

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2002-2003

26 juni 2003

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot mevrouw Patricia Ceysens Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de Vlaamse belangen en compensaties inzake de Airbusdossiers  
Met redenen omklede motie

Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot mevrouw Patricia Ceysens Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over het Vlaamse ondernemingsbeleid

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie en Buitenlands Beleid, over een alternatief voor sokkelwater

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie en Buitenlands Beleid, over het acuut economisch ondersteuningsbeleid in het algemeen en het dossier Ford Genk in het bijzonder

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie en Buitenlands Beleid, over de toekomst van de auto-industrie



## Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 26 juni 2003

### VOORZITTER : De heer André-Emiel Bogaert

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.01 uur.*

#### **Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot mevrouw Patricia Ceysens Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de Vlaamse belangen en compensaties inzake de Airbusdossiers**

**De voorzitter** : Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot mevrouw Ceysens Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de Vlaamse belangen en compensaties inzake de Airbusdossiers.

Namens de commissie heet ik de nieuwe minister van Economie, mevrouw Ceysens, welkom, en hoop ik op een vruchtbare samenwerking.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, voor de zaak van de Airbussen vragen we al aandacht sinds het begin van deze legislatuur. Sinds 2000 ijveren we voor het rechtmatig aandeel van de Vlaamse bedrijven in het kader van de verdeling van de ontwikkelingskosten in de productie van de vliegtuigen Airbus A380 voor de burgerluchtvaart en Airbus 400M, een militair transportvliegtuig. In het verleden waren er nog dossiers over Airbus waarbij al dan niet Vlaamse bedrijven waren betrokken. Het is goed om bij de start van deze zittingsperiode de draad van het verhaal terug op te nemen, op een moment dat we daartoe initiatieven hebben genomen.

In een met redenen omklede motie vroegen we dat de Vlaamse regering bij de onderhandelingen over een samenwerkingsakkoord in het Airbusdossier, dat nodig was als de federale overheid tegemoetkomingen zou doen, de Vlaamse belangen maxi-

maal zou behartigen door een voor Vlaanderen aanvaardbare verdeelsleutel te bedingen voor de regionale economische return. Dit is echter zonder gevolg gebleven.

Een jaar geleden hebben we de toenmalige minister-president geïnterpelleerd over de participatie van Vlaamse bedrijven aan de bouw van de Airbusstoestellen A380 en A400M. Toen bleek immers dat het aandeel van de Brusselse en Waalse cel- en motorbouwers in het A400M-project al hoger lag dan het afgesproken aandeel van België in dit dossier. Doordat de eventuele inbreng van Vlaamse bedrijven relatief laat komt, en indien er in de voorgaande fase reeds een betrokkenheid is geweest, dan kunnen ze geen aanspraak meer maken op compensaties.

De minister-president antwoordde dat er voor het A380-programma geen verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië werd vastgelegd, maar dat werd uitgegaan van het maximaal industrieel luchtvaartpotentieel van de gewesten. Onze betrekkelijk jonge industrie zou zeker op haar wenken worden bediend, ook zonder regionale verdeelsleutel. Alle Vlaamse behoeften zouden worden voldaan door het samenwerkingsakkoord. In dat akkoord werd tevens voorzien in een controlecommissie die moet toezien op de verdeling van de budgetten over de gewesten en op het gebruik van gelijke terugbetalingsregels. Vlaanderen zou ook een veto-recht in die controlecommissie hebben. Volgens de minister-president was dat de ultieme garantie om in dat dossier voldoende aan bod te komen.

Elk jaar rond deze periode herleeft dit dossier naar aanleiding van luchtvaartbeurzen. Begin juni 2003 vernamen we dat het dossier over de compensaties wordt geblokkeerd. Enerzijds is er ontevredenheid aan Waalse kant omdat de terugbetaalbare leningen aan Techspace Aero zijn stopgezet, en anderzijds is er ontevredenheid aan Vlaamse kant over de verdeling van de NRC's, de non-recurring costs.

## Schuermans

Uit recente cijfers bleek dat van de NRC's voor de A380 al ruim 30 miljoen euro naar Brusselse en Waalse bedrijven vloeide en slechts 4 miljoen euro naar Vlaamse bedrijven. Zo'n slecht evenwicht valt moeilijk te verdedigen.

Over de verdeling van de opdrachten voor de A400M is de Vlaamse luchtvaartindustrie evenmin te spreken. Volgens Vlaamse industriëlen bestaat er een consensus over een aandeel van 57 procent voor Vlaanderen, maar daarvan kreeg Vlaanderen tot nu toe slechts een derde.

Over het A400M-programma zei gewezen minister-president Dewael vorig jaar dat het federaal KB van januari 2001, dat de overheidsopdrachten voor de aankoop van militair materieel regelt, zijn doel voorbij schiet. Het besluit was bedoeld om militaire bestellingen niet meer te plaatsen op basis van economische compensaties, maar van de operationele behoefte van de krijgsmacht. Dat is op zich een goede zaak, maar blijkbaar is het nefast voor onze Vlaamse bedrijven, aangezien het sluiten van het aankoopcontract economisch niet meer wordt gevolgd. Dit vond minister-president Dewael onaanvaardbaar.

Tijdens zijn bezoek deze week aan Le Bourget bleek de Waalse minister van Economie, de heer Kubla, er voorstander van te zijn om compensaties bij militaire bestellingen opnieuw in te voeren. Misschien biedt dit ruimte om dit KB bij te sturen.

We staan opnieuw voor een belangrijk dossier. Binnenkort zal ons land voor een groot bedrag aan transporthelikopters bestellen. Voor de jonge Vlaamse luchtvaartindustrie is het belangrijk om daarbij te worden betrokken.

Mevrouw de minister, hoe zult u de dossiers A380 en A400M op federaal niveau proberen te deblokken? Zal Vlaanderen weer toegevingen moeten doen? Gezien het ongenoegen in beide landsdelen over de Airbusdossiers, lijkt het erop dat de controlecommissie faalt in haar taak. Kunt u de werking van de commissie in dit dossier toelichten? Heeft Vlaanderen haar vetorecht niet kunnen gebruiken om de belangen van de Vlaamse bedrijven te behartigen? Het heeft er alle schijn van dat dit niet is gebeurd, gezien de sterk scheefgetrokken verhoudingen. Wat zal de Vlaamse regering nog doen om de belangen van de Vlaamse luchtvaartindustrie in deze dossiers en het transporthelikopter dossier maximaal te behartigen? Welk standpunt neemt de regering in over de mogelijke herinvoering van

de compensaties bij militaire bestellingen? Is de regering bereid om het KB van januari 2001 opnieuw te bekijken?

**De voorzitter** : Ik sluit me aan bij de bezorgdheid van de heer Schuermans. In deze commissie werden destijds lange en heftige discussies gevoerd met minister Van Mechelen en minister-president Dewael. Er was een consensus gegroeid dat het bijna onmogelijk was om in deze sector verdeelsleutels vast te leggen. De Waalse fabrieken die in dat dossier betrokken zijn, zijn daar al lang ingeplant. Vlaanderen heeft dan weer een relatief jonge industrie die zich vooral richt op spistechnologie en informatica. Als het over rompen, vleugels en cockpits gaat, dan denken we in eerste instantie aan Sabca en andere.

Er zal echter een inhaalmanoeuvre plaatsvinden voor dat onderdeel van de opdrachten. Er zal een comité moeten worden opgericht dat toezicht houdt en erover waakt dat een en ander niet te scheef groeit. De feiten bewijzen echter dat er opnieuw iets misloopt. Het lijkt me dan ook belangrijk dat in Vlaanderen over de partijgrenzen heen de belangen van die sector worden gevrijwaard. Het gaat trouwens ook om een symbooldossier voor Vlaanderen. Mevrouw de minister, ik wil u dan ook vragen om hier de nodige aandacht aan te besteden.

Minister Ceysens heeft het woord.

**Minister Patricia Ceysens** : Mijnheer Schuermans, ik zal uw vragen vanuit mijn bevoegdheid beantwoorden. Zoals u weet, hebben ze echter ook betrekking op de innovatiebevoegdheid van minister Van Mechelen.

Een aanvraag bij het federale niveau heeft me geleerd dat de dossiers niet echt geblokkeerd zitten, maar dat de federale minister van Begroting met het oog op de federale verkiezingen de opdracht had gegeven om alle uitgaven onder voorwaardelijke goedkeuring van de regering te bevriezen tot na de vorming van de nieuwe federale regering. Hieronder valt de NRC-steun voor de A380. Dit moet dus als een tijdelijk gegeven worden beschouwd. De steun die Vlaanderen toekent aan het programma A340 is intussen volledig uitbetaald.

In tegenstelling tot wat u zegt, mijnheer Schuermans, doet de controlecommissie mijns inziens haar werk wel naar behoren. Vlaanderen heeft een vetorecht en zal dit ook gebruiken. Voorts blijken ook de industriëlen relatief tevreden over de wer-

## Ceysens

king van deze commissie. De controlecommissie op zich is natuurlijk een nieuwigheid.

Over Airbus is er voor het eerst overleg waarbij de gewesten als volwaardige partners werden betrokken. De vorige Vlaamse regeringen hebben altijd nagelaten dit op te eisen. Dat dit belangrijk is, blijkt vooral uit het feit dat via de Vlaamse vertegenwoordigers in de controlecommissie aan nieuwe Vlaamse toeleveranciers reeds steun is toegezegd. Ik verwijs naar Septentrio en Europlasma. In het vorige systeem waar Vlaanderen niet meebeestte, is dat nooit gelukt.

Uw derde en vierde vraag zal ik samen beantwoorden. Het gaat hier om een federale materie waarop het Vlaamse beleidsniveau niet onmiddellijk een impact heeft. Door het KB van 6 december 2001 werd een nieuwe regeling van kracht betreffende overheidsopdrachten en eventueel daaraan verbonden nijverheidscompensaties. Halfweg de jaren tachtig voerde de federale regering economische returnregels bij militaire bestellingen en de regionale verdeelsleutel in. Sedert de invoering van deze regelgeving zijn er reeds voor meer dan 2 miljard euro werkelijk gefactureerde economische compensaties uit militaire bestellingen naar de Belgische economie teruggevloeid. Naast de tewerkstelling is het innovatie- en technologiehefboomeffect uit deze deelname aanzienlijk. Voor Vlaanderen wordt dit extra beklemtoond vermits bijna 70 procent van het Vlaams aandeel van dit bedrag – het gaat dan over 604 miljoen euro – via directe en semi-directe return is gebeurd.

Het nieuwe KB wijzigt het KB van 1997 met betrekking tot de gunning van overheidsopdrachten en is bedoeld om misbruiken uit het verleden te voorkomen. Daarbij werden soms defensieprogramma's aangekocht, voornamelijk in functie van toegezegde nijverheidscompensaties en niet in functie van operationele defensievereisten. In het nieuwe KB bestaat nog steeds de mogelijkheid voor economische return, maar dit moet specifiek voor elke offertevraag door de federale regering worden beslist.

De evaluatie van het economische returnluik gebeurt nu volledig los van de operationele evaluatie door Defensie en wordt slechts in aanmerking genomen voor de toekenning van de opdracht bij gelijkwaardige klassering van kandidaten na de defensieelectie. In die zin valt het inderdaad te betreuren dat sedert het van kracht worden van dit KB, Defensie zich, gezien de negatieve ervaringen

uit het verleden, verzet tegen het toepassen van de voorziene clausule inzake economische return.

Dit standpunt valt moeilijk te begrijpen aangezien de vastgestelde werkwijze in het KB net dit probleem uit het verleden duidelijk voorkomt. Mijns inziens bevat het nieuwe KB nochtans voldoende mogelijkheden voor een aanvaardbare economische return bij overheidsbestellingen, maar het moet wel volledig worden toegepast. In die zin zijn zelfs de uitspraken van mijn Waalse collega, minister Kubla, niet strijdig met het bestaande KB. Terugkeren naar de situatie voor het instellen van het KB is immers ook niet evident, gelet op de misbruiken die zich in het verleden hebben voorgedaan.

Anderzijds valt wel iets te zeggen voor de uitbreiding van het terrein van het bewuste KB. Dit KB omvat immers slechts aankopen waarover rechtstreeks door de Belgische regering is onderhandeld. Aankopen die aan een internationaal organisme zoals bijvoorbeeld Occar worden toevertrouwd voor de aankoop van het Airbus A400M-transportvliegtuig, zijn hier inbegrepen. Deze internationale aankoopprogramma's zullen blijvend in belang toenemen en zijn meestal het meest kapitaalsintensief.

Ik ben bereid om deze visie over te maken aan de federale regering. Ik wil zelfs overwegen om dit dossier in te brengen in de grote werkgelegenheidsconferentie die dit najaar wordt gepland. Het gaat immers over heel wat jobs die we vandaag de dag goed kunnen gebruiken.

