

vergadering **C204 – FIN15**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 25 april 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Mia De Vits tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bijdrage van Vlaanderen aan het Nationaal Hervormingsprogramma - 1633 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Ulla Werbrouck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de kandidatuurstelling voor het WK wielrennen - 680 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van de heer Peter Gysbrechts tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de federale steun voor de Belgische kandidatuur voor het organiseren van het WK wielrennen - 823 (2011-2012)	6
Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de financiële problemen van Brussels Airlines en de gevolgen voor de luchthaven van Zaventem - 1517 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem versus de luchthavens van Charleroi en Luik - 1602 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Gwenny De Vroe tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het rapport van de Vlaamse Luchthavencommissie - 1606 (2011-2012)	9
Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het aanbieden van fruitsnacks in bedrijven en de fiscale aftrekbaarheid ervan - 1649 (2011-2012)	16

■

Voorzitter: de heer Eric Van Rompuy

Vraag om uitleg van mevrouw Mia De Vits tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bijdrage van Vlaanderen aan het Nationaal Hervormingsprogramma - 1633 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw De Vits heeft het woord.

Mevrouw Mia De Vits: Minister-president, vanuit het Vlaams Parlement zetel ik ook in het Comité van de Regio's. Een tweetal maanden geleden hebben wij daar een advies goedgekeurd in verband met multilevel governance.

Vlaanderen is werkelijk een zeer goed voorbeeld van multilevel governance. Zo zijn we zeer sterk betrokken bij de nationale hervormingsprogramma's. Dat is ook logisch. Bij zeker vijf van de doelstellingen van Horizon 2020 hebben we de exclusieve of gedeeltelijke bevoegdheden. Ook de manier waarop het werkt, is zeer goed. We zijn lid van het federaal redactiecomité en het politiek comité. We kunnen onze standpunten toevoegen aan het Nationaal Hervormingsprogramma. Ik denk dat dat werkelijk een zeer goed praktijkvoorbeeld is van multilevel governance.

Hoe bereiden wij dat intern voor in Vlaanderen? Ik vind het zeer goed dat men de sociale partners betreft bij de nationale hervormingsprogramma's via het Vlaams Economisch Sociaal Overlegcomité (VESOC).

Minister-president, u zei vorige week nog in de plenaire vergadering dat de hervormingsprogramma's naar het Vlaams Parlement worden gestuurd en dat we die kunnen consulteren op internet. Ik weet dat het geen verplichting is van Europa. Het wordt niet opgelegd. Toch lijkt het mij interessant om de discussie over die hervormingsprogramma's niet achteraf te voeren, zoals hier zal gebeuren in de maand mei, maar dat er een betrokkenheid zou zijn van het parlement bij het tot stand komen en het opstellen van die programma's.

Minister-president, is het niet democratischer om het parlement vroeger te betrekken bij die hervormingsprogramma's? Op welke manier kunt u er als minister-president voor zorgen dat het Vlaams Parlement wordt betrokken bij de totstandkoming van die hervormingsprogramma's? Kunnen er nog wijzigingen komen aan de gehanteerde werkwijze?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw De Vits, ik zal eerst ingaan op het kader en het proces en nadien uw concrete vragen beantwoorden.

In het kader van het Europees Semester moeten de lidstaten van de Europese Unie jaarlijks tegen medio april hun nationale hervormingsprogramma's aan de Europese Commissie bezorgen. Vorig jaar werd het Nationaal Hervormingsprogramma op 15 april 2011 door de Federale Regering aan de Europese Commissie bezorgd. Dit jaar werd het Nationaal Hervormingsprogramma door de Federale Regering op 20 april 2012 goedgekeurd en daarna aan de Europese Commissie bezorgd.

De Vlaamse Regering schrijft zich ten volle in het Europees Semester in en neemt het ownership op door jaarlijks een eigen Vlaams Hervormingsprogramma Europa 2020 op te stellen. Vlaanderen is daarmee een van de weinige Europese regio's die een eigen hervormingsprogramma opmaakt en dit eveneens jaarlijks aan de voorzitters van de Europese Raad, de Europese Commissie en het Comité van de Regio's bezorgt. Mevrouw De Vits, als lid van het Comité van de Regio's bent u daar misschien nog beter van op de hoogte.

In het Vlaams Hervormingsprogramma 2011, dat ik heb voorgelegd aan de Vlaamse Regering op 1 april 2011, werden de Vlaamse Europa 2020-doelstellingen, zoals

werkzaamheid, onderzoek en ontwikkeling, klimaat en energie, onderwijs, armoede en sociale uitsluiting vastgesteld en in verschillende hoofdstukken met concrete maatregelen onderbouwd. Het Vlaams Hervormingsprogramma bouwde daarbij concreet voort op Vlaanderen in Actie en op het Pact 2020.

In het Vlaams Hervormingsprogramma 2012, dat ik aan de Vlaamse Regering heb voorgelegd op 30 maart 2012, wordt in beeld gebracht hoe ver het staat met de uitvoering van het Vlaams Hervormingsprogramma, namelijk de implementatiedimensie, en wordt ook geduid welke maatregelen er op korte termijn aan komen. Eveneens wordt aangegeven welke voortgang er is gebeurd bij de realisatie van de Vlaamse Europa 2020-doelstellingen. Op die manier wordt zo veel mogelijk tegemoetgekomen aan de richtlijnen die de Europese Commissie op 18 januari 2012 aan de lidstaten bezorgde over de opmaak van hun nationale hervormingsprogramma's. Ik vertel hier niets nieuws: u hebt het zelf aangehaald in de vraagstelling.

Voor de Vlaamse Regering is de governancedimensie in het kader van het Vlaams Hervormingsprogramma van bijzonder groot belang. Bij de opmaak van het Vlaams Hervormingsprogramma 2011 werd, in samenwerking met het Vlaams-Europees Verbindingsagentschap (vleva), op 22 februari 2011 een rondetafelconferentie georganiseerd, waarbij de lokale en bovenlokale besturen en het middenveld werden betrokken. Er werd eveneens het advies ingewonnen van een aantal relevante strategische adviesraden. Dat hebt u in uw vraagstelling allemaal als positief geduid. De belangrijkste conclusies van de rondetafelconferentie en van de adviezen van de strategische adviesraden werden ook meegenomen in de opmaak van het Vlaams Hervormingsprogramma.

Ook de sociale partners werden in het kader van het VESOC bij de zaak betrokken. U had het daar ook over, en u vindt dat een positieve zaak. Ook aan de betrokkenheid van het Vlaams Parlement bij de Vlaamse hervormingsprogramma's hecht ik heel veel waarde. Uw vraag is pertinent: het Vlaams Parlement moet zich daarover kunnen buigen. Dit was ook al voor de Lissabonstrategie het geval, waarbij de betrokken hervormingsprogramma's en voortgangsrapporten in de betrokken commissie van het Vlaams Parlement werden toegelicht. Die weg wordt ook bewandeld voor het Vlaams Hervormingsprogramma Europa 2020.

