

Nr. 29

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1996-1997

5 maart 1997

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

INTERPELLATIES

Inhoud

Nr. 29

Woensdag 5 maart 1997
Morgenvergadering

Berichten van verhindering

1

Interpellaties (Regl. art. 73)

Interpellatie van de heer Jean-Marie Bogaert tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van mevrouw Sonja Becq tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Bruno Tobbac tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

1

Sprekers : de heren Jean-Marie Bogaert, Joris Van Hauthem, Francis Vermeiren, Jef Sleenckx, Herman De Loor, Emiel Verrijken, Carl Decaluwé, André Denys en Jos Stassen, mevrouw Sonja Becq, de heren Jos Geysels, Bruno Tobbac, Gilbert Bossuyt, Filip Dewinter, Herman Candries, Joachim Coens en minister Eric Van Rompuy en minister-president Luc Van den Brande

Regeling van de werkzaamheden

26

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.12 uur.*

De voorzitter : Dames en heren, de vergadering is geopend.

BERICHTEN VAN VERHINDERING

Vera Dua, Patrick Hostekint : ambtsverplichtingen ;

Ward Beysen, Didier Ramoudt : familieverplichtingen.

INTERPELLATIES (Regl. art. 73)

Interpellatie van de heer Jean-Marie Bogaert tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Joris Van Hauthem tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Francis Vermeiren tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Jos Stassen tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van mevrouw Sonja Becq tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie,

KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

Interpellatie van de heer Bruno Tobback tot de heer Eric Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heren Bogaert en Van Hauthem tot de heer Van Rompuy, Vlaams minister van Economie, KMO, Landbouw en Media, van de heer Vermeiren tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie en van de heer Stassen, mevrouw Becq en de heer Tobback tot minister Van Rompuy, over de aangekondigde sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, met verbijstering en verontwaardiging namen we vorige donderdag kennis van het botte voornemen tot plotse sluiting van de Renault-vestiging te Vilvoorde. Deze sluiting doet vele vragen rijzen en noopt ons tot een diepgaande bezinning over vele aspecten van de sociale en economische omgeving waarin we leven. Ik vertolk de gevoelens van veel collega's wanneer ik zeg dat deze sluiting ons vervult met een gevoel van onmacht. Dat is niet alleen zo voor dit parlement, maar ook voor de Vlaamse en federale regering en voor het Europees niveau. Dat werd de laatste dagen pijnlijk duidelijk.

De houding van de Renault-directie, die zonder voorafgaande mededeling aan de werknemers en zonder overleg in de ondernemingsraad heeft besloten tot sluiting, is ongehoord en onaanvaardbaar. De VU-fractie wenst dan ook in scherpe bewoordingen het wangedrag van de Renault-directie in Parijs aan te klagen.

In mijn interpellatie wens ik een aanzet te geven tot een verklaring van de gebeurtenissen van de afgelopen week. De werkelijkheid waarmee we hier worden geconfronteerd, is complex. Misschien schuilen daarom wel enige onvolkomenheden in mijn analyse. Ik vind het echter belangrijk dat we de durf opbrengen om daar hier in een open sfeer van gedachten over te wisselen. Wat gaat er schuil achter de term strategische beslissing ? Welke les-

Bogaert

sen moeten we daaruit trekken opdat een dergelijk onheil in de toekomst kan worden vermeden ?

Sta me toe even kort in te gaan op de directe aanleiding. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat de Parijse beslissing tot algehele sluiting vrij plotse-ling is gevallen. Op 12 februari zaten vakbonden en werkgevers van het bedrijf immers nog rond de tafel om afspraken te maken voor de volgende drie jaar met betrekking tot de toekomstige loonontwikkeling en productievergroten- de maatregelen.

Het vervolg van de besprekingen was aangekon- digd voor 27 februari. Om de intussen bekende reden ging dit niet door. Tussen 12 en 27 februari zijn er dus ontwikkelingen geweest die aanleiding hebben gegeven tot de onmiddellijke sluiting van het bedrijf. Tot vandaag kunnen we enkel gissen naar de echte reden voor deze sluiting. Wellicht heeft de interne bevestiging van de rampzalige ver- liescijfers waarmee het Renault-concern in 1996 werd geconfronteerd, een belangrijke rol gespeeld. Naar verluidt zou dit verlies niet minder dan 24 miljard Belgische frank bedragen. Zelfs voor een bedrijf als Renault kan dit niet anders dan aanlei- ding geven tot een diepgaand herstructurerings- plan.

Aan de andere kant is het ook duidelijk dat de Franse regering geen extra middelen ter beschik- king wou stellen om de schade binnen de perken te houden. In dit verband herinnert u zich nog wel de aanvraag tot brugpensionering voor 40.000 oudere werknemers, zowel bij Renault als bij Peugeot. Waarom wordt in eerste instantie de vestiging in Vilvoorde zo zwaar getroffen ? Bij het stellen van deze vraag denk ik aan de verklaringen van de heer Léotard, de topman van de Parti Républiquein, naar aanleiding van de gedeeltelijke privatisering van Renault in 1995. Ik citeer : Renault maakt deel uit van de Franse economische geschiedenis van deze eeuw, en zal dus een Franse groep blijven. Einde citaat.

De Franse overheid heeft een aandeel in Renault van 47 percent. Ze heeft ongetwijfeld haar invloed aangewend om zoveel mogelijk jobverlies af te wentelen op de perifere landen. Vlaanderen dreigt dus in onevenredige mate op te draaien voor de sanering van het rampzalige, etatistische, Franse industriële beleid. Dit beleid werd al te lang door het Belgische gezag ook op Vlaanderen geprojec- teerd. In dit verband hoef ik maar te verwijzen naar de benoeming tot ridder in de Orde van Leo-

pold II van de heer Mestrallet, de grote man van De Generale.

Mijn redenering wordt bevestigd door de penibele tewerkstellingsituatie waarin ook Frankrijk is ver- zeild geraakt. De Franse premier Juppé beloofde bij zijn aantreden 700.000 extra jobs tegen eind 1996. In die periode zijn echter 340.000 jobs verlo- ren gegaan, ondanks het feit dat de Franse regering voor ongeveer 300 miljard frank investeerde in maatregelen die de tewerkstelling moesten bevor- deren. Ook het Franse tewerkstellingsbeleid heeft dus duidelijk gefaald. Bovendien heeft ook Frank- rijk allerlei kunstgrepen uitgevoerd om de Maas- trichtnorm te halen. De Franse regering moet dus zeker in de verleiding zijn gekomen om haar invloed aan te wenden om de moeilijkheden bij Renault zoveel mogelijk af te wentelen op Vlaan- deren.

We kunnen er niet aan twijfelen dat deze invloed inderdaad heeft meegespeeld. Bedrijfsleiders en politici leven in Frankrijk in een sterke symbiose. In vergelijking met Vlaanderen veranderen ze bij- voorbeeld zesmaal zoveel van politieke naar privé- jobs. De heer Schweitzer is terzake een sprekend voorbeeld. Deze wereldvreemde strateeg was in een vorig leven nog kabinetschef van de socialis- tische eerste minister Fabius en leidt nu Renault. Dat is wellicht de beloning voor de bewezen dien- sten in zijn politieke carrière.