Tot slot wil ik er nog eens op wijzen dat deze regering voor een offensieve aanpak heeft gekozen. Sinds 1988 is het Vlaams Gewest bevoegd voor luchtvaart, maar pas door de huidige regering is daar werk van gemaakt. Binnen het IWT is een apart lucht- en ruimtevaartprogramma opgezet dat eindelijk ook steun geeft aan de Vlaamse bedrijven. Dat gebeurt overigens met succes, zoals blijkt uit het hogervermelde voorbeeld van de nieuwe KMO's die in Airbus zullen participeren.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waaruit ik opmaak dat de dossiers door minister Vande Lanotte niet worden geblokkeerd omwille van de verdediging van bepaalde Vlaamse belangen, maar omdat men zich in de overgangperiode tussen twee regeringen niet engageert voor dit type uitgaven. Deze

**Schuermans**

blokkering kon ook begrepen worden als een uiteindelijk verzet tegen scheefgetrokken verhoudingen. Ik betreur een beetje dat dit niet het geval is.

Wat de controlecommissie betreft, zegt u dat men het vetorecht zal gebruiken. Tot op vandaag is dat niet gebeurd. Dat zou nochtans zinvol kunnen zijn. De sector geeft immers aan op zeer bescheiden wijze betrokken te zijn in deze twee grote dossiers. Ik vraag me dan ook af waarom het vetorecht niet is gebruikt in deze dossiers. Het aandeel van die nieuwe toeleveranciers is zo gering, dat een optreden in die commissie zeker gerechtvaardigd zou zijn. Net als uw voorgangers zegt u dat de Vlaamse luchtvaartindustrie tevreden is met de gang van zaken. Uit reacties van de sector blijkt echter dat men daar absoluut niet tevreden mee is.

**Minister Patricia Ceysens :** In de controlecommissie kan het vetorecht uiteraard worden gebruikt. In die commissie zitten echter experts die de sector heel goed kennen, en als die iets niet opportuun vinden, deel ik hun mening. Het zijn immers specialisten en ik heb het volste vertrouwen in hun kennis.

We krijgen vaak het signaal dat de grote industriëlen die in de sector actief zijn, niet zo ontevreden zijn als u laat uitschijnen. Daar zullen natuurlijk altijd wel tegengestelde meningen over bestaan.

**De heer Eddy Schuermans :** Mevrouw de minister, het is natuurlijk mogelijk dat de sector niet eenduidig optreedt. Het zou kunnen dat bepaalde mensen in Vlaanderen zich wel kunnen verzoenen met de gang van zaken, maar het valt toch op dat de communicatie vanuit de sector over de gang van zaken ondubbelzinnig negatief is.

Sinds 2000 heb ik geen enkel communiqué gezien waarin staat dat er forse vooruitgang is. Ook u zult waarschijnlijk niet weerleggen dat ons aandeel, dat vandaag in deze dossiers is gerealiseerd, zeer bescheiden is. Bovendien zal het waarschijnlijk niet groter kunnen worden, omdat er in de eerste fase van het productieproces reeds een bepaald niveau is bereikt waardoor Vlaanderen nog weinig kan doen ter aanvulling.

Ik heb gewezen op de mogelijkheid van het vetorecht om de garantie te kunnen krijgen dat het Vlaamse aandeel groot genoeg zal zijn. Het niet-gebruiken van het vetorecht heeft alleszins niet geleid tot een groter aandeel. Ik hou hier zeker geen

pleidooi om misbruiken in verband met dit type van aankopen opnieuw in te voeren.

In Nederland werd er een compensatie van 100 percent geëist in dit dossier. Bovendien kreeg een land als Oostenrijk een economische compensatie van 300 percent voor de Eurofighters. Dat wil echter niet zeggen dat er in die landen per definitie op een slechte manier is aangekocht. Ik ga ervan uit dat moet worden ingespeeld op de behoeften die er vooraf zijn, maar er mag geen tegenstrijdigheid ontstaan met het rechtmatige aandeel van een eigen industrie en de daaraan verbonden compensaties. U zult dus zeker nog een tandje moeten bijsteken.

In internationale projecten en samenwerkingsverbanden gaat het om grote kapitalen en spelen de compensaties volop. Vlaanderen moet dus nog meer doen. We zullen daarom een motie indienen.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter :** Door de heer Schuermans werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet 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.

---

**Interpellatie van de heer Eddy Schuermans tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over het Vlaamse ondernemingsbeleid**

**De voorzitter :** Aan de orde is de interpellatie van de heer Schuermans tot mevrouw Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over het Vlaamse ondernemingsbeleid.

De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans :** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, u weet dat we ons al geruime tijd zorgen maken over de economische evolutie in onze regio. Het liedje wordt misschien wat afgezaagd, maar het gaat toch niet meer om een dipje, maar om een echte economische cri-

## Schuermans

sis. Ook bij het schrijven van het federale regeeringsprogramma zal daar blijkbaar rekening mee worden gehouden.

Vlaanderen alleen kan deze situatie echter niet oplossen, zeker niet in een land als België, waar belangrijke economische bevoegdheden bij de federale overheid liggen. Als regio staan we dus niet zo sterk om een eigen beleid te voeren in die context. Daarom moeten we onze beperkte bevoegdheden maximaal inzetten om de negatieve effecten van de slechte conjunctuur af te vlakken en om het pad te effenen voor een heropleving die hopelijk vroeg dan laat zal komen.

Het aantal starters in Vlaanderen heeft een historisch laag peil bereikt, en dat onderscheidt ons in negatieve zin van andere landen. Op enkele jaren tijd was er een daling van 40 percent. Dat betekent niet dat onze jonge mensen niet ondernemingsgezind zouden zijn, maar ze worden hevig afgeschrikt, onder andere door hun omgeving. Er zijn immers veel risico's verbonden aan zelfstandig ondernemen, wat zo hoort.

Er is dus onzekerheid en er is nood aan kapitaal. Er komt ook veel papierwerk kijken bij zelfstandig ondernemen. Dat zijn allemaal barrières voor mensen die zich als zelfstandig ondernemer willen vestigen. Het is precies op het regionale niveau dat we mogelijkheden hebben om op dat vlak maatregelen te nemen. We hebben altijd erkend dat het actieplan Ondernemen van de Vlaamse regering een goede basis voor discussie bood, maar het is voor het overgrote deel dode letter gebleven. De nieuwe minister-president stelde in zijn openingspeech dat er van het regeerakkoord nog 15 percent moet worden gerealiseerd. Op economisch vlak moet er echter nog een veel groter deel worden uitgevoerd. Het VEV, Unizo en VKB hebben onlangs nog eenduidig negatieve balansen opgemaakt. Opvallend is dat werknemersorganisaties op het vlak van de expansiesteun op dezelfde lijn zitten als de werkgeversorganisaties. De manier waarop dit instrument wordt vervormd, is voor allebei een erg negatieve evolutie.

Er waren een heel reeks beloftes gedaan, zoals starterpremies, vernieuwde waarborgregeling, de Arkimedesregeling, verlaging van de administratieve lasten met 25 percent en een tegemoetkoming aan vragen van starters. U moet erkennen dat, ondanks de principiële goedkeuringen op ministerraden, in de praktijk nog steeds wordt gewacht op de uitvoering ervan. In het begin van de regeerperiode

de zijn de GOM's hervormd naar eerst de Huizen van de Onderneming en daarna naar de Huizen van de Economie. We hebben de hele soap meege maakt. Er zijn nu weliswaar twee gebouwen officieel geopend, maar er is nog altijd geen decretale basis voor.

De zittingsperiode loopt stilaan op zijn einde. Veel tijd om de aangekondigde maatregelen uit te voeren, is er niet meer. Gezien de huidige economische situatie willen we weten welke dossiers u met voorrang zult behandelen.

**De voorzitter** : De heer De Cock heeft het woord.

**De heer Frans De Cock** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik onderschrijf dat het ondernemerschap in Vlaanderen achteruit gaat. In de beleidsbrief Economie van uw voorganger staat dat er de voorbije vijf jaar op jaarbasis gemiddeld 30.000 nieuwe ondernemingen bijkwamen. In 1997 waren er nog 32.000 oprichtingsakten. Nadien is dat fors beginnen te dalen. In 2000 was er nog een opleving, maar nu is het gemiddelde 28.000. Studies wijzen erop dat we achterop hinken in vergelijking met onze buurlanden en de Angelsaksische landen.

Mevrouw de minister, u bent nog niet lang in functie. U hebt waarschijnlijk al heel wat studie achter de rug en ook nog heel wat voor de boeg om te bepalen wat uw prioriteiten zijn. Ik pleit ervoor dat er op korte termijn werk wordt gemaakt van de Arkimedesregeling die risicokapitaal aan starters verschaft. We hebben daarover in deze commissie trouwens al een hoorzitting georganiseerd. Voor onze fractie is dat één van de speerpunten van het komende jaar. Andere maatregelen staan op stapel, maar dit lijkt ons het belangrijkste.

**De voorzitter** : De heer Van Goethem heeft het woord.

**De heer Roland Van Goethem** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vorige sprekers hebben een aantal praktische belemmeringen aangevoerd die jonge starters tegenhouden. Er is echter ook een gebrek aan vertrouwen. Starters hebben geen toekomstperspectief. Het oplossen van de praktische problemen zal de meest eenvoudige taak zijn. Het moeilijke is om een atmosfeer te scheppen waarin de ondernemer een toekomstperspectief heeft. Zolang er geen mentaliteitswijziging komt, zullen we achterop blijven hinken. Het moet voor starters de moeite lonen om risico's te nemen.

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, hier wordt de indruk gewekt dat de politiek de economie volledig kan regelen. Niets is echter minder waar. De politieke wereld kan ten hoogste een omgeving scheppen, maar niet het volledige economische bestel sturen. Als er minder starters zijn, dan heeft dat oorzaken. Die echter alleen bij de overheid leggen, is niet correct. Een van de oorzaken is de wereldwijde economische recessie. De economische markt sputtert. We kunnen niet zeggen dat de overheid geen inspanningen levert om daaraan iets te doen. Alle heil verwachten van een Arkimedesproject, is echter verkeerd.

We kunnen hier net zo goed het onderwijs met de vinger wijzen en zeggen dat de studenten niet voldoende worden voorbereid. We hebben er nood aan om over een aantal dingen na te denken. Kunnen we de problemen oplossen met subsidies? Moeten we de vorming aanpassen? De bedrijfs wereld vraagt om de opleiding van mensen te integreren in de praktijk. Vaak kan er weinig worden aangevangen met afgestudeerden omdat ze achterop hinken. Het onderwijs beantwoordt immers niet meer aan wat er op de markt wordt gevraagd. Dat is vooral opvallend bij de markt van de techniek. Er is een tekort aan ingenieurs. Die 10 of 12 uur wiskunde in de ingenieursopleiding is immers te veel. De industrie zegt dat ook : zij hebben dat niet nodig. De scholen blijven echter bij hun standpunt : ze oordelen dat die studenten dat wel nodig hebben. Dat leidt tot eindeloze discussies.

We moeten er ons voor hoeden niet verzeild te raken in een betuttelend, subsidiërend systeem. Ik besef zeer goed dat er kapitaal voorhanden moet zijn. Ik heb al meermaals in deze commissie gesteld dat de banken vandaag terzake een zeer dubieuze rol spelen. Vroeger kregen starters veel gemakkelijker toegang tot de kapitaalmarkt. Dan heb ik het zelfs nog niet over risicokapitaal. Toen ik begon als ondernemer was ik 26 jaar. Ik ging naar de bank en vroeg daar een paar miljoen frank. Noch mijn vader, noch ikzelf moesten borg staan : het volstond dat ik geloofde in mijn onderneming. De bank stelde zich tevreden met een soort hypotheek op het handelsfonds. Vandaag zijn er zeven of acht buffers. Er wordt een beroep gedaan op de schoonmoeder en op de ouders. Huizen worden in borg genomen. Dan hoeft het ons niet te verbazen dat er geen jonge ondernemers of beginnende ondernemingen zijn. Een onderneming beginnen is altijd een risico. Dat is steeds zo geweest. Dat kunnen we niet wegcijferen. Niet elke onderneming die wordt opgestart, blijkt een succesverhaal : het ware mooi

moge het tegendeel het geval zijn, maar dan zouden we in een soort Utopia leven.

Ik kan het ermee eens zijn dat er op het financiële vlak een aantal steunende, flankerende beleidsmaatregelen moeten worden genomen, maar ik vind het niet correct dat men de verantwoordelijkheid en de schuld bij de politiek legt.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Ik ben mijn interpellatie begonnen met de stelling dat de economische problemen internationaal gesitueerd en conjunctuur bepaald zijn. Dat betekent echter niet dat we ons niet maximaal moeten inspannen binnen die bevoegdheden die we hebben om enig effect te kunnen hebben. Ik beperk me ook tot die bevoegdheden, en ik verwacht er ook niet alle heil van. We zullen met onze Vlaamse bevoegdheden de conjunctuur niet omgooien, maar we mogen niet in het andere uiterste vervallen, waarbij men stelt dat de politiek geen schuld heeft. In de mate dat we bevoegdheden hebben, moeten we ze gebruiken.

U geeft zelf aan dat er een probleem is inzake risicokapitaal. De Vlaamse overheid heeft de kans om daar enigszins bij te sturen. U geeft zelf een voorbeeld van hoe een optreden ten aanzien van die sector cruciaal kan zijn om mensen de mogelijkheid te geven op te starten. In die zin, mijnheer Ramoudt, bevatte uw betoog enigszins een tegenspraak.