Het Vlaams Parlement bekijkt hoe de zaken moeten worden aangepakt, maar ik verwijs hier alvast naar wat al is ondernomen. Ik verwijs dan concreet naar de gedachtewisseling die op 23 januari 2011 in de Commissie voor Economie, Economisch Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid, Werk en Sociale Economie van het Vlaams Parlement plaatsvond over de nieuwe beheersstructuur voor de Europa 2020-strategie en het Stabiliteits- en Groeipact van de EU, dat de titel 'Een Europese agenda voor beleidscoördinatie' kreeg. Tijdens deze gedachtewisseling werden de Vlaamse volksvertegenwoordigers van de commissie onder meer over de Europese 2020-strategie en de Vlaamse doorvertaling ervan geïnformeerd door twee ambtenaren van de stafdienst van de Vlaamse Regering. De stafdienst van de Vlaamse Regering is op administratief niveau verantwoordelijk voor de coördinatie van de Europese 2020-strategie en is ook lid van het coördinatiecomité dat voor de opmaak van het Nationaal Hervormingsprogramma zorgt. Op deze manier wordt ook de coherentie tussen het Vlaams en het Nationaal Hervormingsprogramma nagestreefd.

Na de agendering van het Vlaams Hervormingsprogramma 2011 op de bijeenkomst van de Vlaamse Regering van 1 april 2011 vond er in de hogervermelde commissie van het Vlaams Parlement op 5 mei 2011 een tweede gedachtewisseling plaats. Tijdens deze commissievergadering schetste ik het Vlaams Hervormingsprogramma 2011 en de Vlaamse inbreng in het Nationaal Hervormingsprogramma 2011, waarna er in de commissie een bespreking plaatsvond. Beide gedachtewisselingen in de betrokken commissie van het Vlaams Parlement geven duidelijk aan dat de Vlaamse Europa 2020-strategie regelmatig wordt opgevolgd door het parlement. Deze debatten vinden dus traditioneel plaats in de Commissie voor Economie, Economisch Overheidsinstrumentarium, Innovatie,

Wetenschapsbeleid, Werk en Sociale Economie van het Vlaams Parlement omdat de Europa 2020-strategie immers op heel wat elementen en beleidsmaatregelen inspeelt die traditioneel in die commissie worden behandeld.

Ook dit jaar ben ik graag bereid om een toelichting te geven over het Vlaams Hervormingsprogramma 2012 en de input die de Vlaamse overheid voor het Nationaal Hervormingsprogramma 2012 leverde. Ik heb dus geen enkel probleem met de betrokkenheid van het Vlaams Parlement. Ik sta daar helemaal voor open. U begrijpt evenwel, mevrouw De Vits, dat er al inspanningen zijn gebeurd en dat u het mij moeilijk kwalijk kunt nemen dat bepaalde volksvertegenwoordigers misschien niet of onvoldoende waren betrokken bij de werkzaamheden van de commissie waar het dossier werd besproken. In elk geval is het terecht en wijs dat het Vlaams Parlement een inbreng doet.

Wat de betrokkenheid van Vlaanderen bij het Nationaal Hervormingsprogramma 2012 betreft, kan ik meedelen dat Vlaanderen op een zeer intensieve wijze heeft bijgedragen aan de opmaak van dit programma. Er vonden in de periode februari-maart 2012 verschillende besprekingen plaats in het redactiecomité en het politieke begeleidingscomité. De Vlaamse overheid was op die besprekingen vertegenwoordigd en deed er een substantiële inhoudelijke inbreng. Als u het goed vindt, zal ik u mijn voorbereiding en dit antwoord meegeven, want die tonen aan dat wij zeer intensief met dit dossier bezig zijn.

Bij wijze van besluit, en ook omdat mevrouw De Vits lid is van het Comité van de Regio's, wil ik nog aanstippen dat het Comité van de Regio's belangstelling heeft voor de manier waarop Vlaanderen, zowel via een eigen hervormingsprogramma als via een bijdrage aan het Nationaal Hervormingsprogramma de Europa 2020-strategie ondersteunt. Vlaanderen lichtte dit proces toe op 15 juni 2011, op een workshop van het Europa 2020-monitoringplatform van het Comité van de Regio's.

Mevrouw Mia De Vits: Ik dank u voor het antwoord. Wij zijn een goed voorbeeld voor Europa. Wat de structuur van het land ook is – het Comité van de Regio's doet daar geen uitspraak over – is het zo dat men de Europese doelstellingen niet kan halen als de regio's er niet bij worden betrokken. Dat is volgens mij overigens een van de redenen waarom de Lissabonstrategie niet is gelukt. Wij zijn een van de uitzonderingen. Wij zijn ook van plan om voor het Comité van de Regio's een workshop te organiseren waarop wij een aantal praktijkvoorbeelden van hoe het kan, waaronder het onze, aan de andere lidstaten zullen toelichten.

Alles is natuurlijk voor verbetering vatbaar. Ik denk dat het noodzakelijk is om zo vroeg mogelijk in actie te schieten. De volgende stap, met de toelichting en zo, verloopt vlot. Het komt er evenwel op aan in het vroegste stadium in actie te komen en daarmee moet het parlement in de organisatie van zijn werkzaamheden rekening houden. Ik heb begrepen dat u daar ten volle achter staat. Wij moeten nagaan hoe wij dat in de toekomst nog kunnen verbeteren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Ulla Werbrouck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de kandidatuurstelling voor het WK wielrennen

- 680 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Peter Gysbrechts tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de federale steun voor de Belgische kandidatuur voor het organiseren van het WK wielrennen

- 823 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Werbrouck heeft het woord.

Mevrouw Ulla Werbrouck: Voorzitter, minister-president, collega's, begin november 2011 kondigde ex-premier Yves Leterme aan dat de Federale Regering de kandidatuur van de Koninklijke Belgische Wielrijdersbond (KBWB) om het wereldkampioenschap wielrennen in de periode 2016-2019 naar België te halen, ondersteunt. De Federale Regering maakt hiervoor zowel in 2011 als in 2012 telkens 75.000 euro vrij en vroeg tevens aan de gewesten om een financiële bijdrage te leveren.

De Vlaamse Regering huldigt met betrekking tot dergelijke evenementen een politiek waarbij ze het aantrekken van internationale evenementen die kunnen bijdragen tot de uitstraling van Vlaanderen, ondersteunt binnen de budgettaire mogelijkheden en in partnerschap met lokale overheden. Ik stelde daaromtrent zowel aan de minister-president als aan de minister van Sport een schriftelijke vraag. Ik vroeg of de Vlaamse Regering bereid was om de kandidatuurstelling voor de organisatie van het WK wielrennen in de periode 2016-2019 financieel te ondersteunen.

Mijn fractie is alleszins van mening dat de Vlaamse Regering op de vraag van de Federale Regering moet ingaan omdat het WK wielrennen natuurlijk een zeer attractief topsportevenement is waarvoor een grote belangstelling bestaat. Deze publieke belangstelling ligt misschien zelfs nog hoger in het 'koersgekke' Vlaanderen. De diverse wielerskoersen in Vlaanderen vormen jaarlijks een hoogtepunt voor elke Vlaming. Het publiek kijkt dan ook allang reikhalzend uit naar een nieuw WK wielrennen in België en Vlaanderen, want het is reeds van 2002 geleden. We zouden een nieuw WK willen zien. Gezien het grote draagvlak in Vlaanderen en de kansen die voortvloeien uit het organiseren van een WK wielrennen, zou de financiële ondersteuning door Vlaanderen van een kwaliteitsvolle kandidatuurstelling voor het WK wielrennen gerechtvaardigd zijn.