Collega's, het Franse model is niet aan onze fractie besteed, maar dat wil ook niet zeggen dat we gewonnen zouden zijn voor een volledig invoerver- bod van Franse producten. Een bericht dat ver- klaart dat onze partij daar voorstander van is ver- scheen dit weekend op de voorpagina van De Stan- daard. Het deed me de wenkbrauwen fronsen.

Anderzijds wordt hier niettemin beklemtoond dat het te simpel zou zijn om te stellen dat enkel het Franse eigen volk eerst, hoe ergerlijk ook, structu- reel zou geleid hebben tot deze dramatische beslis- sing. Er is het feit dat de automobieliindustrie in Europa te kampen heeft met overcapaciteit. Het doet sterk denken aan de Amerikaanse situatie in de jaren tachtig. We moeten die realiteit in Europa ook onder ogen durven zien. De politiek heeft hier wel degelijk een anticiperende rol te spelen. Een degelijk omgevingsklimaat dient te worden gescha- pen.

Door ons vandaag al te zeer blind te staren op het Franse eigen volk eerst, zoals ik ook uit de mond van onze eigen minister van Economie hoor, wordt dit aspect buiten beschouwing gelaten. In feite ver-

Bogaert

doezelt hij hiermee een falend federaal en Vlaams tewerkstellingsbeleid.

We kunnen niet om de vaststelling heen dat de loonlast in vergelijking met de productiviteit te hoog ligt in ons land. De Renault-vestiging mag dan zeer productief zijn, de mensen mogen er ter plaatse zeer hard werken, de keerzijde van de medaille leert ons dat de loonkosten in Frankrijk 35 tot 40 percent lager liggen dan bij ons, en in Spanje zelfs 50 tot 60 percent lager.

Mijnheer de minister, het is dan ook hypocriet van de federale premier om de aanpak van dit probleem door te schuiven naar het Vlaams niveau terwijl hij onlangs nog, naar aanleiding van uw Marivlamvoorstellen, – overigens onder druk van de destabiliserende PS – zowel de minister-president als de minister van Economie terugfloot.

Ik wens enkele zaken te herhalen wat de Vlaamse vestiging van Renault in Vilvoorde betreft. Het is inderdaad een productieve vestiging met mensen die er keihard werkten en nog werken, maar toch op een meedogenloze manier op termijn worden weggeconcurrerd, precies omdat het positieve productiviteitsverschil op een flagrante manier kapot wordt gemaakt door te hoge loonlasten.

Het Europees beleid heeft gefaald. In een resolutie van september 1995 aan de Europese Commissie stelde het Europees Parlement nog dat de Commissie een specifieke strategie moest ontwikkelen voor de Europese auto-industrie. De inspanningen ter verbetering van de arbeidsomstandigheden moesten worden gesteund om het verwachte bezoldigingsniveau in de sector te garanderen. Het Europees Parlement verzocht de Commissie een systeem uit te werken tot controle op de delocalisaties van automobielbedrijven en maatregelen te treffen tegen de praktijken van de grote bedrijven om subsidies te vragen. Het Europees Parlement verzocht de Commissie ook de dialoog over arbeidstijdmodellen, die de werkgelegenheid veilig stellen, te stimuleren en te ondersteunen. Er moest bijzondere aandacht worden besteed aan het behoud van de tewerkstelling. We moeten van Europa eisen dat het dringend maatregelen neemt om de sociale basisrechten van werknemers in alle vestingen van multinationale ondernemingen te waarborgen.

Tot slot nog enkele zeer concrete vragen. Hoe ziet de Vlaamse regering de toekomst van de automobielindustrie in Vlaanderen op het vlak van

tewerkstelling ? Ik herinner eraan dat deze sector 10 percent van de industriële tewerkstelling in Vlaanderen inneemt. Hoe ziet de situatie er op termijn uit voor Volkswagen Vorst ? De minister heeft een gesprek gehad met de heer Schweitzer. Kent de minister nu de oorzaken van de sluiting van de Renault-vestiging in Vilvoorde ? Hoe zal de Vlaamse regering concreet inspelen op deze oorzaken ? Premier Dehaene verklaarde dat hij een week voor de sluiting aanwijzingen had ontvangen in verband met de dreigende crisis. Heeft ook de Vlaamse regering dergelijke signalen ontvangen ? Zo ja, hoe heeft ze daarop gereageerd ? Zo niet, vindt u het geoorloofd om niet voorafgaandelijk te zijn ingelicht ?

We vragen aan de Vlaamse regering om alles in het werk te stellen om de door Renault genomen maatregel ongedaan te maken en om een strategie te ontwikkelen die ons behoedt voor afhankelijkheid van niet rationeel te verantwoorden beslissingen van buitenlandse hoofdkwartieren. Bovendien willen we dat de Vlaamse regering de federale overheid ertoe aanzet om het probleem van de te hoge loonkosten aan te pakken. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, minister-president, collega's, onze woede naar aanleiding van de beslissing van Renault is onbeschrijfelijk. Renault heeft hier ongeveer alle wettelijke voorschriften met voeten getreden. Men heeft duidelijk de oorlog verklaard aan de werknemers van Renault Vilvoorde, die zich niks te verwijten hebben. De arrogantie van de gewezen kabinetschef van de socialistische ex-premier Fabius is des te groter daar hij zelf toegeeft dat er geen enkele geldige economische reden is om Renault Vilvoorde te sluiten. De fabriek haalde zelfs de grootste productiviteit van alle Renault-vestigingen. De recente investeringen van acht miljard frank maakt ze tot één van de technisch meest geavanceerde vestigingen van de groep.

Het spreekt dan ook voor zich dat iedereen verbolgen is. De Vlaamse regering heeft zich vanaf het begin achter de werknemers geschaard, en heeft aan de Franse ambassadeur en de heer Schweitzer laten weten dat de sluiting onaanvaardbaar is en ongedaan moet worden gemaakt. De minister van Economie sprak zelfs van een terroristische aanslag op de Vlaamse economie. U aanvaardt het scenario van Schweitzer dus niet. Mijnheer de minister, dat siert u, maar u hebt niets in de pap te brokken. U kan enkel de verbale spierballen laten rol-

Van Hauthem

len en Renault laten veroordelen tot de luttele som van twintig miljoen frank voor het aan de laars lappen van zowat alle Belgische, Europese en internationale regels inzake collectief ontslag en informatieplicht. Dat is nogal cynisch, zeker als men weet dat Renault een enveloppe van 12,5 miljard frank heeft klaar liggen om de sluiting te financieren. Hoe lovenswaardig uw reactie ook is, het is een reactie van machteloosheid : u bent uitgezongen, de Belgische overheid is uitgezongen en zelfs het anders zo machtige Europa is uitgezongen. U beschikt over geen enkele beslissingsmacht. Dit land is trouwens het land waar een bedrijf het gemakkelijkst haar deuren kan sluiten, en dat heeft ongetwijfeld meegespeeld in de beslissing. In Frankrijk, Duitsland, Nederland en Italië is zoiets onmogelijk zonder tussenkomst van de overheid. Dat is precies het drama : gisteren bij Philips, vandaag bij Renault, morgen bij een ander bedrijf.