**De voorzitter** : De heer Van Dijck heeft het woord.

**De heer Kris Van Dijck** : Mijnheer de voorzitter, ik heb deze interpellatie met aandacht gevolgd. Er zijn veel wijsheden gezegd, ook door de heer Ramoudt.

Toch wil ik een waarschuwing geven. Als het slecht gaat, ligt dat niet alleen aan de politiek, maar als het goed gaat, moet de politiek ook niet trachten de eer op te strijken. Dat is immers de keerzijde van de medaille. Als het goed gaat, staan de ministers als eerste klaar om zegebulletins de wereld in te sturen. Voor de bevolking lijkt het dan ook dat dit goede nieuws aan hen te danken is. Maar als het dan slecht gaat, dan moet men dat er ook maar bij nemen. Voor het overige ben ik het eens met de analyse van de voorgaande sprekers.

**De voorzitter** : Mevrouw de minister, deze uiteenzettingen bewijzen dat er inzake ondernemingsbeleid zeker iets beweegt. In het verleden zijn terzake



## Voorzitter

een aantal initiatieven deels ontstaan in deze commissie. Zo is de problematiek van het tekort aan risicokapitaal in deze commissie herhaaldelijk aan bod gekomen, onder meer op vraag van de heer Laverge. Er hebben terzake hoorzittingen en gedachtewisselingen plaatsgevonden. Er waren vragen en interpellaties. Er is aan de kar geduwd. De commissie heeft een belangrijke stimulans gegeven.

De interpellant heeft een lijst gegeven van wat er tijdens de zittingsperiode zoal is aangekondigd of beloofd. Belangrijk vind ik dat we in de huidige zittingsperiode zijn geëvolueerd van een interveniërend naar een flankerend beleid, want een interveniërend beleid is niet wenselijk. De huidige regering heeft werk gemaakt van deze omschakeling, maar ik ben het eens met de interpellant dat er een aantal problemen rijzen. Er wordt pro-actief gewerkt terwijl er nog geen wetgeving is. Dat is een probleem, ook voor de commissie. Over de Huizen van de Vlaamse Economie is inderdaad 3 jaar gepraat. Met die naamwijziging heb ik geen moeite. Dat hoort bij de geboorte van een nieuw initiatief.

Mevrouw de minister, uw voorganger had twee stokpaardjes : de automobielsector en de voornoemde huizen. Welnu, er is nog geen enkel parlementair stuk, maar er worden al wel dergelijke huizen geopend op basis van een decreet dat er nog moet komen en dat begin 2000 werd aangekondigd. Als parlementsleden, los van de tegenstellingen tussen partijen, kunnen we dat niet goed vinden. Voor het overige vind ik dat de Vlaamse regering en de opeenvolgende ministers in vrij moeilijke omstandigheden, na de zegebulletins van 1999 en 2000 waar heel Europa in is getrapt, toch vrij goed hebben gewerkt wat het economisch ondernemerschap betreft.

In navolging van de heer Ramoudt wil ik het volgende zeggen. Men kan economie vergelijken met water : dat loopt zoals het loopt, van de bergen naar de zee. Men kan misschien de oevers wat versterken, of stukken rechtekken, maar de loop beïnvloeden kan men niet. We zijn immers afhankelijk van een ruimer systeem. *(Opmerkingen van de heer Eddy Schuermans)*

Men kan inderdaad dijken bouwen. Die zijn misschien niet sterk genoeg, en dan moet men ze versterken. Maar de economie is voor een Vlaamse regering en een Vlaams Parlement een gegeven, waarop we flankerend kunnen inspelen. In uiterst moeilijke tijden, zoals we die nu beleven, is dat na-

tuurlijk niet gemakkelijk. Ik hoop dat de pessimisten ongelijk zullen krijgen en dit laatste jaar van deze zittingsperiode een beleidsjaar zal zijn voor deze regering en dit parlement, en niet een jaar waar niet veel in gebeurt. Ik roep zowel deze commissie als de regering daar dan ook toe op.

De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys** : Er zijn hier veel wijsheden gezegd. Bij de heer Ramoudt heb ik echter één onwijsheid aangetroffen. De voorbije dagen hebben we nogal wat kansen gekregen om aanwezig te zijn bij proclamaties. Naar aanleiding daarvan wordt vaak gepraat over de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt. De verwachtingen van ondernemingen met betrekking tot het onderwijs lijken mij wat te hooggespannen, want ze verwachten mensen die onmiddellijk inpasbaar zijn, maar als we de Europese cijfers bekijken, dan blijken de Belgische ondernemingen nog steeds het minst te investeren in opleidingen en dergelijke. De bedrijven kunnen niet verwachten dat het onderwijs mensen aflevert die onmiddellijk inpasbaar zijn. Ik denk dat ze dat ook wel weten, en ook de ondernemingen zullen terzake hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.

Het is de taak van het onderwijs mensen een brede basisvorming te geven, waardoor ze inpasbaar zijn op verschillende domeinen. In de toekomst zal er immers geen werkzekerheid meer kunnen worden gegarandeerd. Er zal sprake zijn van wisselende functies en van loopbaanzekerheid in plaats van werkzekerheid. Het is de verantwoordelijkheid van de ondernemingen om dat opleidingsbeleid te bespreken met de scholen.

**De voorzitter** : Minister Ceysens heeft het woord.

**Minister Patricia Ceysens** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik denk dat de heer Schuermans hier een breed gedragen onderwerp heeft aangebracht. Ik merk alleszins dat alle commissieleden er hun zegje over willen doen. Dit is volgens mij inderdaad een van de zaken die in deze commissie op de voet worden opgevolgd. Ik ben eerlijk gezegd ook wel heel blij met de relativerende toon van de heer Ramoudt. Ik geef u voor een stuk gelijk, mijnheer Van Dijck, dat de politiek soms graag eens op de eigen borst klopt, maar toch kan ik me meer vinden in de relativerende toon van de heer Ramoudt. Denken dat het Walhalla zich zal openen als we het actieplan helemaal uitvoeren, is namelijk niet realistisch.

## Ceysens

Het actieplan Ondernemen is alleszins de kern van wat we willen als stimulans voor het ondernemen in Vlaanderen. Geef ik daaraan vandaag echt prioriteit? Ik zal een beleidsbrief opmaken, waarin u al mijn stokpaardjes zult terugvinden. Neem van mij aan dat we met die stokpaardjes van het volgende jaar echt nog wel een beleidsjaar willen volmaken.

Ik wil het eerst even hebben over de discussie rond het onderwijs. De vraag werd gesteld of het onderwijs technische mensen moet afleveren, hoe ver het daarin moeten gaan en hoe breed het moet gaan. Als het gaat om onze economie, denk ik dat vooral de vraag moet worden gesteld of het onderwijs er voldoende in slaagt om de zin voor initiatief van jonge mensen te behouden. Wat het ondernemen betreft, moet het namelijk over meer gaan dan over de discussie of de studenten al dan niet technisch gevormd of breed gevormd moeten zijn. Slaagt het onderwijs erin om de creativiteit en de zin voor initiatief, waar jonge mensen dikwijls van overlopen, te beoordelen als een goede menselijke kwaliteit? Dat lijkt me belangrijker in deze discussie. Ik heb soms de indruk dat het onderwijs niet altijd even opgezet is met zin voor initiatief. Ik merk dat men nog dikwijls van mening is dat een volgzaam leerling die mooi binnen de lijntjes loopt, een goede leerling is. Ik kan me natuurlijk wel voorstellen dat het gemakkelijker lesgeven is aan een klas met enkel van die leerlingen.

Bij de opvoeding van kinderen merk ik hetzelfde. Kinderen die u uitdagen, zijn vaak kinderen die precies die zin voor initiatief aan de dag weten te leggen, maar het is natuurlijk moeilijker om daarmee om te gaan. Proberen we die kinderen toch niet nog steeds in een patroon te krijgen dat voor ons gemakkelijk is en maken we daardoor niet een stukje van hun creativiteit en zin voor initiatief kapot? Ik denk dat dit een fundamentele vraag is. Als het gaat om concrete tewerkstelling, gaat het niet zozeer om het debat of de scholing eerder technisch of breed moet zijn. Het is belangrijk dat we starters hebben, mensen die willen ondernemen. Daarvoor moeten we ons afvragen of de scholen de zin voor initiatief stimuleren.

Als ik spreek met ondernemers, vraag ik hen vaak naar hun kinderen. Ik krijg dan dikwijls te horen dat die kinderen absoluut niet het leven willen leiden dat hun ouders als toonbeeld hebben gezet, namelijk keihard werken. Natuurlijk is dat ook een beetje het zich afzetten tegen de vorige generatie. Die kinderen zien hun ouders keihard werken en merken dat ze daarvoor niet altijd de nodige er-

kenning en waardering krijgen van de politiek. Ze redeneren dus als volgt: ik ga me niet mijn hele leven kapot werken voor een zaak en mijn gezinsleven daarvoor opzijzeten, terwijl het dan soms bijna als vreemd wordt beschouwd dat ik er ook iets aan verdien. Dat is de afweging die jonge mannen vandaag maken. Ze kiezen liever voor zekerheid. Als we die mentaliteit niet kunnen veranderen, heeft het niet veel zin om allerlei plannen uit te werken. Ik denk dat we allemaal ook eens in eigen boezem moeten kijken en moeten nagaan hoe we daar politiek tegenover staan.

Dat is de ruimere context waarbinnen ik het probleem wou schetsen, maar ik wil ook heel concreet met u allen nagaan hoe het nu zit met dat actieplan Ondernemen. Hier is veel over verteld in de media. Ik had daarbij de indruk dat eigenlijk nooit goed zou worden beoordeeld wat ik deed. Als ik nu nog veel uitvoer, zal men zeggen dat niet ik maar mijn voorganger dat allemaal heeft gedaan en dat de uitvoering van het plan reeds ver gevorderd was. Als ik minder doe, zal men zeggen dat ik niks gedaan heb. Hoe dan ook zal ik kritiek oogsten.

Ik wil nu alleszins, bij mijn eerste aanwezigheid in deze commissie, met u allen overlopen hoe ver we nu effectief staan inzake dat actieplan Ondernemen. Ik was blij te vernemen, mijnheer Schuermans, dat u het toch ook een belangrijk werkstuk vindt. Het plan probeert vanuit verschillende invalshoeken het ondernemersschap op te drijven. De uitvoering van het actieplan is volop bezig en ik zal daar zeker verder aan werken.

In de persberichten konden we lezen dat slechts 15 percent van het actieplan zou zijn uitgevoerd. In ons statusrapport hebben we kunnen aantonen dat meer dan de helft werd uitgevoerd. Ik vind die onderschatting niet zo erg, op die manier kan ik op het einde van de legislatuur zeggen dat ik meer heb uitgevoerd dan werkelijk het geval is.

Het eerste spoor dat wordt gevolgd in het actieplan is het bevorderen van het ondernemerschap. Op dat vlak werd beduidend meer dan de helft uitgevoerd. Ik som enkele zaken op die reeds werden gelanceerd: de opleidingscheques, de adviescheques, de ondernemingsplanwedstrijd en de brugprojecten Onderwijs-Economie. Het aangepaste besluit betreffende de peterschapsprojecten wordt morgen opnieuw ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse regering. We hebben daarin eerst het advies van de Raad van State moeten verwerken.

Verder is er ook de ondersteuning van de digibeten, waar ik hard aan wil werken. Het feit dat 'e-

## Ceysens

government' werd opgenomen in mijn titel, zegt al iets over het belang dat ik persoonlijk hecht aan het feit dat zoveel mogelijk mensen en bedrijven de weg naar het internet vinden en de hele evolutie meemaken.

Het voorstel van de starterscheques, dat eigenlijk niet echt deel uitmaakt van het actieplan Ondernemen maar het resultaat is van het akkoord 2002-2003 dat met de sociale partners werd afgesloten, werd op 28 april 2003 aan de hand van een concreet besluit besproken op het Vesoc-overleg. We leggen nu nog de laatste hand aan een bijgestuurde versie, die zou moeten tegemoetkomen aan de opmerkingen die tijdens dat overleg werden geformuleerd.

Het VIZO werd slagvaardiger gemaakt door de invoering van een outputgestuurde financiering, het nieuwe besluit op de voortgezette vorming en de schaaloptimalisatie. Eind dit jaar zal ook de hervorming van de leertijd nog haar beslag krijgen.

Wat het inschakelen van de ondernemerschapsattitudes in de eindtermen van het onderwijs betreft, is er een principieel akkoord met de minister van Onderwijs. Zoals ik reeds heb gezegd in mijn inleiding, vind ik het echt belangrijk dat het onderwijs weet om te springen met zin voor initiatief.

Een tweede spoor in dat actieplan zijn de initiatieven ter versterking van de financiële structuur van ondernemingen. De uitvoering van deze initiatieven werd enigszins bemoeilijkt door de laattijdige goedkeuring van het kaderdecreet. Niettemin durven we poneren dat ook hier reeds 50 percent van de maatregelen werd uitgevoerd. De uitvoeringsbesluiten voor de expansie nieuwe stijl werden principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering. Daarover hebben we reeds een eerste aanvaring gehad, mijnheer Schuermans. Die uitvoeringsbesluiten liggen momenteel voor bij de Raad van State voor advies en moeten daarna nog naar de Europese Commissie voor goedkeuring.