Uw antwoord op mijn schriftelijke vraag was positief. U uitte de bereidheid van de Vlaamse Regering om 50.000 euro te verlenen aan de kandidatuurstelling voor het WK wielrennen. De helft van deze middelen zou uit het sportbudget komen en de andere helft uit uw evenementenbeleid.

Onze fractie was tevreden dat u, zelfs in budgettaire moeilijke tijden, toch middelen wou vrijmaken voor de ondersteuning van een kwalitatief WK-bid wielrennen. Een WK-bid is natuurlijk iets waar we geld in moeten durven te investeren. Dat geld is nodig om het bid uit te bouwen, uit te werken, te ondersteunen en in te kleden zonder dat we met 100 procent zekerheid kunnen zeggen dat we erin zullen slagen om daadwerkelijk te oogsten. Wij vinden het heel goed dat de Vlaamse Regering bereid is om die financiële ondersteuning te verlenen. Rekening houdend met het maatschappelijk draagvlak dat er voor dergelijke topsportevenementen in Vlaanderen bestaat, is dit de best denkbare pr-investering op termijn. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid tal van terugverdieneffecten genereren, als de organisatie van het WK daadwerkelijk aan België/Vlaanderen toegekend wordt.

Minister-president, de KBWB vraagt tweemaal 150.000 euro om te starten met het bid, plus 100.000 euro per jaar vóór de kandidatuurstelling. Was u toen u de bereidheid uitte om

50.000 euro te verlenen aan het WK-bid wielrennen, op de hoogte van de totale kostprijs of schatting van de kostenraming verbonden aan de kandidatuurstelling voor het WK wielrennen?

Wat is de exposure en de return on investment die voor Vlaanderen gecreëerd wordt via de kandidatuurstelling? Hebt u of heeft de minister van Sport ondertussen een officieel aanvraagdossier ontvangen van de Vlaamse Wielrijdersbond? Wat zijn voor de Vlaamse Regering de concrete voorwaarden om een bijdrage vanuit Vlaanderen te leveren? Is een van de voorwaarden hiervan dat Vlaanderen geheel of gedeeltelijk wordt opgenomen in het WK-parcours?

Hoe groot acht de Vlaamse Regering de kans dat België de organisatie van het WK wielrennen effectief toegewezen krijgt? Heeft de Wielrijdersbond of de Federale Regering u hierover ingelicht? Is de Vlaamse Regering, indien België de organisatie van het WK wielrennen toegekend krijgt, bereid om verdere financiële subsidiering te verlenen voor de organisatie? Zo ja, in welke mate? Zo neen, waarom niet?

Heeft de Vlaamse Regering een idee van de toekomstige kostprijs van de organisatie van het WK wielrennen? Hebben de andere regio's – Brussel en Wallonië – ondertussen hun steun toegezegd aan dit WK-bid?

De voorzitter: De heer Gysbrechts heeft het woord.

De heer Peter Gysbrechts: In november 2011 besliste de Federale Regering om over te gaan tot het steunen van de Belgische kandidatuur om het wereldkampioenschap wielrennen te mogen organiseren. Het zou gaan om een kandidatuur voor de jaren 2016, 2017, 2018 of 2019, aangezien de organisatoren voor het WK tot en met 2015 al aangeduid zijn. De Koninklijke Belgische Wielerbond vond dit terecht een gepaste kandidatuur. Het was immers van 2002 geleden dat België dit heeft mogen organiseren. Voor een wielerland als België is deze kandidatuur zeker te rechtvaardigen.

De federale ministerraad heeft haar schouders onder deze kandidatuur gezet door zowel in 2011 als in 2012 75.000 euro te reserveren voor het opstellen van een goed dossier en het voeren van promotie. Maar als we willen dat deze kandidatuur kans op slagen krijgt, vereist dit ook samenwerking en ondersteuning van de gewesten. Bijgevolg heeft de Federale Regering aan de gewesten gevraagd om eveneens een bijdrage te leveren.

Minister-president, we kunnen ervan uitgaan dat u deze kandidatuur mee zult ondersteunen. Op welke manier zult u hiertoe bijdragen? Zal er een financiële bijdrage geleverd worden aan de kandidatuur? Is het al duidelijk over welke bijdrage het dan gaat? Is er overleg gepleegd tussen het federale niveau en de gewesten alvorens men tot een kandidatuurstelling overging? Welke afspraken zijn er eventueel gemaakt? Wat zal de bijdrage zijn van de andere gewesten? Is er al overleg geweest tussen de gewesten met betrekking tot de organisatie van dit WK wielrennen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik zal heel kort en hopelijk ook heel duidelijk zijn. In antwoord op een brief van de voormalige federale eerste minister Yves Leterme heb ik in overleg met minister Philippe Muyters toegezegd om vanuit de Vlaamse overheid een bedrag van 50.000 euro in te brengen. Het voorstel was immers om de gevraagde 300.000 euro voor de helft te financieren vanuit de federale overheid en de andere helft te delen tussen de gewestregeringen.

De brief van de voormalige premier is tot op heden de enige kennisgeving van het voornemen van de KBWB om een Belgische kandidatuur aan te brengen voor een WK in de periode 2016-2019. Er is op mijn kabinet geen rechtstreekse vraag van de KBWB toegekomen. Er werd in deze zaak dan ook nog geen overleg gepleegd en het is ons ook niet bekend aan welk parcours eventueel wordt gedacht.

Dat is de stand van zaken. We zijn een financieel engagement aangegaan – daar bent u heel positief over, mevrouw Werbrouck –, maar sinds het aantreden van de nieuwe Federale Regering hebben we daar niets meer van gehoord.

De voorzitter: Mevrouw Werbrouck heeft het woord.

Mevrouw Ulla Werbrouck: Minister-president, dat was inderdaad een kort, maar heel duidelijk antwoord. Ik weet niet goed wat ik erover moet denken. Op het eerste gezicht heeft de KBWB nog geen officiële aanvraag ingediend bij ons, maar gaan ze nog verder met de poging het WK naar hier te halen? Over de steun op het federale niveau kunt u ook niets zeggen. Waarschijnlijk is dat nog niet getekend en heeft premier Di Rupo geen plaats meer, maar het is toch een gemiste kans om België positief in het nieuws te brengen. Daarmee kunnen we toch naar buiten treden als een klein land, maar met een groot sporthart. Ik vind het jammer dat er geen overleg meer is, maar aan u moeten we niet meer twijfelen. We moeten anderen ondervragen. Ik hoop dat, als de vraag nog komt, we als sportliefhebber kunnen rekenen op de financiële steun.

De voorzitter: De heer Gysbrechts heeft het woord.

De heer Peter Gysbrechts: Minister-president, ik dank u voor uw kort, maar duidelijk antwoord. Het is duidelijk waar het probleem momenteel ligt, en we kunnen daar beter vragen stellen. We gaan ervan uit dat de bereidheid aan Vlaamse kant er is.