De politieke wereld moet zich voor de rest met alles en nog wat. Het drama is dat die politieke wereld, wanneer de mensen er een beroep op doen voor iets essentieels zoals hun job, moet toegeven dat zij nergens staat. Wat moeten de mensen daarvan denken ? Men moet dan ook niet verwonderd zijn over het feit dat de mensen zich afvragen waartoe politiek eigenlijk dient. Ik ben geen collectivist, verre van zelfs. De overheid heeft wel de taak en de plicht te zorgen voor een bedrijfsvriendelijk klimaat, voor het ter beschikking stellen van infrastructuur, ook voor buitenlandse investeringen. Als de overheid dit daadwerkelijk doet en bedrijven kunnen een beroep doen op de werkkracht van onze arbeiders, dan zou het niet mogelijk mogen zijn dat de hoofdzetel van dat bedrijf die zich ver van hier bevindt, met één vingerknip de hier gevestigde rendabele zetel sluit en meer dan 3.000 werknemers als honden de straat opstuurt. De overheid mag wel voor de sociale kosten opdraaien, maar heeft geen inspraak bij deze sluiting.

Als het drama van Renault één ding heeft aangetoond, dan is het wel de noodzaak van een verankeringsstrategie, waarbij de medebeslissingsmacht zich situeert op de plaats van de investering. Mijnheer de minister, uw inziens heeft de eigen-volkeerst-mentaliteit het hier gehaald. Integendeel, het is het zuivere kapitalisme dat hier heeft gespeeld, in dit geval het Franse staatskapitalisme. In deze voetbalmatch worden een paar spelers volledig onterecht en foutief het veld afgestampt, maar er is in geen mijlen een scheidsrechter te bespeuren. U

staat langs de zijlijn of u zit in de tribune. Het enige wat u kunt doen, is erbij staan en ernaar kijken.

Collega's, vandaag wordt pijnlijk duidelijk hoe het met onze bevoegdheden is gesteld : bijzonder pover. De publieke opinie stelt vast dat wij wel over een Vlaamse minister van Economie en een Vlaamse minister van Tewerkstelling beschikken, maar dat die ministers over geen hefboomen beschikken om een echt tewerkstellingsbeleid te voeren, bijvoorbeeld op het vlak van de loonkost. Ze hebben nog minder de macht om een rendabel bedrijf en dus een pak tewerkstelling hier te houden. Ongeveer de enige bevoegdheid van onze ministers is het opdraaien voor de sociale kosten.

In dat licht klinkt de verwijzing naar Europa wel bijzonder cynisch en hypocriet. Europa moet weer als vluchtheuvel dienen om te verdoezelen dat men niet meer is dan een marionet aan de draadjes van het internationale kapitalisme. Europa wordt opnieuw het alibi om de eigen verantwoordelijkheid zover mogelijk van zich weg te gooien. Men vergeet er echter bij te vertellen dat dit drama mogelijk was en is door dit soort Europa. Dit Europa werd door u en de overgrote meerderheid van dit parlement gewild : het louter economisch Europa van de absolute vrije markt. Het Europa van Maastricht is een bijzonder fraai Europa, collega's. Laten we niet vergeten dat het credo van Maastricht ook in dit Vlaams Parlement hartstochtelijk werd beleden, toen in 1992 het verdrag door alle klassieke partijen werd geratificeerd. Vandaag staat men beteuterd te kijken naar de gevolgen en vooral naar de onmacht om hiertegen iets te ondernemen. Mijnheer de minister, u kunt nu wel de weldaden van de EU, de Euro en de grote gemeenschappelijke vrije markt aanprijzen bij de 3.100 werknemers van Renault Vilvoorde. Wat stelt de burger echter vast ? Heel die opgeblazen Euroforie is een lege blaas die hem enkel doet inleveren en hem zijn job en welvaart kost.

Het is een fraai Europa waarin de Europese Commissie ons wel komt vertellen wie op radio en televisie reclame mag maken, wie op de kabel mag komen, aan welke bedrijven de overheid rechtstreekse of onrechtstreekse steun mag verlenen, wat al dan niet concurrentievervalsend is, of we een Maribel-operatie mogen doorvoeren, op welke dag van de week we welke soep mogen eten en welke taal er op de verpakkingen mag staan. Een fraai Europa waarin diezelfde Europese Commissie niet kan beletten dat een multinational een rendabel en productief bedrijf op de meest weezinwekkende manier kan sluiten.

Van Hauthem

Als toetje heeft ook dit parlement welwillend en met veel enthousiasme de GATT-akkoorden goedgekeurd, die de bijna absolute vrijhandel op wereldvlak hebben geïnstitutionaliseerd. Wie durfde bij dat debat opperen dat Europa zijn markt misschien toch wel wat diende te beschermen tegen bijvoorbeeld producten uit Zuid-Oost-Azië ?

Nu jammert en klaagt men wel, maar opnieuw verwacht men alle heil van Europa, en dat is wel bijzonder ergerlijk. Er moet nu dringend een sociaal Europa komen, zo verkondigt ook premier Dehaene. Ik verwacht niets van dat sociaal Europa, omdat het Europa van Maastricht niet met dat doel is opgericht. Eigen volk eerst heeft het niet gehaald, integendeel. Het heeft geen zin om nu te roepen dat er nog meer Europa moet komen. De mensen geloven niet langer in Europa, ze hebben er geen boodschap aan. Ze willen een aanspreekbare overheid, geen machteloze overheid die net als zichzelf moet toezien hoe de beslissingen boven hun hoofden worden getroffen en de mensen enkel een voetnoot waard zijn in de rendabiliteitstabellen.

De verontwaardiging is algemeen, de solidariteit is dat evenzeer, omdat men bijzonder goed aanvoelt waar het over gaat. Ik zou willen weten wanneer onze regering op de hoogte werd gebracht van de beslissing. Uit de persconferentie van premier Dehaene bleek dat de Vlaamse regering woensdagavond al op de hoogte was. Klopt dat ? Wat heeft u met die informatie gedaan, mijnheer de minister ?

Wat kan u nu nog doen ? Wat zijn uw plannen ? Indien het u ernst is, en dat wil ik geloven, dan kunt u alleen maar een diplomatiek incident creëren met de Franse overheid. Met haar 48 procent van de aandelen is die Franse overheid nog altijd hoofdaandeelhouder bij Renault. De blokkeringsminderheid bedraagt slechts 33 procent. De beslissing kan dus onmogelijk zijn genomen zonder medeweten en zelfs zonder goedkeuring van de Franse regering. Ik dring dus aan op een diplomatiek incident. Men creëert in Europa wel diplomatieke incidenten over de varkenspest en de dolkoeienziekte. Zijn varkens of dolle koeien dan meer waard dan arbeiders, die op een schandalige manier als overbodig afval in een vuilniszak op straat werden gezet ?

Wat zijn uw concrete actieplannen ? Blijft u bij het standpunt dat Renault-Vilvoorde niet mag sluiten ? Welke stappen zal u daartoe ondernemen in de richting van de Franse regering en het Franse

parlement ? Wat denkt u van een eventuele boycot van Franse producten die niet bij ons worden vervaardigd ? Particulieren en privé-organisaties geven daarbij nu al het voorbeeld.

