

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

28 oktober 2004

# HANDELINGEN

## COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR ECONOMIE, WERK EN SOCIALE ECONOMIE

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de vertraging bij de uitvoering van sommige maatregelen van de Ondernemingsconferentie

Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het gebrek aan inspraak van de gewesten bij het vastleggen van economische compensaties voor overheidsbestellingen

Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de ontslagen bij Opel Antwerpen en de toekomst van de automobielsector in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de aangekondigde ontslagen bij Opel Belgium

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de ontwikkeling van de Vlaamse textielsector



## Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie

Donderdag 28 oktober 2004

**Waarnemend voorzitter: de heer Roland Van Goethem**

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.17 uur.*

**Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de vertraging bij de uitvoering van sommige maatregelen van de Ondernemingsconferentie**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Penris tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de vertraging bij de uitvoering van sommige maatregelen van de Ondernemingsconferentie.

De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Mevrouw de minister, we hebben in de vorige legislatuur uitvoerig gedebatteerd over de Ondernemingsconferentie. In uitvoering daarvan moest een reeks van 57 maatregelen worden genomen. De critici vonden destijds dat de voorstellen te laat kwamen en te miniem waren. Wij hebben die stelling nooit bijgetreden; voor ons geldt: beter laat dan nooit. Vandaag stel ik echter vast dat de uitvoeringsmaatregelen niet allemaal op schema zitten.

– *Mevrouw Trees Merckx-Van Goey treedt als voorzitter op.*

De webstek van de Ondernemingsconferentie toont op een accurate manier de stand van zaken.

Sommige maatregelen krijgen een smiley toegevoegd maar deze kijkt triestig. Dat duidt erop dat deze maatregelen achterstand hebben opgelopen. Het gaat om belangrijke onderdelen: kinderopvangcheques, startersloon voor beginnende ondernemers en eindtermen voor ondernemingszin in het onderwijs. Sommige vertragingen – ik ben de eerste om dat te erkennen – hebben een externe oorzaak, zijn niet op een of andere manier toe te wijzen aan het stilzitten van deze Vlaamse Regering. De maatregelen inzake preventief bedrijfsbeleid wachten bijvoorbeeld nog op een advies van de SERV. Voor andere vertragingen is de Vlaamse Regering wel degelijk verantwoordelijk.

Ik heb de webstek vanmorgen nog eens bekeken, het zijn geen dertien negatieve smileys maar vijftien! De uitbreiding van de vrijstelling gewestelijk aandeel in de onroerende voorheffing tot eenmanszaken kent vertraging. Bij ARKImedes is de vertraging te wijten aan het laattijdig advies van de Europese Commissie. Dat ontvingen we pas op 19 mei 2004, maar dat is intussen toch alweer een tijdje geleden. De gesprekken over de harmonisering van de weerwerkgesco's zouden nu ongeveer moeten starten. Dan is er nog vertraging bij de gratis inkomensverzekering omwille van laattijdige aanstelling van een studie-bureau dat voorafgaand onderzoek moest uitvoeren. Verder kijken de smileys triestig bij: bijsturing expansiecall, de vriendenlening, de talentenbank, de fiscale ondersteuning van brownfields, het decretaal kader meerwaardeneconomie, de adviescheques sociale economie, de excellentiepool industriële vormgeving en het auditconvenant.

Mevrouw de minister, wat zijn de oorzaken van de vertragingen waar de Vlaamse Regering verantwoordelijk voor is? En wat me nog het meest interesseert, wat doet u om de opgelopen achterstand op die 15 deelgebieden alsnog in te halen?

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, ik sluit me aan bij de vraagsteller maar wil enige nuances aanbrenge. Mijnheer Penris, we hebben in tussen een andere regering en een andere minister van Economie. Het is misschien een goed moment voor een evaluatie van maatregelen voorgesteld in de Ondernemingsconferentie.

Het is niet omdat ik onder de vorige regering in de oppositie zat, dat ik nu alles slecht moet vinden. Ik denk dat er ook heel zinvolle voorstellen gemaakt zijn. Het is goed om ons af te vragen of al die maatregelen nu nog even aangewezen zijn. We hebben in elk geval een inflatie aan cheques gekend: opleidingscheques, starterscheques, enzovoort. Misschien moeten we de maatregelen vereenvoudigen, ook voor de starters. Iedereen weet dat we de starters aangemoedigd hebben. We hebben relatief weinig starters, alhoewel de jongste cijfers een lichte verbetering laten zien. Mevrouw de minister, hoever staat u met de evaluatie van de maatregelen?

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

**Minister Fientje Moerman:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Penris, over enkele weken praten we over mijn beleidsnota. We kunnen dan een en ander evalueren. Het ligt niet in mijn bedoeling om maatregelen van de vorige minister en/of regering zomaar teniet te doen. Er is nog zoiets als rechtszekerheid waar de bedrijven behoefte aan en recht op hebben. Ik wil geen radicale breuken maken. We moeten de moed hebben om bepaalde zaken te evalueren.

Een aantal maatregelen vallen niet onder mijn bevoegdheid, mijnheer Penris. De kinderopvangcheques horen bij Welzijn en Sociale Economie. De fiscale ondersteuning van brownfields zit bij de minister van Financiën. Ik zal uw vraag aan mijn collega's doorgeven.

Over de maatregelen van de Ondernemingsconferentie die onder mijn bevoegdheid ressorteren, kan ik u meedelen dat de meerderheid van de initiatieven werd uitgevoerd of in uitvoering is. Goede

voorbeelden zijn de VZW BAN-Vlaanderen, die begin 2004 officieel werd opgericht, de opleidingscheques voor werkgevers, waarvan VZW's sinds 2 april 2004 ook gebruik kunnen maken, het versneld uitvoeren van het Innovatiepact en Innoveer!. Dat is een serie reportages over technologische onderwerpen, die sinds het begin van dit jaar twee keer per maand wordt uitgezonden op Kanaal Z. Televisie wordt daarbij gebruikt als zeer toegankelijk medium om wetenschap te populariseren. Dat zal volgend jaar gebeuren voor het ondernemen zelf. Een aantal tv-stations zullen daarover series of andere programma's ontwikkelen.

Heel binnenkort wordt het Vlaams Agentschap Ondernemen, het VLAO, opgericht als uniek loket, en vindt de fusie van Export Vlaanderen en de Dienst Investeren Vlaanderen plaats binnen de nieuwe structuur van het Vlaams Agentschap voor Internationaal Ondernemen, het FIT.

De andere maatregelen van de Ondernemingsconferentie waarvoor ik bevoegd ben, zitten momenteel in een studiefase, bijvoorbeeld de gratis inkomensverzekering en de excellentiepool voeding. De resultaten van die studies zullen als wetenschappelijk-juridische onderbouw dienen voor het al dan niet uitwerken – en de manier waarop – van de maatregel.

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

**De heer Jan Penris:** Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Het was uiteraard niet mijn bedoeling om kritiek te uiten op het feit dat er al zoveel gerealiseerd is. Wat we hebben, dat is goed. Ik veronderstel dat iedereen daarmee akkoord gaat. Ik spreek u aan, mevrouw de minister, omdat ik denk dat u de eindcoördinator en -verantwoordelijke bent voor de vlotte opvolging van de Ondernemingsconferentie. Ik weet natuurlijk wel dat het niet allemaal uw verantwoordelijkheid is. Ik wil CD&V in deze volgen: een aantal maatregelen zijn aan evaluatie toe. Ik neem aan dat we dat bespreken samen met de beleidsnota.