Ondertussen werd de steunregeling voor de binnenvaartsector gemoderniseerd en werd een oplossing gecreëerd voor de afschaffing van de aftrekbaarheid van de milieuheffingen. Voor energie-intensieve bedrijven werd het principe van de benchmarkconvenants goedgekeurd. Bovendien wordt momenteel een regeling uitgewerkt voor de introductie van flexibele mechanismen die bedrijven moeten faciliteren de Kyotonorm door middel van buitenlandse projecten te realiseren.

De realisatie van het KMO-financieringsagentschap onder de koepel van de Participatiemaatschappij Vlaanderen, met de bundeling van ARKimedes en de nieuwe waarborgregeling, zit op kruissnelheid. Aangezien de juridische totstandkoming van ARKimedes een procedureel zeer zwaar proces is, onder meer omdat naast de Raad van State en de Europese Commissie ook het Rekenhof en de andere deelstaat moeten worden geraadpleegd, gezien ook de complexiteit van het voorstel, is het niet correct te stellen dat er sprake is van vertraging. Verwacht wordt dat het ARK-decreet in het najaar zijn definitieve goedkeuring krijgt zodat begin 2004 het systeem effectief starten.

Heel wat mensen koesteren hoge verwachtingen omtrent de ARKimedesregeling. Ik heb gebeld naar de Raad van State om te vragen waarom de adviestermijn overschreden was. We moesten een advies hebben binnen een maand, dat kwam er niet. Ik kreeg te horen dat men ermee bezig was, en dat het advies er op korte termijn zou komen. Het is er nog altijd niet. Ik zal niet nalaten daar zelf te blijven op aandringen. Blijkbaar wordt de termijn niet gerespecteerd en staat daar geen sanctie op. Het duurt nu al te lang. Ik verwacht heel wat opmerkingen van de Raad van State, waar ik uiteraard rekening mee zal houden. Er is dus nog werk aan de winkel. In de eerste plaats komt het er nu op aan het advies in handen te krijgen.

De nieuwe waarborgregeling vergt naast het technische hoofdstuk ook een organisatorische inplanting die afwijkt van wat de wet van 1978 terzake stipuleert. Ook hier wil ik in het najaar een oplossing bereiken zodat het nieuwe systeem begin 2004 kan worden gelanceerd. Nog voor het zomerreces zal de Vlaamse regering een gedetailleerde planning voor de oprichting van het KMO-financieringsagentschap, inclusief de onderliggende bestanddelen van ARKimedes en waarborgregeling, goedkeuren. Wij werken iets langer dan het parlement, dus ik heb iets meer tijd.

De acties ter vermindering van de administratieve lastendruk zijn voor 85 percent uitgevoerd. Reeds halfweg 2002 besliste de Vlaamse regering dat alle entiteiten van het ministerie de nodige stappen moeten zetten voor de incorporatie van het uniek identificatienummer in hun databanken. Het uniek nummer dat reeds wordt toegepast voor bepaalde bestaande applicaties, zoals de opleidings- en adviescheques, en zal worden toegepast voor toekomstige applicaties, zoals de expansie nieuwe stijl en de ecologie nieuwe stijl, werd permanent afgetoetst aan de federale evoluties in het algemeen en aan de afspraken die werden gemaakt bij de op-

## Ceysens

start van de federale Kruispuntbank voor Ondernemingen in het bijzonder.

Bovendien is reeds nu een verzoek gericht aan Fedict om via de UME-techniek elektronische attestatie van bepaalde gegevens te bekomen. Deze technische evoluties kunnen niet los worden gezien van de uitbouw van het virtueel loket [www.ondernemendvlaanderen.be](http://www.ondernemendvlaanderen.be) dat naar aanleiding van de e-gov-top in februari jongstleden boven de doopvont werd gehouden. Alle maatregelen van het actieplan Ondernemen krijgen hun plaats in dit loket met respect voor de levenslijnfilosofie via dewelke de website werd opgebouwd.

Inzake reguleringsmanagement valt aan te stippen dat het vernieuwd economisch ondersteuningsbeleid als een van de vijf modelprojecten van de kennis Wetmatiging naar voren werd geschoven omwille van zijn integrale en structurele benadering. Het reeds geciteerde nieuwe kaderdecreet maakte komaf met niet minder dan vier bestaande wetten en decreten. De eerste twee gelanceerde maatregelen, de opleidings- en adviescheques, zijn voorbeelden op het vlak van administratieve lastenverlaging. De maatregel van de adviescheques kreeg hiervoor trouwens onlangs in Parijs een e-award.

Het nieuwe besluit op de bedrijventerreinen fungeert actueel als piloot voor een uiterst gedetailleerde lastenanalyse. Uit de conclusies die op het einde van deze maand door de kennis Wetmatiging publiek worden gemaakt, zullen stappen volgen om deze en andere regelgeving op wetenschappelijk onderbouwde wijze te screenen en waar nodig bij te sturen.

De invoering van het Huis van de Economie gebeurt stapsgewijs. Het ontwerp van decreet is agenderingsklaar, maar wacht op definitieve goedkeuring van het kaderdecreet BBB, dat momenteel wordt besproken in het Vlaams Parlement. Als het parlement zijn zegen geeft, kunnen we verder. U zult begrijpen dat het moeilijk is om iets te doen waarbij telkens wordt gerefereerd aan iets dat nog niet bestaat.

Het vijfde hoofdstuk, Internationaal Ondernemen, is zoals het Vlaams Huis van de Economie vooral een kwestie van reorganisatie van de bestaande diensten om de efficiëntie en de effectiviteit te verhogen. Naast de operationalisering van Export Vlaanderen als uniek aanspreekpunt en de goedkeuring van het FIT, Flanders Investment and Trade, door de Vlaamse regering, wordt actueel ge-

werkt aan de verbetering van de synergie tussen de diverse Vlaamse diensten in het buitenland.

Hoofdstuk zes gaat over de nood aan ruimte voor ondernemers. Het uitvoeringspercentage van de hieronder opgesomde acties bedraagt actueel 65 procent. Het Vlaams Parlement heeft onlangs het oppervlaktedelfstoffendecreet goedgekeurd, een ontwerp van decreet inzake ruimtelijke economie wordt momenteel besproken door de Vlaamse regering en het ontwerp van decreet met betrekking tot het amortisatiefonds wordt eerstdaags opgeleverd door de stuurgroep. In samenspraak met de SERV-partners werd een economisch charter uitgewerkt ter bijsturing van het RSV. Het urgentieprogramma ter deblokkering van de knelpuntenreinen werd op de sporen gezet. Ook voor de financiële ondersteuning van de uitrusting van bedrijventerreinen werden concrete resultaten geboekt. Voor innovatieve acties ter bevordering van het duurzaam beheer en de duurzame inrichting kreeg Vlaanderen van de Europese Unie 3 miljoen euro ter ondersteuning van dergelijke projecten. Het nieuwe subsidiebesluit voor de uitrusting van bedrijventerreinen, bedrijfsgebouwen en wetenschapsparken ligt momenteel voor advies bij de Raad van State. Ik hoop het besluit in september te kunnen lanceren.

Het geheel van deze maatregelen werd in het voorjaar uitgebreid gecommuniceerd in de pers. Er werd een modern herkenbaar logo ontwikkeld als eye-catcher om de onderliggende maatregelen van het actieplan in de communicatie te begeleiden. In het najaar voorzie ik trouwens nog in een communicatieactie in samenwerking met mijn collega, minister Van Mechelen.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb begrepen dat we nog even moeten wachten op uw beleidsbrief om uw eigen accenten te ontdekken. Dat kan ik begrijpen. U hebt een opsomming gegeven van wat totnogtoe werd gedaan. U rekent sterk af met uw voorganger.

Ik neem aan dat we uw tekst nog zullen ontvangen. U zou misschien de moeite moeten doen om duidelijk te maken wat u wilt doen om het ondernemerschap te bevorderen. Eind dit jaar zal daar de laatste hand aan worden gelegd, er is een principiële akkoord. De financiële structuur werd goedgekeurd, er wordt een regeling uitgewerkt. We

**Schuermans**

hopen en verwachten vóór het zomerreces nog meer nieuwe teksten van u.

U hebt het over de administratieve lastenverlaging. U moet wel een zeer goede communicatieverantwoordelijke hebben om uit te leggen dat het voor 85 percent is uitgevoerd. De ondernemers in Vlaanderen zullen dat niet aanvaarden. Het lijkt mij een zeer eigenaardige vaststelling. Ik geloof nooit dat dit leeft op het terrein.

Wat het hoofdstuk vier betreft, stelt u dat het ontwerp van decreet in een eindfase verkeert. Inzake het internationale aspect wordt gewerkt aan een betere synergie. Ook de ruimtelijke problematiek maakt het voorwerp uit van besprekingen. In plaats van een balans op te maken, blijft het bij een intentieproces. Wij zullen zien wat ervan komt.

De nieuwe accenten die worden gelegd, en waarvan de uitvoering wordt beloofd, blijven ietwat in het ongewisse. Wij zullen het dossier verder volgen.

**Minister Patricia Ceysens** : De dossiers waarvan sprake, verkeren in een verschillende fase. Zij doorlopen een hele weg, die gaat van de adviesverlening naar de regering en vervolgens naar de commissie. Persoonlijk had ik het graag sneller gewild, maar de realiteit is nu eenmaal anders. Ik zie nu pas hoeveel werk er gebeurt, alvorens een ontwerp van decreet hier op tafel kan belanden. Vroeger had ik daar niet altijd zoveel oog voor. Ik stel voor dat u maximaal van uw recht gebruikmaakt om voorstellen in te dienen. Ik heb er spijt van dat ik dat vroeger niet meer heb gedaan.

Wat de administratieve vereenvoudiging van de regelgeving betreft, bedoel ik voornamelijk de vereenvoudiging op het terrein van de economie. Het percentage slaat daar op en dat is ook correct. Ik denk bijvoorbeeld aan de adviescheques en de opleidingscheques. U spreekt echter vanuit het oogpunt van de ondernemer, die geen onderscheid maakt tussen economie of leefmilieu. De ondernemer bekijkt de zaken natuurlijk in hun totaliteit. Hij zal op het vlak van leefmilieu nog een heel pakket aan administratieve rompslomp, bijvoorbeeld de aanvragen voor allerlei vergunningen, ook op federaal niveau, moeten doorlopen.

Ik stel voor de bevoegde minister hiervoor aan te spreken. Wat het beleidsdomein economie betreft, is er al gigantisch veel werk verricht door mijn voorganger.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government over een alternatief voor sokkelwater**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot mevrouw Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government over een alternatief voor sokkelwater.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is niet de eerste maal dat in de commissies wordt gedebatteerd over de problematiek van de alternatieve waterbevoorrading van de textielbedrijven in de regio Kortrijk-Waregem.

Ik zal even de situatie schetsen. Er bestaan twee soorten geologische waterlagen. Er is een diepe waterlaag, die zich tot 20 meter diepte bevindt en een andere, het sokkelwater, op 145 meter diepte. Het sokkelwater is een prima waterbron voor de textielbedrijven omwille van haar constante samenstelling. Het water is zeer zacht.

Het belangrijkste aspect is de prijs, want dat water is zeer goedkoop. Er wordt echter meer water opgepompt dan eigenlijk mogelijk is. Het waterpeil moet zich op natuurlijke wijze kunnen herstellen, maar er is een kwaliteitsdaling omdat er verzilting optreedt.

De Vlaamse regering wil de waterkwaliteit garanderen, het watersokkelpeil doen toenemen en het oppompen van sokkelwater via het beperken van de toegelaten hoeveelheden en via heffingen, met 75 percent verminderen. Wij hebben geen problemen met het principe, dat stoelt op duurzaamheid.

Ik stel vast dat de bedrijven op het vlak van de investeringen heel wat inspanningen hebben geleverd. De streekorganen hebben dat ook al gedaan. Kuregem-Waregem heeft eveneens inspanningen geleverd. Het probleem is echter dat de milieuvergunningen aan het aflopen zijn en dat er dringend nieuwe oppompvergunningen nodig zijn. Het productievolume is een probleem. Dat is de realiteit van vandaag. Ik heb de voorbije weken verschillen-

## Decaluwe

de textielbedrijven bezocht. Als er op korte termijn geen oplossing komt, zullen zij verhuizen. Zo'n fenomeen van herlokalisatie deed zich in de jaren 50 en 60 in Ronse al voor, eveneens bij gebrek aan sokkelwater.

De Duitse firma Schudel was bijvoorbeeld van plan om zijn productie naar Waregem over te brengen, naar Bekaert Textiles. Dat is omwille van productievolumes en gebrek aan een alternatief niet gebeurd. Men had 40.000 kubieke meter extra sokkelwater nodig. Daar is een tewerkstelling voor 15 mensen verloren gegaan.

