

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C17 – ECO2**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Economie, Economisch
Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid,
Werk en Sociale Economie

van 8 oktober 2009

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over een integraal plan voor de auto-industrie

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van Opel Antwerpen

3

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over een integraal plan voor de auto-industrie

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van Opel Antwerpen

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: De Vlaamse automobielsector kent een lange traditie van negatieve berichtgeving. Sluitingen en herstructureringen zijn legio. Het belang van deze sector kan echter niet worden onderschat. Het is nog altijd een heel belangrijk gegeven in ons industrieel weefsel. Vele duizenden mensen verdienen er hun dagelijks brood mee en willen dat in de toekomst ook nog doen.

Naar aanleiding van de aan de gang zijnde discussie rond Opel Antwerpen werd in de Commissie ad hoc aangekondigd dat er een overleg zou plaatsvinden tussen de vertegenwoordigers uit de automobielsector en de Vlaamse, Brusselse en federale regeringen. Dat overleg vond plaats op 29 september 2009. Er werd afgesproken om een ‘geïntegreerd plan’ voor de sector op te stellen.

Vandaar, mijnheer de minister-president, mijn volgende vragen. Wat werd er precies besproken tijdens dit overleg? Welke concrete afspraken werden er gemaakt? Is er een concrete timing aan verbonden? Wie zal instaan voor de opmaak van het plan? Wie zal dit plan nadien evalueren?

Een van de geponeerde doelstellingen in het verleden was de auto-industrie groener en efficiënter te maken om de auto van de toekomst in Vlaanderen te kunnen bouwen en onze industrie innovatiever te maken en een toekomst te bieden. Op het vlak van de kostprijzen kunnen we de concurrentiestrijd immers zeer moeilijk aan, en ook aan de flexibiliteit zijn er grenzen. In welk budget wordt er voorzien?

We komen al jaren in het nieuws met bijvoorbeeld de sluiting van Vilvoorde en met een hele reeks herstructureringen zoals deze van Volkswagen Vorst. Opel Antwerpen kende ook heel wat herstructureringen en is sindsdien nooit meer helemaal uit het nieuws geweest. Welke verhouding is er tussen de inspanningen die Vlaanderen levert en de andere partners van het overleg, namelijk de Brusselse en de federale regering? Welke specifieke initiatieven zal de federale regering nemen?

U hebt als minister-president al initiatieven genomen in het Opel-dossier, die wij uiteraard steunen. Daarnaast hebben federale ministers in het verleden uitspraken gedaan, die heel wat minder positief stonden ten opzichte van onze Vlaamse automobielsector. Heeft men misschien het geweer van schouder veranderd? Wenst u effectief nog initiatieven te nemen?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Ik dank u dat u mijn vraag vroeger wilt behandelen. Het is ook nuttig want het is een dossier dat bijna elk uur verandert. Er zou nu vanuit Duitsland een brief zijn vertrokken naar de Europese Commissie waarin staat dat de economische redenen om Opel Antwerpen open te houden toch niet zouden kloppen. Er zouden redenen voorhanden zijn om aan te nemen dat de productie in Antwerpen duurder uitvalt dan in andere Duitse of Europese fabrieken.

Ik begrijp dat u in dit dossier met beperkingen kampt. Vandaar mijn vraag. Hebt u al wat meer zicht op wat u in de ad-hoccommissie hebt uitgelegd? Het gaat namelijk over cijfers betreffende de effectieve productiekosten en dergelijke meer. Hebt u daar intussen al meer zicht op gekregen? Hebt u daarover al wetenschappelijke studies ingekeken? Kunt u aangeven

waar de verschillen zitten tussen de berekeningen van de Duitse regering die aan de Europese Commissie werden overgemaakt, en de studies waar u zich op baseert? In welke mate zal dat een nieuwe wending geven aan het dossier?

Opel Antwerpen is een redelijk kleine vestiging vergeleken met de Duitse. Er zijn bijvoorbeeld minder arbeiders. Zou het kunnen dat de vaste kosten in Antwerpen zwaarder wegen en dit het verschil uitmaakt?

Deze morgen stond er in de krant dat Duitsland zijn steun aan Magna zou laten afhangen van de andere Europese landen. Hebt u enig zicht op hoe Vlaanderen daar zal op inspelen? Ik neem aan dat Vlaanderen geen steun zal bieden als Opel Antwerpen niet open blijft. Dat is duidelijk. Denkt u dat het omgekeerd mogelijk is om deze steun aan te wenden om Duitsland ertoe te bewegen Opel Antwerpen open te laten? Misschien kunt u daarover wat meer uitleg verschaffen.

De voorzitter: De heer Watteuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: De vragen sluiten naadloos aan bij het debat dat we vroeger over Opel Antwerpen hielden en bij de moties die gisteren werden behandeld. Verschillende partijen hebben in verschillende moties allerlei bekommernissen geuit. De heer Van Malderen biedt nu de mogelijkheid om er wat concreter op in te gaan.

Zelf hebben we al aangegeven dat het van belang is om bedrijfsprocessen duurzamer te maken. Ook in de automobielsector en de toeleveringsbedrijven moet er een innovatief ecologieplatform worden gerealiseerd. Hoe ziet u dat concreet?

Op 29 april 1998 werd er door het Vlaams Parlement al een zeer mooie resolutie goedgekeurd. Daarin werden de problemen van de auto-industrie en de toeleveringsbedrijven ook al naar voren gebracht. Er is echter weinig mee gebeurd. Ik hoop dat het nu wel zal lukken.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Ik deel uiteraard de bezorgdheid over de crisissituatie waarin de automobielsector zich in Vlaanderen al geruime tijd bevindt. Tijdens de voorbije plenaire vergadering werd er door de heer Penris al op gewezen dat we maximaal moeten blijven gaan voor Opel Antwerpen. Maar het Vlaams Belang heeft er ook altijd al op gewezen dat we niet blind mogen zijn. We weten helemaal niet zeker of de plannen voor het behoud van Opel Antwerpen zullen slagen. Er is dus ook nood aan een plan B. Ik sluit me bijgevolg aan bij de heer Van Malderen en zijn vraag naar een geïntegreerd plan. We moeten op de toekomst zijn voorbereid. De auto-industrie heeft in Vlaanderen zeker nog toekomstperspectieven. En dat mogen best ook groene alternatieven zijn. Het Vlaams Belang heeft laten blijken dat we met de voorstellen van Groen! kunnen leven, allicht tot groot enthousiasme van de heer Watteuw. Een groene auto moet immers ook worden geassembleerd. In de motie die we daarover naar voren brachten, vroeg het Vlaams Belang om onze auto-industrie voor te bereiden op een markt waar steeds meer hybride of elektrische wagens de dienst zullen uitmaken. We moeten zeker nagaan welke alternatieven mogelijk zijn en of er eventueel ook een andere invulling mogelijk is voor de Vlaamse auto-industrie. Er is nood aan een sterk toekomstplan.