De heer Eric Van Rompuy: Ik geef nog even wat sportgeschiedenis. We hebben het WK vijf keer georganiseerd in België, waarvan twee keer in Ronse, twee keer in Zolder en één keer in Yvoir in Wallonië. We hadden twee wereldkampioenen op eigen bodem, Benoni Beheydt en Briek Schotte. In 1988 werd Criquiellion, die toen viel, op de meet geklopt door Fondriest. In 2002 in Zolder won Chipollini, en in 1969 won Harm Ottenbros voor Julien Stevens. Ik probeer mijn kennis te etaleren.

Minister-president Kris Peeters: Ik ben zwaar onder de indruk.

De heer Eric Van Rompuy: In Yvoir won Hennie Kuiper, voor Roger De Vlaeminck, die op zijn stuur klopte omdat het zijn enige kans was om wereldkampioen te worden.

Mijnheer Watteuw, ik zie dat u zich aangesproken voelt.

De heer Filip Watteuw: Voorzitter, ik voel me altijd aangesproken door u, en zeker als u uw kennis tentoonspreidt. Ik heb u er al dikwijls op betrappt dat u zaken vergeet. U vergeet het WK van 1950 in Moorslede. Dat hebt u niet vermeld. Dat is mijn geboortedorp en daar won Briek Schotte. Gelukkig ben ik hier om u te corrigeren.

De heer Eric Van Rompuy: Voor Groen is het nooit goed.

De heer Filip Watteuw: De waarheid heeft haar rechten, u vergeet altijd iets.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de financiële problemen van Brussels Airlines en de gevolgen voor de luchthaven van Zaventem
- 1517 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem versus de luchthavens van Charleroi en Luik
- 1602 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Gwenny De Vroe tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het rapport van de Vlaamse Luchthavencommissie
- 1606 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Voorzitter, de vertekende concurrentiepositie tussen de luchthavens verhindert de ontwikkeling van een duurzame toekomst voor de luchtvaart in België en in Vlaanderen. Dit staat te lezen in een rapport waarin de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem tegen de concurrentiepositie van de luchthavens van Charleroi en Luik wordt afgezet. Het rapport is opgesteld door de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC), een adviesorgaan van de Vlaamse Regering waarin de sociale partners en de luchthavensector zetelen.

Het rapport schetst een somber beeld van de concurrentiepositie van de luchthaven. De Waalse overheid voert een actief luchthavenbeleid en heeft hier veel geld voor over. Een Vlaams antwoord blijft echter uit. Het gevolg is dat steeds meer luchtverkeer naar Wallonië verhuist.

In 1998 was de luchthaven van Zaventem goed voor 95 procent van het aantal passagiers dat het luchtruim koos. Dit is gestaag gedaald en bedroeg vorig jaar nog 71 procent. Indien we enkel de korte afstanden bekijken, blijkt het marktaandeel zelfs tot 68 procent te zijn gedaald. De boosdoener is de luchthaven van Charleroi. Dit stond op 3 april 2012 in de pers te lezen.

Wat de luchtvracht betreft, is de ontwikkeling nog spectaculairder. In 1998 verscheepte de luchthaven van Zaventem nog driemaal zo veel vracht als de luchthaven van Luik. Sinds 2009 wordt de nationale luchthaven door zijn Waalse concurrent overvleugeld. De luchthaven van Luik heeft de hoeveelheid verscheepte vracht sinds 1998 zien verviervoudigen.

Op zich zou dit allemaal geen probleem zijn. Volgens het rapport is de concurrentie echter oneerlijk. De luchthavens van Luik en Charleroi profiteren met volle teugen van overheidssubsidies die voor de luchthaven van Zaventem niet beschikbaar zijn. In de loop van zes jaar tijd is de overheidssubsidie verdubbeld. Het gaat nu om 30 miljoen euro. In Charleroi bedragen de kosten per vertrekkende passagier 2,39 euro. In Zaventem gaat het om 31,36 euro.

Aangezien ik me, onder meer omwille van de tewerkstelling, zorgen maak om de luchthavenregio, heb ik hierover in het verleden al meerdere vragen om uitleg gesteld. Op 7 juli 2011 heb ik de minister-president een vraag om uitleg gesteld. Hij heeft me toen verteld dat hij in het buitenland contacten heeft gelegd met belangrijke spelers uit de luchthavensector. Hij heeft verteld over zijn ontmoetingen met vertegenwoordigers van Qatar Airways, Korean Air Cargo en Singapore Airlines.

Op 2 februari 2012 heb ik de minister-president in de commissie Economie opnieuw een vraag om uitleg gesteld over de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem ten aanzien van de luchthavens van Charleroi en van Luik en over de nadelige gevolgen hiervan voor Vlaanderen en voor Vlaams-Brabant in het bijzonder. Ik ben toen tot dezelfde vaststellingen gekomen die nu in het rapport van de VLC staan te lezen.

Wat passagiers betreft, is het aandeel van de luchthaven van Zaventem gedaald in het voordeel van de luchthaven van Charleroi. Het marktaandeel van de vrachtluchthaven van Zaventem is gedaald in het voordeel van de vrachtluchthaven van Luik. De vrachtluchthaven van Luik is de grootste van het land geworden, ten nadele van de vrachtluchthaven van Zaventem.

De Europees commissaris voor Mededinging heeft al verklaard dat de luchthaven van Charleroi niet ten koste van een degradatie van de luchthaven van Zaventem mag worden opgebouwd. Het Waalse Gewest heeft Brussels Airlines trouwens verschillende malen opgeroepen naar Charleroi te verhuizen omdat het daar goedkoper is.

Het gevolg is dat de luchthaven van Zaventem, die jarenlang de tweede economische poort van België is geweest, ondertussen tot de derde poort is gedegradeerd. Het valt me telkens op dat de Waalse Regering actief de belangen van haar luchthavens verdedigt en hier, zelfs ten koste van een ander gewest, veel acties voor onderneemt. Dit kan van de Vlaamse Regering niet worden gezegd.

Het belangrijkste aspect is het mogelijke jobverlies. Ik heb de minister-president hierover in februari 2012 ook al vragen gesteld. Volgens Voka zou deze oneerlijke concurrentie tot een verlies van 4000 directe jobs en 8000 indirecte jobs in de cargosector in Brussel en Vlaams-Brabant kunnen leiden.

Minister-president, hoe staat u tegenover het rapport van de VLC en de twaalf concrete actiepunten? Erkent u ondertussen dat de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem en de economische groeikansen van de luchthavenregio in gevaar zijn? Zo ja, welke stappen zult u zetten om de concurrentiepositie van de luchthaven van Zaventem en de economische groeikansen van de luchthavenregio te bewaken en te verdedigen?

Welke stappen zal de Vlaamse Regering ondernemen voor een corrigerende actie ten aanzien van de Federale Regering om een jobverliescatastrofe op Zaventem en de luchthavenregio te counteren?

Zal de Vlaamse Regering conform het regeerakkoord de grondwettelijke en wettelijke instrumenten gebruiken die ze tot haar beschikking heeft om de belangen van de Vlaamse Regering te verdedigen inzake die regio?