Er zijn haalbaarheidsstudies over alternatieve waterbevoorrading uitgevoerd. Dat is al meermaals in deze commissie en de commissie voor Leefmilieu aangekaart. Momenteel is een alternatief echter te duur : het zou gaan om 27 frank per kubieke meter. Er wordt aan de overheid gevraagd om bij te passen, zodat de kostprijs tot circa 20 frank per kubieke meter zou dalen en de prijs op Europees vlak competitief blijft.

Ik heb de toenmalige ministers Dua en Gabriels hierover bevraagd. Toen was overeengekomen dat de drinkwatermaatschappijen voor 60 percent zouden bijdragen in de investeringen. Dat bedrag zou door de Vlaamse overheid worden gesubsidieerd. Daarvan zou 30 percent op rekening van het departement Leefmilieu komen en 30 percent op rekening van uw departement. Het gaat om belangrijke bedragen, namelijk tientallen miljoenen euro.

De heer Gabriels had beloofd om er snel werk van te maken en ermee naar de regering te stappen zodat alles vanaf juli operationeel zou zijn. Na contacten met Febeltex en anderen, krijg ik de indruk dat de zaken niet zo vlot verlopen. Men had in een vorige fase de kostprijs op 3 miljoen euro geraamd. Er zouden nog een tweede en derde fase volgen, zodat er toch tientallen bedrijven uit de regio bij werden betrokken.

Ik heb gepleit bij mevrouw Dua en stel de vraag ook aan u. Als de milieuvergunningen aflopen en er nog geen alternatief voorhanden is, vraag ik dat men op zijn minst een standstill zou aanhouden wat het oppompen van het aantal kubieke meter betreft. Anders zullen de bedrijven hun productie sneller moeten afstoten dan hun lief is.

Mevrouw de minister, er is al veel vergaderd en er zijn al veel voorstellen gedaan. Er is – of er was – een technisch voorstel, goedgekeurd door de minis-

ters van Economie en Leefmilieu. Is er al een concrete beslissing genomen door de Vlaamse regering ? Dat is belangrijk omdat er ook is voorzien in tegemoetkomingen voor investeringen, onder andere in de waterdistributiesector. Dat is een toegevoegde waarde voor de bedrijven.

Wat is de houding van de Europese instanties ? Ook dat moeten we dringend te weten komen. Kan het of kan het niet ? Wat is precies het financieel aandeel van het departement Economie ? In welke middelen is er voorzien ? Op welke begrotingspost wordt het ingeschreven ? Wanneer worden de middelen operationeel ? De belofte van uw voorganger was dat dit in de tweede helft van dit jaar zou gebeuren, dus dat is vanaf 1 juli. Het zou goed zijn daar duidelijkheid en rechtszekerheid over te krijgen.

**De voorzitter** : Minister Ceysens heeft het woord.

**Minister Patricia Ceysens** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de heer Decaluwe heeft in het begin van zijn betoog genuanceerd aangegeven waar het probleem eigenlijk zit. Het vraagt inderdaad om enige afweging tussen twee departementen. Ik geef u de juiste stand van zaken.

Er werden onder de ministers Dua en Gabriels afspraken gemaakt over de ondersteuning van grijswatercircuits als alternatief voor het oppompen van sokkelwater. De beleidsdoelstelling van het departement Leefmilieu was de afbouw van het vergunde debiet in de grondwatervoerende laag. De beleidsdoelstelling van het departement Economie kan worden geformuleerd als het voorzien in een noodzakelijke grondstof voor de industrie. Dat zijn de twee afwegingen die we moeten maken.

De toevoer van de grondstof water is op dit ogenblik een knelpunt voor de economische ontwikkeling van de regio. Destijds werden de volgende afspraken gemaakt. Er zou ondersteuning worden geboden voor de aanleg van grijswatercircuits. De aanleg van een grijswatercircuit in de regio Kortrijk zou als pilootproject worden ondersteund. Het project in Kortrijk zou via een gefaseerde aanpak ongeveer twintig bedrijven laten overschakelen op grijs water. Projectuitvoerder zou de drinkwatermaatschappij VMW worden.

De bijdrage van de beleidsvelden Economie en Leefmilieu zou gelijk onder de beide begrotingen worden verdeeld. Indien we ervan uitgaan dat de Vlaamse overheid voorziet in een deelname van 60 percent in de kosten van het transport en de behandeling van het RWZI-effluent, mag worden ge-

## Ceysens

steld dat de beide beleidsdomeinen moeten voorzien in een tegemoetkoming van 30 percent van deze kosten.

De sectorfederatie Febeltex en de deelnemende bedrijven gaan ermee akkoord dat de ondersteuning van een grijswatercircuit moet worden gekoppeld aan een gefaseerde verhoging van de heffing op het oppompen van water uit de sokkel. Door die verhoging van de heffing moet het prijsniveau van het grondwater worden gelijkgeschakeld met het prijsniveau van het grijs water.

De verhoging zou worden ingeschreven in het grondwaterdecreet en zou gebeuren op basis van een laag- en gebiedsfactor. De geïsoleerde laag is dan de sokkel en bij uitbreiding het landaant en het kriet. Het gebied is het arrondissement Kortrijk, eventueel uitgebreid met de arrondissementen Roeselare en Tielt.

Op grond van deze afspraken stelde de afdeling Water in samenwerking met de administratie Economie een insteek voor het programmadecreet op. In de begrotingspost zou worden voorzien in het beleidsveld Leefmilieu ; er zou een wijziging komen aan het grondwaterdecreet voor de verhoging van de heffing ; en bij besluit van de Vlaamse regering zou de subsidie worden toegekend. De procedure voor het programmadecreet loopt in het kader van de begrotingscontrole 2003. Het programmadecreet zal gelden als decretale basis voor het besluit van de Vlaamse regering.

Het besluit van de Vlaamse regering voorziet in een ondersteuning van 60 percent van de investeringskosten voor werken die worden uitgevoerd, voor de bouw van zuiveringsinstallaties en voor de aanleg van de distributieleidingen en hun aanhoorigheden. De artikelen van het besluit bepalen hoofdzakelijk de te volgen procedure voor het verkrijgen van de subsidie. Belangrijk hierbij is de bepaling dat het saldo van de subsidie aan de drinkwatermaatschappij slechts kan worden uitbetaald nadat de bedrijven verklaard hebben grijs water te ontvangen. Als gevolg daarvan zal, via het grondwaterdecreet, hun vergunning voor het oppompen van grondwater worden ingetrokken.

Aan de wijziging aan het grondwaterdecreet wordt nog gewerkt. De belangrijkste punten van overleg op dit ogenblik zijn de wijze en het tijdstip waarop de heffing op het onttrekken van grondwater kan worden verhoogd. Daarnaast zijn er elementen die inspielen op het vergunningenbeleid en op de wijze

waarop de bedrijven hun vergunning op het onttrekken van grondwater na hun aansluiting op een grijswatercircuit moeten inleveren. De bedoeling van het beleidsveld Economie is hier uiteraard het garanderen van de bedrijfszekerheid en de continuïteit van het productieproces.

Het is bekend dat een aantal bedrijven illegaal water onttrekt uit bedreigde grondwatervoerende lagen. De wijziging aan het grondwaterdecreet zou hier een oplossing voor kunnen aanbrengen. Het is echter nog niet helemaal duidelijk hoe dit moet worden georganiseerd.

Ten slotte wordt, vooral bij Leefmilieu, nagegaan of het mogelijk is per watervoerende laag een quantum te introduceren met een maximum te onttrekken debiet uit de watervoerende laag.

De documenten werden nog niet getoetst aan de Europese instanties. In de eerste plaats moet de Vlaamse politiek, en vooral dan de beleidsvelden Economie en Leefmilieu, zich uitspreken over deze documenten. Na een principiële beslissing van de Vlaamse regering kan, eerst informeel, overleg gebeuren met de Europese instanties. Gezien de problematiek in de eerste plaats ressorteert onder de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu zou dit contact moeten plaatsvinden op initiatief van zijn administratie.

Indien het project wordt voortgezet, is volgens de huidige afspraken het aandeel van beide beleidsvelden 30 percent van de kosten van het transport en de behandeling van het RWZI-effluent. In het beleidsveld Economie zou de bijdrage betaald worden uit de begrotingspost voor innovatieve streekontwikkelingsprojecten. Zowel bij de begrotingscontrole van dit jaar als bij die van 2004 kan worden voorzien in middelen of extra middelen voor de uitvoering van het project.

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

**De voorzitter** : De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de minister, dit antwoord zal de hele streek zwaar, om niet te zeggen heel zwaar, ontgoochelen. Uw voorganger is concrete engagementen aangegaan en had een concrete timing vooropgesteld met drie fasen. In de eerste fase, tot 2004, zou het systeem operationeel zijn voor 8 bedrijven. In de tweede fase zou het al om 37 bedrijven gaan. Hij zou ook bij de begrotingscontrole voorzien in middelen.

**Minister Patricia Ceysens** : Die middelen zijn er. We leggen in het programmadecreet de juridische basis om het besluit te kunnen nemen. Dat zal gebeuren. In de middelen is voorzien bij de begrotingscontrole van 2003. Bij de opmaak van de begroting voor 2004 moet dat gebeuren voor 2004.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw minister, dan moet u ook antwoorden op mijn vraag om hoeveel het gaat. Dat heb ik expliciet gevraagd.

**Minister Patricia Ceysens** : Voor 2003 is er 2 miljoen euro.

**De heer Carl Decaluwe** : Uw voorganger zei iets heel anders.

Ook wat betreft de timing zal de streek, en zal Febeltex, ontgoocheld zijn. U antwoordt drie of vier keer met 'zou'. De streek en de textielbedrijven rekenen erop dat het ten minste in 2004 operationeel is in een eerste fase. Als de besluiten nog moeten worden genomen, en als het nog moet worden getoetst aan de Europese instanties, terwijl ze in de streek al drie jaar bezig zijn, met het streekplatform, Febeltex en de gemeentebesturen, dan wordt de timing opnieuw niet gehaald.

Ik verwijt het u niet persoonlijk. U kunt er niets aan doen, want u bent pas in dienst. Dit is echter het zoveelste bewijs dat uw voorganger minister Gabriels er met de pet naar heeft gegooid. Het klopt van geen kanten. Twee weken geleden vermoedde ik al dat de bedrijven uit de streek en Febeltex nergens van wisten. Nochtans werd in maart gezegd dat alles in orde was. Als ik hoor dat voormalig minister Gabriels dit niet eens bij de Europese instanties heeft aangekaart, dan breekt mijn klomp.

Mevrouw de minister, u persoonlijk verwijt ik niets, maar het wordt tijd dat beloftes worden waargemaakt. De heer Ramoudt zegt dat de politiek zich op sommige vlakken niets te verwijten heeft. Als het grijs water binnen anderhalf jaar niet operationeel is, dan zullen honderden werkplaatsen verdwijnen. Dat is niet de fout van de economische conjunctuur, het is de fout van het uitblijven van politieke beslissingen. Het is een pingpongspel tussen Leefmilieu en Economie. Daar hebben de bedrijfsleiders geen nood aan. Mevrouw de minister, op uw schouders rust de zware taak om de geloofwaardigheid van uw departement bij die sector opnieuw aan te zwengelen. Ik hoop dat u de grondwaterheffingen niet zult laten stijgen, zolang het systeem niet echt operationeel is. We zullen daarover waken.

Mevrouw de minister, in oktober zullen we deze vraag tijdens de eerste commissievergadering opnieuw aan u voorleggen. Alle sociale partners, alle politieke partijen en organisaties uit deze streek willen van u een exacte timing. Ex-minister Gabriels heeft voor de zoveelste keer gelogen. Dat is bijzonder ontgoochelend.

**De voorzitter** : Minister Ceysens heeft het woord.

**Minister Patricia Ceysens** : Mijnheer Decaluwe, u spreekt over 3 jaar, maar we weten al 6 jaar dat dit probleem op ons afkomt. De hoofdverantwoordelijke hiervoor is het departement Leefmilieu. Het departement Economie heeft een inspanning geleverd om een behoorlijk budget vrij te maken. De afbakening van de waterlagen, het bepalen van de gebiedsfactor en de aanpassing van de heffingen moeten nog gebeuren, voor we kunnen overschakelen naar het grijswateralternatief.

**De heer Carl Decaluwe** : Mevrouw de minister, het pingpongspel tussen Economie en Leefmilieu interesseert een bedrijfsleider niet.

**Minister Patricia Ceysens** : Een parlamentslid daarentegen interesseert het wel.

**De heer Carl Decaluwe** : Jazeker, maar de bedrijfsleiders van de streek zitten te wachten op uw initiatief om investeringen te doen. Als verantwoordelijke minister moet u maar eens op de tafel slaan bij de minister van Leefmilieu. Het gaat over tewerkstelling en toegevoegde waarde.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over het acuut economisch ondersteuningsbeleid in het algemeen en het dossier Ford Genk in het bijzonder**

**Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over de toekomst van de auto-industrie**

**De voorzitter** : Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Bogaert tot mevrouw Ceysens, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid en E-government, over het acuut eco-



## Voorzitter

nomisch ondersteuningsbeleid in het algemeen en het dossier Ford Genk in het bijzonder, en van de heer Huybrechts tot minister Ceysens, over de toekomst van de auto-industrie.