Dat gebeurt het best op basis van een goed overleg. De vertegenwoordigers van de Vlaamse auto-industrie en de Vlaamse, Brusselse en federale regeringen zijn belangrijke gesprekspartners. De werking van Flanders' DRIVE mag zeker grondig worden geëvalueerd. Het overleg zou het best snel uitmonden in concrete initiatieven. Vandaar mijn vraag naar de concrete afspraken en de timing van dit overleg.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik sluit me aan bij de vragen die de analyse maken van het belang van de sector. Ik heb twee vragen. Wat het Opeldossier betreft, werd daarnet al verwezen naar de andere Europese regeringen die daarbij zijn betrokken. Hebt u een zicht op hun houding ter zake? Zijn er eventueel contacten gepland in de nabije toekomst?

Gisteren is er een brief vertrokken richting Neelie Kroes en de Europese Commissie. Het is waarschijnlijk te snel om de reactie van de Europese Commissie al te kennen – dat zou pas nieuws zijn –, maar kent u de procedure en de timing die men in deze commissie betreffende dit dossier volgt?

Vorige week is er een plan tot industriële invulling van de site in Antwerpen gepresenteerd door het lokale management en de vakbonden van Opel Antwerpen. Naast de SUV wil men in Antwerpen een model van de Combo produceren. Kan de Vlaamse Regering dat plan ondersteunen? Is er in het kader van het flankerend beleid een plan voorhanden om de productie mee tot stand te helpen brengen?

In het regeerakkoord staat een zeer ambitieus plan om te komen tot een innovatief ecosysteem. Er is al naar verwezen. Wie zal dat plan trekken? Ik was gisteren op de viering van acht jaar Flanders' DRIVE samen met de heer Van Velthoven. Er werd een plan gepresenteerd waarin vanaf 2010 met concrete projecten een basisroadmap wordt opgemaakt om invulling te geven aan wat in Vlaanderen in Actie en in het regeerakkoord staat. Hoe ziet u Flanders' DRIVE in het licht van de recente ontwikkelingen? Ik veronderstel dat daar ook een bijkomende financiële input zal worden gevraagd.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Er is al veel gezegd. De conclusies van de rondetafel van 29 september 2009 bevatten een lijst met aandachtspunten. Er wordt terecht voor een geïntegreerde visie gepleit. In welke mate hebt u daar al prioriteiten in vastgelegd? Het is een mooie opsomming geworden, maar hoe ziet de Vlaamse Regering dit?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Het waren heel pertinente vragen, en het gaat om belangrijke dossiers.

Ik begin met het antwoord op de vragen van de heer Van Malderen. De bijeenkomst van de taskforce is er op 29 september 2009 gekomen op vraag van de sector. Alle belangrijke overheden waren erop uitgenodigd. Daar waren heel wat ministers aanwezig: de premier, de federale ministers Van Quickenborne en Milquet en de Vlaamse ministers Lieten en Muylers. De Brusselse regering was aangekondigd, maar ik vermoed dat die andere zorgen had, en is niet aanwezig kunnen zijn. Die taskforce is de eerste in deze nieuwe legislatuur maar ook de eerste die bij elkaar komt na de vrij belangrijke en dramatische crisis in deze sector. Het was de uitdrukkelijke vraag van de sector zelf om die vergadering te houden. Ik denk dat er ook in het verleden heel wat mensen aanwezig waren, maar nu waren de zalen te klein. De bezorgdheid en de vraag hoe we dit verder moeten aanpakken, is niet alleen bij u zeer hoog maar bij alle actoren in deze sector, zowel de werkgevers in al hun geledingen en sectoren, als de vakbonden. Deze waren met belangrijke delegaties aanwezig.

Ik zal, zoals u van mij gewoon bent, vrij gedetailleerd de discussie op die vergadering overlopen en de afspraken die daar zijn gemaakt, zoals gevraagd, meegeven. Ik zal nadien ingaan op de vragen die betrekking hebben op Opel-GM en hoe daar verder wordt aan gewerkt.

De vergadering is gestart met de facts and figures, met een overzicht van het cijfermateriaal. Mevrouw de voorzitter, ik zal dat straks bezorgen zodat de leden niet zwaar moeten noteren.

Wat is belangrijk om mee te delen? Tussen 2007 en 2008 daalde de omzet met bijna 8 percent, de werkgelegenheid met 3 percent en de investeringen met meer dan 2 percent. Nadien is het nog erger geworden. De situatie van de assemblagebedrijven is minder goed. De productie nam in dezelfde periode af met 13 percent, de investeringen met 6 percent en de directe tewerkstelling met 10 percent. Verwacht wordt dat 2009 wordt afgesloten met een productievolume van 512.000 voertuigen, wat een daling is van meer dan 25 percent ten opzichte van 2008. Dit zijn de verwachtingen omtrent de assemblage voor 2009.

Als u die twee cijfers van 2008 en 2009 bekijkt, ziet u dat de assemblagefabrieken zwaarder zijn getroffen door de crisis dan de sector in zijn geheel. Ook de verkoopcijfers in ons land kenden scherpe dalingen: een terugval bij de verkoop van personenwagens met 15,8 percent in augustus 2009 in vergelijking met 2008 en een daling van 25 percent in de verkoop van autobussen. Dat ligt allemaal in de lijn van de Europese cijfers, maar het valt op dat de landen die een schrootpremie hebben ingevoerd, een andere situatie kenden. Bijvoorbeeld in Duitsland is de productie tussen januari en augustus met 27 percent toegenomen. Ook andere landen die een schrootpremie hebben ingevoerd, hadden andere cijfers. De vraag is wat het effect zal zijn in die landen als de schrootpremie afloopt.

U weet dat we ook in België op een bepaald moment van gedachten hebben gewisseld over een schrootpremie. Het is een federale materie. Wij hebben natuurlijk genoten van de budgettaire inspanning van andere landen, want de productie van de wagens wordt voor een groot deel geëxporteerd. Wij hebben kunnen genieten van de schrootpremies die men heeft ingevoerd in een aantal landen, zoals Duitsland en Frankrijk. Daar is de productie sterk toegenomen en daar hebben onze assemblagefabrieken alleen maar van kunnen profiteren. Dat is de positieve kant aan dit dossier. De negatieve kant is: die premie loopt nu af en wat zal de situatie zijn? De verkoop zal als een pudding in elkaar vallen en daar is men bezorgd over.

