan 7 voor België.

In principe moet voor 100 percent economische return worden verwezenlijkt. We kennen het Franse dossier. Ik zal er niet op terugkomen. In de federa-

Loones

le regering is beslist om niet langer met economische compensaties te werken. In ieder geval is voor de mogelijkheid en zelfs voor de verplichting van het bewaren van de evenwichten gezorgd. Uiteindelijk is gesteld dat het risico voor een ondermaatse belangenlocatie bij de Vlaamse bedrijven wel degelijk bestond. Dat schijnt nu ook uit te komen.

De heer Vervoort stelt : 'Het voorspelbare resultaat is er dan ook gekomen. De Vlaamse belastingbetaler betaalt minimum 60 percent van de totale kostprijs, maar krijgt op basis van de huidige gegevens nog geen 18 percent terug in economische return.' Wallonië en Brussel krijgen mogelijk dus 82 percent van de economische return. Hij noemt dat de hold-up van Vlaanderen door de federale regering. De hold-up bedraagt 546 miljoen euro of 22 miljard frank.

Verder stelt hij : 'Door de FLAG aangezet tot actie schreef voormalig minister-president Dewael een brief naar premier Verhofstadt om de scheefgetrokken situatie van het A400M-programma aan te klagen. De brief is mede ondertekend door uw voorganger minister Gabriëls en door minister Van Mechelen. Nooit gaf de premier antwoord.'

Ik kan niet anders dan het artikel aanbevelen aan de geïnteresseerden. Blijkbaar zijn er nog andere vragen geweest vanuit de FLAG, maar zonder resultaat. Vorig jaar deed de FLAG een laatste poging om de federale verantwoordelijken aan te zetten het A400M-dossier eindelijk op de rails te zetten. Het resultaat blijft nul. Mijnheer de minister, we wisten wel dat het mis liep, maar als de sector zelf de cijfers zo duidelijk stelt, is dat opnieuw een vraag in het parlement waard.

Een tweede vraag gaat naar de verhouding tussen u als minister voor Economie en de sector. Het is een zeer eigenaardig procédé dat de afgevaardigd beheerder van de belangrijkste belangenbehartiger van de ruimtevaart en luchtvaart zijn toevlucht moet nemen tot een vrije tribune. Het moet zijn dat alle andere kanalen zijn geblokkeerd of dat de verhouding grondig is verstoord, tot in het onredelijke. Het is niet een politiek mandataris, het is niet iemand die via het publiek zijn frustratie moet uitschreeuwen, wat trouwens misschien ook niet de beste wijze van handelen is. Het geeft aan dat er iets grondigs fout zit.

Mevrouw de minister, wat hebben de contacten opgeleverd waarvan sprake in uw antwoord op de interpellatie van 11 maart ? Hoe zijn de verhoudin-

gen met de sector ? Hoe werden die verstoord ? Wat kan u doen om opnieuw rust te brengen ? Het zou een totaal ongezonde situatie zijn om zo door te gaan.

De voorzitter : Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens : Mijnheer Loones, ik begrijp dat de aanleiding van uw vraag een vrije tribune is van de voorzitter van de FLAG. Ik weet niet waarom de man een vrije tribune heeft geschreven, maar ik kan me niet indenken dat het is omdat het zijn laatste kans was om zijn verhaal kwijt te kunnen. Hij heeft me gevraagd hem te zien en ik ben daar op ingegaan. Er is een hele delegatie bij mij geweest en ik heb toen uitvoerig de dossiers bekeken.

Ik wil er geen onduidelijkheid over laten bestaan dat dit in de eerste plaats vragen zijn voor de federale overheid. Ik kan deze mensen wel ontvangen en hun dossiers bekijken. Ik kan ingaan op hun vraag om mij te zien. U zult niet in de vrije tribune lezen dat de aanleiding was dat hij geen gehoor en geen toegang krijgt bij mij. Omdat u dit enigszins insinueert, wil ik dit met klem ontkennen. Wel kan ik de problemen van deze man niet helemaal oplossen want het is duidelijk een federale bevoegdheid. Niettemin vond ik het opportuun hem te ontvangen en naar het probleem te luisteren.