De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Deze vraag gaat ook over tewerkstelling en toegevoegde waarde. Ik zal de ontelbare parlementaire initiatieven in de automotieve sector niet overdoen. We zitten nu op een scharniermoment. De oude wetgeving die het principe 'wie eerst komt, eerst maalt' hanteerde, wordt afgebouwd, en het nieuwe decreet van het ondersteuningsbeleid wordt met het callsysteem ingevoerd. De eerste call zal in november worden uitgebracht.

Over het Ford-dossier zijn er alarmerende berichten in Vlaanderen, Europa en de rest van de wereld. De catastrofale verliescijfers van 2001-2002 beliepen 8 miljard dollar en geven voeding aan een rampscenario. Nieuwsberichten van vandaag zeggen dat Ford Europe 340 miljoen euro heeft verloren, viermaal zoveel als het jaar voordien. Vlaanderen heeft al ervaring met rampscenario's als Renault, Volvo en Volkswagen.

Opel kende hetzelfde probleem. In juni 2001 moest de regering daarover een beslissing nemen. Het parlement was er niet van op de hoogte dat 440 miljoen frank moest worden uitgetrokken om in te spelen op de acute problemen. Opel stelde dat het zonder dat bedrag het beloofde investeringsplan niet kon uitvoeren. De regering heeft op die vraag ingespeeld en het parlement werd pas later in kennis gesteld. Opel Belgium, dat reeds 450 miljoen frank had gekregen sinds 1995, kreeg toen onder de titel 'opleidingen' 440 miljoen frank om de investeringen te kunnen waarmaken.

Het dossier van Volvo Gent kende een minder acuut en rustiger karakter. De besprekingen verliepen tussen vier muren en minder onder druk van een crisis. Er werden samenwerkingsakkoorden afgesloten met het Vlaams Gewest inzake openvolgende investeringsdossiers.

Of de zaken goed of slecht werden opgevolgd, laat ik in het midden. De geschiedenis zal oordelen. In elk geval was de automotieve sector een belangrijk stokpaardje van uw voorganger. Hij pakte er elke keer opnieuw mee uit. Zijn eerste rondetafelgesprek betrof de sector. Er werd trouwens goed getafeld – en dat is zijn goed recht – en de gouden

pen werd gehanteerd. De resultaten voor Vlaanderen zijn van belang.

Nu is sprake van Opel revisited, want opnieuw is er sprake van een drastische inkrimping van het marktaandeel, van zware verliescijfers, van een dringende reorganisatie, van schaalvergroting en van flexibiliteit. De 6 hete hangijzers uit het Ford-dossier duiken opnieuw op. Als de geschiedenis zich herhaalt, dan zal de Vlaamse regering opnieuw worden aangesproken. De zaken zullen een ander verloop kennen omwille van het nieuwe decreet, want daarin is sprake van de call en van sommige dossiers die de regering rechtstreeks naar zich toe kan trekken. Ik heb de indruk dat de Vlaamse regering van plan is om het dossier naar zich toe te trekken en om zelf te beslissen of er steunmaatregelen moeten worden genomen. Het decreet maakt dit mogelijk.

Dit dossier is van groot belang voor de democratie. Het is een symbooldossier en betreft een ruime tewerkstelling. Daarom moet het Vlaams Parlement de kans krijgen om zich erover uit te spreken, onafhankelijk van de regering. De regering heeft trouwens de gewoonte om tijdens of vlak vóór het reces een beslissing te nemen. Ik vraag om het parlement nauwer te betrekken bij deze zaak.

Wat vroeger expansie heette, is nu ondersteuning geworden. Van expansie is immers geen sprake meer, het zal al heel wat zijn als we kunnen behouden wat we hebben. De meest alarmerende cijfers komen onder meer uit Singapore. In Lommel zou het nog meevallen, maar in Genk zou de ravage groot kunnen zijn als niets gebeurt en als de overheden geen rol spelen – zo heb ik het toch vernomen.

In de oude wetgeving was er sprake van veel tewerkstellingsbeleid. Ook ik heb een lans gebroken voor de afbouw daarvan. Het was immers niet langer haalbaar om tewerkstelling als de parameter te gebruiken. In het nieuwe decreet wordt gewerkt aan de hand van diverse parameters zoals ecologie en werkgelegenheid. De dossiers kunnen nu worden behandeld aan de hand van de parameter die het best bij het beleid aansluit.

Als Vlaanderen blijft ondersteunen, maar niet langer in functie van expansie en zelfs niet meer in functie van behoud, maar wel in functie van het aanbod van de bedrijven om te blijven met behoud van een minimale werkgelegenheid, dan heb ik daar problemen mee. Multinationals richten zich nu tot staten en regio's. Ze stellen dat het slecht gaat en dat ze daarom niet kunnen uitbreiden,

**Bogaert**

noch een garantie kunnen bieden voor het behoud van de werkgelegenheid. Ze stellen dat ze hun zetel alleen bij ons willen behouden als de overheid daarbij helpt.

Gelet op de mondiale crisis en de problemen in Vlaanderen, zou ik graag vernemen of de Vlaamse regering bereid is om dossiers te behandelen volgens een scenario waarbij de lat zo laag wordt gelegd dat wordt overwogen om overheidsgeld uit te geven om een bedrijf hier te houden met een lage werkgelegenheidsgraad. Ik ben niet tegen en niet voor, maar ik zou willen weten wat de visie van de regering is zodat ik er als parlements lid op kan inspelen en daarna een oordeel kan vellen in alle parlementaire vrijheid.

Mevrouw de minister, wanneer, hoe en in welke mate werd de Vlaamse regering geconfronteerd met het dossier Ford Motor Company in het algemeen en met dat van Ford Genk in het bijzonder? Is de Vlaamse regering van zins om in het licht van het recent goedgekeurde kaderdecreet over het economisch ondersteuningsbeleid in dit dossier proactief op te treden? Werden inmiddels tussen de Vlaamse regering en de administratie enerzijds en Ford Belgium anderzijds gesprekken of onderhandelingen gevoerd? Blijft de Vlaamse regering economische ondersteuning van dossiers overwegen als ze per definitie op voorhand weet dat er een inkrimping van personeel mee is gemoeid?

**De voorzitter** : De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, we weten ondertussen dat Vlaanderen vier grote autobedrijven telt : Opel in Antwerpen, Ford in Genk, Volvo in Gent en Volkswagen in Vorst. Ze verschaffen heel wat werk. Er zijn ongeveer 26.000 directe werknemers en ongeveer 74.000 personen die in toeleveringsbedrijven werken. Dit betekent dus dat ongeveer 100.000 personen – en hun gezinnen – momenteel afhankelijk zijn van de auto-industrie.

De heer Bogaert vroeg zich daarnet af of Vlaanderen het zich wel kan blijven veroorloven om miljoenen euro's overheidsgeld in die multinationale ondernemingen te stoppen, wetende dat dit de globale tewerkstelling waarschijnlijk niet ten goede zal komen. Persoonlijk vraag ik me af of Vlaanderen niet genooddaakt is om de huidige tewerkstelling zo veel mogelijk veilig te stellen en of men niet genooddaakt is om aan die bedrijven in crisis over-

heidsgeld toe te kennen, uiteraard onder bepaalde duidelijke voorwaarden.

Dit jaar hebben de vier grote autobedrijven, die – ondanks de enorme handicaps waarmee ze geconfronteerd worden – nog steeds blijven geloven in hun eigen toekomst, nog 358 miljoen euro geïnvesteerd in een verdere modernisering van hun productieprocessen. Een voortdurende verbetering van de productiviteit is noodzakelijk om nog concurrentieel te blijven en om zo de uitvoer – tot 86 percent van hun eigen productie – te vrijwaren.

Ondanks die enorme loonkosten blijft de auto-industrie toch nog in de toekomst geloven. Zij blijven investeren in de assemblage van auto's in ons land. Ook de analisten van de Nationale Bank van België beweren dat de auto-industrie in ons land wel degelijk een toekomst heeft.

Mevrouw de minister, kunt u zich akkoord verklaren met de uitlatingen van bepaalde personen – waaronder uw partijgenoot professor Paul De Grauwe – dat de auto-industrie in ons land geen toekomst meer heeft? Professor De Grauwe maakte daarbij zelfs de vergelijking met de bodemloze Waalse staalindustrie die in de jaren tachtig tevergeefs voor miljarden franken overheidssteun heeft gekregen.

Welke stappen onderneemt u of zult u ondernemen om de Vlaamse belangen in dit dossier te verdedigen? Gaat u daarbij verder in de lijn van uw voorganger, de heer Gabriels? Wat zijn daarbij de mogelijkheden in het kader van de wet op de expansiesteun?

Hebt u reeds contact gehad met de autobedrijven en daarbij gesproken over hun netelige positie?

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uiteraard zijn ook wij bekommerd om de toekomst van de automobielsector in ons land in het algemeen, en over de toekomst van Ford Genk in het bijzonder. In tegenstelling tot sommige anderen heb ik zelf nog geen pamfletten aan de fabriekspoort uitgedeeld, wat daarom niet wil zeggen dat mijn bekommernis minder gemeend zou zijn.

Ik werd wat ongerust toen ik daarnet de heer Bogaert hoorde. De toon die hij in zijn vraag gebruik-

## Schuermans

te, is immers zorgwekkend. Hij vroeg zich immers af, net zoals VLD-mandataris en professor De Grauwe, of het nog wel zin heeft dat de Vlaamse overheid middelen zou spenderen aan dit type van activiteiten en bedrijven. De heer Bogaert heeft tijdens zijn vraag een vrij negatief beeld opgehangen. Volgens hem mogen we export en behoud van tewerkstelling vergeten. Hij vroeg zich af of het wel zin heeft om nog middelen te verstrekken aan een zetel. Ik vind zijn intonatie bijzonder gevaarlijk omdat deze sector voor Vlaanderen heel belangrijk blijft en nog een toekomst heeft. Het zou niet goed zijn signalen te geven waardoor dat in twijfel zou worden getrokken.

Wat het ondersteuningsbeleid betreft, ben ik verheugd dat Ford Genk en de andere autoassemblagebedrijven niet gevat worden door de callregel. Indien dat wel het geval zou zijn, zouden zij ten dode zijn opgeschreven. Immers, zeker in een concurrentiële omgeving kan Ford Genk niet zonder overheidssteun. Zelfs al gaat het daarbij om kwantitatief grote bedragen, toch vormt die steun slechts een kleine fractie van de investeringsmiddelen van die producenten. Indien dat gegeven zou wegvallen voor onze Vlaamse plants, dan zou dat een fiasco betekenen. Wat die call betreft, kan ik u verzekeren dat geen enkel bedrijf dat zich ernstig neemt, deelneemt aan een loterij om steun te krijgen van de overheid. Ofwel vindt de overheid het belangrijk dat men een bijdrage levert en gelooft men daarin, waarbij men duidelijk afsprekt op welke basis men welke middelen krijgt, ofwel doet men dat niet.

We vragen dat in de toekomst een bijzondere aandacht zou worden besteed aan het economisch ondersteuningsbeleid, maar tegelijkertijd wijzen we erop dat er andere belangrijke aspecten zijn die hier nog niet aan bod zijn gekomen. Die aspecten zijn belangrijk om uit te maken voor welke plants grote constructeurs nog investeringen willen doen. Dit is heel belangrijk in het licht van de concurrentie. Die constructeurs maken daarbij een duidelijke afweging van de betrokkenheid van de overheid.

Sta me toe het in dat kader even te hebben over twee aspecten die de laatste tijd in Vlaanderen wat in opgang zijn. Dit geldt echter niet alleen voor Ford Genk, maar ook voor andere grote groepen, zelfs groepen van buiten de automobieliindustrie.

Ten eerste is er feit dat men, onder het mom van het verlagen van de vennootschapsbelasting, een compensatie ziet in het niet langer aftrekbaar

maken van milieuheffingen, waarbij ik bepaalde uitzonderingen die zich opdroegen, in het midden laat. Voor de meeste bedrijven is deze compensatie er niet gekomen. Dit is een negatief punt in de afweging tussen de plants van grote groepen. Dit is nefast en we hebben dat deze week nog kunnen vernemen voor een andere sector.

Immers, bij het opmaken van het financieel plaatje valt het snel op dat de verlaging van de nominale tarieven voor de vennootschapsbelasting voor sommige bedrijven meer dan gecompenseerd wordt in het niet langer aftrekbaar zijn van deze heffingen die inherent verbonden zijn aan hun productieproces. In een aantal gevallen kunnen zij op geen andere wijze produceren, hoe ecologisch bewust men ook mag zijn. Dit is dus een negatief punt dat ons parten speelt.

Een ander belangrijk punt, waarvoor Vlaanderen niet de grootste hefbomen heeft, maar toch, is de lastenverlaging voor de ondernemingen. Er is gesteld in het Vlaams werkgelegenheidsakkoord van maart van dit jaar, dat er een aanpassing zou komen van de regeling van onroerende voorheffing als een transparante en eenvoudige wijze van lastenverlaging. U zal zich herinneren dat dit een groot discussiepunt is geweest. Een van de modaliteiten was dat men deze lastenverlaging zou verbinden aan het ten minste vijf jaar voortzetten van de activiteiten.