Er kan worden geconcludeerd dat medio 2009 de situatie in de voertuigenindustrie nog steeds niet goed is, maar dat in het bijzonder de assemblagesector in de klappen deelt, terwijl de globale sector, waarvan ook de toelevering deel uitmaakt, in mindere mate is getroffen. Dat is een zeer genuanceerd beeld als u het in concreto bekijkt.

Tot hier het eerste deel, het cijfermateriaal, waarbij het belangrijk is te onthouden dat de assemblage zwaar is getroffen. Dankzij de schrootpremie is de verkoop in een aantal landen sterk toegenomen. Dat is nu afgelopen. Wat zal de situatie nadien zijn? De zwaarte van de crisis is het grootst in de assemblagesector en iets minder groot in de aanverwante sectoren.

Daarna zijn er twee belangrijke groepen van vragen en discussies in de verdere aanpak. Ten eerste is er het kostenaspect. Het tweede deel heeft betrekking op de toekomst van de sector: hoe gaan we de transformatie van onze automobielenindustrie aanpakken?

Zoals in heel belangrijke dossiers gaat het om een en-enbenadering. Het is niet mogelijk om het ene te doen en het andere na te laten. We moeten inzetten op de versterking van de sector en resoluut inzetten op de toekomst van de sector. De groene wagen is iets zeer goed, maar er werken nu in totaal 85.000 mensen in deze sector. Bij Ford Genk, Volvo Gent, Opel Antwerpen en VW Audi werken zoveel mensen dat we ons niet kunnen permitteren om te zeggen dat die wagens die geproduceerd worden, geen toekomst meer hebben en dat wij alleen maar willen inzetten op bepaalde nieuwe technieken. Het is een en-enbenadering: versterken van wat er nu is en inzetten op de toekomst.

Ik zal met u overlopen wat er allemaal aan bod is gekomen in verband met de kosten waarmee de sector wordt geconfronteerd. De sector vraagt aandacht voor de criteria die gehanteerd worden bij de strategische investerings- en opleidingssteun. Deze zijn vandaag nog altijd niet aangepast aan de huidige economische omstandigheden. De voorwaarde om bijvoorbeeld 20 percent bijkomende tewerkstelling te genereren, is op tafel gelegd. In moeilijke omstandigheden wil men een maximaal behoud van werkgelegenheid maar in dat kader zijn natuurlijk bepaalde voorwaarden te plaatsen.

De afspraak die is gemaakt, is dat het principe om de maatregel te evalueren en bij te sturen belangrijk is. Daar zullen we bij de bespreking van de beleidsnota op terugkomen. Het huidige systeem van investerings- en opleidingssteun bestaat 1,5 jaar. De criteria weerspiegelen de drie assen van de triple bottomline vanuit maatschappelijk verantwoord ondernemen: economie, sociaal en ecologie. Deze principes zijn sectorneutraal en worden dus over alle sectoren heen toegepast. Aan de hand van concrete dossiers kunnen de criteria die prestatiegebonden zijn, bijvoorbeeld de toename van tewerkstelling, met de sector nader worden bekeken. Dus,

wat die ondersteuning betreft, is de vraag in deze moeilijke omstandigheden: moeten die criteria niet eens bekeken worden? De afspraak is dat we dit zullen doen en ook in de beleidsnota, die hier wordt besproken, worden daar verder concrete acties voor ondernomen.

De sector vraagt ook de verlenging van 10 percent extra IWT-steun. De afspraak is dat die verder van toepassing blijft. In nauw overleg met de sector wenst men na te gaan hoe innovatie in de voertuigindustrie in Vlaanderen verder kan worden geïntensifieerd. De sector heeft immers berekend dat in Spanje de automobielsector op een veel ruimere interpretatie van het concept innovatie kon rekenen. Vraag is dan ook of procesinnovatie een grotere ondersteuning kan genieten bij IWT.

In verband met plant location of de beslissing waar men investeringen zal uitvoeren, is het voorbeeld gegeven dat voor voorstellen vanuit Roemenië er 20 percent verschil zit in de ondersteuning vanuit de regio of het land. Als een investeerder 1 miljard euro in Vlaanderen investeert of in Roemenië, is het verschil in ondersteuning, los van alle andere elementen, 20 percent. Als het over dergelijke bedragen gaat, is het niet evident om te zeggen dat de investering alsnog hier moet gebeuren. Dat is een algemeen probleem, dat nogmaals onderstreept hoe hard de concurrentie is en hoe moeilijk de afweging is in de hoofdkantoren. Als men met zulke grote verschillen wordt geconfronteerd, is het verschrikkelijk moeilijk om een interessant dossier op te stellen.

Een derde punt dat werd aangekaart, is het afsluiten van een nieuw bindend fiscaal pact met de lokale besturen. De voertuigindustrie is zeer gevoelig voor belastingen, maar wie is dat niet? In die cut throat competition ligt het extra gevoelig als er belastingen op lokaal niveau worden opgelegd, die een belangrijk kostprijs-element betekenen. Het gaat erover om de vrijstelling voor opcentiemen op onroerende voorheffing op vervangingsinvesteringen voor materieel en outillage verder uit te breiden tot zelfs een volledige vrijstelling van belastingen op materieel en outillage.

Wat is de afspraak in verband met de problematiek van de lokale belastingen? Wij hebben verwezen naar het regeerakkoord waarin heel nadrukkelijk staat dat we tot een partnerschap met steden en gemeenten willen komen om de bedrijfsvriendelijkheid op lokaal niveau te stimuleren en daarover afspraken te maken. Dat is dus ruimer dan alleen het fiscale aspect. Als we aan de gemeenten verdere stappen vragen, zoals in het fiscaal pact in het verleden is gedaan, komt natuurlijk onmiddellijk de vraag naar de compensatie. De gemeenten zijn bereid om een aantal belastingen te schrappen – ik ga ervan uit ook in de nieuwe legislatuur – in de mate dat dit gecompenseerd wordt. Als dit niet gecompenseerd wordt, kijk ik uit naar het enthousiasme om bepaalde belastingen te schrappen op lokaal niveau.

Er zijn een aantal gesprekken met de gemeentebesturen, zeker als het gaat over heel belangrijke bedragen en ondernemingen. Als we effectief het verschil kunnen maken en een investering hier doen en niet bijvoorbeeld in Roemenië, moeten we zien hoe we daaraan tegemoet kunnen komen. Dit is een specifiek probleem, buiten het algemene probleem. Er is een eerste contact geweest met de VVSG om ook op het lokale niveau efficiënt op te treden. Ik zal ook uitvoeren wat in het regeerakkoord staat en trachten te komen tot een partnerschap tussen de steden en de gemeenten en de Vlaamse Regering betreffende de bedrijfsvriendelijkheid. Dat vergt wel nog enige tijd en moeite.