Het is niet de eerste keer dat dit thema aan bod komt. U hebt verwezen naar een interpellatie op 11 maart. Toen ging het over de twee Airbusdossiers. Er is een groot verschil tussen de twee. De A380 is geen militair programma en krijgt een totaal andere behandeling dan het dossier dat u nu aanraakt, namelijk Airbusdossier A400M, wat een militair transportvliegtuig is. Nogmaals : bestellingen vallen onder de federale bevoegdheid.

Economische compensaties zijn in principe niet toegelaten omdat ze onverenigbaar zijn met het principe van het vrije handelsverkeer. Een uitzondering is mogelijk door een beroep te doen op artikel 223 paragraaf 1b van het EEG-verdrag. Dat bepaalt dat elke lidstaat maatregelen kan nemen die hij noodzakelijk acht voor de bescherming van de wezenlijke belangen van zijn veiligheid en die betrekking hebben op de productie en handel in wapens, munitie en oorlogsmateriaal.

In België is de wettelijke basis voor deze uitzonderingsregel gelegd in artikel 3, paragraaf 3 van de wet van 24 december 1993. Zoals u weet, en u kent wellicht ook de beweegredenen, besliste de federale regering eind 2000 om een eind te maken aan

Ceysens

het systeem van de economische compensaties bij militaire aankopen.

Uiteindelijk werd het systeem met het KB van 6 december 2001 opnieuw ingevoerd en als volgt concreetiseerd. Voor elke legeraankoop wordt afzonderlijk beslist of er met economische compensaties wordt gewerkt. Er zal slechts rekening worden gehouden met de compensaties als er offertes zijn met een gelijke prijs-kwaliteitverhouding. In dat geval zullen de compensaties bij de afweging voor 15 percent mogen meetellen.

Dit KB bleef tot op heden onuitgevoerd omdat er een protocolakkoord nodig is tussen landsverdediging en Economische Zaken. Gelet op het belang van deze materie, ook voor Vlaanderen, heb ik inderdaad een brief geschreven naar federaal minister Moerman om te wijzen op het belang van deze zaak voor Vlaanderen.

U zei dat het misschien te snel is dat er iets zou veranderd zijn. Ik kan u zeggen dat, nadat ik de brief heb geschreven begin maart, er op 23 maart een overleg is opgestart tussen de federale excellenties en er een informatie-uitwisseling plaats heeft gevonden tussen de beide administraties over de legerdossiers die in aanmerking komen voor compensaties. Navraag bij mijn federale collega van Economische Zaken leert me dat de FOD Economie nu heel wat informatie ter beschikking heeft om de mogelijkheden van de economische compensaties te exploiteren. Het komt er nu op aan dat hieraan effectief gevolg wordt gegeven en dat men bij de feitelijke gunning van de contracten ook rekening houdt met de mogelijkheid van de economische compensaties.

Natuurlijk zijn de gewesten betrokken bij het economisch compensatiebeleid via de Raad voor de Nijverheidscompensaties. De twee Vlaamse leden worden aangewezen door de SERV. Deze raad, die bij ministerieel besluit van 18 juli 1997 werd opgericht, heeft als opdracht voor de minister van Economie adviezen op te stellen over de algemene lijnen te volgen in het beleid van de compensaties.

Het schrijven waaraan ik bij de vraag van 11 maart refereerde, is wel degelijk opgevolgd. Eind maart is er een overleg geweest en is het dossier terug op gang getrokken. Ik vind dat we op deze zaak moeten blijven aandringen. Dat doe ik ook, zowel formeel als informeel.

De voorzitter : De heer Loones heeft het woord.

De heer Jan Loones : Mevrouw de minister ik dank u voor uw antwoord. Het kan ook moeilijk anders dan dat het niet zoveel nieuws bijbrengt. Toch verwijst het naar de nieuwe evoluties in verband met het opvolgingscomité.