De werkgevers van alle sectoren, en zeker die van deze sector, hebben gevraagd of dit in het programmadecreet 2003 kon worden ingeschreven. Dat is op een bepaald moment ook toegezegd door de Vlaamse regering, maar het gebeurt niet. De behandeling is aan de gang. Er is gisteren in de plenaire zitting over gestemd en het is dus afgerond, maar het is dode letter gebleven : een akkoord van 22 maart 2003 dat niet wordt gehonoreerd !

U kunt zich toch indenken dat het inslikken van dergelijke tegemoetkomingen op zo'n korte termijn, niet goed is voor de geloofwaardigheid van de overheid ten aanzien van de grote en ook van de kleine ondernemers. Voor Ford Genk en andere is dit het zoveelste bewijs dat deze regering geen hoge pet op heeft van ondernemend Vlaanderen.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mijn vraag is niet dit niet meer te doen. Mijn vraag is gewoon of de Vlaamse regering, wetende dat er een vermindering zal komen van de werkgelegenheid, die dossiers dan ook zo benadert. Indien dit zo is, ben ik

**Bogaert**

daar niet per definitie tegen, maar dan moet men de buitenwacht wel durven te zeggen dat iets wordt ondersteund opdat het zou blijven bestaan, wetende dat er minder werkgelegenheid mee gemoeid zou zijn. Dat vind ik een eerlijke benadering. Nu geeft de regering steeds de indruk dat ze geld geeft waardoor er behoud van werkgelegenheid komt of werkgelegenheid bijkomt, wat de laatste twee jaren bijna nooit het geval is geweest. Indien dit beleid wordt gevoerd, wens ik dat ook van de minister te horen. Ik vraag niet om dit niet meer te doen, ik wil enkel duidelijkheid over het beleid.

**De voorzitter** : De heer Van Dijk heeft het woord.

**De heer Kris Van Dijk** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb hier een persmededeling van de Vlaamse regering, zeggende dat er expansiesteun is toegekend aan Ford. Is deze al uitbetaald ? Indien dit niet zo is, wat is dan de reden hiervan ?

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de autosector is een zeer moeilijk dossier aan het worden. Wanneer professor De Grauwe zegt dat er geen toekomst is voor de auto-industrie in België en in Vlaanderen in het bijzonder, dan zal hij daar wel een zeer goede reden voor hebben. Men kan zichzelf toch niet blijven bedriegen.

In het dossier van de autosector komen we vandaag op een punt waarop de politiek slechts een bijrol kan spelen. Ik meen dat vandaag de sociale partners een veel belangrijker rol zullen hebben in dit probleem. Indien de sociale partners zich rigide zullen opstellen, waar ik voor vrees, dan zouden we wel eens in een doemscenario kunnen geraken. Ik wil het niet te zwartgallig bekijken, maar ik denk dat de vakbonden in dit dossier, en in komende dossiers, een zeer belangrijke rol te spelen hebben.

Anderzijds zijn de hefbomen waarover de Vlaamse regering beschikt, bijna de kleinste, namelijk ze kan geld geven. De federale regering heeft de belangrijkste hefboom in handen, wat de industrie al jaren vraagt, namelijk een substantiële lastenverlaging. Onze loonkost ligt te hoog en blijft te hoog liggen. Indien de federale regering in het regeerakkoord, dat in de maak is, er niet in slaagt om krachtige signalen te geven aan de ondernemingen,

meen ik dat we met een blijvend probleem zullen sukkelen.

Ook een belangrijk feit is dat, benevens de betaalbaarheid, de sociale partners rekening zullen moeten houden met de nieuwe levensomstandigheden van de mensen, en dat de flexibiliteit die de mensen zelf vragen, misschien van naderbij kan worden bekeken. Voortgaande op het beter inschakelen van flexibiliteit in de arbeid, kan misschien een deel van de meubels worden gered. Maar dit is opnieuw een federale bevoegdheid.

Ook niet onbelangrijk is dat ons systeem van sociale wetten voor een groot deel achterhaald is : het zou wat eigentijds moeten worden. Dit is opnieuw een federale materie. Wanneer we vandaag worden geconfronteerd met mogelijke grote werkloosheid in de autobranche, is de enige troost dat dit in de andere Europese landen ook zo zal zijn. Er is nu eenmaal een overproductie op wereldniveau.

Er is geen enkele autoindustrie, op een paar uitzonderingen na die een heel beperkte nichemarkt hebben, die het hoofd nog boven water houdt. België kent een zeer sterke vertegenwoordiging van merken. Op wereldniveau werd altijd de kwaliteit van de wagens geapprecieerd, alsook de snelheid waarmee ze op de markt worden geleverd. Dat siert onze ondernemingen. Er is echter geen vraag meer naar dit prachtig hoogstaand product, dat beter is dan bijvoorbeeld de wagens uit Turkije of Brazilië waar de loonkost veel lager ligt. Er treedt immers een soort verzadiging op.

Bovendien zijn de wagens duurzamer geworden. Dat zien we ook in de bandenindustrie. Vroeger reed men met nieuwe banden 20.000 kilometer, nu is dat 60.000 of 80.000 kilometer. Door de kwaliteitsverbetering kan de afzet op termijn niet met dezelfde percentages blijven groeien. Dat is een zeer realistisch probleem waarop de minister zeer scherp zal moeten toezien. Daarbij mag ze zich er niet toe laten verleiden, wat in het verleden al te vaak is gebeurd, geld te geven aan bedrijven waarvan iedereen weet dat de toekomst niet rooskleurig is.

**De heer Pieter Huybrechts** : Het feit dat de autoindustrie alleen al dit jaar 358 miljoen euro investeert, is toch een duidelijk teken dat die mensen blijven geloven in de toekomst.

**De voorzitter** : De meesten onder u hebben het enkel over de productie, maar zoals de heer Ramoudt heeft gezegd, moet er ook een afzetmarkt

### Voorzitter

zijn. Het is niet de bedoeling van een fabrikant om de wagens te gaan opstapelen.

Vanuit bepaalde hoek wordt erop aangedrongen om de wagen minder te gebruiken. Ik vrees dat we daarmee de poten onder onze stoel wegzagen. Dat is niet alleen in Vlaanderen het geval. Zo las ik onlangs dat er nu in Europa één miljoen wagens minder rijdt. Dat is misschien wel fantastisch, maar het tast natuurlijk ook de tewerkstelling aan.

De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt :** Met het wegvallen van het IJzeren Gordijn is er een enorme potentiële markt vrijgekomen. Ik heb het dan over Rusland, Oekraïne, de Baltische Staten en de staten rond de Kaspische en Zwarte Zee. De voormalige Sovjet-productie heeft zich nooit aangepast aan de noden van de markt waardoor die markt uit elkaar dreigt te spatten. Anderzijds zijn vandaag merken als Volkswagen in Rusland grote autofabrieken aan het bouwen. Ze kunnen het zich waarschijnlijk permitteren dat de productie er wat langer duurt. Dat wordt immers ruim gecompenseerd door de lagere loonlast. Ik geef een voorbeeld : één werknemer hier kost evenveel aan loonlasten als twintig werknemers in Oekraïne.

**De voorzitter :** Minister Ceysens heeft het woord.

**Minister Patricia Ceysens :** Blijkbaar wordt dit onderwerp in deze commissie heel ruim gedragen. Ik heb de indruk dat we voor een tweekoppige draak staan : zij die vinden dat je steeds meer moet geven en zij die wat kritischer zijn. Ik denk dat het signaal van de heer De Grauwe gelukkig gekozen is. Het belangrijkste dat ik daaruit wil onthouden, is dat we niet op onze lauweren mogen rusten. Laten we met voldoende pragmatisme en rekening houdend met de eigenheid van de Vlaamse situatie, dit probleem aanpakken. Dit valt niet op te lossen door enkel maar voldoende geld op tafel te leggen.

De Vlaamse regering werd niet officieel op de hoogte gebracht van het voornemen van Ford om een bijkomende inkrimping van de productie door te voeren. Via de pers hebben we vernomen dat er 29.000 Mondeo's per jaar minder zullen worden gemaakt. Dat betekent dat 3.000 arbeiders tijdelijk technisch werkloos worden gesteld.

Naar aanleiding van de rondetafelgesprekken werden de uitdagingen besproken waarmee de automobielsector wordt geconfronteerd. Dat resulteer-

de in concrete toezeggingen van de Vlaamse regering om de verankering van deze sector in het Vlaams Gewest op lange termijn te garanderen. Inzake Ford gaat het om een omvangrijk investeringsdossier waarvoor momenteel de aanmeldingsprocedure bij de Europese Commissie loopt. Reeds op 3 mei 2002 greep een zogenaamde prenotificatiemeeting plaats met het directoraat-generaal Concurrentie, de administratie Economie en Ford, waarbij Europa zich positief opstelde tegenover een steunvoorstel van 50,4 miljoen euro. Het voorstel is gebaseerd op de multisectorale kaderregeling betreffende regionale steun voor grote investeringsprojecten van 13 februari 2002, die 30 percent steun van het regionale steunplafond toelaat of 4,2 percent steun voor Genk. De voorgestelde subsidie bedraagt 50,4 miljoen euro, gezien de voorgenomen investering van Ford Genk 1,2 miljard euro bedraagt.

Aangezien deze regeling voorziet in investeringen van de automobielconstructeur en die van zijn toeleveranciers, mag aan de investeringen van de toeleveranciers dezelfde steun worden toegekend, zonder dat de dossiers individueel bij de Europese Commissie moeten worden aangemeld. In concreto gaat het om zeven projecten met een totaal investeringsbedrag van 70 miljoen euro, waarvoor een subsidie van 2,94 miljoen euro wordt voorgesteld. De totale steun bedraagt dus 53.340.000 euro, een steunvoorstel waaraan de Vlaamse regering op 6 december 2002 haar principiële goedkeuring gaf. Dat bedrag werd in 2002 al vastgelegd op het Hermesfonds.

Het totale project slaat op de uitvoering van het masterplan van Ford Genk en heeft als doel de fabriek in Genk te reorganiseren in de periode 2003-2007. De reorganisatie steunt op een aantal pijlers. Ten eerste, de vervanging van de twee bestaande niet-flexibele productiesystemen, namelijk Mondeo en Transit door een flexibel ultramodern geïntegreerd productiesysteem. Ten tweede, de verplaatsing van de productie van het huidig model van de bestelwagen Transit vanaf 2004 naar de fabriek in Turkije. Ten derde, de omvorming van de plant in Genk tot een nieuwe productielijn waar vier modellen door elkaar kunnen worden gebouwd : de opvolger van de Ford Focus vanaf augustus 2004, de High Package vanaf februari 2006, de opvolger van de Ford Galaxy vanaf februari 2006 en de opvolger van de Ford Mondeo vanaf juni 2006.

Met de geplande transformatie kan het drieploegensysteem worden behouden en blijft het banenverlies beperkt tot 1.400 personen. De productieca-

## Ceysens

paciteit wordt verhoogd van 375.000 tot 450.000 wagens per jaar. Het hoofddoel van deze transformatie is het wegwerken van de instabiliteit in de te produceren volumes die afhangen van de sterk schommelende marktvraag. Een eventueel ander scenario waarbij enkel de Mondeo en Transit in Genk worden gebouwd, zou op termijn tot een terugloop van de productie hebben geleid met een teloorgang van ongeveer 2.600 arbeidsplaatsen. De beslissing om Genk uit te bouwen tot een modern flexibel productieapparaat leidt derhalve tot een mindere afbouw van 1.200 personeelsleden.

Het decreet betreffende het economisch ondersteuningsbeleid schetst een algemene omgeving waarbinnen het toekomstig economisch ondersteuningsbeleid zal worden ontwikkeld. Zoals aangegeven tijdens de hoorzitting en de daaropvolgende commissievergaderingen zal in het zogenaamde callsysteem voor investeringssteun een aparte werkwijze worden toegepast voor strategische projecten, zijnde die met een minimaal investeringsbedrag van 8 miljoen euro. Voor deze projecten die het economisch weefsel van de Vlaamse economie raken, is in een onderhandelingsprocedure voorzien waarbij het project op zijn merite wordt beoordeeld en wordt getoetst aan de visie van de Vlaamse regering. Het is duidelijk dat bij deze onderhandelingen een kosten-batenanalyse wordt gehanteerd waarbij onder meer de tewerkstelling die het project met zich meebrengt, een belangrijke plaats inneemt. In casu heeft de Vlaamse regering bij het Ford-dossier afgewogen wat de kost is van het niet verschaffen van de steun in termen van tewerkstelling versus het wel verschaffen van de steun.

Inzake het grote investeringsproject en de opleidingssteun staan tegenover de engagementen van de Vlaamse overheid duidelijke engagementen van Ford. Ze waren het resultaat van de rondetafelconferenties en de onderhandelingen met het bedrijf.

Met betrekking tot de berichten inzake de productievermindering blijkt uit informele contacten die de administratie met Ford heeft gehad, dat die verlaging en de mogelijke tijdelijke werkloosheid een tijdelijke dip is zonder repercussie op de algemene strategie van Ford. Gezien het belang van de berichtgeving en de mogelijke impact op de lopende onderhandelingen met de Europese Commissie en op de tewerkstellingsperspectieven, is een bevestiging van het formele karakter vereist. Om hierover uitsluitsel te krijgen, is op korte termijn een overleg met de leiding van Ford gepland.