Verder is ook het systeem van de tijdelijke werkloosheid aan bod gekomen. De sector is vragende partij om de genomen maatregelen voort te zetten. Een van de maatregelen is de overbruggingspremie, een maatregel die op het Vlaamse niveau werd genomen. Er is ook uitdrukkelijk gevraagd hoe het op het federale niveau gesteld is met de tijdelijke werkloosheid voor bedienden. De maatregel loopt normaliter af op het einde van het jaar. De Nationale Arbeidsraad moet daarover een advies uitbrengen. Onze overbruggingspremies lopen door tot 2010.

Vanuit de werknemerdelegaties is de vraag gesteld of de tijdelijke werkloosheid niet flexibeler kan worden toegepast en gecombineerd met opleidingen die dan modulair zouden worden ingericht. Het kan toch niet dat een werknemer een opleiding moet herbeginnen omdat hij tijdens zijn opleiding door zijn werkgever opnieuw wordt opgeroepen om het werk te hervatten. De afspraak is gemaakt om dat punt van dichtbij met de VDAB en de sociale partners te bekijken. De federale overheid heeft van haar kant aangekondigd de crisismaatregelen te zullen verlengen. De tijdelijke werkloosheid voor bedienden is zeker nog niet rond.

Wat Belgacap betreft, werd naar Frankrijk verwezen. Federaal minister Van Quickenborne heeft de vragen beantwoord over de accuraatheid van het systeem. De federale overheid zou de nodige inspanningen leveren.

Wat de kosten betreft, is het belangrijk dat de steun en de stimuli maximaal en efficiënt worden ingezet. Ook is het van belang dat de getroffen crisismaatregelen worden voortgezet. Er worden ook concrete voorstellen gelanceerd ter aanvulling of verbetering van de gedane voorstellen om de lokale belastingen tot het minimum te beperken of zelfs tot nul te reduceren.

Er is ook benadrukt dat de bedrijven die met ploegenarbeid werken op het vlak van de loonkost de vergelijking met Duitsland en andere landen kunnen doorstaan. Voor deze bedrijven werd immers op het federale niveau een verlaging van de kosten doorgevoerd wat hen concurrentieel maakt met onder meer Duitsland. De situatie is anders voor de bedrijven die niet met een ploegensysteem werken. Voor hen is de concurrentiepositie niet zo gunstig. De problematiek is niet nieuw, maar situeert zich voornamelijk op het federale niveau.

Het tweede deel van de bespreking had betrekking op de noodzakelijke transformatie die de sector moet ondergaan. In dit deel werd verslag gedaan van de realisaties in het kader van Flanders' DRIVE en van de initiatieven van Flanders' DRIVE II in het bijzonder. De media lieten dikwijls uitschijnen dat alles in mineur verliep. Als u het overzicht bekijkt van alles wat Flanders' DRIVE in de pijplijn heeft zitten, moet echter worden geconcludeerd dat de juiste initiatieven werden genomen. Er zijn vier focusdomeinen: Active Safety, Clean Powertrains, Lightweight Materials en Manufacturing. Het zijn nieuwe projecten met 65 partners. Er is dus wel wat gebeurd.

De projecten richten zich maximaal tot de verdere competentieopbouw in de voertuigindustrie. Bijna iedere OEM (Original Equipment Manufacturer, een bedrijf dat producten levert ten behoeve van een merkleverancier) is betrokken bij de projecten. Ook de toonaangevende toeleveranciers zijn vertegenwoordigd. Daarnaast participeren verschillende kleine ondernemingen en kmo's. Op 1 oktober stelde minister Lieten de tussentijdse resultaten voor. Momenteel is er een nieuwe oproep voor projecten gelanceerd. De nieuwe projecten richten zich maximaal naar de verdere competentieopbouw in de voertuigindustrie in Vlaanderen vanuit de 'green, clean and safe'-beweging.

De bedragen die men daarvoor beschikbaar heeft, zijn natuurlijk relatief. Ze zijn niet onaanzienlijk, maar vergeleken met investeringen die sommige automerken in elektrische wagens stoppen, is dat weinig. Een overzicht van de projecten is zeker beschikbaar op het internet, maar kan op vraag ook hier worden verkregen.

Momenteel werkt de sector samen met Flanders' DRIVE aan doorbraken die qua projectomvang en uitvoering van projecten, de huidige opdracht van Flanders' DRIVE overschrijden. De sector noemt dit de grand-projectbenadering. De selectie van de nieuwe projectconcepten voor een 'grand project' is gebaseerd op het drielagenmodel: de technologische bouwstenen en businessmodellen en de mobiliteitsconcepten. De voertuigindustrie anno 2020 wordt een innovatiegedreven industrie waar, naast de klassieke actoren, ook nieuwe spelers zoals nutsbedrijven en dienstenleveranciers een rol zullen spelen.

Er is een duidelijke sense of urgency voor de sector aangevoeld. We hebben nood aan een ruimere transformatiestrategie. Als we de voertuigindustrie willen vernieuwen, zullen we

uiteindelijk een strategie moeten ontwikkelen voor de globale industrie in Vlaanderen. Voor de vernieuwing van de voertuigindustrie zullen we radicaal moeten kiezen voor de ontwikkeling van een groene en zuivere industrie. We kunnen de toekomst van de voertuigindustrie niet los zien van het energievraagstuk. We kunnen geen elektrische auto ontwikkelen zonder smart grids. We kunnen evenmin ontwikkelingen in de vervoersindustrie los zien van de ontwikkeling van nieuwe materialen, van de ICT-ontwikkelingen en zo meer. Het hele debat is aan bod gekomen.

Daarom is er nood aan een totaalaanpak. Als we de ambitie hebben om ook na de crisis een industriële regio te zijn, zijn we het aan onszelf verplicht om voor de industrie een toekomst uit te tekenen. De cijfers uit de Hermreg-studies in samenwerking met het Planbureau tonen zeer duidelijk aan dat er een verschuiving plaatsgrijpt naar andere sectoren, weg van de industriële sectoren. We moeten de ambitie behouden om deze industrie te transformeren en hier te houden. Dat is ongeveer de inhoud van de afspraken die daar zijn gemaakt.

Wat de timing betreft en de vraag wie daarvoor de verantwoordelijkheid gaat opnemen, heb ik al gezegd dat in de vergadering werd geconcludeerd dat er nood is aan een totaalplan voor de industrie. De sector heeft dan ook gesuggereerd om een staten-generaal voor de industrie te organiseren. Ik heb wel wat bedenkingen bij dergelijke hoogmissen. We moeten dat zeer zorgvuldig aanpakken. De inspiratie komt waarschijnlijk van de Franse president Sarkozy die in Frankrijk vanuit de verschillende regio's tegen het einde van het jaar een staten-generaal voor de industrie organiseert.