Zijn de onderhandelingen ondertussen gestart met de federale overheid en de andere gewesten over een herziening van het samenwerkingsakkoord van Belgocontrol van 1989?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister-president, op 28 maart laatstleden bracht de VLC een rapport uit rond de concurrentiepositie van Zaventem versus de luchthavens Charleroi en Luik. Dat rapport kwam vroeger uit dan gepland wegens de oproep van Brussels Airlines rond de oneerlijke concurrentiestrijd van de luchthaven Zaventem met de luchthaven van Charleroi.

Volgens de Brussels Airport Company heeft de luchthaven van Zaventem in drie jaar tijd 10 procent van zijn banen verloren wegens de oneerlijke concurrentie van de luchthaven van Charleroi. De VLC tracht nu met haar rapport verduidelijking te geven en een voorstel van actieplan over te maken aan de Vlaamse Regering om de huidige toestand te verbeteren.

De huidige toestand is immers alarmerend en nefast voor onze Vlaamse economie en tewerkstelling. Volgens de VLC vormt de vertekende concurrentiepositie op dit ogenblik de

grootste economische bedreiging voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen en verhindert het de ontwikkeling van een duurzame toekomst voor de luchtvaart in België en Vlaanderen.

Het competitief speelveld van de luchthaven van Zaventem wordt sterk verstoord ten opzichte van de regionale luchthavens Charleroi en Luik. Hiervoor haalt de Vlaamse luchthavencommissie verscheidene redenen aan. De regionale luchthavens van Wallonië en hun gebruikers krijgen vanuit de Waalse overheid een aanzienlijke financiële injectie die rechtstreeks gebruikt wordt om dumpingtarieven te hanteren. Mevrouw De Vroe heeft daar ook al naar verwezen. Die dumpingtarieven zijn de voornaamste oorzaak van een verstoorde concurrentiepositie tussen de Waalse luchthavens en de luchthaven van Zaventem. Daarnaast zijn er ook verstoringen op het vlak van de kosten voor veiligheid, infrastructuur en regelgeving, op het vlak van ruimtelijke ordening, geluidsoverlast en arbeidsvoorwaarden.

Om het hoofd te bieden aan die verschillende uitdagingen stelt de VLC een twaalftal werken voor die ze categoriseert in hoofdlijnen doorheen het hele luchthavenbeleid, topprioriteiten en belangrijke maatregelen. Een van de hoofdzaken vormt de erkenning van de luchthaven van Zaventem als de tweede belangrijkste economische motor voor Vlaanderen. De VLC vraagt dan ook dat het Vlaamse beleid wordt uitgebreid met aandacht voor en kritische opvolging van de gevolgen van de beslissingen van de Federale Regering, de Waalse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Minister-president, wat is uw reactie op de vaststellingen van de Vlaamse Luchthavencommissie in haar rapport betreffende de concurrentiepositie van de luchthaven Zaventem ten opzichte van de luchthavens Charleroi en Luik?

Hoe wensen u en de regering tegemoet te komen aan de twaalf aanbevelingen die de VLC doet?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Ik heb mijn vraag gesteld op 21 maart, op het moment dat bekend werd gemaakt dat Brussels Airlines een verlies leed van 80 miljoen euro. Vanuit Brussels Airport en Brussels Airlines werd er toen sterke kritiek geleverd op de subsidiepolitiek van de Waalse overheid aan Charleroi.

Die cijfers werden inmiddels bevestigd door de VLC in haar rapport. De cijfers zijn hier ook aangehaald. Er is concurrentieproblematiek met overheidssubsidies. De Waalse Regering geeft per passagier op de luchthaven van Charleroi 15 euro. Ook zouden de kosten per vertrekkende passagier in Charleroi 2,3 euro en in Zaventem 31 euro bedragen. Op zes jaar tijd zijn de overheidssubsidies aan Charleroi verdubbeld.

Gisterenavond zag ik dat de Waalse minister van Werk Antoine zegt dat de financiële bijdragen van het Waalse Gewest in de Waalse luchthavens zullen uitdoven. Vanuit Europa wordt er namelijk duidelijke kritiek geleverd. Minister Antoine zegt dat het Waalse Gewest in het investeringsplan 2001-2011 voor Luik 281 miljoen euro steun heeft verleend en voor Charleroi 219 miljoen euro. Dat zijn toch wel zeer grote bedragen. Minister Antoine weet dat dat op termijn niet houdbaar is vanuit Europa en dringt aan op een grotere rol van de privéfirma's.

Er zijn ook cijfers voor Zaventem. Het aantal passagiers neemt opnieuw toe, maar is nog lang niet terug op het niveau van het faillissement van Sabena. Op het einde van de jaren 90 was er een piek van meer dan 20 miljoen passagiers. Nu zitten we aan 16 à 17 miljoen. Het komt lang niet in de buurt van wat het vroeger was. We hebben natuurlijk ook in Vlaanderen de discussie gevoerd over heel de problematiek van de luchthaven en de geluidsdruk. Minister-president, u was toen minister van Leefmilieu. Onder andere om die reden is DHL verhuisd en zijn bepaalde investeringen in Zaventem niet gebeurd. De onzekerheid was te groot. Op een zeker moment heeft toenmalig premier Verhofstadt voorgesteld om de luchthaven van Zaventem te verplaatsen naar Wallonië, hierin gesteund door Luc Coene, die gouverneur van

de Nationale Bank was. De Nationale Bank heeft nu een studie gepubliceerd over de economische waarde van de luchthaven van Zaventem. Daarin schrijven ze dat die een toegevoegde waarde heeft van 3,3 miljard euro. Een paar jaar geleden verklaarden de premier en de gouverneur van de Nationale Bank dat er onderzoek moest worden gevoerd naar de mogelijkheden om de luchthaven te verplaatsen, omdat die in het centrum van het land allerlei problemen veroorzaakte. We komen uit die periode.

Nu stel ik vast dat alle fracties vragen dat de Vlaamse Luchthavencommissie – een adviesorgaan van de Vlaamse Regering – na haar analyse een aantal voorstellen uitwerkt om de concurrentiekracht van de luchthaven van Zaventem te verhogen. De luchthaven is nog altijd een grote motor van werkgelegenheid, zowel voor de luchthaven zelf als voor het hinterland. We hebben ook nood aan een Brussels Airlines. Ik hoop dat het allemaal goed komt, want Brussels Airlines heeft toch zware verliezen geleden. Als Brussels Airlines zou verdwijnen, zou het voor de luchthaven een groot probleem zijn.

Minister-president, er zijn een aantal aanbevelingen gedaan door de luchthavencommissies. Heel wat dingen behoren niet tot onze bevoegdheden. De luchthaven ligt wel in Vlaanderen maar valt onder de federale bevoegdheid. Ze is nu bovendien in privéhanden. De vraag is hoe de Vlaamse Regering aankijkt tegen die problematiek.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister-president, collega's, ik begrijp de bezorgdheid die leeft bij een aantal collega's, zeker bij de collega's uit Vlaams-Brabant. De luchthaven van Zaventem zorgt inderdaad voor heel wat tewerkstelling.

Ik zou toch graag een aantal kanttekeningen willen maken. Het luchtverkeer is ecologisch zeer belastend en economisch niet altijd even florissant. We moeten bedachtzaam omspringen met luchtvaart en zeer goed nagaan waar we luchtverkeer inzetten en waar niet.