Wat ons en ook de FLAG ergert, is dat men aanvankelijk zeer uitdrukkelijk had voorzien dat dit opvolgingscomité er zou komen. De beslissing van de ministerraad van 1 juni 2001 voorzag in de oprichting van een opvolgingscomité onder de ministers van Economie en Begroting. Daar moest het evenwicht tussen de bestedingen worden nagegaan. We zien in werkelijkheid dat het opvolgingscomité niet werkt en dat het bovendien totaal onder de verantwoordelijkheid valt van de federale minister van Landsverdediging. Dan weten we natuurlijk wel hoe laat het is.

Het is een federaal dossier. Zolang de federale overheid haar verantwoordelijkheid niet neemt, zal het blijven mislopen. Uiteraard bent u ons aanspreekpunt als Vlaams minister van Economie. Ik had mijn vraag ook gericht aan de minister-president om te wijzen op de scheeftekening van de belangen. Het kan natuurlijk niet dat we bij investeringen van die orde van grootte, als er dan al compensaties zijn, voor een aandeel van 60 percent in het dragen van de lasten slechts 18 percent van de compensaties ontvangen.

Mevrouw de minister, ook dit dossier zal de stap maken naar de volgende legislatuur. Het is me een raadsel hoe dit kan worden rechtgetrokken. We zullen in elk geval op een of andere manier de recuperatie van dit dossier bij andere dossiers moeten halen met een totaal nieuwe globaliseringsverdeelsleutel. Het was aanvankelijk onze stelling in de programma's van landsverdediging dat men een compensatie over de hele periode moet krijgen. Dat zal echter afhangen van onderhandelingen en andere dwangmiddelen die kunnen worden ingezet dan dit van een individueel parlementslid aan een individueel minister. Het zal ander overleg en belangenbehartiging vragen dan op dit ogenblik mogelijk is.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Bart Somers, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de financiële toezegging van de Vlaamse regering in het dossier DHL Zaventem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Somers, minister-president van de Vlaamse regering, en tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over de financiële toezegging van de Vlaamse regering in het dossier DHL Zaventem.

Minister Patricia Ceysens antwoordt namens de Vlaamse regering.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit dossier, dat van groot belang is voor Vlaanderen en al verschillende malen aan bod is gekomen in deze commissie, overstijgt de actuele vraag.

Een actuele vraag is een korte vraag met een bondig antwoord. Ik vind dit onderwerp dan ook een vraag om uitleg waard. Omtrent de ecologische en economische aspecten van het dossier van de nachtvluchten is reeds heel wat inkt gevloeid en daar is het dossier DHL rechtstreeks aan gelinkt. Het probleem wordt mee veroorzaakt door het feit dat het zowel om een federale als regionale bevoegdheid gaat. Het al of niet behoud van DHL in Zaventem is nochtans van uitzonderlijk belang, zowel voor de uitstraling van de luchthaven van Zaventem als om socio-economische redenen. Dat er inmiddels heel wat DHL-kapers op de kust zijn, is algemeen bekend. Het is duidelijk dat we geen geschenken zullen krijgen. Vooral Duitsland doet verwoede pogingen om zowel de mondiale, als Europese zetel naar eigen land te krijgen met inbegrip van de pakjesdienst. Vergeet niet dat DHL nog steeds een onderdeel is van Deutsche Post.

Recent kwam de Duitse regering met niet minder dan 70 miljoen euro op de proppen om deze doelstellingen te bereiken. De Duitse regering wist toen al dat de Europese Commissie hiervan geen probleem zou maken. DHL besliste dan ook onmiddellijk om de wereldzetel naar Bonn over te brengen en de Europese zetel tot nader order in Zaventem te laten. In een eerste fase betekent dit

de afvloeiing van 177 personeelsleden en de verhuis van 173 anderen naar de nieuwe zetel in Bonn.