Er is afgesproken om samen met de interprofessionele en sociale partners na te gaan of dat de juiste weg is. Aan een totaalvisie, al dan niet via een staten-generaal, wordt dus wel degelijk gewerkt. De Vlaamse Regering zal deze kar trekken en de nodige acties daarvoor ondernemen.

Wat uw vraag over het budget betreft, kan ik zeggen dat er geen specifiek budget voor het totaalplan is vrijgemaakt. Geld is niet het grootste probleem nu, ook al verkeren we in moeilijke tijden. We moeten echter zeker nauw samenwerken met de federale overheid. Federaal minister Milquet was trouwens op de vergadering aanwezig en is de conclusies bijgetreden. Dat is al een hele stap vooruit. De federale regering heeft verder geen specifieke maatregelen aangekondigd of gelanceerd, maar is ook een groot voorstander van een globale aanpak.

De afspraken die in de vergadering aan bod zijn gekomen, zijn dus zeer relevant. We zullen er later zeker nog op terugkomen.

Nu kom ik tot het dossier GM-Opel. Ik heb in de commissie ad hoc heel wat tekst en uitleg gegeven, onder meer over hoe de procedure zich nu verder gaat afspelen op het Europese niveau. Europa moet het dossier ontvangen en dan kunnen we al of niet een klacht indienen, al of niet uitgebreid naar de overnameproblematiek, naast de problematiek van de staatssteun. We hebben de nodige informatie gegeven.

Nieuw is, en ook een antwoord op de vraag van de heer Diependaele, sinds we die commissie ad hoc hebben gehad, dat de dataroom is geopend. Magna heeft een document van 4500 pagina's dik in die dataroom gebracht. Die dataroom is geopend voor alle lidstaten waar er een vestiging van GM is. Men heeft gevraagd wie wij vanuit Vlaanderen toegang geven tot die dataroom. Wij hebben zowel PricewaterhouseCoopers (PwC) als Eubelius naar voren geschoven, respectievelijk een consultancybureau en een advocatenkantoor. Die hebben toegang gekregen tot de dataroom, met het ondertekenen van vertrouwelijkheidsclausules, wat heel belangrijk is.

Zij hebben alles bekeken, met in het bijzonder volgende aspecten: de leefbaarheid van het businessplan, de vergelijkbaarheid en productiviteit van de sites, herstructurering en herstructureringskosten en onderzochte alternatieven, financiering van de overheid en aanmelding van de staatssteun. Al deze elementen heeft men onderzocht. We hebben nog een aantal bijkomende vragen kunnen stellen, ook naar aanleiding van dat onderzoek. In Berlijn heeft een

vergadering plaatsgevonden waar ook experts naartoe zijn gegaan: PricewaterhouseCoopers en Eubelius, aangevuld met mensen van de administratie en een aantal andere experts. Daar zijn een aantal bijkomende vragen gesteld. Op die vragen is een antwoord gekomen of er zal nog een antwoord worden geformuleerd. Die vragen zijn bezorgd op 25 september, en ze hebben allemaal betrekking op de thema's die ik heb opgesomd.

Gisteren hebben we opnieuw een brief geschreven naar Europees Commissaris Kroes omdat we, zonder het vertrouwelijke karakter van het openen van die dataroom te schenden, toch meenden een aantal zaken aan haar te kunnen overmaken. De media zijn daarachter gekomen, maar transparantie is geen probleem. Op basis van de elementen die we konden vrijgeven, hebben we begrepen – niet ik, maar PwC die dat technisch heeft onderzocht – dat de fabriek in Antwerpen even efficiënt is als de fabriek in Bochum.

Als we kijken naar het aantal gepresteerde uren per wagen en als we in rekening brengen dat de fabriek in Antwerpen aanzienlijk minder capaciteit wordt toegewezen dan die in Bochum, kunnen we aannemen dat Antwerpen voor de productie van dezelfde wagens, met alle andere factoren gelijk aan Bochum, minder uren nodig heeft dan Bochum. Wat ik aan de Europese Commissie met mijn zeer summiere en beperkte tabelletje heb proberen aan te tonen, is nu bevestigd door de analyse van 4500 pagina's. De productie van de huidige Astramodelen in Antwerpen blijkt goedkoper te zijn dan in Bochum. De algemene arbeidskosten per hoofd lagen in de Antwerpse fabriek 9 procent lager dan in Bochum. Ik verwijs naar het ploegensysteem dat daar zeker mee te maken heeft. Zelfs als de geografische markt rond de Antwerpse fabriek kleiner is dan de theoretische Duitse markt waarbinnen Bochum zich bevindt, dan nog liggen de uitgaande logistieke kosten voor Antwerpen lager dan voor Bochum.

Er kan aangenomen worden dat de intentie van Magna om Bochum en Eisenach niet te sluiten, gebaseerd is op de grondgedachte om de capaciteitsbenutting en geografische nabijheid van de markt te optimaliseren. Dat is een argument dat men zou kunnen uitspelen. De Duitse markt is heel wat groter dan de Vlaamse. Toch is er geen enkel bewijs dat Magna de economische weerslag heeft berekend van deze maatregelen. In geen geval zijn er gegevens ter beschikking gesteld die kunnen aantonen dat de economische invloed van deze maatregelen, mochten die er zijn, een sluiting van enkel de Antwerpse fabriek kan rechtvaardigen.

Gebaseerd op de informatie van GM-Magna, blijkt dat een volumeverhuizing van het huidige Astramodel van de Antwerpse fabriek naar Bochum, nefast zal zijn voor de cashflowpositie van New Opel.

Ik heb ten slotte in mijn schrijven aan de Europees Commissaris meegegeven dat er in mei 2007 – ik heb dat tijdens de bespreking in de commissie ad hoc ook aangehaald – een besluit is getroffen, dat ondertekend is door een aantal mensen van GM maar ook door de vakbonden, waarin staat dat men twee SUV's, lichte terreinwagens, ging bouwen in Antwerpen. Toen is het vertrouwen, de doeltreffendheid en de flexibiliteit van de fabriek in Antwerpen nadrukkelijk aangehaald, anders had men dat toen nooit ondertekend.

Dit alles is gisteren naar mevrouw Kroes verstuurd. Ik ga ervan uit dat daar vrij snel op wordt geantwoord. In de Europese ondernemingsraad is met de vakbonden een aantal scenario's besproken. Dat is de verantwoordelijkheid van de vakbonden, maar die gaan ervan uit dat er geen sluiting is in Europa. Ik heb begrepen dat nu de denkpaauze is opgeheven. Men heeft dus goed nagedacht, ook bij Magna, over de voorstellen die zijn geformuleerd. Ik ga ervan uit dat we daar binnenkort meer van horen. Dat is de eerste lijn die is getrokken.