Wanneer zal premier Dehaene eindelijk eens op tafel slaan in Frankrijk, ook al trekt dit een definitieve streep door zijn Europese ambities ? Premier Dehaene die de voorbije jaren zowat alles heeft gedaan om bij het Elysée in het gevlug te komen, daarvoor Sabena heeft verkocht aan het verlieslatende staatsbedrijf Air France en het Gemeentekrediet heeft verplicht om samen te gaan met Crédit Local de France, krijgt nu voor dit alles de ezelstamp. (*Applaus bij het VB*)

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren (*Op de tribune*) : De beslissing van het Franse autobedrijf Renault om haar fabriek in Vilvoorde te sluiten, heeft bij de VLD aanleiding gegeven tot lange discussies. Vooral de brutale manier waarop de directie tot die sluiting besliste, werd gelaakt. De eenzijdige maatregel getuigt van een willekeurig politiek optreden dat onaanvaardbaar is en een kaakslag betekent voor alle regels van de sociale verhoudingen in ons land.

Kan zoiets nog in 1997 ? Dit is een vraag die vele burgers beroert. Kan een bedrijf waarin de Franse staat een meerderheidsparticipatie bezit, zo koelbloedig een dergelijke maatregel treffen zonder zich te moeten verantwoorden ? Moeten de werknemers van Renault-Vilvoorde een dergelijke beslissing slikken zonder de minste reactie ? Niet alleen zij zijn trouwens in een donker gat gevallen. Ook de werknemers van vele toeleveringsbedrijven – vaak KMO's – zien hun toekomst zeer somber in.

Waarom heeft men Renault-Vilvoorde zo brutaal gesloten ? Vele burgers werden door dat nieuws aangegrepen. Ze begrijpen niet wat een bedrijf met wereldfaam bezielde om zomaar 3.100 werknemers aan de deur te zetten. Er werden verschillende redenen opgesomd voor de sluiting, die we niet zullen herhalen. Het naakte feit blijft dat de verwachtingen, de hoopvolle vooruitzichten van duizenden de bodem werden ingeslagen. Men heeft hun gepaaid met mooie beloften, maar de werkelijkheid is niet zo schitterend. De toekomst van duizenden gezinnen heeft een lelijke deuk gekregen. Wat voor zin heeft het om eerst datzelfde personeel te prijzen om zijn ijver en inzet ? We kunnen hun ontgoocheling en hun wrok ten opzichte van de Renault-directie in Parijs ten volle begrijpen.

Vermeiren

Destijds heeft het Franse staatsbedrijf Renault zijn keuze voor een vestiging laten vallen op Vilvoorde. Dat was een bewuste keuze, die echter inhield dat men bereid was om de sociale verplichtingen na te leven. Zullen de politieke verantwoordelijken bij de pakken blijven zitten? Wat kunnen ze thans nog doen? Hoe kunnen ze reageren?

Ik sta even stil bij de recente nieuwsberichten. Toen het drama bekend werd, hebben we van de directieleden in België, de syndicale afgevaardigden, de eerste minister, de minister-president en de minister van Economische Zaken vernomen dat de sluiting een donderslag bij heldere hemel was. Maar gisteren heeft de kabinetschef van de eerste minister verklaard dat de premier al acht dagen vóór de feiten op de hoogte was. Hij was op dat ogenblik aanwezig bij de uitreiking van medailles in Vilvoorde. Ik begrijp wel dat eerste minister Dehaene niet onmiddellijk reageerde toen hij met deze zware beslissing werd geconfronteerd terwijl verdienstelijke personeelsleden werden gelauwerd.

Ik voeg daar eerlijkheidshalve aan toe dat ik dat op zo een moment ook niet zou doen. Er zijn daarvoor duizend en één begrijpelijke redenen aan te halen. Maar wat ik niet zou begrijpen, is dat hij in de loop van de daaropvolgende acht dagen zijn collega, de minister-president van de Vlaamse regering, en de Vlaamse minister van Economie niet zou contacteren. De vorige spreker heeft in dat verband gesproken van een diplomatiek incident. Ik zou evenmin begrijpen dat de eerste minister – eventueel via een ander niveau, langs diplomatieke weg – niet de eerste minister en de minister van Economische Zaken van Frankrijk zou contacteren. Ik vind dus dat hier vandaag, weliswaar in de grootste sereniteit, klaarheid moet worden gecreëerd.

Er moet vandaag dus duidelijkheid komen over de verklaringen van de voorbije week. Toen werd beweerd dat niemand ergens van afwist: dat iedereen door de bliksem werd getroffen. Wij moeten vandaag te weten komen of er is gesproken of niet. Zo niet, waarom dan niet? Als er is gezwegen, dan heeft men gelogen. Is er diplomatiek contact geweest met premier Juppé en zijn minister van Economische Zaken? Zo nee, waarom is dat niet gebeurd? Vannacht heb ik op de verschillende televisienetten met aandacht de debatten over deze problematiek gevolgd. Tot mijn groot genoegen – en dat van alle werknemers van Renault – heb ik onder meer vastgesteld dat zelfs de Franse minister van Economische Zaken dit een erge zaak

vindt. Hij vindt dat er een grotere dialoog moest worden gevoerd, dat die dialoog er nog kan komen, en dat de discussie over de herstructurering van het bedrijf om velerlei redenen nodig is.

Wat de journalist van de FET in de editie van vandaag schrijft, zou kunnen kloppen. Hij schrijft dat het misschien wel om een testcase gaat. Men zou vanuit Frankrijk in het verre Vlaanderen eens willen uittesten hoe dergelijke maatregelen worden ontvangen. En men zou de Franse Renault-werknemers schrik willen aanjagen. Men zou hen de boodschap willen overmaken dat wat elders kan, zich ook wel eens in Frankrijk zelf zou kunnen voordoen. Maar dat bewijst dat die dialoog tussen de Belgische, Vlaamse en Franse regeringen dringend noodzakelijk is. We begrijpen niet dat de kabinetschef van de premier gisteren een volledig tegenovergestelde verklaring aflegde. We stellen ons vragen bij wat er in die achtdaagse periode is gebeurd.

De oude industrie rond Brussel heeft de jongste jaren harde klappen gekregen. Namen als Chamebel, Carcoke Marly en Delacre hebben een bittere nasmaak nagelaten bij de werknemers, die machteloos moesten toekijken bij de sluiting van hun bedrijf. We kunnen er nog namen van bedrijven uit de Zennevallei, ten zuiden van Brussel, aan toevoegen. Duizenden arbeidsplaatsen zijn ook buiten Vilvoorde verloren gegaan. Dat was niet altijd het gevolg van bedrijfssluitingen, maar dikwijls ook van rationaliseringsmaatregelen, bijvoorbeeld bij Volkswagen in Vorst, bij Sabena, en bij GB. Telkens waren de werknemers de voornaamste slachtoffers.