Het koerierbedrijf DHL kreeg van de Europese Commissie ook de toestemming om met financiële steun van de Duitse regering zijn distributiecentrum op de luchthaven van Leipzig uit te bouwen. Volgens Europa is dit geen concurrentievervalsing omdat alle koerierdiensten in Europa in volle bloei zijn. De financiële steun van Duitsland, de toestemming van Europa en de link met Deutsche Post voeden de geruchten dat ook de pakjesdienst van DHL met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid naar een Duitse Luchthaven, in casu Leipzig, zal worden overgebracht. Dan heb ik het nog niet gehad over het aantal toegestane nachtvluchten. Uit goede bron heb ik vernomen dat er in Leipzig wordt onderhandeld over 40.000 nachtvluchten per jaar. Hier gaat het om misschien iets meer dan 25.000 nachtvluchten.

Ondanks de hoogdringendheid van het dossier en om louter electorale redenen besliste de premier om het dossier DHL geen hoge prioriteit te geven en het pas na 1 september te bespreken. Het is evident dat andere landen van die maanden gebruik maken om op de kar te springen. Er wordt gedaan alsof Vlaanderen niet bevoegd is en dat is een van mijn frustraties. Tegen het Duitse financiële geweld van 70 miljoen euro speelde de Vlaamse regering op 16 april 2004 paniekvoetbal door vlug te stellen dat ook zij 20 miljoen euro veil heeft voor het behoud van DHL in Zaventem.

Deze lokroep is weinig geloofwaardig als we een aantal pertinente bedenkingen mee in ogenschouw nemen. De 20 miljoen euro van Vlaanderen is nog altijd 50 miljoen minder dan de 70 miljoen euro van Duitsland. DHL heeft een rechtstreekse financiële en hiërarchische band met Deutsche Post, wat een PPS-gigant is in het Duitse commerciële systeem. Ondanks de hoogdringendheid van het dossier weet België een manier te vinden om het pas na 1 september te bespreken, alsof alleen het dossier DHL de uitslag van de verkiezingen zou bepalen. De Duitsers hebben zeer slim de voordelen uitgespeeld, wetende dat België en Vlaanderen electoraal met gebonden handen moeten toekijken. Ten slotte is er het blijvende zwaard van Damocles, meer bepaald de Vlaamse milieuvergunning met nog steeds een beperking van 25.000 nachtvluchten per jaar. In de toekomst zal blijken of dat kan worden aangepast. Het zou me echter zeer verbazen als er in Vlaanderen ook plots 40.000 nachtvluchten zouden worden toegestaan.

Bogaert

Daarnaast is er ook nog het heikele punt waarvan die Vlaamse 20 miljoen euro komt. Hier is misschien sprake van dubbel gebruik, tenzij u me het tegendeel kunt bewijzen. Deze gelden zouden dezelfde zijn als degene die destijds in het dossier SN Brussels Airlines voor andere doeleinden werden gereserveerd. De Vlaamse regering besliste toen om niet te participeren in het maatschappelijk kapitaal van een nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij om niet in een nieuw Sabena-scenario te belanden.

Om niet als gierigaard over te komen, besliste de Vlaamse regering eerst om 25 miljoen euro – wat later is teruggebracht tot 20 miljoen euro – te reserveren voor grondgebonden investeringen in en om Zaventem. Deze gelden werden ondergebracht bij de nieuwe Vlaamse investeringsmaatschappij PMV. Sindsdien werd in het Vlaams Parlement meermaals gepeild naar de intenties van de Vlaamse regering. Op 13 november 2003 vroeg ik in een schriftelijke vraag aan minister Van Mechelen tekst en uitleg over de aanwending door PMV van die gelden. Het zou toch normaal zijn deze middelen binnen de termijn van de legislatuur te investeren.