Er wordt ook te veel en te makkelijk gekozen voor regionale luchthavens, zowel in Wallonië als in Vlaanderen en in het buitenland. Ik vind de politiek van de Waalse Regering niet goed. Ik weet dat niet iedereen daar even enthousiast over is en ik hoop dat de politiek van de Waalse Regering wordt bijgestuurd.

Er is de tegenstelling – die terecht wordt aangehaald – tussen de Waalse regionale luchthavens en Zaventem. Maar we hebben ook zelf regionale luchthavens. Als men nagaat hoeveel subsidie de overheid geeft per passagier, dan zie je dat er per vertrekkende passagier in Deurne 30 euro subsidie wordt gegeven. In Oostende is dat zelfs 40 euro per vertrekkende passagier, alhoewel de berekening daar wat moeilijker is omdat er ook veel vrachtverkeer is. Wat we de Waalse Regering verwijten, doen we dus zelf ook, weliswaar op kleinere schaal. Als we zware uitspraken doen over de Waalse regionale luchthavens, dan moeten we dat ook toepassen op de Vlaamse regionale luchthavens. Volgens mij heeft de luchthaven van Deurne geen enkele toekomst, zeker niet nu er een goede treinverbinding naar Zaventem is. Voor Oostende is er wel nog enige toekomst, maar er moet een goede afweging komen.

We moeten dus ook de regionale luchthavens in Vlaanderen in vraag stellen. Een van de belangrijke punten is het draagvlak. Ik stel vast dat er voor de luchthavens van Deurne en Oostende eigenlijk weinig draagvlak is. In Deurne is er dat wel bij een beperkt aantal bedrijven die er gretig gebruik van maken. Bij de bevolking is het draagvlak zeer klein. Ook in Oostende wordt de luchthaven enigszins aangevochten. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de ligging. Maar als we uitspraken doen over de regionale luchthavens in Wallonië, dan moeten we ook uitspraken durven te doen over de regionale luchthavens in Vlaanderen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, ik ga op alle vragen proberen te antwoorden.

Mijnheer Watteuw, minister Crevits, die bevoegd is voor regionale luchthavens, pakt dit dossier aan. Ik kan alleen maar spreken uit de tijd dat ik die bevoegdheid had. We hebben toen het initiatief genomen om de luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) en de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) op te richten. Het is een heel proces en ik ga ervan uit dat minister Crevits hierover tekst en uitleg kan geven als er vragen over zijn.

Mijnheer Watteuw, ik ben onder de indruk van uw kennis van de rentabiliteit en de toekomstmogelijkheden van regionale luchthavens, zeker ook over wat privé-investeerdere kunnen en willen van maken. Ik ben ook onder de indruk van het feit dat u meent dat het maatschappelijk draagvlak, zowel in Antwerpen als in Oostende, niet groot zou zijn. Ik heb – maar ik kan erover gelezen hebben – de laatste maanden en zelfs de jaren, heel weinig maatschappelijke commotie kunnen vaststellen. De laatste commotie was bij het snoeien en het kappen van de bomen in Borsbeek. Bij mijn weten is er geen grote discussie over het maatschappelijk draagvlak.

De heer Filip Watteuw: Als u dat wilt, kan ik het hebben over de rentabiliteit van de luchthavens van Antwerpen en Oostende, want ik heb de cijfers bij.

Minister-president Kris Peeters: Dat is niet langer mijn bevoegdheid. Ik stel voor dat u dat met minister Crevits bespreekt. Samen met de voorzitter ben ik onder de indruk van uw kennis – over het WK wielrennen, maar ook over de economische toekomst van regionale luchthavens. Dat siert u.

Eerst en vooral wil ik stellen, als antwoord op de eerste vraag van mevrouw Eerlingen, dat de VLC een belangrijk signaal heeft gegeven en voor het eerst heeft getracht een beschrijving te geven van de omvang van de concurrentieverstorende situatie die zou bestaan op het vlak van de lonen van piloten en bemanningen enerzijds en op de prijsvorming bij het verlenen van luchthavenfaciliteiten anderzijds. Ik zal dit probleem ernstig nemen en met de regering onderzoeken welke acties wij met dit advies in de hand kunnen ondernemen. Maar ik wens ook na te gaan of wij moeten interveniëren in het lopende onderzoek van de EU-commissie, dan wel of wij de uitslag ervan beter afwachten. Dit onderzoek werd opgestart om na te gaan of de financiële regeling tussen de Waalse overheid en de luchthaven van Charleroi wel in overeenstemming is met EU-staatssteunregels. Europa zal in dat verband een belangrijke uitspraak doen, en op basis daarvan kunnen wij dan acties ondernemen.

Sta me toe in te zoomen op de twaalf aanbevelingen van de VLC. Het ligt in mijn bedoeling om hierover de Task Force Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio (START) te laten bijeenkomen en een voorbereidend voorstel te laten formuleren voor een reactie die wordt gedragen door de volledige Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement hebben de luchthaven van Zaventem steeds als een belangrijke economische motor erkend. Dit gebeurde reeds in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) waarin de luchthaven wordt erkend als een economische poort. In het kader van de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel besliste de Vlaamse Regering “een initiatief uit te werken voor de verdere ontwikkeling van de poort internationale luchthaven van Zaventem, zoals omschreven in het RSV”.

De afdeling Luchthavenbeleid van de Vlaamse administratie is bezig met de eerste stappen voor de uitwerking van een startbeslissing en een voorstel van traject voor de opstart van een afbakeningsproces en de uitbouw van een gebiedsgerichte werking. De aanbevelingen spreken over het herstel van het level playing field tussen Zaventem enerzijds en Charleroi en Luik anderzijds. Ik verwijs hiervoor naar het lopende onderzoek van de Europese Commissie over de concurrentievervalsing door Ryanair en een aantal luchthavens waaronder Charleroi, Dortmund en Carcassonne. De resultaten van dit onderzoek kunnen misschien het level playing field herstellen. Daarnaast nemen we akte van het voornemen van minister Antoine, zoals aangekondigd in de edities van gisteren van Le Soir en L’Echo, om de steun aan de Waalse luchthavens te verminderen of uit te doven. Daarbij is minister Antoine van mening

dat privépartijen toekomstige investeringen moeten overnemen. We zullen het debat in het Waals Parlement van vandaag over het luchtvaartbeleid met aandacht volgen, alsook de verwachte uitspraken van de Waalse Regering ter zake.

Wat de loonkost van het vliegend personeel betreft – ik antwoord hiermee ook op de tweede vraag van mevrouw De Vroe – is in het kader van het Flanders Air Transport Network (FAN) een nota over het loonkostenstelsel in de Belgische luchtvaart in de maak. Deze nota bevat actievoorstellen om de loonkosten van het vliegend personeel concurrentieel te houden met het buitenland. Een groot deel van de initiatieven die genomen zouden kunnen worden, moeten op het federale niveau gebeuren. Ook inzake de opleiding van piloten worden momenteel een aantal pistes onderzocht. Er zijn federale ministers die erg inventief zijn in het invoeren van forfaits en dergelijke. Misschien is het verstandig om dat eens op het federale niveau aan te pakken.