Een aantal pijlers van de conferentie, zoals het ARKimedeproject en de vriendenlening, hebben vertraging opgelopen. U mag het mij niet kwalijk nemen dat ik daar als lid van de oppositie kritische vragen over stel. Uw antwoord bevredigt mij enigszins. Ik neem aan dat dit debat een vervolg kent.

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

**Vraag om uitleg van de heer Jan Loones tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het gebrek aan inspraak van de gewesten bij het vastleggen van economische compensaties voor overheidsbestellingen**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Loones tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over het gebrek aan inspraak van de gewesten bij het vastleggen van economische compensaties voor overheidsbestellingen.

De heer Loones heeft het woord.

**De heer Jan Loones:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, het lijkt me zinvol om bij het begin van deze legislatuur het dossier van de economische compensaties opnieuw op te nemen. In de voorbije legislatuur was er heel wat om te doen. Dat kunnen uw diverse voorgangers, de heer Van Mechelen, de heer Gabriels en daarna mevrouw Ceysens, getuigen. De Airbusprogramma's staan symbool voor de scheefgetrokken toestanden in de economische compensaties en de betrokkenheid van de gewesten daarbij. De hele zaak begon met de malversaties bij de legerbestellingen die resulteerden in de parlementaire onderzoekscommissie daarover in de Kamer. In 1999-2000 is men afgestapt van economische compensaties om ze opnieuw in te voeren met een KB in 2001. Dat is nooit volledig uitgevoerd. Ik heb me ontzettend geërgerd aan het specifieke dossier van de Airbus 400. We werden daarover goed geïnformeerd door de Flag die zich daar evenzeer aan ergert.

Ik interpelleerde toenmalig minister Ceysens op 29 april 2004 over de uitspraken van de heer Vervoort, voorzitter van de Flag. 'De Vlaamse belastingsbetaler betaalt minimum 60 percent van de kostprijs, en krijgt op basis van de huidige gegevens nog geen 18 percent terug in economische return. Wallonië

en Brussel krijgen dus mogelijk 82 percent van de economische return.' Hij noemde dit een hold-up van Vlaanderen door de federale regering ten bedrage van 546 miljoen euro of 22 miljard frank. We moeten hiervan structureel werk maken.

Voormalig minister-president Dewael schreef een brief aan premier Verhofstadt om die schreeftrekking aan te klagen. De brief was mede ondertekend door de ministers Gabriels en Van Mechelen. Daar is, geloof ik, nooit een antwoord op gevolgd. Uw voorganger, mevrouw Ceysens, meldde ons een overleg met de federale excellenties en informatie-uitwisseling tussen de administraties over de legerdossiers. Voormalig minister Ceysens antwoordde op mijn interpellatie in april: 'Navraag bij mijn collega, federale minister van economische Zaken' – het zal nog wel gebeuren dat naar uw vorige functie wordt verwezen, mevrouw de minister – 'leert me dat de federale overheidsdienst Economie heel wat informatie ter beschikking heeft om de mogelijkheden van de economische compensaties te exploiteren.' Minister Ceysens wilde daar in haar functie werk van maken en de zaak opvolgen. Nadien werd het parlement ontbonden, hadden we verkiezingen en kregen we een nieuwe regering. Waar heeft dat begin van overleg toe geleid?

We hebben vorige week in de media gelezen over uw gedrevenheid en dat zal wellicht nog gebeuren. U bent goed geplaatst, mevrouw de minister, om de Vlaamse economie te heroriënteren. We versterken de legereconomie niet met de economische compensaties, de gewesten hebben elk hun specifieke economie met een eigen invalshoek. We zullen meer indirecte invulling van de compensaties zoeken dan Wallonië. Elk gewest heeft recht op een eigen ontwikkeling. Die standpunten worden opnieuw opgenomen door de SERV, door VOKA en door de Flag. De Flag heeft in een schitterende nota specifiek de sectoren innovatie en expansie met duurzame werkgelegenheid naar voren gebracht. Er werd een lijst aan toegevoegd van bedrijven die dit aankunnen.

Het Airbusprogramma 380 verliep iets beter, maar nog lang niet perfect. De just return zou boven 50 percent moeten liggen. Een achttal Vlaamse luchtvaartindustriebedrijven hebben daaraan kunnen deelnemen. Voor dat andere dossier was dat feitelijk totaal onmogelijk.

**Loones**

Hoe wilt u de gewesten meer betrekken bij de economische compensaties?

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

**De heer Freddy Van Gaever:** Ik sluit me aan bij de heer Loones. Dit is een oud zeer. Vlaanderen wordt al jaren benadeeld in de luchtvaartsector.

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

**De heer Roland Van Goethem:** Ik heb een bijkomende opmerking. We mogen niet uit het oog verliezen dat dit dossier in de voorbije 3 jaar voor een verlies van 4.500 jobs in Vlaanderen gezorgd heeft. We hadden daarvan een deel kunnen opvangen indien we op onze strepen hadden gestaan bij de federale overheid. Ik verwijs naar het debat in de plenaire vergadering van gisteren. We willen intensief zoeken naar bijkomende werkgelegenheid. Een element dat we in dit dossier niet mogen vergeten, is zeker de tewerkstelling.

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

**Minister Fientje Moerman:** Laat ik even bij de eerste vraag over de economische compensaties – er zullen er in de komende maanden en jaren nog volgen – het juridische kader schetsen waarin we ons bewegen. Ik heb het hier over de stand van zaken van vandaag.

In principe is economische return niet toegelaten omdat ze onverenigbaar is met de beginselen van het vrije handelsverkeer zoals vastgelegd in artikel 28 van het EG-verdrag. Via de return en/of compensaties verzekert men immers de afzet van eigen nationale producten, waardoor producten die in andere lidstaten worden vervaardigd, worden gediscrimineerd. Om compensaties bij legeraankopen mogelijk te maken roepen de lidstaten de bescherming van de fundamentele belangen van de staatsveiligheid in.

Terzake bepaalt artikel 296 van het EG-verdrag, ik citeer omdat dit artikel de basis vormt, dat: 'Elke lidstaat kan de maatregelen nemen die hij noodzakelijk acht voor de bescherming van de wezenlijke

belangen van zijn veiligheid en die betrekking hebben op de productie van of handel in wapenen, munitie en oorlogsmateriaal; die maatregelen mogen de mededingings-verhoudingen op de gemeenschappelijke markt niet wijzigen voor producten die niet bestemd zijn voor specifiek militaire doeleinden.'

In België werd de wettelijke basis voor deze uitzonderingsregeling vastgelegd in artikel 3 paragraaf 3 van de wet van 24 december 1993, dat bepaalt: 'De koning kan bepaalde overheidsopdrachten voor aanneming van levering en diensten waarop artikel 296 van het EG-verdrag van toepassing is, onderwerpen aan gewijzigde gunningsregels en algemene uitvoeringsregels.' Dit artikel werd uitgevoerd door het KB van 6 februari 1997. Dit KB werd gewijzigd door het KB van 6 december 2001. Het gaat hier vooralsnog over een federale materie. In het regeerakkoord waar sprake is van de aanpassing van de bevoegdheidsverdeling tussen het federale en het Vlaamse niveau wordt geen enkele melding gemaakt van 'economische compensaties'.