Bij alle vorige sluitingen en afslankingen was er een vorm van overleg – met uitzondering van Michelin. Er waren begeleidingsmaatregelen. Dat is bij Renault niet het geval. De tegenstelling met de andere sluitingen is frappant. Er is zelfs geen vergelijking mogelijk – tenzij met Michelin. In Vilvoorde heeft men te maken met een brutale, eenzijdige maatregel, waarbij de directie haar wil oplegt aan weerloze slachtoffers. Van overleg was geen sprake. De beslissing heeft niet alleen bij de werknemers van Renault, maar ook bij mensen die niets met het bedrijf te maken hebben, een schok teweeggebracht. Zullen de politieke verantwoordelijken bij de pakken blijven zitten? Wat kunnen ze nog doen? Wat kunnen we thans nog doen? Wat hadden we kunnen doen? Mijnheer de minister-president, hoe kunnen u en uw ploeg – als het een ploeg is – reageren?

We hebben onze welvaart te danken aan de vrije-markteconomie, doch de finaliteit van de economie

Vermeiren

moet een menselijk gelaat vertonen. De vrijheid om te ondernemen moet gepaard gaan met sociale regels – daar dringen we op aan – en regulerende wetten : we hebben geen moeite om dat te zeggen. Uit regulerende wetten heeft het naoorlogs West-Europees economisch model trouwens zijn kracht geput. De Renault-directie heeft een ander gelaat getoond en houdt blijkbaar rekening met niemand anders dan haar aandeelhouders. Het dictaat van de Renault-leiding geeft een slecht beeld van Europa, een Europa dat in andere omstandigheden zozeer gehecht is aan de nauwgezette naleving van de concurrentieregels.

De voorzitter : De heer Sleecx heeft het woord.

De heer Jef Sleecx : Mijnheer Vermeiren, ik vind uw pleidooi schitterend. Eerlijk gezegd had ik dit niet van een liberaal verwacht. U verwijst wel naar premier Dehaene, een verwijzing die in feite een nevenfacet betreft.

Uw hele uiteenzetting komt er eigenlijk op neer dat de oorzaak van dit alles het wild kapitalisme is, dat inderdaad slechts met winst rekening houdt. Dááran zullen we iets moeten doen, dacht ik.

De heer Francis Vermeiren : Straks zal ik daarop terugkomen. Mijnheer Sleecx, het verbaast me eigenlijk dat u er zo lang over hebt gedaan om te beseffen dat liberalen zeer sociaal denkende mensen zijn.

De heer Jef Sleecx : Dan moet u het ook menen.

De heer Herman De Loor : Mijnheer de voorzitter, de liberalen beweren sociaal voelende mensen te zijn. Mijnheer Vermeiren, u belijdt dat wel met woorden, maar met daden hebt u dat nog niet echt waargemaakt.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer De Loor, dat is slogantaal. Ik zal straks echter terugkomen op de opmerking over het wild kapitalisme.

Mijn fractie heeft echter zeer duidelijk aangegeven wat kan en wat moet worden gewijzigd. Het is trouwens zo dat u al tien jaar in de regering zit. Ik hoor Europees commissaris Van Miert dan klagen tegenover de heer Courtois – die tussen haakjes reeds twintig jaar lang zijn sociale ingesteldheid bewijst – over het feit dat de regeringen niet hebben gereageerd en zijn richtlijnen niet hebben gevolgd. Maar in Brussel is er toch ook een regering, geleid door de heer Dehaene ! Waarom heeft

die het voortouw dan niet genomen ? Of heeft ze alleen het voortouw genomen wanneer het erom ging diezelfde eerste minister een bepaalde functie te bezorgen ? Is men zo actief geweest om die bepaalde wetgeving te bewerkstelligen ? Volgens de heer Van Miert, uw partijgenoot, voor wiens optreden en denken wij heel veel achting hebben, heeft men dat niet gedaan.

De voorzitter : De heer Verrijken heeft het woord.

De heer Emiel Verrijken : Mijnheer de voorzitter, ik wil even ingaan op de opmerking van de heer Sleecx. We hebben hier inderdaad een schoolvoorbeeld gekregen van wild kapitalisme. Eén van de factoren die het wild kapitalisme toegelaten heeft deze immorele beslissing te nemen is onder meer de buitensporige kosten van de onrechtstreekse verloning in België. Het is immers zo dat het Belgische systeem buitensporige kosten oplegt aan de – trouwens niet overdreven – nettolonen die in België worden uitbetaald. Dit heeft tot gevolg dat de totale Belgische loonkosten 25 procent hoger liggen dan het Europees gemiddelde. Dat is de eeuwige historische schuld van het Belgisch systeem.

De voorzitter : De heer De Loor heeft het woord.

De heer Herman De Loor : Mijnheer Vermeiren, u hebt gelijk. De SP bevindt zich bijna tien jaar in de federale regering.

De heer Francis Vermeiren : U bent dus beiden gevangen.

De heer Herman De Loor : We zitten echter in de regering met een coalitiepartner, een partij waarbinnen sommigen dezelfde ideeën aankleven als de liberalen. (*Rumoer*)

De heer Francis Vermeiren : Dus, zoals ik daarnet zei, het is geen goede ploeg.

De heer Herman De Loor : In het verleden pleitten de liberalen in het federale parlement stevast voor deregulering en flexibiliteit. U verandert vandaag het geweer van schouder en gaat de linkse jongen uithangen. U doet zich voor als de verdediger van de arbeidersklasse. Je moet maar hypocriet zijn.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, ik denk dat men een deel van het verhaal verzwijgt. De eerste minister en onze regering hebben in

Decaluwé

Europa verschillende keren het voortouw genomen om in het kader van het verdrag van Maasticht een sociaal protocol tot stand te brengen. We moeten er eerlijkheidshalve aan toevoegen dat het niet kan worden gerealiseerd omdat telkens unanimiteit is vereist. Ik verwijs hier naar mevrouw Thatcher en de heer Major. Een van uw partijgenoten verafgoott trouwens deze mensen, mijnheer Vermeiren. Ondanks de enorme inspanningen van de Belgische regering, zal men Europees maar iets kunnen wijzigen als de unanimiteit wordt doorbroken.

Hetzelfde geldt voor de fiscaliteit. Zolang Luxemburg – een dwergstaatje met een regering ter grootte van een schepencollege – op het vlak van de fiscaliteit alles kan blokkeren, zullen we geen Europa kunnen bouwen. Dat is de essentie. Gezien de unanimiteitsvereiste kunnen we de Belgische regering weinig verwijten.

De woorden van de heer De Loor vallen onder zijn eigen verantwoordelijkheid.

De heer Francis Vermeiren : Het betoog van de heer De Loor, het zwijgen van de minister van Economie en de interruptie van de heer Decaluwé bewijzen dat er geen regering is. Ze bewijzen het ontbreken van een eensgezinde visie. Ze verklaren hoe het komt dat er niets wordt gedaan. Ze tonen aan waarom noch in de zin van de heer Sleenckx, noch in de zin van minister Van Rompuy acties worden ondernomen. U bent hopeloos verdeeld. U doet niets. Dat is het drama. Ik zal daar straks op terug komen.

De voorzitter : De heer Sleenckx heeft het woord.

De heer Jef Sleenckx : Als ik u goed heb begrepen, bent u voorstander van een sociaal Europa met al zijn consequenties.

De heer Francis Vermeiren : U hebt me goed begrepen.

De heer Jef Sleenckx : Betekent dat ook dat de liberalen voor een fiscale harmonisatie te vinden zijn ? Daar ligt in feite het grote probleem.