De tweede lijn is de opening van de dataroom door Magna voor alle landen waar er vestigingen zijn. Om dit te bekijken, hebben wij een beroep gedaan op PwC, maar ook andere landen hebben dat gedaan. U hebt pas kunnen lezen dat PwC het businessplan van Magna een beetje te dun vond.

Ten derde zet Magna verdere stappen met die landen die een vestiging hebben en waarvan Magna ervan uitgaat dat die open blijft. Er is een vergadering geweest in Berlijn om daarover

te spreken. Wij zijn daar elke keer naartoe gegaan omdat in dat businessplan langs de ene kant de phasing-out van Antwerpen staat en langs de andere kant de mogelijkheden die men verder onderzoekt om Antwerpen open te houden. Het is een zeer subtiel spel met zware gevolgen dat men langs de ene kant praat over de phasing-out van Antwerpen, met een aantal elementen, en langs de andere kant zegt dat men de mogelijkheden aan het onderzoeken is hoe men Antwerpen alsnog kan redden. Daarom vroeg gisteren een journalist me of erin staat dat Antwerpen wordt gesloten. Neen, men staat op twee benen. De ene keer steunt men op het been van de phasing-out, de andere keer zegt men dat men zaken aan het onderzoeken is om Antwerpen open te houden. Dat is een piste die staat naast de piste van de vakbonden, die een aantal scenario's hebben voorgelegd waarin geen sprake is van sluiting.

Deze acties naar Commissaris Kroes gebeuren in afspraak met haar. De laatste keer dat ik daar ben geweest, heeft ze gezegd: als u elementen hebt die mij kunnen helpen om, als het dossier binnenkomt, stappen te zetten, moet u mij die laten weten. Bij deze beschikt ze over die elementen.

Ik beschik nog niet over het Harbournarratie, waarover we in Der Spiegel konden lezen. Dat weekblad volgt de zaak blijkbaar zeer goed. Het is een vrij lijvig rapport, opgemaakt door de sector zelf. Ik heb begrepen dat de Europese Commissie dat nog niet heeft. Het is heel belangrijk dat het boven water komt. Mocht ik de volledige studie op een slinkse wijze kunnen bemachtigen, is de vraag wat ik daarmee kan aanvangen. Het zou beter zijn mocht de sector die overmaken. Misschien zijn er juridische of andere problemen die dat onmogelijk maken of dat vooral alsnog niet hebben mogelijk gemaakt.

Op basis van de elementen die we van PwC hebben gekregen, hebben we deze gegevens nog eens overgemaakt. Hopelijk hebben we de druk op Magna verhoogd, hetzij om uit te komen op een van de scenario's van de vakbonden, waarbij er geen sluiting is, hetzij om aan te tonen dat economische motieven de zaak van Antwerpen in positieve zin bepleiten.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het uitvoerige antwoord. Ik leid eruit af dat we allebei believers zijn van een industriële toekomst in Vlaanderen in algemene zin en van de automobielenindustrie in het bijzonder. Zoals u hebt aangestipt, zal de voorwaarde zijn dat die sector zich ecologisch innoveert in plaats van de huidige situatie van overproductie, waarbij we op het gebied van productiviteit en flexibiliteit limieten bereiken. We zitten daar goed, we kunnen de vergelijking met het buitenland aan, maar het zal moeilijk zijn om de rek nog te vergroten.

Er wordt iets te gemakkelijk gezegd dat we moeten komen tot een groene wagen. Ik zeg aan de mensen die dat beweren, dat de autosector vandaag een massagegeven is die enorm veel mensen tewerkstelt en waar er een grote omzet is. Die sector vervangen door een kleine nichesector betekent een economisch verlies en zal ook een verlies aan toegevoegde waarde zijn. Het zal erop aankomen om die innovatie in niches op te bouwen zodat ze nadien kan doorstromen naar massaproductie. Daarvoor de omgeving creëren, is een van onze grootste uitdagingen.

De overheid kan daarin effectief het verschil maken, alleen hebben wij dat minstens gedeeltelijk in België in negatieve zin aangetoond. U hebt niet echt het lijstje gegeven van landen die een schrooftermie hebben ingevoerd, maar er links en rechts genoemd in uw antwoord. België is een van de weinige landen die het niet heeft gedaan. Men kan dan wel zeggen dat die maatregel afloopt en dat er wellicht een marktcorrectie zal gebeuren, maar we mogen wel gelukkig zijn dat we in een internationale markt zitten. Had het alleen van de Belgische markt afgehangen, dan hadden we wel heel zware problemen gehad. Audi Brussels is open gebleven en heeft zelfs nieuwe mensen moeten aannemen, precies als gevolg van de schrooftermie die in Duitsland is ingevoerd. Men kan de vraag stellen of men daar ver genoeg zal reiken om

aan te takken op een normale herneming van de vraag na wellicht een marktcorrectie. Had men niets gedaan in die landen, dan hadden wij hier nog veel grotere problemen gehad.

In algemene zin zitten we in een fase waar we een aantal problemen moeten overbruggen. We hebben een plan voor vandaag en morgen nodig en we moeten ook kunnen inspelen op de middellange en de lange termijn. Ik heb al de opmerking gemaakt over niches en het belang die te laten doorstromen. Innovatie kan men echter niet bestellen, dat vraagt tijd. In die zin denk ik dat een staten-generaal met betrekking tot de industrie in haar geheel nuttig kan zijn. Ik vraag me wel af wat de relatie met ViA is en hoe we die kunnen laten sporen. Dat neemt echter niet weg dat we ook kortetermijnmaatregelen moeten nemen. We moeten ervoor zorgen dat die aansluiten bij de langetermijnmaatregelen of er op zijn minst niet tegen ingaan. Daar oogt uw lijstje eerlijk gezegd wel wat minder concreet, mijnheer de minister-president.

U hebt gezegd dat er een bereidheid is om naar de criteria te kijken voor investeringssteun. Dat is een nuttige oefening die op relatief korte termijn kan gebeuren. De bespreking van de beleidsbrief en de begroting kan daar een nuttig moment voor zijn. Andere zaken zullen veel meer tijd in beslag nemen. De vraag naar een nieuw lokaal pact met de lokale besturen in de huidige financiële context lijkt me verschrikkelijk moeilijk. Vandaag zijn de lokale besturen bezig met de begrotingsopmaak. Zij voelen evenzeer de gevolgen van de crisis als de hogere overheden en de bedrijven. In die context zwaar gaan schuiven, rekening houdend met het feit dat er een compensatie zal worden gevraagd, lijkt me nogal moeilijk.