In het nieuwe voorstel inzake investeringssteun aan ondernemingen speelt de tewerkstelling een belangrijke rol als indicator bij de beoordeling van een project. Dit geldt voor alle projecten, ook voor de strategische projecten die het voorwerp van een onderhandelingsprocedure uitmaken.

Concreet heeft de Vlaamse regering de volgende afweging gemaakt. Zonder investeringssteun aan Ford Genk zouden 2.600 personen hun baan verliezen. Met investeringssteun zou het banenverlies beperkt blijven tot 1.400 jobs. Bovendien biedt de CAO van januari 2003 het personeel dat in dienst blijft werkzekerheid tot het einde van 2006.

Indien de Europese Commissie en de Vlaamse regering de principieel toegekende steun goedkeuren, zal Ford Genk een bedrag van 53,34 miljoen euro ontvangen. Zonder die steun zou het supplementair verlies aan tewerkstellingsplaatsen nog eens 1.200 personen treffen. Al die mensen zouden in de werkloosheid terechtkomen. Indien de overheid gedurende vier jaar 1.200 personen een werkloosheidsuitkering zou moeten betalen, zou dit de schatkist meer kosten dan de investeringssteun waarin is voorzien. Deze oefening houdt bovendien geen rekening met de eventuele repercussies van een dalende tewerkstelling bij Ford Genk op de tewerkstellingsgraad bij de toeleveranciers.

De Vlaamse regering heeft de voor- en nadelen van de genomen beslissing zorgvuldig afgewogen. Iedereen wist dat er een inkrimping zou komen. De Vlaamse regering is evenwel van mening dat Ford Genk een strategisch project is dat deze steun nodig heeft om levensvatbaar te blijven.

Dat het hier een strategisch project betreft, blijkt uit de volgende cijfers. Ford Genk stelt momenteel meer dan 9.700 personen te werk. Zelfs na de afslanking blijft Ford Genk een van de grootste werkgevers van Vlaanderen. In 2001 heeft Ford Genk 217 miljoen euro aan netto lonen uitbetaald. Voor Limburg en voor de omgeving van Genk in het bijzonder is dit een belangrijke injectie in de koopkracht. In 2001 heeft Ford Genk een omzet van 6,7 miljard euro gerealiseerd. Ford Genk is bovendien een belangrijke afnemer van Belgische toeleveranciers. In 2001 heeft Ford Genk materiaal ter waarde van ongeveer 1 miljard euro van Belgische toeleveringsbedrijven betrokken. De voorbije jaren hebben een aantal toeleveranciers zich in de onmiddellijke omgeving van Ford Genk gevestigd. Deze toeleveranciers stellen samen 2.500 tot 3.000 mensen te werk. Deze strategie zorgt alleszins voor een betere verankering van de automobiellindustrie in het Vlaams economisch weefsel.

## Ceysens

Ik wil hier tevens de aandacht vestigen op de andere stappen die in het kader van het flankerend beleid van de Vlaamse overheid zijn gezet. In oktober 2002 is in Lommel Flanders Drive opgericht. Dit expertisecentrum voor het testen en het ontwerpen van auto-onderdelen bevordert de netwerking. Dit centrum, waar bedrijven methodes en technieken kunnen testen alvorens zelf tot investeringen over te gaan, biedt onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten de nodige kansen. Het bevestigt tevens de reputatie van Vlaanderen als een regio waar een hoge toegevoegde waarde wordt gecreëerd. Flanders Drive zal in januari 2004 operationeel zijn.

Een ander aspect van het flankerend beleid is de opleidingssteun. De aangeboden opleidingen verbreden de flexibele inzetbaarheid van de werknemers op de arbeidsmarkt.

De Vlaamse regering heeft lessen getrokken uit de sluiting van Renault Vilvoorde. Verplaatsbare productiefactoren ontvangen minder directe investeringssteun. Als die steun wel wordt toegekend, is dit het resultaat van een weloverwogen kosten-batenanalyse.

De Vlaamse regering heeft zich geconcentreerd op het creëren van betere randvoorwaarden. De uitbouw van Flanders Drive en de versterking van de toeleveranciers zijn hiervan goede voorbeelden. De Vlaamse regering heeft zich tevens gefocust op de mens in de onderneming. Op lange termijn zorgt de opleidingssteun voor een zekere verankering van de activiteiten die een hoge toegevoegde waarde creëren en voor een permanente inzetbaarheid van de werknemers.

Ik wil hier ook even ingaan op de vragen van de heer Huybrechts. Volgens een recente studie van de Nationale Bank stellen de vier grote autofabrieken in België 26.000 personen te werk.

Bij de toeleveranciers van die fabrieken werken ongeveer 75.000 mensen. Dit betekent dat de tewerkstelling in de auto-industrie meer dan 100.000 personen bedraagt. Dit is beduidend meer dan tot op heden werd gedacht. Uit deze cijfers blijkt duidelijk dat de auto-industrie nog steeds een prominente plaats in het Vlaams economisch weefsel inneemt.

De voorbije jaren is de auto-assemblage een complex en hoogtechnologisch proces geworden. Het inspelen op deze voortdurende en steeds sneller verlopende evolutie houdt de vier grote fabrieken

in België competitief. De transitie van grote, quasi-monolithische fabrieken, waar slechts een of twee modellen worden gebouwd, naar flexibele entiteiten waar door snelle aanpassingen op de werkvloer verschillende modellen van de band rollen en waar rekening wordt gehouden met de individuele desiderata van de klanten, is volop aan de gang.

De Belgische fabrieken zijn niet langs de zijlijn blijven staan. Ze bereiden zich volop voor op deze nieuwe productieomgeving. Het feit dat de constructeurs hun positie hebben kunnen handhaven en dat sommigen, zoals Volvo Gent, versterkt uit dit proces komen, toont aan dat deze sector een plaats in het Vlaams economisch weefsel verdient. Kennis, grote productiviteit en flexibiliteit zullen de sleutelbegrippen van deze branche moeten worden.

De Vlaamse regering speelt in dit transitieproces een flankerende en ondersteunende rol. Zo is de beschikbare kennis en expertise in Flanders Drive geclusterd en uitgebouwd. Om de automobielin-dustrie verder in Vlaanderen te verankeren, bundelt dit expertisecentrum onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten.

Dit project zal in totaal 21,5 miljoen euro kosten. De Vlaamse regering heeft hiervoor 17,13 miljoen euro veil. Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling heeft 4,64 miljoen euro op tafel gelegd.

Van dat bedrag is 15,5 miljoen euro bestemd voor het centrum, met inbegrip van machines en computers. De overige 6 miljoen euro dient voor de vorming van het netwerk en het samenwerkingsverband tussen de leden, zoals onderzoek naar nieuwe technieken om, bijvoorbeeld, autostoelen te maken.

Ondertussen zijn reeds meer dan 65 bedrijven lid van Flanders Drive. Het is de bedoeling het aantal leden nog op te drijven tegen volgend jaar.

Ook de aanzienlijke steun aan Opel, Volvo en Ford voor de opleidingsinitiatieven kadert binnen dit flankerend beleid, omdat deze inspanningen passen binnen de filosofie van het levenslang leren. De opleidingen behelzen immers niet enkel specifieke opleidingen maar ook algemene. Het zijn vooral deze algemene opleidingen die bijdragen tot een flexibele inzet van werknemers op de globale arbeidsmarkt. Het is bijgevolg geen boutade te beweren dat de Vlaamse regering in de automobielsector een toekomstgericht beleid heeft pogen te voeren.

**Ceysens**

ren om de sector voor een langere termijn aan Vlaanderen te binden.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Ik dank de minister voor het omstandige antwoord. Gelet op het gevorderde uur ga ik enkel in op het specifieke dossier van Ford en niet op Flanders Drive en dergelijke, wat tot het algemene beleid behoort.

Als ik het goed begrijp, was er in 2002 dus een dossier, dat nu in uitvoering is. Er is tot op heden geen nieuw dossier bijgekomen. De kern van het probleem is dat het akkoord van mei 2002 en de regeringsbeslissing van december 2002 zijn gestoeld op een dossier dat toen bestond. Zowel Ford Company als de Vlaamse regering moeten toegeven dat er wordt gesleuteld aan de planning 2003-2007, hoewel het plan vastlag.

Ford wil dus de productie opdrijven tot 350.000 eenheden en dat in de reorganisatie gepaard laten gaan met een vermindering van het personeelsbestand met 1.400 eenheden. Dat is de reden waarom in de kranten de jongste tijd het getal opduikt van 8.500 en niet van 9.700. Het gaat om de 9.700 bestaande eenheden, min de aanvaarde afbouw van 1.200. Zo komt men tot 8.500 eenheden.

**Minister Patricia Ceysens** : Het gaat om een aanvaarde afbouw van 1.400.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Neen, als we het niet doen, dan zal er een vermindering zijn met 2.600 eenheden, namelijk 1.200 meer. Dat was de toestand in het begin van 2002. De Vlaamse regering kon toen akkoord gaan met 53,5 miljoen euro.

Nu zitten we echter met een probleem. Bij dat akkoord hoorde de garantieclausule dat dat bestand zou worden behouden tot het einde van 2006. Zoals de zaken er nu voorstaan, met de mondiale crisis, de verliescijfers en dergelijke, zal die planning 2003-2007 van begin 2002, waarop ons akkoord is gestoeld, met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet kunnen worden aangehouden.

De vraag aan de Vlaamse regering is nu de volgende. Indien die planning inderdaad niet kan worden aangehouden, blijven de afgesloten akkoorden dan onverkort gelden ? We weten bijna zeker dat het plan 2003-2007 voor een stuk zal moeten worden bijgestuurd, misschien zal het zelfs gaan om een

vermindering met 3.000 eenheden. Worden dan ook de akkoorden bijgestuurd of zullen we die onverkort uitvoeren ?

**De voorzitter** : De heer Huybrechts heeft het woord.

**De heer Pieter Huybrechts** : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat iedereen alleen maar kan hopen dat alle zeilen worden bijgezet om de schade zo veel mogelijk te beperken.

**De voorzitter** : De heer Schuermans heeft het woord.

**De heer Eddy Schuermans** : Ik denk dat de minister wat het ondersteuningsbeleid betreft, een heel goed antwoord heeft geformuleerd. Ik kan me er alleszins in terugvinden. De initiatieven staan wel haaks op de investeringen die men doet in andere bedrijven, maar dat terzijde.

Er werd echter geen aandacht gevestigd – maar dat komt wellicht nog – op andere elementen die ook belangrijk zijn naast het ondersteuningsbeleid. Ik heb reeds twee elementen aangegeven, namelijk de lastenverlaging en de aftrekbaarheid van de milieuheffingen. Ook dat zijn componenten die mee het dossier bepalen. Het zijn meer dan zomaar randvoorwaarden. Deze componenten zullen mede bepalen of bepaalde investeringen in de toekomst zullen doorgaan. Daarop wilde ik toch nog even de aandacht vestigen.

**Minister Patricia Ceysens** : Bij Ford zagen we een concreet voorbeeld van de expansiesteun in het ondersteuningsbeleid. Uiteraard zijn er in de algemene context nog een aantal andere dingen die hierbij moeten worden betrokken, maar in dit dossier ging het heel specifiek over die ondernemingssteun.

Mijnheer Bogaert, ik heb reeds gezegd dat we van Ford zelf op dit moment nog geen bericht hebben gekregen of ze het akkoord willen aanpassen. Net zoals u hebben we een aantal dingen vernomen via de media. We denken natuurlijk ook wel na over wat dat betekent voor het afgesloten akkoord. Ik heb ook reeds gezegd dat we zullen samenkomen met de mensen van Ford. Al de rest is natuurlijk hypothese. Ik heb de situatie geschetst tot op de dag van vandaag. Binnenkort zullen we de mensen van Ford ontmoeten en dan zullen we zien of ze vragende partij zijn om iets te wijzigen aan dat akkoord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mevrouw de minister, mag ik dan vragen of u, indien er wijzigingen



**Bogaert**

worden gevraagd aan de bestaande afspraken, het parlement daarover tijdig inlicht ? We willen daar gevat op inspelen. Het heeft geen zin om in oktober of november nog te reageren op dat akkoord.

**De voorzitter** : De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys** : Ik heb nog een vraagje, mevrouw de minister. Kent u het aandeel van de loonkosten in de totale kosten van Ford Genk ? Naar aanleiding van de sluiting van Renault hebben we dat nagegaan. Ik meen me te herinneren dat de loonkosten bij Renault slechts 15 percent van het totaal bedroegen. Een loonverschil van 10 of 15 percent maakt in dat geval niet veel uit.

**Minister Patricia Ceysens** : Ik heb begrepen dat we dat genuanceerd moeten bekijken. De werknemers vinden technische werkloosheid bijvoorbeeld een mooie compensatie. We zouden alle voor- en nadelen naast elkaar moeten plaatsen. Een exact beeld hebben we vandaag niet. Ik hoor dat er nog andere loonvoordelen zijn die anderen niet hebben. Wij moeten afwegen wat en hoeveel we doen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 12.26 uur.*

---