Met mijn tweede opmerking richt ik me tot de heer Verrijken. Als u op de hoorzitting was, zult u duidelijk hebben gehoord dat de lonen in Vilvoorde in feite geen rol hebben gespeeld. Dat hebben de directie en de vakbonden zeer duidelijk gezegd. Daar is ook duidelijk gezegd dat de vakbonden

zeer meegaand waren en ook akkoord waren om een zekere flexibiliteit in te bouwen. Toch beslist men van bovenuit dat Vilvoorde, dat eensgezind een modelfabriek werd genoemd, dicht moet.

De heer Francis Vermeiren : Mijnheer Sleenckx, ik zie dat u het niet alleen in uw partij moeilijk hebt om uw gedachten waar te maken. U hebt het ook in dit parlement moeilijk.

U hebt het over een fiscale harmonisatie. Ik zou u daarop één ding willen antwoorden. Laat ons eens beginnen met wat vandaag al kan worden verbeterd. Er is inderdaad iets te zeggen voor sociale harmonisatie. Wij als liberalen zijn daarover niet zo verdeeld als andere politieke groepen. Wij constateren aan de hand van statistieken, barema's, vergelijkingspunten en een inventaris van de belastingreglementen dat dit nog lang niet is geharmoniseerd. We moeten daar dringend iets aan doen. Er is een regering nodig die daar oog voor heeft. We zullen later over de rest spreken. Begin echter met het begin : een verlaging waar dat nodig is.

Mijnheer de voorzitter, ik wil in pikken op de woorden van de heer Sleenckx. Er mag niet op Europa worden gewacht om te handelen. Men moet eindelijk oog hebben voor de ernst van de situatie. Het volstaat niet om zijn ongenoegen uit te drukken. Het volstaat niet, zoals veel politici en Vlaamse ministers deden, om de onverantwoorde houding van Renault aan te klagen. Er werd nog niet genoeg nagedacht over een degelijk tewerkstellingsbeleid.

Een vertegenwoordiger van het ABVV had het de laatste dagen over het feit dat de politieke leiders enkel verklaringen afleggen over het scheppen van nieuwe werkgelegenheid. Zijns inziens zijn de arbeiders niet gediend met lippendienst alleen. Hij heeft tijdens de hoorzitting een serene indruk gemaakt op mij en mijn collega's. Hij benaderde dit sociaal drama zeer correct en ik wil hem daarvoor van harte feliciteren.

We wachten nog steeds op de eerste concrete maatregelen die onze economische handicaps kunnen opheffen. Er is nog nooit ernstig nagedacht over een ingrijpende vermindering van de belasting op de arbeid. Alleen een dergelijke maatregel kan zorgen voor een beter ondernemingsklimaat en dat kan dan weer een gunstig effect hebben op de tewerkstelling. De productie van Renault-Vilvoorde verhuist misschien naar Frankrijk. In Frankrijk ligt de loonkost 30 tot 40 percent lager. Men moet daar rekening mee houden. Het volstaat niet, zoals de minister van Economie onlangs deed, om

Vermeiren

te zeggen dat de Vlaamse economie niet ziek is maar volop in mutatie. Onlangs startte men ook een advertentiecampaignede in die zin. De minister zegt daarin dat het er slecht heeft uitgezien, maar dat hij er nu weer in gelooft. Zijn woorden dreigen als een losse flodder uit elkaar te spatten. De huidige coalitie weigert al negen jaar lang in te zien dat een verlaging van de kost op de arbeid de enige manier is om een economische relance te stimuleren.

Zoals de zaken nu staan, dreigt Renault maar het topje van de ijsberg te zijn. De internationale concurrentie wordt steeds scherper. De industrie in andere werelddelen zoals Zuid-Amerika en het Verre Oosten, kan de handicap van de vervoerskosten makkelijk wegwerken door andere aantrekkelijkere productievoorwaarden. België is lid van de GATT. De verplichtingen die dat lidmaatschap meebrengt, zullen we binnenkort voelen op het moment dat de plaatselijke markten het saturatiepunt bereiken. Europa zal dan nog maar eens de inspanningen mogen leveren. Onze export en onze uitstekende, hooggekwalificeerde arbeidskrachten zijn nog steeds onze troeven. Die kunnen we kwijtspelen, indien de politieke verantwoordelijken niet tijdig inzien dat lippendienst niet volstaat.

Het huidig beleid moet in vraag worden gesteld, zowel op economisch, sociaal als fiscaal vlak. Ook het beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en het leefmilieu moet opnieuw worden bekeken. Op al deze gebieden moet het beleid erop zijn gericht economische initiatieven te stimuleren en zo de werkgelegenheid te bevorderen. We hebben geen behoefte aan zoete dagdromers die zich geroepen voelen hun visie op de wereld aan de bevolking op te dringen.

Gelukkig wordt er in grote delen van de wereld geen strijd meer gevoerd met wapens, maar er wordt wel gestreden voor de verovering van de wereldmarkt. Het aandeel van ons kleine land is miniem. Onze mogelijkheden zijn beperkt en we moeten die ook niet overroepen. We moeten onze eigen waarden, zoals de welstand van de bevolking, veilig stellen. Dat is onze taak. Daar is er een flinke dosis realisme voor nodig, iets dat in dit halfroend zeer dikwijls ontbreekt. We moeten ons van onze handicaps bewust zijn en alles in het werk stellen om ze te verminderen. Eergisteren nog stond in De Standaard te lezen dat het doolhof van diensten en bevoegdheden de investeerders afschrikt. Dit is het standpunt van een fiscaal en juridisch adviesbureau, dat de absolute noodzaak onderstreept om in

één loket te voorzien waar alle vragen onmiddellijk kunnen worden beantwoord, of het nu gaat over milieuwetgeving, subsidies of sociale zekerheid. Ook andere aanbevelingen, die weliswaar tot de federale materie behoren, kunnen wij bijtreden.

Dit alles lost het probleem van de werknemers van Renault helaas niet op. Daar zijn we ons allemaal van bewust. Maar de overheid moet er dringend naar streven om degenen die door de sluiting werkloos zijn geworden, met alle mogelijke middelen betere toekomstperspectieven te bieden. Op een dramatisch moment als dit moeten we daar de aandacht op vestigen. Het wordt trouwens de hoogste tijd dat het Vlaams Parlement aan de Vlaamse regering de nodige aanwijzingen geeft over de manier waarop ze de zaken moet aanpakken. Er is dringende nood aan een inventaris van de handicaps waarmee we werden geconfronteerd. In dit parlement moeten we daarover, bijvoorbeeld voor 1 mei, een debat houden in volle samenspraak met de regering. De kaarten moeten op tafel worden gelegd. Coalitie en oppositie moeten hun standpunten duidelijk naar voren brengen. Dan kunnen we meer doen dan alleen lippendienst bewijzen aan degenen die in de knoei zitten.

Onze industriële toekomst zal ervan afhangen. We zijn dit verschuldigd aan de huidige generatie, een generatie die zich naar aanleiding van de recente sluiting van Renault en een hele resem andere bedrijven, vragen stelt over haar toekomstperspectief. Niet gepast reageren zou mijns inziens neerkomen op schuldig verzuim. De VLD wil daar geen deelgenoot aan zijn omdat zij de jongeren – en niet alleen zij die zijn getroffen door de maatregel van Renault – niet zonder hoop door het leven wil laten gaan.