In zijn antwoord van 19 februari stelde minister Van Mechelen dat Vlaanderen geen opdracht heeft om te investeren in een carrier voor personenvervoer, en naar analogie dus ook niet in een carrier voor goederenvervoer. Vlaanderen moet volgens hem wel investeren in de ontwikkeling van de internationale luchthaven die op ons grondgebied is gelegen. Er wordt hierbij gedacht aan een kapitaalsparticipatie bij BIAC om de Vlaamse aanwezigheid in het kapitaal van BIAC te verankeren. Deze investering zou dan afhankelijk zijn van de graad van privatisering van BIAC, wat dan weer afhankelijk is van de beslissing van de federale regering omtrent een meerderheids- of minderheidsparticipatie in BIAC.

Indien de beloofde 20 miljoen euro aan DHL hetzelfde bedrag is als werd gereserveerd voor grondgebonden investeringen, dan geeft dat een probleem. Dan wijkt de Vlaamse regering duidelijk af van haar eigen beslissing en van het akkoord ter zake met het Vlaams Parlement. Indien de Vlaamse regering nu eenzijdig 20 miljoen euro gemeenschapsgelden louter en alleen in functie van één bedrijf wenst te investeren, dan vereist dit uiteraard een nieuw debat en een nieuwe beslissing. De huidige beslissing komt immers niet meer overeen met wat oorspronkelijk werd afgesproken. Indien het evenwel zou gaan om een andere reserve van

20 miljoen euro, dan is het van belang te weten waar die vandaan komt en wat we gaan doen met die gelden. 3 jaar geleden hebben we beslist dat we die zouden reserveren voor grondgebonden investeringen in Zaventem.

Mevrouw de minister, worden momenteel rechtstreekse onderhandelingen gevoerd tussen de Vlaamse regering en DHL ? Werden er terzake tussen de federale en de Vlaamse regering onderhandelingen gevoerd en/of bepaalde afspraken gemaakt ? Waarom kwam u namens de regering plots op de proppen met een belofte van 20 miljoen euro steun aan DHL ? Waarom wordt het dossier DHL niet dringend behandeld, maar wordt verdere behandeling uitgesteld tot na 1 september 2004 ? Wat is de huidige beleidsvisie van de Vlaamse regering ten aanzien van de bestaande beperking van de nachtvluchten, rekening houdend met de vraag van DHL ? Kan de Vlaamse regering ook nog andere voordelen aan DHL aanbieden ? Heeft de 20 miljoen euro, waarvan sprake in uw mededeling, te maken met de destijds gereserveerde gelden voor grondgebonden investeringen in en om Zaventem ? Zo neen, over welke gelden gaat het hier dan ? Zo ja, behoeft dit dan geen nieuwe beslissing en betekent dit dat er geen grondgebonden investeringen meer komen ?

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer Bogaert, de vergelijking van de vluchten is niet zo eenvoudig als u voorstelt. Er moet ook rekening worden gehouden met de plaats waar de luchthaven ligt.

De voorzitter : Mevrouw de minister, DHL ligt ook in mijn achtertuin. Leipzig heeft die 70 miljoen inderdaad naar voor geschoven. Op de keeper beschouwd, heeft DHL echter nooit geld gevraagd. DHL vraagt zekerheid. Ik verwijs naar het rapport van professor Sleuwaegen. Hij stelt dat er nog een kleine stijging van het personenvervoer per vliegtuig mogelijk is. De grootste stijging zal echter gebeuren in het goederenvervoer.

Zaventem ligt in de gouden driehoek. Die ligging is voor een goederentransporteur, in casu DHL, interessant. Leipzig ligt te ver naar het oosten. Ik zou me niet blindstaren op Leipzig. Keulen is echter ook kandidaat. Die luchthaven ligt niet zo ver weg.

DHL wil zo vlug mogelijk zekerheid. Het bedrijf heeft verscheidene keren verklaard dat Zaventem zijn voorkeur wegdraagt. Het heeft echter ook tijdens de hoorzitting gezegd dat als er niet meer dan

Voorzitter

25.000 vluchten worden toegestaan, DHL zou vertrekken. De beperking zou de uitbreiding die zich bedrijfseconomisch opdringt, onmogelijk maken.