In de aanbevelingen wordt verwezen naar een aantal maatregelen die betrekking hebben op mobiliteit, zo onder meer de vraag naar de integratie van het spoorstation onder de luchthaven van Zaventem. Ik kan u zeggen dat in het kader van START met betrekking tot de trein, het Gewestelijk Expresnet (GEN) en tram en bus in projecten is voorzien voor de luchthavenregio, waarbij bijvoorbeeld de luchthaven is opgenomen als een van de drie polen die in het GEN moeten worden geïntegreerd. Wij zullen dit opvolgen wanneer de evaluatie van het volgende investeringsplan van Infrabel 2013-2025 er is. Dat haalde ook vandaag de kranten.

Een ander project bestaat erin de luchthaven klaar te maken voor de ontvangst van HST-treinen, in het kader van Diabolo. Zo kan de luchthaven worden verbonden met bijvoorbeeld Parijs, Amsterdam, Londen en Frankfurt. In het kader van een ander project is de luchthaven vandaag al opgenomen in het plan 'Vlaams-Brabant in Beweging', de mobiliteitsvisie voor 2020 van De Lijn voor de provincie Vlaams-Brabant. Dat zijn enkele voorbeelden ter illustratie.

Diabolo is afgewerkt en wordt in juni commercieel in gebruik genomen. Minister Crevits voert momenteel besprekingen over het GEN-station Machelen Kerklaan. Het busstation is reeds op de luchthaven gevestigd, dat weet u. Vlaanderen vraagt reeds langer afstemming met de NMBS over het exploitatieschema.

De aanbeveling over samenwerking op het vlak van toeristisch beleid steun ik persoonlijk. In het kader van Flanders Logistics (FL) wordt gewerkt aan gezamenlijke 'publiciteit' omtrent de vier pijlers: Flanders Air Transport Network (FAN), Flanders Port Area (FPA), Flanders Inland Shipping Network (FISN) en Flanders Land Logistics (FLL). Minister Crevits is daarmee bezig. In de aanbevelingen is sprake van de toekenning van een investeringsenveloppe aan economische actoren door de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV). Uiteraard moeten we 'staatssteun' vermijden of we krijgen problemen met Europa. Rechtstreekse steun aan luchtvaartmaatschappijen is niet geoorloofd en opstartsteun van luchtlijnen kan alleen op kleine luchthavens worden overwogen. De PMV kan investeringsprojecten ondersteunen, ook projecten op de luchthaven, mits voldaan wordt aan de gestelde eisen. Ik wil eraan toevoegen dat recent een opleidingsproject ondersteund werd vanuit het beleidsdomein Economie. Dat heeft de verbetering van de opleiding in de luchtvaartsector op het oog.

Wij ondersteunen actief connectiviteit en logistieke functies. Ik geef een voorbeeld: Brucargo wordt ondersteund binnen Vlaanderen in Actie (ViA). Eind 2011 is beslist een subsidie van 250.000 euro toe te kennen aan de Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde voor de verdere uitwerking van de aanbevelingen uit het rapport van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) Brucargo Secured Gateway. Hierin worden aanbevelingen gedaan om van de cargozone op Zaventem opnieuw een 'prime location' te maken.

Collega's, dit is mijn eerste reactie op de aanbevelingen. Ik neem dit rapport zeer ter harte en zal het verder bespreken binnen de Vlaamse Regering, op basis van een advies van de Task Force START. Ik zal niet nalaten u op de hoogte te houden van de voortgang. Een aantal aanbevelingen vallen onder de bevoegdheden van de federale overheid. Dat element indachtig zal ik gesprekken starten met mijn federale collega's. Mevrouw De Vroe verwees ernaar: er moeten stappen worden ondernomen om de concurrentiepositie van Zaventem en de economische groeikansen van de luchthavenregio te verdedigen, evenwel, mijnheer Watteuw, met respect voor de leefbaarheid van de luchthavenregio. Om die reden werkt de Task Force START aan de opvolging van een aantal binnen de Vlaamse Regering opgestarte projecten.

Op 2 februari heb ik op uw vraag, mevrouw De Vroe, wat duiding gegeven. "De Vlaamse Regering is uiteraard bereid een aantal stappen te zetten om het nodige flankerend beleid te voeren en mogelijke oneerlijke concurrentie te helpen bestrijden. Vanuit dat perspectief zal ik de Federale Regering verzoeken te zorgen voor een correcte toepassing binnen België van de Europese verordening EG 1794/2006 van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten, gewijzigd door een aantal andere verordeningen."

Dat is belangrijk. Dat antwoord is hier zeer relevant.

Wat ten slotte het samenwerkingsakkoord betreft met de federale overheid en de andere gewesten, kan ik zeggen dat deze onderhandelingen voor zover ik weet nog niet zijn heropgestart. Over het eventuele initiatief van federaal vice-eersteminister Vanackere over de uitzonderingsmaatregelen ten aanzien van de luchtvaartsector waar u naar verwijst, voorzitter, is er met mij nog geen officieel contact genomen.

Dit belangrijk onderwerp vroeg natuurlijk om een uitgebreid antwoord. De vragen waren zeer pertinent. We gaan daar in de schoot van de Vlaamse Regering verder aan werken. Europa heeft de procedure opgestart en die loopt nu. We zullen bijkomende acties ondernemen, rekening houdend met uitspraken, beslissingen of acties van Europa omtrent het level playing field.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Ik dank u voor uw antwoord, minister-president.

Ik zit wel met een dubbel gevoel. Aan de ene kant erkent u de problematiek van de concurrentievervalsing. Aan de andere kant gebruikt u vaak de woorden 'zou' en 'mogelijke oneerlijke concurrentie'. Erkent u het nu definitief? U gaat het rapport zeer ernstig nemen, waar ik heel blij mee ben. Ik had dat ook verwacht. Ik heb begrepen dat er na mijn vorige vraag nog geen verdere stappen zijn gezet. Ik ben blij dat u daarover wilt terugkoppelen. Ik ga ervan uit dat u daaromtrent nu wel meer actie gaat ondernemen. Ik zal de resultaten daarvan hoopvol afwachten.

Ik heb nu eigenlijk geen bevredigend antwoord gekregen. Ik heb de indruk dat de Vlaamse Regering vanaf de zijlijn toekijkt op de federale luchthaven. Ik zou heel graag hebben dat er vanuit de voorlinie voor onze luchthavenregio wordt gestreden. Er was altijd een afwachtende houding.

Minister-president, ik apprecieer uw engagement om concrete en actieve stappen te ondernemen. Uiteraard zal ik daar als oppositielid geregeld op terugkomen. Ik hoop dat u de daad bij het woord voegt en dat u ons gaat informeren na de bespreking van dit probleem in de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister-president, u benadrukt terecht dat u dit belangrijk probleem ernstig neemt. Met onze vragen hebben we dit ook willen aantonen.

Mevrouw De Vroe, inzake de oneerlijke concurrentie is het belangrijk dat we het oordeel van de Europese Commissie afwachten, omdat het onze positie kan ondersteunen. Als de Europese Commissie ook zegt dat het oneerlijke concurrentie is, staan we sterker in onze schoenen om actie te ondernemen. Ik veronderstel dat ook Europa actie zal ondernemen.