Vooralsnog zijn er geen initiatieven terzake genomen. Militaire bestellingen zijn immers een federale materie. De gewesten zijn betrokken bij het economisch compensatiebeleid via de Raad voor Nijverheidscompensaties die werd opgericht bij ministerieel besluit van 18 juli 1997 en die als opdracht heeft: '... voor de federale minister van Economie adviezen op te stellen over de algemene lijnen te volgen in het beleid van de compensaties'. Die raad is samengesteld rekening houdend met de taalpariteit. De twee Vlaamse leden worden aangeduid door de SERV. Via dit kanaal van de Raad voor Nijverheidscompensaties kunnen we de problematiek van de economische compensatie en de regionale participatie daarin bespreken.

Dezelfde vraag geldt voor wat betreft de hantering van de regionale verdeelsleutel. Wat de globalisatie van de verdeelsleutel over alle programma's van economische compensatie betreft, hanteert de federale overheidsdienst Economie momenteel de volgende verdeelsleutel: 54 tot 56 percent voor Vlaanderen, 9 tot 12 percent voor Brussel en 34 tot 36 percent voor Wallonië. Sinds 1987 ligt de verdeelsleutel voor de uitvoering als volgt: 55 percent voor Vlaanderen, 12 percent voor Brussel en 33 percent voor Wallonië.

Vanuit mijn vorige functie weet ik dat de FOD Economie rond deze tijd een studie zal uitbrengen

**Moerman**

met betrekking tot de statistieken over de uitvoering van de economische compensaties, de directe, indirecte en semi-directe, en over de verdeling over de regio's. zodra deze studie officieel ter beschikking is gesteld aan mijn federale collega, zal ik niet nalaten om ze op te vragen.

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

**De heer Jan Loones:** Ik dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister. Ik ben ontsteld over de aangehaalde cijfers van de compensaties. Ik weet niet waar u die haalt. U kondigt een nieuwe studie aan. We zullen dit uiteraard opvolgen.

Mijn vraag was meer gericht op de structurele aanpak van het systeem van de economische compensaties. Het kan toch niet dat de gewesten zo weinig betrokken worden bij het geheel? Ik vraag u om daarin initiatieven te nemen, mevrouw de minister. Het is essentieel voor onze economie dat we deze instrumenten in handen krijgen. In elk geval werkt het huidige instrument niet. De Raad voor Nijverheidscompensaties wordt immers sterk bekritiseerd door de Flag. Er werd ook een opvolgingscommissie voor het dossier A400 aangekondigd, maar die is nog niet eens samengesteld. Daarop moeten we dus niet meer rekenen. In de eerste plaats vraag ik u naar de opvolging van de gewestelijke globaliseringsverdeelsleutels, vastgelegd in 1987.

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

**Minister Fientje Moerman:** Ik heb duidelijk gezegd dat ik het over de huidige stand van zaken had. Volgens de huidige wetgeving is dit het instrument. Ik sluit wijzigingen in de toekomst niet uit. Ik zou nu willen weten wat het resultaat op het terrein is. De A400 is een teer punt. Vorig jaar is het onevenwicht verschillende keren aangekaart. Laten we nu de cijfers van de daadwerkelijke verdeling zo vlug mogelijk in handen krijgen.

**De voorzitter:** Mijnheer Loones, ik beloof u dat we de studie hier zullen bespreken.

Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Ludwig Caluwé tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de ontslagen bij Opel Antwerpen en de toekomst van de automobielsector in Vlaanderen**

**Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de aangekondigde ontslagen bij Opel Belgium**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Caluwé tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de ontslagen bij Opel Antwerpen en de toekomst van de automobielsector in Vlaanderen, met daaraan toegevoegd de vraag om uitleg van de heer Penris tot vice-minister-president Moerman, over de aangekondigde ontslagen bij Opel Belgium.

De heer Caluwé heeft het woord.

**De heer Ludwig Caluwé:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, op 14 oktober liet General Motors weten dat er 12.000 banen geschrapt moeten worden bij zijn Europese dochters Opel, Vauxhall en Saab. Het autobedrijf heeft de voorbije 5 jaar verlies geleden. De eerste 9 maanden van dit jaar zag GM Europa het verlies oplopen tot 397 miljoen dollar. Dit is bijna het dubbele van vorig jaar. Met de herstructurering wil GM vanaf 2006 jaarlijks 500 miljoen euro structurele kosten besparen.

De grootste slachtoffers zijn de Opelfabrieken in het Duitse Rüsselheim en Bochum, maar ook bij Opel Antwerpen zullen 300 tijdelijke contracten niet worden verlengd. Dit relatief lage getal komt bovenop de herstructurering van de voorbije jaren die nu in de laatste fase zit en 1.000 jobs heeft gekost. We dachten dat Opel Antwerpen voor lange tijd de dans zou ontspringen. Hierbij moeten we de sluiting van Renault nog tellen en het verlies van banen bij Ford Genk. De Vlaamse automobielassemblage is zo ongeveer de grootste ter wereld. Deze industrietak is van groot belang voor de Vlaamse werkgelegenheid en neemt systematisch

## Caluwé

af. We dreigen voorbijgestoken te worden door Slowakije. We moeten uitzoeken hoe we dit tij kunnen stoppen en keren. Dat vereist dat we ons meer richten op innovatie in het algemeen.

De conclusie van het Vlerick-rapport over het concurrentievermogen van Vlaanderen ondersteunt dat standpunt. Het concurrentievermogen van Vlaanderen hangt af van het vermogen van onze ondernemingen om betere producten en diensten te vervaardigen en aan te bieden waarvoor consumenten bereid zijn een hogere prijs te betalen – dit omdat kostencompetitiviteit in Vlaanderen in de praktijk moeilijker te realiseren valt.

Zeker voor de sector waarover we discussiëren, is de kostencompetitiviteit toch een bijzonder belangrijk aandachtspunt. Men stelt dat de loonkosten slechts 5 tot 10 percent van de totale kostprijs van een auto vertegenwoordigen. Dat is juist. Het gaat hier echter niet over de productie van een auto in zijn geheel, maar over autoassemblage. In de autoassemblage op zich vertegenwoordigen de loonkosten ongeveer 70 tot 80 percent van de kosten. Dat is geen Vlaamse bevoegdheid, afgezien van de opleidingsondersteuning die de afgelopen jaren is aangeboden. Het is een federale bevoegdheid. Men mag dit probleem echter niet over het hoofd zien.

Opel Antwerpen staat vierde op de lijst van meest productieve autobedrijven in Europa. De ligging van onze bedrijven is ook goed. Men kan ook proberen voor verankering te zorgen door de productie van onderdelen naar hier te halen. Dat is bijvoorbeeld gebeurd met de plaatperserij. Dat levert op zich niet veel jobs op, maar bespaart wel kosten. Ons systeem van economische werkloosheid zorgt ook voor een beetje verlichting van de last van de loonkosten, want zo kan men de kosten van productiedalingen een beetje naar de gemeenschap verschuiven. Men kan zich wel afvragen of dat systeem er niet toe leidt dat een multinational gemakkelijker de productie-eenheid in België zal stilleggen dan elders.

Het geheel overschouwend, doen we toch wel meer aan de brutoloonkosten dan alleen de tussenkomst voor ploegenarbeid. Dat is eigenlijk een druppel op een hete plaat als we de maatregel vergelijken

met wat er terzake in de buurlanden gebeurt.

Zelf kunnen we innovatie stimuleren. Flanders' DRIVE, excellentiepool en platform voor innovatie voor de Vlaamse voertuigindustrie, probeert hieraan iets te verhelpen door de productontwikkelingscapaciteit van de Vlaamse toeleveranciers aan de voertuigindustrie strategisch te versterken. Zo kan deze industrietak zijn concurrentiepositie op Europees en wereldvlak verstevigen. Flanders' DRIVE ondersteunt de toeleveranciers met kennis en infrastructuur, met respectievelijk het Flanders' DRIVE Kennisnetwerk en het Flanders' DRIVE Engineering Center.