Waar ik mijn bedenkingen bij heb, is dat het probleem vooruit wordt geschoven. Pas na 1 september zou er een beslissing worden genomen. De verkiezingen staan voor de deur. Niemand durft zich openlijk uitspreken over het plafond van de nachtvluchten. Door de beslissing uit te stellen, spelen we wel met de tewerkstelling van een hoop mensen in Vlaanderen. Het risico dat het bedrijf naar Keulen uitwijkt, is niet denkbeeldig.

Mevrouw de minister, de laatste vraag die ik hierover heb gesteld, ging over de bemiddelaar. U zegt dat u samenwerkt met de bemiddelaar die de Belgische regering heeft aangesteld. Ik had van de Vlaamse regering toch een iets assertievere houding verwacht.

Minister Ceysens heeft het woord.

Minister Patricia Ceysens : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, we hebben inderdaad afgesproken om één onderhandelaar te mandateren om de gesprekken te voeren met het bedrijf, namelijk de heer Dubois. We hebben daarvoor geopteerd omdat we echt nog niet in een fase zijn waarin er tegengestelde belangen bestaan tussen de federale en de Vlaamse overheid. Op het ogenblik dat dit het geval is, zullen we uiteraard een eigen onderhandelaar aanduiden.

Los van deze gemandateerde onderhandelaar is het goed dat we voor één persoon hebben gekozen omdat beide regeringen nodig zijn om een goed voorstel op te stellen. Daarnaast hou ik ook zelf contact met het bedrijf. Ik heb een aantal mensen op het kabinet ontvangen. Toen het bericht over Leipzig werd bekendgemaakt, heb we opnieuw contact opgenomen met het bedrijf. Voor de eigenlijke onderhandelingen en het samenstellen van het dossier is er echter nood aan één onderhandelaar. Indien de belangen op een bepaald moment tegenstrijdig zijn, dan zullen we niet aarzelen om een eigen onderhandelaar aan te duiden.

Wat die 20 miljoen euro betreft, wil ik toch wel de puntjes op de i zetten. Af en toe wordt geopperd dat dit bedrag voor DHL zou zijn bestemd. Mijnheer Bogaert, u kunt alle communicatie die we daarover hebben gevoerd, raadplegen. Op elk moment hebben we beklemtoond dat dit geld niet naar DHL kan gaan. Zaventem is immers geen Eu-

ropese ontwikkelingszone. Steun aan grote ondernemingen, zoals DHL, is dan ook de facto verboden.

Voor Leipzig is de zaak anders. Dat gebied ligt in een ontwikkelingszone, waardoor de Duitse overheid een maximale steun van 28 percent op de voorgestelde investering van 253 miljoen euro kan geven. In absolute termen komt dit overeen met het bedrag van 70 miljoen euro.

Ik daag iedereen uit een quote van mij aan te halen, waarbij ik zeg dat we 20 miljoen euro aan DHL zouden geven. Dat bedrag kan nooit rechtstreeks naar dat bedrijf gaan. Wel is het mogelijk dat de middelen worden ingezet om allerlei investeringen in en rond Zaventem te financieren, waardoor de site opnieuw aantrekkelijker wordt gemaakt voor bedrijven zoals DHL. De bestemming van de middelen wijkt dan niet af van wat oorspronkelijk werd bepaald.

Zoals ik van in het begin heb gezegd, gaat het om het bedrag dat bij de PMV werd gereserveerd ten tijde van het faillissement van Sabena. Deze som is voorbehouden voor grondgebonden investeringen in en om Zaventem.