Ik wil met de vragen die ik nu zal stellen, niet in herhaling vallen, maar benadruk dat de minister-president of zijn vertegenwoordiger sommige ervan absoluut zal moeten beantwoorden. Tijdens de hoorzitting en de verschillende debatten is de vraag gesteld of het om een strategische dan wel om een nationalistische beslissing ging. De mogelijkheid is geopperd dat men in samenspraak met de minister van Economische Zaken in Frankrijk een modelbeslissing zou hebben genomen, maar dan in het verre Vlaanderen.

Wat gaat u doen om dat te achterhalen, zonder een diplomatiek incident uit te lokken? Wat zult u de eerstkomende dagen op diplomatiek vlak ondernemen ten aanzien van Franse minister van Economische Zaken? Hoe zult u onderzoeken wat de betrokkenen en het Frans Parlement hebben

Vermeiren

gezegd en nagaan of daarin inderdaad geen mogelijke opening schuilt ? Europa mag niet worden uitgebouwd op een economisch kerkhof, het mag geen Europa worden zonder sociale richtlijnen of reglementeringen. Op een ogenblik dat we Europa nodig hebben en we daarvoor zoveel inspanningen doen, mogen we geen maatregelen nemen of een taal spreken die Europa kan schaden. We moeten komen tot een grotere harmonisering.

Mijnheer de minister-president, ik herinner u aan Delacre, waar men te lang heeft gewacht en waar men de arbeiders in de kou heeft laten staan. Zelfs bij een doemscenario moeten we vermijden dat we in dezelfde situatie terechtkomen.

Vervolgens richt ik me tot de minister van Economie. Hoe zal men de problemen in Vilvoorde oplossen ? Hoe zal men reageren indien deze belangrijke stad opnieuw zwaar wordt getroffen ? Ik maak hierbij een vergelijking met wat er in andere streken is gebeurd. (*Applaus bij de VLD en de VU*)

De voorzitter : De heer De Loor heeft het woord.

De heer Herman De Loor : Mijnheer de voorzitter, ik ben reeds een aantal jaren parlamentslid en het is de eerste maal dat ik een liberaal dergelijke taal hoor spreken. In het verleden kwamen zij steeds op voor de ondernemingen en voor de bedrijfswereld. Ik meen dan ook dat de taal die nu wordt gesproken niet correct en niet oprecht is. Ik verwijs hierbij naar een recent voorval. Enkele weken geleden werden de successierechten voor de familiale bedrijven verlaagd. Mag ik eraan herinneren dat de liberalen toen een amendement hebben ingediend waarbij men een bijkomende verlaging van de successierechten vroeg, dit niet alleen voor de ondernemingen die personeel tewerkstellen, maar voor alle familiale ondernemingen ? In dit geval kwam men opnieuw op voor de bedrijfswereld.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mijnheer de voorzitter, het amendement waarnaar de heer De Loor verwijst, werd ingediend opdat alle ondernemingen zouden kunnen genieten van de uniformisering en de vermindering van de successierechten. De heer De Loor redeneert nog in 19de-eeuwse termen. Hij gaat er nog steeds vanuit dat de liberalen opkomen voor het kapitaal en het patronaat, en dat de SP de werknemers vertegenwoordigt. Hij heeft de evolutie niet meegemaakt waardoor men de politiek

vanuit andere invalshoeken benadert. De VLD is een volkspartij die oog heeft voor het sociaal belang. Wat vandaag gebeurt, is niet te wijten aan het falen van de vrije markt. Het is in de eerste plaats een beslissing die werd genomen omwille van Franse politieke redenen. Renault-Vilvoorde is een rendabel bedrijf : vanuit vrijemarktoverwegingen zou men dit bedrijf behouden. Het is binnen deze context dat we deze problematiek beoordelen.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal proberen om van de dramatische situatie van Renault Vilvoorde geen ideologisch gebruik te maken. Als men me daarop betrapt, mag men me zeker onderbreken : niemand heeft daar enige baat bij.

Dit debat bewijst dat de verbijstering en de woede om de beslissing van Renault groot zijn. Daar zijn afdoende redenen voor, waarvan er al een aantal werden aangehaald. Ik ga er niet verder op in : het onverwachte van de beslissing, de harde, onvermurwbare en arrogante manier van beslissen en het chauvinisme van de Fransen die dit eerst uitproberen in Vlaanderen om het dan later in Frankrijk toe te passen. Een paar dagen geleden deed de Vlaamse minister van Economie nog euforisch over de economische situatie en nu moet hij deze beslissing ondergaan. De grote machteloosheid van de politiek op alle niveaus heeft zeker meegespeeld bij die woede en vertwijfeling over de bottebijmethode van Renault.

Wat de verbijstering vooral verklaart, is de onrust en onzekerheid die de beslissing van Renault heeft teweeggebracht bij iedereen, zowel bij mensen die werken in fabrieken als bij mensen die toeleveren aan fabrieken of mensen die betalingen verwachten. Als zelfs Renault die beslissing op zo'n manier neemt, wie is dan nog zeker van zijn economische positie, van zijn arbeidsplaats of van zijn situatie als zelfstandige ?

Deze plotse beslissing van Renault dwong minister Van Rompuy tot vrij zware uitspraken. Hij had het over terrorisme, nationalisme, illegale activiteiten en dergelijke meer. Ik vind dat begrijpelijk. De sluiting van Renault toont immers duidelijk aan dat de huidige economische politiek van deregulering en het terugtrekken van de overheid uit de economie de sluiting van Renault Vilvoorde niet kon voorkomen. De verschillende overheden en ook de werknemers hebben er bij Renault Vilvoorde alles

Stassen

aan gedaan om het bedrijf zoveel mogelijk tegemoet te komen en het zo weinig mogelijk in de weg te leggen. De directe en indirecte factoren werden sterk aangepakt. We kunnen ze hier opsommen. De mensen horen ze misschien niet graag, maar het is de realiteit.

De topdirectie van Renault heeft expliciet gezegd dat de loonkosten niet hebben meegespeeld in de directe beslissing. Ook dat horen we misschien niet graag, maar dat is wat de directie zegt. Zo niet, zijn het leugenaars. De productiviteit werd sterk opgedreven door de medewerking van de werknemers. Er werden hoge eisen gesteld aan de flexibiliteit. De werknemers waren zelfs bereid om nog verder te gaan. Het sociale klimaat was zeker bevredigend. Als men weet onder welke druk de werknemers stonden, kan men niet beweren dat het sociale klimaat een van de factoren was die tot de sluiting hebben geleid. De werknemers konden ook genieten van fiscale voordelen. Ze hebben zeer weinig expansiesteun gekregen : 715 miljoen frank op 15 jaar tijd. Via het coördinatiecentrum kwamen er fiscale voordelen die niet min waren. Er was ook een project in het kader van het ESF-doelstelling 4 dat steun geeft aan opleiding van werknemers, waarbij de Vlaamse en Europese overheden een serieuze inspanning leverden om aan het bedrijf tegemoet te komen.