In september 2004 vierde Flanders' DRIVE zijn derde verjaardag. Dat heeft echter niet kunnen verhinderen dat de vier assemblagefabrieken in ons land de voorbije jaren 6.600 werknemers lieten vertrekken. De evolutie is moeilijk te keren, zeker nu het zwaartepunt van de auto-industrie verschuift naar Oost-Europa. Toch kunnen we ons afvragen of er niet meer kan gebeuren.

In een eerste reactie op de aangekondigde ontslagen bij Opel Antwerpen kondigde de minister een nieuwe rondetafel over de problemen in de automobielsector aan. Haar voorganger, minister Jaak Gabriels, heeft na de grote afslanking bij Ford Genk ook zo'n rondetafel georganiseerd. Wat heeft de eerste rondetafel opgebracht? Hoe komt het dat die rondetafel niet heeft kunnen verhinderen dat er nieuwe ontslagen zullen vallen? Wat verwacht ze van de nieuwe rondetafel?

De afslankingen van de tijdelijke contracten vinden pas plaats in 2006. Ik heb begrepen dat men via een interimkantoor zal pogen zelf een oplossing te zoeken voor de werknemers die afvloeien. Dat zou de noodzaak van een tewerkstellingscel kunnen wegnemen.

In welke mate denkt de minister dat Flanders' DRIVE de grote afslankingen en delokalisatie van de Vlaamse automobielsector kan ombuigen? Op welke manier kan Vlaanderen nog concurreren met landen zoals Slowakije, Polen en Tsjechië? Hoe kan men de bestaande fabrieken in Vlaanderen verankeren? Is er eigenlijk al een evaluatie gemaakt van de impact van Flanders' DRIVE op de sector? Zo ja, wat waren hiervan de belangrijkste conclusies?



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

**De heer Jan Penris:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, als tweede spreker heb ik het voordeel dat ik de inhoud niet veel meer hoeft te benadrukken. De heer Caluwé heeft dat hier uitmuntend gedaan. Ik zou een eerder polemische toon willen gebruiken. Het Opel-verhaal is vooral voor de liberalen een pijnlijk verhaal aan het worden. De afwezigheid van de liberale collega's hier toont dat misschien aan.

Nochtans had VLD'er en Antwerpenaar minister Dirk Van Mechelen vijf maanden geleden nog echte zegebulletins de wereld ingestuurd. In volle verkiezingsperiode, op 21 mei 2004, presenteerde hij zijn boek 'Toekomst in zicht'. Daarin is een belangrijk hoofdstuk gewijd aan het Opel-verhaal. Daarin zei hij dat na zware verliesjaren op 21 juli 2001 het GM Europe Olympia-plan is afgekondigd. De impact op Opel Belgium kon toen miniem worden gehouden. Het investeringsprogramma van 500 miljoen euro voor de uitbreiding van de perserij werd voor meer dan 50 miljoen euro door de Vlaamse Regering ondersteund. Op drie weken tijd was dat plan opgemaakt en goedgekeurd door Europa. Toen mochten de resultaten nog gezien worden. Volgens de minister was de perserij van Opel Belgium de meest productieve van de wereldwijde GM-groep. Opel Belgium assembleerde onder meer de nieuwe modellen vijfdeurs Astra, Astra break en driedeurs Astra. Opel Belgium zou vanaf januari 2006 een vierde nieuw model krijgen. Daarvoor zou 100 miljoen euro extra worden geïnvesteerd.

Het kan verkeren, zei Bredero. Ondanks al deze optimistische berichten staan er vandaag bij hetzelfde bedrijf 300 banen op de tocht. Zijn optimisme was voorbarig. Welke maatregelen treft de Vlaamse Regering om de tewerkstelling in de getroffen vestiging alsnog te redden? Ik herinner me dat minister Van Mechelen toen verwees naar zijn prestatie om de fiscale korting op de ploegenarbeid in te voeren. Ter herinnering: het gaat over 1 procent, terwijl onze loonkostenhandicap tegenover Duitsland 20 procent bedraagt. Zijn prestatie was blijkbaar niet voldoende om de neergang te stoppen. In hoeverre was de aan Opel Belgium eerder toegekende overheidssteun – de fameuze 50 miljoen – gekoppeld aan tewerkstellingsvoorwaarden, en dus vandaag invorderbaar? Het is een beetje een déjà vu; want het doet denken aan wat bij Ford Genk is gebeurd.

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

**Minister Fientje Moerman:** Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, ik zal eerst de vragen van de heer Caluwé beantwoorden, en nadien de vragen van de heer Penris. Waarom heb ik de mensen van de automobielsector rond de tafel samengebracht? De ontslagen bij Opel Belgium waren de directe aanleiding. De diepere bedoeling ligt echter elders. Ik wil opnieuw aanknopen bij het vroegere overleg tussen de Vlaamse overheid en de sector. Ik wil niet wachten tot het te laat is, maar proberen om dankzij dat overleg proactief maatregelen te treffen. Ik wil echter bescheiden blijven. Het is een illusie te denken dat welke beleidsmaatregel ook een fundamentele internationale economische ontwikkeling kan stoppen. Men kan wel via een goed beleid en een goed overleg met de sector de toekomstige investeringen beïnvloeden.

De huidige productieschema's van bestaande modellen zorgen voor tewerkstelling. Wat vandaag wordt beslist in hoofdkwartieren die zich niet in ons land bevinden, zijn beslissingen over toekomstige modellen, nieuwe productielijnen, nieuwe investeringen. Die beslissingen zijn imminent, en die willen we beïnvloeden. We willen dat die productie hier gebeurt. Ik zal echter nooit beweren dat mijn budget toestaat om fundamentele ontwikkelingen tegen te houden. In absolute termen heb ik een groot budget, maar relatief gesproken is het klein. Er is hier gesproken over Slowakije, een land dat inzake de productie van auto's per hoofd van de bevolking ons op de hielen zit. Vorig jaar hebben Slowakije, Polen en Tsjechië een bikkelharde strijd uitgevochten om een autoassemblagefabriek binnen te halen. Eentje heeft het gehaald, en bij de anderen waren de kosten te hoog. Dat is de omgeving waarin wij werken.

De heer Caluwé sprak over de rondetafel rond de problemen in de automobielsector die was georganiseerd door toenmalig minister Gabriëls, naar aanleiding van de grote afslanking bij Ford Genk. Tijdens de rondetafelconferenties van 19 maart en 14 mei 2002 werden de uitdagingen voor de automobielsector besproken. De deelnemers waren de Vlaamse Regering, de automobielsector, de toeleveranciers, de vakbondsafgevaardigden en Agoria Vlaanderen. Deze conferenties resulteerden in concrete toezeggingen van de Vlaamse Regering om de verankering van deze belangrijke

**Moerman**

sector in het Vlaamse Gewest op langere termijn te waarborgen. In 2003 werkten er volgens Agoria in de sector in Vlaanderen 11.000 mensen. De rechtstreekse tewerkstelling in de automobielassemblage en -constructie is goed voor 9,3 percent van de werkgelegenheid in de verwerkende industrie. In de ongeveer 260 toeleveringsbedrijven werken 20.000 mensen. De sector is goed voor 14 percent van de totale Vlaamse export. Verder mogen we ook Volkswagen Vorst in rekening brengen, want daar zouden ongeveer 90 percent van de werknemers Vlamingen zijn.