U hebt terecht verwezen naar de moeilijkheden die vandaag bestaan in de Nationale Arbeidsraad over de verlenging van tijdelijke werkloosheid. De vraag is of men daar überhaupt uit geraakt. Dit lijkt me een concreet antwoord aan een industrie die vandaag wordt geconfronteerd met een aantal urgente noden, voor de middellange en de lange termijn. Vlaanderen moet ervoor zorgen dat het ook op de korte termijn kan inspelen. Rekening houdend met de budgettaire noden die we allemaal kennen, komt het erop aan die zo verstandig mogelijk in te zetten.

U zegt dat men bij Flanders' DRIVE opmerkte dat er op zich wel nuttig werk wordt verricht, maar dat men gezien de nodige investeringen over voldoende schaalgrootte moet beschikken. Is dat een impliciete kritiek op de actuele schaalgrootte? Hebt u de indruk dat die volstaat, of zijn er bijkomende middelen nodig? Zo ja, waar denkt men die te vinden?

Een laatste opmerking betreft de Europese tijdelijke crisis. In het kader van de ongeziene economische moeilijkheden heeft Europa een aantal deuren wat wijder opengezet, maar wel met een tijdsloot erop. Als er dus iets gebeurt, gaan die deuren onherroepelijk dicht. Gezien de moeilijke prognoses die we uit tal van rapporten kennen – men schat in dat de Belgische economie pas in 2011 opnieuw het niveau van voor de recessie zou bereiken – lijkt het me aangewezen om te onderzoeken in hoeverre de Europese gunstmaatregelen kunnen worden verlengd. Indien dat noodzakelijk blijkt, zal de Vlaamse Regering daar dan voor pleiten?

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het omstandige antwoord. Het hoeft misschien niet te verwonderen, maar het blijft toch eigenaardig dat Duitsland op basis van dezelfde gegevens andere conclusies trekt. U hebt te kampen met een aantal beperkingen ten opzichte van dit dossier. Zoals u zelf aangeeft, blijft dat Harbour-rapport overal de kop opsteken. Alleen blijkt niemand het ooit al te hebben ingezien.

In dat opzicht verbaast het me een beetje dat u de elementen moet aanhalen bij mevrouw Kroes om daar een eindoordeel in te vellen. Ik had gehoopt dat Europa zelf de bevoegdheid zou hebben om Magna en de Duitse regering ter verantwoording te roepen.

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Naar aanleiding van de problematiek van Ford destijds, heb ik al eens gevraagd naar de argumentatie over onze loonkost in de assemblagenijverheid. De totale

loonkost zou maximaal 15 percent bedragen, bij een loonverschil van 20 percent met Roemeenië en 10 percent met onze naaste concurrenten. 10 of 20 percent van 15 percent is niet zo heel veel. Ik vraag me af of dit wel altijd voldoende wordt geargumenteed. Wordt dit altijd mee in die vergelijkingen ingecalculleerd? Men zegt dan wel dat het over grote bedragen en over de assemblage gaat, maar de totale loonkost is maar 15 percent. Ik kan dan ook geen vrede nemen met het argument dat de loonkost zo'n zware handicap is. Dat is toch maar een klein fragment in het geheel.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minheer de minister-president, ik vind het een heel interessant antwoord. Ik denk dat men de juiste keuze maakt door te zeggen dat er een ruimere transformatie moet zijn van de industrie. Ons beperken tot de automobieliindustrie zou verkeerd zijn.

Ik wil niet defaitistisch klinken, maar ik denk dat de automobieliindustrie nog moeilijke jaren tegemoet gaat als we ervan uitgaan dat de productie de markt volgt. De heer Van Malderen heeft gelijk dat de groene auto daar niet de oplossing voor is. Dat is een nichemarkt.

Ik vind dat de groene auto op dit moment hoogstens de kers op de taart is, niet alleen op het vlak van de industrie, maar ook op het vlak van de mobiliteit. De groene auto is niet de oplossing voor de mobiliteitsproblemen. Als we die groene auto echter toch willen binnenhalen, is het belangrijk dat in de infrastructuur daarvoor wordt voorzien. Hoe zal dat worden aangepakt?

U zegt dat we nog geen budget hebben voor transformatie, maar dat het wel kan worden vrijgemaakt. Als we spreken over de transformatie van de totale industriële sector, dan zal daar een serieus budget tegenover moeten staan. Hoe wilt u dat mogelijk maken?

De heer Van Malderen heeft gelijk dat het lijstje met concrete maatregelen vrij beperkt is. U noemt een aantal interessante pistes, maar die moeten nog wat concreter worden.

Mijnheer de minister-president, in de commissie ad hoc hebt u de vergelijking gemaakt tussen de kostprijs van de Opelvestiging in Antwerpen en die in Bochum. Bestaat die oefening ook voor andere autovestigingen? Hoe is de situatie van die vestigingen in Vlaanderen? Staat bijvoorbeeld ook de Volvovestiging onder druk? Scoort die beter of slechter dan andere Volvovestigingen qua loonkost? Als we proactief willen werken, kunnen we misschien best die oefening ook maken.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Watteeuw, in deze sector is er een groot verschil tussen Ford, Volvo, GM enzovoort. Gelukkig is de situatie compleet anders bij Ford dan bij Volvo en bij Volvo totaal anders dan bij Opel. We hebben enkel de oefening gemaakt voor Antwerpen waar we samen met het management en de vakbonden al maanden intensief overleg hebben gepleegd. Op basis van die elementen en cijfers hebben we geprobeerd een vergelijking te maken met Bochum. Zo'n vergelijking mag pas worden gemaakt als men beschikt over interne informatie van het bedrijf.

Ik heb me tot nu toe niet intensief beziggehouden met vergelijkingen tussen Ford Genk en andere vestigingen, en tussen Volvo Gent en Volvo Zweden. Bij Volvo is het probleem van een andere aard. We hebben daar een waarborg toegestaan voor een lening van 198 miljoen euro voor de nieuwe series die in Gent zouden worden gemaakt. De vraag is of Ford Volvo zal verkopen, aan wie en onder welke voorwaarden. Bij Ford Genk heeft de vorige regering een aantal bedragen uitgetrokken voor een refreshment. Tijdens de volgende jaren zullen we belangrijke investeringen doen. De vraag is waar we die zullen doen. Dit is een ander dossier met een andere invalshoek. Wij proberen op al die dossiers een concreet antwoord te geven, mijnheer Van Malderen. Wij zijn dagelijks bezig met al die bedrijven.

Ik heb een overzicht gegeven van de thema's die binnen de sector aan bod zijn gekomen. Voor sommigen had dat wat meer mogen zijn. Dat overzicht kan nog worden aangevuld.