Toen we het bericht kregen dat Leipzig 70 miljoen euro ter beschikking wilde stellen, heeft het bedrijf gezegd dat geld niet de eerste zorg was. DHL blijft uitermate geïnteresseerd in de ligging van Zaventem. We hebben nooit willen opbieden tegen Leipzig. We kunnen dat niet en het bedrijf zoekt ook niet naar de hoogste bidder. Ik wilde wel een duidelijk signaal geven. We willen immers wel investeren in grondinfrastructuur in Zaventem. DHL heeft niet alleen luchtruim nodig. Het vroeg niet om een hoger bod, maar wel om grondinfrastructuur. De 20 miljoen euro, gereserveerd bij de PMV, zal DHL ten goede komen.

DHL vroeg evenmin om een nieuwe timing. De deadline blijft 1 september. Geen van beide partijen wilde daarvan afwijken. DHL heeft geen misbruik gemaakt van het aanbod van Leipzig. De werkgevers en werknemers denken misschien dat het sneller moet gaan ; dat is de rol die zij moeten spelen. Het bedrijf en de regering blijven bij hun duidelijke afspraak.

Zaventem heeft een milieuvergunning voor 25.000 nachtvluchten per jaar. Niet alleen DHL maakt gebruik van die vergunningen, er zijn nog andere carriers. Er zijn – afgerond – 20.000 nachtvluchten. We hebben nog een marge. Dat vormt mee de inzet van ons voorstel op 1 september. Het is niet oppor-

Ceysens

tuun om dat nu te ontvouwen. Dat vraagt ook niemand.

Kunnen we het bedrijf nog andere voordelen bieden ? DHL is niet echt vragende partij voor grote middelen, maar voor nachtvluchten. Ze vragen er echter geen 40.000. Wat Vlaanderen nog te bieden heeft is de ecologiesteun. Die kan, bijvoorbeeld, naar een bedrijf gaan dat de geluidslast wil verminderen.

Dit is een complex verhaal. Alles wordt in kaart gebracht. Het finale plan komt er op 1 september.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank u voor uw onderbouwde antwoord, mevrouw de minister. Het is niet makkelijk om nu zo'n antwoord te formuleren. We staan immers vlak voor de verkiezingen. Ik heb daar alle begrip voor. Hoe geduldig DHL ook is, dat zijn daar geen koorknappen.

Ik heb niet gezegd dat die 20 miljoen euro naar DHL gaan. Ik heb alleen gezegd dat de perceptie bestaat. Eerst heeft men het over een bedrag van 70 miljoen euro, en enkele uren later zegt minister Ceysens in de Vlaamse regering dat ze zelf 20 miljoen heeft. Daarover rijzen vragen. DHL is een goed strateeg. U zult dat nog ondervinden. DHL schaakt uitstekend. Ze gooien lopers en alle andere geschut in de strijd. Wij hebben enkel een koningin, die beschermd staat.

Het verhaal over de 20 miljoen euro is goed gebracht, maar het ligt moeilijk. Op 19 februari stelde minister Van Mechelen dat de Vlaamse regering het geld wil gebruiken voor de verhoging van de Vlaamse inbreng in het maatschappelijke kapitaal van BIAC. Dat kunt u zo in de stukken terugvinden.

Minister Patricia Ceysens : BIAC zorgt toch voor de grondinfrastructuur ?

De heer André-Emiel Bogaert : Dat was het antwoord van de minister. Uit de parlementaire stukken blijkt dat de oorspronkelijke beslissing van 2001 om 20 miljoen te reserveren – toen ging het nog over een bedrag van 25 miljoen -, moest dienen 'om in hoofdzaak mobiliteitsproblemen op te lossen'. Dat staat er letterlijk. In februari 2004 heeft men het echter over de verhoging van het maatschappelijk kapitaal van BIAC. Men zegt dat dit een maatregel is om tegenover DHL aan te

tonen dat we een en ander willen ondernemen. Dat geld moet vooral zorgen voor nieuwe terreinen. De probleemstelling is dus gewettigd. We zullen zien wat er na 1 september zal gebeuren. Het is koffiedik kijken. Het kan dat we van een kale reis terugkomen, maar het kan ook dat we hoera mogen roepen. De heren van DHL zullen rustig met verlof kunnen gaan tot u in september terugkomt. Ik stel verder vast dat het doel waarvoor het geld moest dienen, is gewijzigd.