In 2002 is beslist om steun te verlenen aan onderzoek en ontwikkeling. Dat betekent steun voor Flanders' DRIVE en prototypesteun, opleidingssteun voor de drie assemblagebedrijven en een aantal van hun toeleveranciers, investeringssteun in de mate dat de Europese reglementering dit toelaat, in casu regionale steun aan Ford Genk en aan de toeleveranciers die in een ontwikkelingszone zijn gevestigd, en ten slotte maatregelen inzake ruimtelijke ordening, logistiek, leefmilieu en veiligheid.

Naar aanleiding van de ontslagen bij Opel heb ik op 18 oktober 2004 informeel overlegt met de ceo's van de automobiellindustrie, Agoria Vlaanderen en Flanders' DRIVE. Er is beslist een task force voor de automobielsector op te richten. De andere Vlaamse ministers en de federale overheid worden daarbij betrokken. Het is de bedoeling om een concreet antwoord te formuleren op het Charter Automobielsector van Agoria Vlaanderen, onder meer dankzij een regelmatige opvolging en monitoring. Coördinator van de task force wordt de heer Eddy Geysen, voormalig ceo van Opel Belgium.

Wat mijn eigen bevoegdheden betreft, zie ik vooral mogelijkheden op het vlak van innovatie. Ik som enkele mogelijkheden op, zonder exhaustief te zijn. Steunaanvragen van de automobielsector bij het IWT kunnen zich richten op procesverbetering die de engineering overstijgt. De rol van Flanders' DRIVE, dat als kenniscentrum in eerste instantie is gericht op de toeleveranciers, kan worden uitgebreid naar de assembleurs. Bij de ondersteuning van de voertuigindustrie lag in het begin de nadruk vooral op het mechanische ontwerp van nieuwe producten, maar aandacht kan ook gaan naar het integreren van voertuigelektronica, door bijvoorbeeld gebruik te maken van de beschikbare expertise in IMEC.

Vlaanderen zou zich ook kunnen positioneren op het vlak van Clean Technologies. Milieu en energiegebruik zijn drivers voor innovatie in de voertuigindustrie. Een beleid rond Clean Technologies vereist samenwerking tussen heel wat actoren en ook de samenwerking tussen de bevoegdheidsdomeinen Innovatie, Milieu en Energie. Openbare aanbestedingen kunnen worden aangewend als stimulans voor de ontwikkeling van Clean Technologies. Het Milieu Innovatie Platform of MIP dat begin 2004 is opgericht, stelt zich tot doel om de formule van 'innovatief uitbesteden' te implementeren. Thema's daarbij kunnen de volgende zijn: het duurzaam omgaan met energie, energie- en grondstofzuinige technieken en methoden, de voorbereiding van de waterstofeconomie, enzovoort.

Er moet ook worden gewerkt aan het imago van de industrie in Vlaanderen in het algemeen. Dat is mijns inziens van groot belang. In dat verband is de toekenning van de Prijs van de Onderneming voor 2004 aan een bedrijf met een grote productie-eenheid in Vlaanderen een goed signaal. De boodschap moet zijn: industrie is belangrijk voor Vlaanderen en het behoud op langere termijn ervan is belangrijk en ook haalbaar. De centra die over toekomstige investeringen beslissen, bevinden zich niet in Vlaanderen. Dochterondernemingen moeten hun hoofdzetel ervan kunnen overtuigen dat Vlaanderen daar zo over denkt en ernaar handelt. We moeten die centra ervan overtuigen dat Vlaanderen aantrekkelijk is voor investeerders.

De afslankingen van tijdelijke contracten gebeuren in 2006. In welke mate wordt de oprichting en de werking van een tewerkstellingscel nu al voorbereid? De organisatie van een tewerkstellingscel behoort tot de bevoegdheid van minister Frank Vandenbroucke.

In welke mate denk ik dat Flanders' DRIVE de grote afslankingen en delokalisatie van de Vlaamse automobielsector kan keren? Op welke manier kan Vlaanderen nog concurreren met landen zoals Slowakije, Polen en Tsjechië? Hoe kan men de bestaande fabrieken in Vlaanderen verankeren? Ik heb daarop al in grote mate geantwoord. In de vraagstelling zijn de problemen al verwoord. De problemen waarmee de automobielsector in Vlaanderen wordt geconfronteerd zijn een grote kapitaalsintensiteit, hoge loonkosten, hoge kosten voor onderzoek en ontwikkeling, de afwezigheid

**Moerman**

van beslissingscentra, een relatief zwak toeleveringsnetwerk, hoge kwalificatievereisten met hoge opleidingskosten tot gevolg en ten slotte de strenge milieuwetgeving in Vlaanderen.

Wat de beleidsdomeinen betreft die tot de bevoegdheid van de Vlaamse Regering behoren, verwijs ik naar bovenvermelde initiatieven. Voor de federale materies moet de vermindering van de bedrijfsvoorheffing op lonen van ploegen- en nachtarbeid met 1 percent worden vermeld. Momenteel worden in Duitsland verregaande maatregelen inzake lonen voorbereid. Tijdens het informele onderhoud met de sector bleek dat vandaag onze loonkosten nog een beetje lager liggen dan in Duitsland, maar als die maatregelen of een deel ervan worden geïmplementeerd, dan zullen wij duurder worden dan de Duitsers.

Flanders' DRIVE is officieel gelanceerd op 2 oktober 2001. Het is opgericht door de grote toeleveranciers LMS, Bekaert, Bosal en Tenneco en wordt ondersteund door Agoria Vlaanderen en WTCM Vlaanderen. Flanders' DRIVE staat open voor alle bedrijven die in Vlaanderen aan productontwikkeling doen en direct of indirect toeleveren aan de voertuigindustrie. Het gaat niet alleen om de toelevering voor auto's, maar ook bussen, vrachtwagens, caravans en off road voertuigen. Flanders' DRIVE heeft twee luiken: het kennisnetwerk en het Engineering Center. Het kennisnetwerk moedigt innovatie aan, geeft technologisch advies en begeleidt bedrijven bij hun onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Het Engineering Center stelt unieke en hoogtechnologische infrastructuur ter beschikking voor het ontwikkelen en testen van voertuigen en componenten.

Flanders' DRIVE is onze eerste excellentiepool. Het initiatief kadert in de actieve politiek van de Vlaamse Regering om een belangrijke activiteit als de voertuigindustrie in Vlaanderen te houden. Flanders' DRIVE geniet financiële steun van de Vlaamse overheid, maar ook van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling of EFRO en het Limburgfonds. Ondertussen telt het netwerk 130 leden. Het is voor Flanders' DRIVE belangrijk om op strategisch vlak mee te denken en de sector te blijven ondersteunen in de technologische uitdagingen waarmee hij wordt geconfronteerd.

Oorspronkelijk lag de nadruk bij het mechanische ontwerp van het product. Met de huidige evolutie van de voertuigen moeten leveranciers van mechanische producten echter ook elektronica integreren. Doen ze dit niet, dan zullen ze hun concurrentiepositie verliezen aan bedrijven die wel complete systemen kunnen leveren. Flanders' DRIVE, IMEC en Agoria Vlaanderen zetten de eerste probleemoplossende stappen met een studie over de noden en competenties van de Vlaamse voertuigelektronica. Dit gebeurt via een Thematisch Innovatie-Stimulerings- of TIS-project, gesubsidieerd door het Instituut voor de aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen of het IWT. Het nieuwe project start begin oktober.