Overleg met de Waalse Regering en eventueel met de Federale Regering is ook belangrijk. Het verwondert me dat dat nog niet is gebeurd. Het is nog recent en ik neem aan dat dat tijd nodig heeft. Minister-president, ik wil vragen dat u dat snel doet, en met de nodige argumentatie. Als gast in deze commissie zou ik graag het vervolg kennen en ik zou het appreciëren als u de commissie inlicht over de vorderingen in het dossier. Dan zal ik wel vernemen wanneer dit aan bod komt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het aanbieden van fruitsnacks in bedrijven en de fiscale aftrekbaarheid ervan
- 1649 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Minister-president, groenten en fruit zijn belangrijk, niet alleen voor mezelf, maar ook voor de Vlaamse Regering. Minister Vandeurzen heeft een preventief gezondheidsbeleid uitgeschreven met een actieplan 2009-2015 waarin expliciet werd aangegeven dat het dagelijks consumeren van fruit heel goed is voor de volksgezondheid. Hij heeft er enkele concrete acties aan gekoppeld, vooral voor scholen. Als minister van Landbouw hebt u daar ook uw schouders mee onder gezet.

Een aantal bedrijven speelt hier gretig op in en biedt wekelijks gratis een hoeveelheid fruitsnacks aan hun werknemers aan, vooral vanuit de idee dat het beter is te investeren in de gezondheid van werknemers omdat op die manier een halt kan worden toegeroepen aan het ziekteverzuim.

Naar aanleiding van deze vraag om uitleg heb ik me verdiept in wetenschappelijke lectuur. Blijkbaar is het bewezen dat fruit eten wel degelijk helpt voor de gezondheid en het ziekteverzuim. Vandaag zijn er in veel gebouwen al waterfonteinen – weliswaar nog niet in dit huis – die blijkbaar volledig fiscaal aftrekbaar zijn. Na een aantal bezoeken aan bedrijven in de streek, bleek dat in Nederland de fruitsnacks in bedrijven nog veel meer worden gepromoot dan bij ons. De kosten voor het verstrekken van de kleine consumpties, waaronder fruit, zijn daar volledig fiscaal aftrekbaar. Als je in Nederland fruit ter beschikking stelt in je onderneming als tussendoortje en als kleine snack, dan mag je alle kosten voor 100 procent aftrekken van de belasting. Dat geldt zelfs ook voor de btw.

De gedachte die hierachter schuilgaat, is dat gezonde werknemers een belangrijk onderdeel vormen van een succesvol bedrijf. Het regelmatig eten van vers fruit geeft meer energie, houdt mensen alert en vermindert het risico op ziekte en ziekteverzuim. In een eeuw waar depressie de ziekte bij uitstek is, voelen mensen zich beter in hun vel. Wie droomt er niet van in zijn bedrijf heel aangename werknemers te hebben en zo weinig mogelijk afwezig?

Dat is mijn inspiratiebron geweest. Hoe komt dat nu? Zou dat een gemiddelde zijn? Het aanbieden van fruit in Vlaanderen zou ook onze landbouwsector een hart onder de riem kunnen steken. Jammer genoeg zijn we nog niet voor alles van fiscaliteit bevoegd, het federale niveau heeft nog een belangrijke vinger in de pap. Minister-president, bent u het voorstel genegen om dit te promoten in onze Vlaamse ondernemingen? Kunt u dit bespreken met de federale minister van Financiën? Met onze premier hebt u wellicht geregeld overleg,

maar is dat contact er ook met de federale minister van Financiën? Deze kleine zaak is toch zeer belangrijk. Op die manier kunt u uw zijn schouders onder dat belangrijk Vlaams actieplan voeding en beweging 2009-2015 zetten.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, mevrouw Heeren heeft al heel wat feiten en wetenschappelijk onderzoek aangehaald. Ik wil voor alle duidelijkheid nog even twee percentages aanhalen. Iedereen is het erover eens dat de Vlamingen meer fruit en groenten moeten eten. Uit de cijfers over het verbruik van groenten en fruit in ons land blijkt echter dat slechts 62 procent van onze landgenoten elke dag groenten eten. Slechts 35 procent eet elke dag fruit. Die percentages liggen bedroevend laag.

Wat de voedingsdriehoek betreft, zijn we in ons land ver van de aanbevolen hoeveelheden groenten en fruit verwijderd. Meer fruit en groenten consumeren, is natuurlijk goed voor de fysieke en mentale gezondheid. Bovendien varen ook onze land- en tuinbouwers hier goed bij. Dit is een win-winsituatie voor iedereen. Als minister van Landbouw vind ik dit zeer belangrijk.

Wat de aftrekbaarheid betreft, heeft mevrouw Heeren zelf al verklaard dat we vooralsnog spijtig genoeg niet bevoegd zijn. Ik heb de huidige situatie even bekeken. De kosteloze verstrekking van soep, koffie, thee, bier of frisdranken tijdens de werkuren wordt als een vrijgesteld sociaal voordeel beschouwd. De kosten die hiermee gepaard gaan, zijn voor de werkgever fiscaal aftrekbaar.

Deze aftrekbaarheid is een uitzondering op de algemene regel betreffende de kosteloze verstrekking van maaltijden. Hoewel de kosteloze verstrekking van een middagmaal bestaande uit soep, boterhammen met beleg en sociale hoofdmaaltijden als een sociaal voordeel wordt beschouwd voor de mensen die hiervan kunnen genieten, zijn de aan deze middagmalen verbonden kosten niet fiscaal aftrekbaar. Het aanbieden van koffie, thee, bier en frisdranken tijdens de werkuren is aftrekbaar en de rest is dat niet.

Het is natuurlijk de bedoeling van deze vraag om uitleg fruit bij die eerste categorie onder te brengen en met de kosteloze verstrekking soep, koffie en thee gelijk te schakelen. Misschien moet bier daar worden geschrapt. Ik weet niet elke ondernemingen tijdens de werkuren gratis bier verstrekken. Ik spreek me hier niet over uit. Het kan of moet in elk geval de bedoeling zijn fruit tot die eerste categorie toe te voegen.

Ik heb deze vraag, die ik overigens volledig ondersteun, aan de diensten van de federale minister van Financiën overgemaakt. Ik heb hem uitdrukkelijk gevraagd fruit toe te voegen aan de categorie die voor de werkgever fiscaal aftrekbaar is en voor de werknemer een sociaal voordeel inhoudt. We kijken allen uit naar het antwoord dat de minister van Financiën zal formuleren.

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Fruit hoort zeker thuis in het lijstje dat de minister-president net heeft opgesomd. Ik doe geen uitspraak over de andere zaken die op die lijst staan. Uiteindelijk gaat het niet om een loon: het gaat me om de mogelijkheid dit te kunnen aanbieden.

Ik ben al blij dat snoep er niet meer op staat. Het is in veel bedrijven jarenlang de gewoonte geweest snoep in snoepcontainers aan te bieden. Die containers zijn gelukkig in veel bedrijven verdwenen. Ik heb niets tegen snoep of tegen chocolade, maar we zijn ervan overtuigd dat fruit een beter alternatief kan zijn.

Minister-president, ik kijk samen met u uit naar het antwoord van de federale minister. Ik hoop dat fruit zo snel mogelijk in het lijstje kan worden opgenomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■