Voor de transformatie van onze industrie kunnen heel wat budgetten bijeen worden geteld. Ik vind vooral de visie heel belangrijk. Iedereen heeft het over het verwittigen van de economie, het vergroenen van de economie enzovoort. Nu zitten we echter in de fase van de operationalisering. Als er vanaf morgen elektrische wagens rondrijden, moeten die hun batterij kunnen opladen bij een oplaadpunt. De vraag is hoe we dat concreet organiseren.

Mijnheer Diependaele, ik vind het ook wat eigenaardig dat wij met die cijfers moeten komen. Ik heb overwogen om aan de Europese Commissie te vragen om zelf zo'n objectieve oefening te maken. Uit contacten met een aantal commissarissen bleek dat het antwoord sowieso negatief zou zijn. Het is niet hun taak om zo'n Harbourn rapport te maken. Als het dossier voor de staatssteun binnenkomt, schieten zij wel in actie. Samen met de vakbonden en de collega's uit de Vlaamse Regering probeer ik dan ook zelf cijfermateriaal aan te reiken om de awareness van de commissarissen voldoende hoog te houden. Duitsland heeft een brief geschreven dat Bochum beter zou zijn dan Antwerpen. Ik kan niet bevestigen dat er een brief met die inhoud is vertrokken. Ik kan alleen zeggen dat PwC, dat voor alle landen heeft gewerkt, bekend heeft gemaakt dat zij het businessplan wat dunnetjes vinden. Dat gaat meer in onze richting dan in de richting van Duitsland.

Ik ga ervan uit dat de constructeurs van alle merken die een extern bureau inschakelen voor een doorlichting, ook zeggen dat het hun onderzoek is. Ze zullen dat niet zomaar bekendmaken. Zo'n onderzoek zal wellicht heel wat interessante elementen bevatten. We kunnen de vergelijking maken met het verkiezingsonderzoek van Dimarso. Het onderzoek wordt bezorgd aan de autofabrikanten die dan kunnen handelen op basis van die specifieke informatie. Ik vrees dat het moeilijk zal zijn om die studie te pakken te krijgen. Ik hoop dat ze boven water komt.

Mijnheer Van Malderen, u hebt uw mening gegeven over die schrootpremie. Ik kan alleen bevestigen dat wij er ook van genoten hebben, ook al hebben we ze niet doorgevoerd. Negen-tig percent van de wagens die hier worden gemaakt, wordt uitgevoerd en is aangekocht met die schrootpremie. Dat heeft ons geen cent gekost. Indien wij die premie ook hier hadden ingevoerd, dan was de markt ook hier sterk gestegen en waren oudere wagens versneld uit het circuit gehaald. Ik heb ooit in alle naïviteit voorgesteld een incentive te geven om oude wagens in te leveren. Ik heb toen geleerd dat communicatie heel belangrijk is. Ik heb toen honderden mails gekregen. Daarin stond dat ik oldtimers wilde afpakken en dat ik ervoor zou zorgen dat gezinnen die het niet breed hebben, een nieuwe wagen zouden moeten kopen. En ik had alleen maar durven suggereren dat we eveneens zo'n schootpremie avant la lettre zouden moeten invoeren.

U hebt gelijk dat we een staten-generaal voor de industrie en ViA maximaal op elkaar moeten afstemmen om een kakofonie van initiatieven te vermijden.

Het is belangrijk dat we weten wat Flanders' DRIVE wel en niet kan. Met een bedrag van 29 miljoen euro zijn een aantal heel interessante zaken mogelijk. Als we echter zien wat een Japans automobielbedrijf alleen al investeert in onderzoek en ontwikkeling, dan gaat dat over het tienvoudige bedrag. We moeten niet de illusie hebben dat Flanders' DRIVE daarmee kan concurreren. Wij moeten op alle vlakken evolueren naar schaalgrootte. We moeten dus samenwerken. Een aantal zaken kunnen we niet doen, het geld kan dan beter worden ingezet voor datgene waar wij wel van overtuigd zijn en dat wel resultaat kan opleveren.

Bepaalde Japanse automerken staan al heel ver in de ontwikkeling van elektrische wagens. Wij lopen eindeloos achter op het vlak van technologie en financiële backing. De enigen die dat hebben, zeker de financiële backing, zijn de Chinezen. Die hebben kapitalen van een grootteorde – dat gaat direct over miljarden euro – die het mogelijk maakt dat vol te houden.

Sommigen zeggen dat wij een eigen Vlaams automerk moeten lanceren, maar kijk maar wat er is gebeurd met Saab. Je moet wereldwijd werken en over verschrikkelijk veel kapitaal beschikken. Als je productielijnen, je pijplijnen zijn leeggehaald, en je dus moet investeren in

O&O en je een nieuw type op de markt moet brengen, kost dat zoveel, alleen al voor de vormgeving, dat je binnen de kortste keren de boeken kunt neerleggen. Dat is allemaal niet zo evident als sommigen menen. Volvo is al bij al niet zo duur. Als je zou willen, kun je Volvo kopen. Die bedragen zijn niet hoger dan wat wij hebben geïnvesteerd in de banken. Maar wat doe je met een dergelijk merk, los van Ford, los van een wereldwijde groep die over verschrikkelijk veel kapitaal beschikt? Heel weinig.

Over het temporary framework op Europees niveau is er vandaag nog met de sociale partners overleg gepleegd. Moeten wij onze maatregelen stopzetten als het temporary framework eindigt? Welke kunnen doorlopen? Zullen er op Europees niveau een aantal maatregelen worden voortgezet? Welke stoppen? Ook daar zijn we mee bezig. We gaan na hoe het moet met de waarborgregeling, de overbruggingspremies en alle elementen die we op Vlaams niveau hebben beslist in het kader van het 'Herstel het vertrouwen'-plan: lopen die door, passen die daar al dan niet in? Ook daar wordt aan gewerkt.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Ford Genk en de lokale taksenproblematiek zijn deze namiddag een aantal keren aan bod gekomen. De algemeen directeur van Ford Genk trok daarover onlangs nog aan de alarmbel. Hij stelde dat die lokale taksen een concurrentienadeel betekenen ten opzichte van de andere vestigingen van Ford. Mijnheer de minister-president, in een reactie daarop hebt u gezegd dat u contact zou opnemen met het Genkse stadsbestuur. Hebt u dat al gedaan? Zo ja, wat was daarvan het resultaat? Of is er een gesprek gepland in de nabije toekomst?

De voorzitter: Dit gaat een beetje buiten het bestek van deze vraag.

Minister-president Kris Peeters: Er is een vergadering gepland.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■