Een impactmeting van Flanders' DRIVE is niet eenvoudig: de tijdsperiode moet voldoende lang zijn, het initiatief moet in een meso- en macro-economische context worden gesitueerd, het is niet evident oorzaak-gevolgrelaties vast te leggen en methodologisch moet een gecombineerde set van technieken worden toegepast. Binnenkort zal een tussentijdse evaluatie plaatsvinden om na te gaan of de afspraken tussen de Vlaamse Regering en Flanders' DRIVE, die zijn vastgelegd in een convenant, werden nagekomen. In deze tussentijdse evaluatie, die zal zijn afgerond tegen begin januari 2005, zal men in de eerste plaats nagaan of de output conform is aan de gemaakte afspraken en een eerste indicatie uitwerken van de effecten van deze prestaties.

Ik bespreek nu de vragen van de heer Penris. Over de ontslagen bij Opel Belgium heb ik het al voldoende gehad. Het feit dat de heer Geysen, die van Opel Belgium komt, coördinator is van het overleg, toont aan dat we aan het concrete probleem toch belang hechten. Zijn laatste vraag luidt zo: in hoeverre was de aan Opel Belgium eerder toegekende overheidssteun aan tewerkstellingsvoorwaarden gekoppeld en nu opnieuw invorderbaar? Er is geen steun verleend voor de uitbreiding van de persafdeling. Aangezien Opel Belgium niet in een ontwikkelingszone is gelegen, laat de Europese Commissie dergelijke steun niet toe. De enige steun die na voorafgaande goedkeuring door de Europese Commissie is verleend, is een opleidingssteun. In 1996 ging het om 6.122.970 euro en in 2003 om 14.646.257 euro. Aangezien de steun diende voor de opleiding van het in dienst zijnde personeel was er geen tewerkstellingsvoorwaarde aan verbonden. De steun is dus niet invorderbaar.

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

**De heer Ludwig Caluwé:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik dank de minister voor haar omstandig antwoord. Ik kan haar pleidooi om te werken aan het imago dat Vlaanderen de industrie belangrijk vindt en koestert, onderschrijven. Dat staat wel haaks op de verklaringen die professor De Grauwe in het verleden heeft afgelegd. Hij zei dat de automobieliindustrie bij ons op termijn zou verdwijnen. Volgens hem zou uiterlijk in 2030 in Vlaanderen geen wagen meer worden geassembleerd. De minister heeft hier duidelijk het belang van de automobielsector in Vlaanderen, ook inzake werkgelegenheid, geïllustreerd. Als men verklaringen zoals deze van professor De Grauwe veelvuldig herhaalt, komen we uiteindelijk uit bij een self-fulfilling prophecy. Het is belangrijk dat het omgekeerde wordt gezegd.

De task force staat onder leiding van de heer Geyssen. Hij heeft de ervaring en de kwalificaties om dat goed aan te pakken. Het lijkt me een goede zaak dat de federale overheid wordt uitgenodigd om daaraan een bijdrage te leveren. We kunnen er niet omheen: de brutoloonkost is, naast vele andere elementen, een van de essentiële punten in de discussie. Mijns inziens moet er meer gebeuren om de fiscaliteit en parafiscaliteit op nacht- en ploegenpremies te verlagen. Die kostprijs moet worden beperkt. Ik heb het niet over een globale kostenverlaging die hoe dan ook slechts een beperkt effect zal hebben. We moeten het over deze specifieke kosten hebben, want dat laat toe een wezenlijke wijziging te bewerkstelligen. Het gaat hier om een sector die blootstaat aan hevige concurrentie vanwege de buurlanden en vanwege andere dochterbedrijven van dezelfde multinational. Het komt erop aan bijkomende investeringen te verwerven of ervoor te zorgen dat we bij herstructureringen de dans ontspringen en dat op een ander vlak wordt afgeslankt. Ik hoop dat we op dat vlak grotere stappen kunnen zetten, en dat het geen probleem vormt dat ploegen- en nachtarbeid vooral in Vlaanderen plaatsvindt.

Ik onderschrijf ook het pleidooi van de minister om ons te richten op de ontwikkeling van schone technologieën. We kunnen daarin een voortrekkersrol vervullen. In het land met de hoogste productie van wagens per hoofd van de bevolking zou de introductie ervan van groot belang kunnen zijn. Ten slotte heb ik nog een bedenking inzake Flan-

ders' DRIVE. De minister zegt dat een evaluatie van de gemaakte afspraken zal gebeuren. Ik begrijp daaruit dat er geen echte impactstudie komt. We zouden toch moeten onderzoeken of er inzake de werking geen bijstellingen nodig zijn. Gelet op het belang van de sector zullen we alles zeer nauwgezet blijven opvolgen.

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

**De heer Jan Penris:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, ik heb drie opmerkingen. De minister heeft een interessante parenthesis gemaakt toen ze haar geloof in de industrie heeft verkondigd. Ik stel vast dat ten minste drie politieke families blijven geloven in de toekomst van de Vlaamse industrie. Dat is zeer belangrijk. Ik noteer ook dat de minister sinds de crisis niet bij de pakken is blijven zitten. Ik wil haar, haar task force en de deskundige leiding ervan alle krediet geven. We zullen zien tot wat het leidt. Ik dank de minister ook voor de nuancerende beschouwingen bij het cijfermateriaal. De zegebulletins van minister Van Mechelen blijken niet te kloppen: het gaat niet over 50 miljoen, maar over 20 miljoen.

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

---

**Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Fientje Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de ontwikkeling van de Vlaamse textielsector**

**De voorzitter:** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwe tot mevrouw Moerman, vice-minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel, over de ontwikkeling van de Vlaamse textielsector.

De heer Decaluwe heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwe:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, de textielsector staat al een tijdje onder sterke druk, en dit om diverse redenen: globalisering, stijging energieprijzen, knelpuntberoepen, milieu, enzovoort.

## Decaluwe

De sector is vooral geconcentreerd in West en Oost-Vlaanderen, waar hij zorgt voor veel tewerkstelling. In het Kortrijkse is de sector goed voor 15.000 arbeidsplaatsen. De grootste dreiging ontstaat op 1 januari 2005, wanneer de resterende textiel- en kledingquota worden afgeschaft. Uit een recente WTO-studie blijkt dat de gevolgen voor de tewerkstelling ernstig zouden kunnen zijn. Secretaris-generaal van Febeltex Fa Quix zegt dat het plan ons zonder begeleidende maatregelen 10.000 arbeidsplaatsen zal kosten. Op een of andere manier moeten we ons daartegen wapenen. Verwacht wordt dat vooral China en ook Indië hun marktaandeel in de wereldwijde textielproductie zullen verhogen.

Een tiental dagen geleden vernam ik dat de Europese Commissie klaar is met een voorstel om de handelspreferenties te wijzigen. Het systeem zou worden vereenvoudigd en gericht op echte ontwikkelingslanden. China zou niet meer kunnen genieten van een verlaagd douanetarief. Wat de laatste stand van zaken is, weet ik niet. In elk geval is er naast de globalisering de noodzaak om te komen tot eerlijke handel. Soms verkoopt men tegen dumpingprijzen. De prijs van de afgewerkte producten is soms lager dan de wereldmarktprijs voor de grondstoffen. Dat toont toch aan dat er serieuze problemen zijn.