Ik heb het hier over de perceptie. Twintig jaar geleden ging het over 80 percent inhoud en 20 percent perceptie ; vandaag over 80 percent perceptie en 20 percent inhoud. Als het zo doorgaat, evolueren we naar een toestand waarin het bijna alleen nog over de perceptie zal gaan. Ik wens de regering veel moed toe bij het afwerken van dit moeilijke dossier. Alles zal afhangen van het feit of er een ecologisch akkoord kan worden uitgewerkt.

De voorzitter : Ik betreur vooral dat de minister moet zeggen dat ze een beroep moet doen op de federale onderhandelaar. Ik had liever gezien dat het omgekeerde zou gebeuren. De economische belangen van Zaventem zijn toch vooral een Vlaamse aangelegenheid.

Ik heb de minister verschillende zaken horen opsommen waarop DHL kan rekenen. Ze is echter in een wijde boog om de vluchten heengewandeld. Ze zei voor hoeveel vluchten DHL verantwoordelijk is, maar niet wat het plafond is. Het is allemaal heel vaag.

Minister Patricia Ceysens : Er kunnen bijkomend nog 5.000 nachtvluchten worden uitgevoerd, of één vijfde van het totale quotum in de huidige milieuvergunning. De website van het Vlaams Blok heeft het ook over 25.000 nachtvluchten, en niet één meer. Van hypocrisie gesproken ! Het plan van DHL wordt pas concreet in de periode 2008-2012. DHL heeft gezegd dat het voor het bedrijf prima is als we op 1 september de zaak bespreken. Met de 70 miljoen van Leipzig voor ogen, had DHL gemakkelijk kunnen bezwaar aantekenen als het die datum niet goed zou hebben gevonden.

Het bedrag van 70 miljoen is inderdaad sterk in beeld gekomen, maar DHL moet in Leipzig wel een investering van 253 miljoen euro doen. Daarvan krijgen ze 70 miljoen terug, dus er blijft een investering van 183 miljoen over. Ze moeten er van nul beginnen. Bij ons is het anders. Hier hoeven ze die investering niet te doen. We hebben ons misschien blindgestaard op het bedrag van 70 miljoen

Ceysens

euro en niet op de netto investering voor DHL. Vandaag zijn er nog 5.000 nachtvluchten vacant.

De heer André-Emiel Bogaert : Een bedrijf kan niet zomaar vluchten erbij nemen. Het gaat om een grote planning op lange termijn en om zeer veel middelen. Men stelt dat 5.000 extra nachtvluchten onvoldoende is, maar er moeten grote beslissingen voor de toekomst worden genomen, die vanaf 2008 worden uitgevoerd. De afschrijvingen lopen tot 2020, terwijl de beslissing in 2004 of 2005 moet worden genomen. Dat is een heikele zaak.

Minister Patricia Ceysens : Dat is evenmin helemaal juist. Voor hen zijn er nog beslissingen te nemen op latere data. Men mag geen verkeerde indruk overhouden. Wij hebben met DHL een akkoord gemaakt dat 1 september een goede datum was om dat te doen. Wij moeten ons niet blindstaren op het bedrag van 70 miljoen euro. Voor DHL

valt Zaventem hoe dan ook gunstiger uit. Het bedrag van 20 miljoen euro kan gebruikt worden voor de infrastructuurwerken in Zaventem. Ze zullen DHL ten goede komen.

De voorzitter : De minister heeft toegegeven dat zij wel degelijk Vlaamsblokfolders leest.

Minister Patricia Ceysens : Ze zitten immers in alle bussen.

De voorzitter : Ik vraag haar wel de folder in de juiste context te citeren. Er was namelijk verzet tegen de concentratie van nachtvluchten die de gebuisde minister Durant boven de Noordrand had ingeluid. Wij zijn dus geen van beide hypocriet.

Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.53 uur.*