Vanaf januari kunnen we overspoeld worden door kwaliteitsproducten uit het Verre Oosten. Onze industrie kan zich tegen die dumpingprijzen niet wapenen. De meeste bedrijven staat het water aan de lippen. De afgelopen weken ging er bijna geen dag voorbij of in de pers werd bericht over verloren gegane arbeidsplaatsen in de sector. Onlangs liet Eurotapis uit Beveren-Leie weten dat binnen 6 tot 9 maanden het bedrijf zal sluiten. Het wordt overgebracht naar Turkije. Santens in Veurne hebben we al gehad. Een van de vlaggenscheppen van de sector, Concordia, meldt dat 24 mensen op straat worden gezet. Febeltex vreest dat nog meer bedrijven hun productie elders zullen onderbrengen.

Naast dumpingprijzen hanteren, is het kopiëren van producten een torenhoog probleem. Onze sector van 'lighting' behoort tot de wereldtop. Onze bedrijfsleiders zeggen dat de producten die ze op beurzen in Hannover of elders voorstellen al drie maanden later als kopieën te koop worden

aangeboden. Hetzelfde gebeurt in de textielsector. Behalve met de globalisering, kampen de textielbedrijven ook met de problematiek van de waterzuivering en het oppompen van sokkelwater als grondstof. Uw voorgangers, de ministers Gabriels, Ceysens, Sannen en Dua heb ik bijna wekelijks ondervraagd over dit probleem. Vorige week nog heb ik daarover minister Peeters ondervraagd. Er zijn met goedkeuring van Europa projecten uitgewerkt, maar de implementatie laat op zich wachten. Ik heb daarvoor alle begrip, maar de bedrijfsleiders blijven ondertussen wel met de problemen zitten. Gelukkig heeft minister Peeters de loskoppeling van het rioleringsvraagstuk aangekondigd, en dat kan misschien wat soelaas brengen.

Graag had ik de volgende vragen gesteld aan de minister. Ten eerste: welke initiatieven heeft de minister reeds genomen, wellicht via haar federale collega, om de problematiek van de textielsector in het kader van de globalisering op Europees niveau aan te kaarten. Welke resultaten boekte men reeds? Ten tweede: kunnen er, teneinde oneerlijke praktijken zoals kopiëren tegen te gaan, geen juridische maatregelen worden genomen zoals het verbieden van zo'n producten op stands of vak(jaar)beurzen op Vlaams grondgebied? Zijn er geen creatieve mogelijkheden om dit tegen te gaan? Kunt u initiatieven – via het federale of Europese niveau – nemen om invoertaksen/quota tegen oneerlijke handel in het leven te roepen? Welke concrete initiatieven werden reeds genomen in opvolging van het te voeren industrieel beleid dat op 12 maart door VOKA en Industrie Vlaanderen naar voren werd gebracht? Wat is de stand van zaken in het grijswaterdossier in opvolging van de beslissingen van uw voorgangers de heer Gabriels en mevrouw Ceysens?

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** De heer Decaluwe heeft de situatie van de textielsector correct geschetst. We spenderen daar terecht veel aandacht aan. Het flankerend beleid inzake milieuvergunningen is zeer belangrijk. Ik denk aan de Vlarem en de vereenvoudiging ervan, de integrale milieuvoorwaarden, de geïntegreerde milieu- en bouwvergunning en de versoepeling van de afkoppelingsplicht. Hebt u al overleg gepleegd met minister Peeters? Zult u er bij hem op aandringen om maatregelen te treffen die het investeringsklimaat te bevorderen?

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

**Minister Fientje Moerman:** Mijnheer Decaluwe, in het kader van de globalisering ga ik ervan uit dat u vooral doelt op het opheffen van de quota op alle textielproducten op 1 januari 2005. Deze problematiek is al langer dan vandaag bekend. Het textiel- en kledingakkoord, het ATC 1995-2004, van de WHO voorziet immers in een geleidelijke vrijmaking van de textiel- en kledinghandel in 3 fasen in 10 jaar. Enkel tarifaire defensiemogelijkheden blijven na 1 januari 2005 nog bestaan. Ik ben er zeer goed van op de hoogte dat deze vrijmaking onze textielsector enorm verontrust, gezien de opmars van China. Dit land kan de Westerse textielproducenten van de markt verdringen wat een bedreiging betekent voor de tewerkstelling in deze sector in Vlaanderen. Er zit ook nog een deeltje van onze textielsector in het Duitstalige gebied.

In mijn vorige functie als federale minister heb ik in juli Commissaris Lamy van Buitenlandse Handel aangeschreven om hem op de hoogte te brengen van de bijzondere ongerustheid van de textielsector in België, met de vraag de nodige aandacht hieraan te willen besteden. Tevens heb ik onze vertegenwoordiger in het Comité 133 gevraagd aan het Nederlandse Voorzitterschap te vragen deze zaak ter harte te nemen. In verband met mijn initiatieven heb ik ook een schrijven gericht aan Febeltex.

Gezien Handelspolitiek een Europese bevoegdheid is, kan noch Vlaanderen noch België alleen optreden in deze materie. Het standpunt van de Europese Commissie is dat men niet kan terugkomen op een vroeger genomen engagement in het kader van de conclusies van de Uruguay-ronde van begin de jaren tachtig. Er zou wel werk kunnen worden gemaakt van de mogelijkheden die ingekapseld zitten in het toetredingsprotocol van China tot de WHO. China is nog niet zo lang geleden lid geworden. In mijn schrijven aan Commissaris Lamy, toen bevoegd voor Handelspolitiek, heb ik gevraagd deze mogelijkheden te onderzoeken.

De Europese Commissie stelde op 13 oktober 2004 een actieplan voor de textielsector voor. Dat zal in de Competitiviteitsraad van 25 en 26 november 2004 worden bediscussieerd. Nieuwe markten en innovatie zijn de twee cruciale concepten in dit actieplan. De Europese fabrikanten moeten zich con-

centreren op nieuwe markten en op hoogwaardige producten, die concurrentieel zijn op de wereldmarkt. Daarom zal de Commissie de textielbedrijven stimuleren om te investeren in onderzoek, ontwikkeling en opleiding. Tegelijk komt er een betere bescherming van intellectuele eigendomsrechten. Om de onvermijdelijk zware herstructureringskosten in de sector op te vangen wil de Commissie een reservefonds voor de textielindustrie oprichten, gefinancierd via de Europese structuurfondsen.

Het optreden tegen oneerlijke praktijken zoals kopiëren, namaak dus, is Europees geregeld. De Europese Unie vaardigt sinds midden jaren tachtig immers specifieke regels uit betreffende de controle van haar buitengrenzen om te voorkomen dat namaakgoederen de interne markt binnenkomen of verlaten. In de strijd tegen de namaak heeft de Europese wetgever op 22 juli 2003 een verordening aangenomen met referentienummer 2003/1383, verschenen in het publicatieblad van augustus 2003, aflevering 196, 7. Die verordening vervangt het bestaande Europese namaakregime dat bestond uit drie verordeningen, met ingang van 1 juli 2004 en moet het regime optimaliseren. De wijzigingen ten aanzien van het oude regime spelen op vier niveaus en zouden vooral de KMO's – de Vlaamse textielsector is voornamelijk een KMO-sector – ertoe moeten aanzetten om hun rechten beter tegen namaak te beschermen.

Ik omschrijf die vier niveaus. Ten eerste is de administratieve procedure, die moet worden ingesteld om de vereiste bescherming te verkrijgen, vereenvoudigd en versneld. Ten tweede worden de kosten van een dergelijke procedure voor de rechthouder vermindert. Ten derde is de kwaliteit van de informatie, die moet- of in sommige gevallen kan- worden uitgewisseld tussen de verzoeker en de douaneautoriteiten verbeterd om hen toe te laten de karakteristieken van de namaakhandel nog beter in kaart te brengen en hun risicoanalyses te verfijnen. Ten slotte worden ook de rechten van de rechthouder uitgebreid.

Concreet toegepast op uw vraag betekent dit dat, wanneer er door de rechthouder of elke andere persoon of vertegenwoordiger die gemachtigd is om de betrokken intellectuele rechten te gebruiken – deze tweede categorie is zeer ruim en omvat zowel exclusieve als niet-exclusieve licentiehouders, concessiehouders en agenten – namaakproductie wordt aangetroffen op beurzen die doorgaan op

**Moerman**

Vlaams grondgebied, hiertegen met ingang van 1 juli 2004 kan worden opgetreden of maatregelen kunnen worden genomen op basis van de nieuwe Europese verordening.

Op Vlaams niveau kunnen er geen initiatieven worden genomen om invoertaksen/quota tegen oneerlijke handel in het leven te roepen. Invoertaksen en douanerechten zijn immers op Europees niveau geregeld. We kunnen enkel de ontwikkelingen terzake nauwlettend in de gaten houden en eventuele ongunstige ontwikkelingen tengevolge van de liberalisering van de wereldhandel in textiel aankaarten op het Europese niveau. Dit heb ik gedaan als federale minister. Ik vind dat ook een Vlaams minister de mogelijkheid moet hebben om de Europese Commissie rechtstreeks aan te schrijven, temeer omdat de zojuist geciteerde Raad van Ministers van Europa een rol wil toekennen aan de regionale ministers. Ik ben dan ook van plan om dit in de toekomst te blijven doen. Om de volgende bevoegde commissaris te kennen, zullen we nog een maand moeten wachten.

Ik vermoed dat u verwijst naar de presentatie door Industrie Vlaanderen, mijnheer Decaluwe, het samenwerkingsplatform van de belangrijkste industrietakken in Vlaanderen, in de gebouwen van het Vlaams Parlement op 22 maart 2004, en niet 12 maart. Hier werden algemene voorstellen geformuleerd bij vijf thema's: kosten, regelgeving, arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie. Dit heeft betrekking op de industrie in de meest ruime betekenis en gaat dus veel verder dan de textielindustrie en haar problematiek van wereldhandel en milieu in het bijzonder. Het zou te ver leiden al deze voorstellen in detail te behandelen, dit bestrijkt vrijwel het hele overheidsbeleid. Heel wat punten zijn opgenomen in het regeerakkoord, ook voor mijn bevoegdheden Economie en Innovatie.

Ik zal er enkele opsommen. Binnen Innovatie kan ik alleszins op de volgende punten wijzen die aansluiten bij de aanbevelingen van 22 maart: verbetering van de toegang tot risicokapitaal, 75 miljoen euro in de begroting 2005; verhoging van de middelen voor innovatie, zoals voorzien in het innovatiepact, ook in de begrotingsvoorstellen voor 2005; verbetering van de internationale samenwerking met Nederland via bilaterale besprekingen en het bijeenbrengen van

de bevoegdheden Innovatie en Economie bij één minister. De besprekingen met Nederland werden opgestart door minister Van Mechelen en minister Brinkhorst. De samenvoeging van de domeinen Innovatie en Economie ligt mij na aan het hart. Er zijn velerlei bevoegdheidscombinaties mogelijk. In Wallonië werden Economie en Werk samengevoegd. De combinatie van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel vormt voor mij een grote uitdaging. Ik zal streven naar een coherent beleid. Ik geef de éénloketfunctie als voorbeeld. Dat zit in mijn beleidsnota: VLAO, FIT en IWT krijgen één gezamenlijk aanspreekpunt. Als ik dat kan verwezenlijken, dan is het omdat die bevoegdheden gegroepeerd zijn en omdat er nu decretale wijzigingen worden doorgevoerd.

Binnen het beleidsdomein Economie en Ondernemen kan ik wijzen op volgende punten die aansluiten bij de aanbevelingen van 22 maart: het systeem van expansiesteun zal op algemene vraag worden geëvalueerd; het opzetten van algemene en gerichte specifieke doelgroepen, waaronder jongeren, allochtonen, vrouwen en 45-plussers; sensibiliseringscampagnes over ondernemerschap; onderzoek naar de mogelijkheden van het inzetten van fiscale instrumenten in plaats van subsidies en benchmarking van het Vlaams beleidsinstrumentarium met andere landen, en in elk geval met onze buurlanden. Deze en andere thema's komen uitgebreid aan bod in mijn beleidsnota.

Op 11 juni 2004 keurde de Vlaamse Regering na aanmelding van de steunmaatregel bij de Europese Commissie het 'Besluit van de Vlaamse Regering houdende het toekennen van een gewestbijdrage aan grijswaterleveranciers voor de uitbouw van grijswatercircuits ter bescherming van de grondwaterveroerende lagen' definitief goed. Dit besluit werd op 2 september 2004 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Het regeerakkoord vermeldt als beleidskader inzake grondwater de passage: 'We beperken het aanboren van de grondwatervoorraden zo veel als mogelijk. We beperken het gebruik van grondwater tot die toepassingen waar het onontbeerlijk is voor het productieproces. We stimuleren het onderzoek naar alternatieven om het gebruik van grondwater te sparen, namelijk het grijswatercircuit.'

Zoals u weet, voorziet het genoemde besluit van de Vlaamse Regering in een gewestbijdrage van

**Moerman**

maximaal 60 percent als tussenkomst in de aan te leggen infrastructuur bij uitbouw van een grijswatercircuit. De tussenkomst komt zowel uit de begroting Economie als uit de begroting Leefmilieu. Een protocol tussen de twee ministers moet de exacte samenwerking preciseren. Het besluit van de Vlaamse Regering bepaalt dat projecten voor het jaar 2005 ten laatste op 1 december 2004 moeten worden ingediend.

Uw opmerking was zeer terecht, mijnheer Van den Heuvel. Het grootste deel van het economisch beleid is flankerend beleid. Dat is veel ruimer dan de domeinen die tot mijn bevoegdheid behoren. De Vlaamse Regering is een college en het is evident dat we rond dat flankerend beleid zeer nauw zullen samenwerken.

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

**De heer Carl Decaluwe:** Ik dank u voor uw omstandig en concreet antwoord, mevrouw de minister. Ik heb de indruk dat de kennis van de verordeningen nog niet helemaal is doorgedrongen tot de beurzen. Hoe kunt u dat verhelpen? Misschien kunt u de beurshouders of -organisatoren daarop wijzen? We hebben vaak te veel wetgeving die niet iedereen kan kennen.

De grijswaterprojecten moeten voor 1 december binnen zijn. Betekent dit dat het protocol niet is getekend?

**Minister Fientje Moerman:** Het protocol heeft niets te maken met de indiening.

**De heer Carl Decaluwe:** Ik heb ook aan minister Peeters gevraagd om het protocol zo snel mogelijk te ondertekenen.

**Minister Fientje Moerman:** U hebt een zeer nuttige suggestie gedaan. Niet alle wetgeving kan door iedereen gekend zijn.

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

– *Het incident wordt gesloten om 11.44 uur.*

---







## HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting  
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting  
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand  
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie  
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen  
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme  
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie  
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media  
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin  
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie  
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel  
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed  
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid  
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