De gemeente Vilvoorde heeft er alles voor gedaan om het Renault naar de zin te maken, ook op fiscaal vlak. Men heeft alles gedaan om de ligging, die na 70 jaar misschien niet meer zo ideaal was, te optimaliseren : aansluiting op het wegennet, op de spoorwegen en dergelijke. Het resultaat is dat de omgevingsfactoren en de directe factoren binnen het bedrijf niet hebben meegespeeld in de beslissing. Dat is een van de redenen waarom het zo verbijsterend is dat Renault, ondanks alle tegemoetkomingen, gunstmaatregelen en inspanningen, deze beslissing heeft genomen.

Het economisch beleid van alle overheden moet wijken voor bedrijfsstrategische motieven. Het gaat hier om een zuiver bedrijfseconomische beslissing in functie van de beursaandelen. In wat voor een economie leven we als een beurs euforisch reageert – een stijging van 10 tot 20 percent – op het ontslag van 3.000 werknemers ? In wat voor een economie leven we als aandeelhouders er baat bij hebben om de werkgelegenheid drastisch te verminderen ? Vergeten we vooral ook niet dat de Franse staat aandeelhouder is van

Renault. We moeten deze vraag durven beantwoorden, en er de nodige conclusies uit trekken.

Deze vaststelling werpt ook een schril licht op het verankeringsdebat. Het is niet omdat een bedrijf financieel verankerd is in een bepaalde regio of staat, dat het daarom geen economische beslissingen kan nemen die ingaan tegen de economische belangen van deze regio. Renault bewijst dit nu. De machteloze reactie van de politiek op de beslissing van Renault moet ervoor zorgen dat we ons bezinnen over welke federale en Vlaamse politiek we moeten voeren. Al te veel hebben we gekozen voor concurrentie, voor vrije markt, voor flexibiliteit en deregulering. Zo gaf Europa, samen met alle andere overheden, alle wapens uit handen zodat er geen sociale correctie meer mogelijk was op de ongebreidelde concurrentiespiraal.

Het monetaire Europa krijgt voorrang. Voor het sociale Europa is er momenteel nog geen plaats. Daarom moeten we deze situatie aangrijpen om binnen te breken in het sociale Europa. We hebben hiervoor een aantal mogelijkheden. De Vlaamse regering en het Vlaams Parlement beschikken weliswaar slechts over een klein breekijzer om binnen te breken in het sociale Europa, maar toch moeten we dit hanteren als we geloofwaardig willen zijn in onze terechte woede en verbijstering. We moeten preventief optreden om te vermijden dat situaties zoals nu met Renault in de toekomst opnieuw voorkomen. Ik hoop dus dat we met onze resolutie duidelijk aangeven dat we een sociaal Europa eisen.

Collega's, de voorbije zeven maanden werd België opgeschrikt door een hele reeks schandalen, waardoor de geloofwaardigheid van zowat alle instellingen zwaar werd aangetast. Bij iedereen heerst een duidelijk gevoel van machteloosheid ten aanzien van de slecht functionerende instellingen. De burger voelt zich machteloos ten overstaan van de overheid die in haar essentiële taak, het beschermen van mensen, schromelijk tekortschiet. Als gevolg van deze zaak voelt de burger zich ook machteloos tegenover de grote bedrijven. We moeten dringend iets doen om dit machteloze gevoel te verhelpen.

Ik heb natuurlijk geen kant-en-klaar antwoord ; evenmin wil ik ideologisch dada gebruiken. Zonder te beweren de waarheid in pacht te hebben of een onmiddellijke oplossing voor de Renault-zaak te kunnen aanvoeren, wil ik toch een aantal elementen naar voren schuiven.

Stassen

Een eerste maatregel is de daadwerkelijke solidariteit met de getroffen werknemers. Daadwerkelijk wil zeggen, meer dan woorden en met zoveel mogelijk daden en middelen die alle overheden en alle mensen, op alle niveaus ter beschikking hebben.

Ten tweede is er het uitspelen van de Vlaamse economie ten aanzien van de Waalse economie. Dat is tot vervelens toe gebeurd, maar brengt niets voort. Ik vraag u daar alstublieft mee op te houden. Zulke zaken werken gevoelens in de hand die beter niet aan de oppervlakte komen.

Ik denk dat het geval Renault ook aantoont dat het Vlaams werkgelegenheidsbeleid opnieuw moet worden uitgedacht. De vraag is of Vlaanderen niet een meer bindende reglementering moet uitwerken ter voorkoming van Renault en andere gevallen. Het is belangrijk dat we de ondernemers in Vlaanderen warm maken voor een ethisch ondernemerschap. Daar moeten ze aan werken. Wat er met Renault gebeurt, zal een zware weerslag hebben op de houding ten aanzien van de ondernemers. De olievlek van Renault zal heel veel mensen doen nadenken over wat voor soort van ondernemers België heeft. De ondernemers zelf moeten ook geloofwaardig reageren op het blinde, botte, arrogante optreden van Renault.

De Europese ministerraad moet werk maken van een herbewapening van de overheid ten aanzien van de economie. Het sociaal handvest is daarvoor een minimale invulling. De Vlaamse regering moet haar verantwoordelijkheid opnemen. We moeten geloofwaardig zijn in onze woede tegen Renault en nu daadwerkelijk poneren dat het verdrag van Amsterdam niet wordt goedgekeurd als er geen bindende clausules in staan ten behoeve van een sociaal Europa. Het etaleren van woede heeft anders geen zin. Dat is dan enkel een beetje stoom aflaten.

Ik richt een paar vragen tot de minister van economie. Hoe pijnlijk is de beslissing van Renault na uw euforische uitlatingen over de toestand van de Vlaamse economie? Hoe machteloos voelt u zich in de terechte strijd voor het behoud van Renault-Vilvoorde? Welke krachtige middelen hebt u om de Renault-beslissing ongedaan te maken? Welke maatregelen stelt u voor om een Renault-bis te voorkomen?

In deze pijnlijke affaire breekt nood misschien wet. Spijtig genoeg breekt nood geen economische wet, tenzij...wie weet.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, donderdag heeft zich voor onze ogen een drama afgespeeld, een sociaal-menselijk drama, een economisch en een ethisch drama.

Een economisch drama omdat zonder blikken of blozen vanuit het Hilton-hotel de pers werd geïnformeerd over het nakende en onherroepelijke ontslag van 3.100 mensen. Slechts in een tweede fase werd de ondernemingsraad op de hoogte gebracht. Renault stond nochtans gekend als een goed functionerende onderneming. Bij Renault waren een aantal Vlaamse troeven terug te vinden zoals een hoge arbeidsproductiviteit, een kwalitatief hoogstaande manier van productie waarin recent nog grote bedragen werden geïnvesteerd, goed opgeleide en flexibele werknemers, een traditie van sociaal overleg die borg staat voor sociale rust, hoe moeilijk dit ook was. Dit werd ons ook in de hoorzittingen verteld.

Zonder verpinken werd aan deze 3.100 gemotiveerde werknemers gezegd dat ze konden opstappen. Renault is hier 72 jaar geleden neergestreken en is met Vlaanderen mee gegroeid als een filiaal van een multinationale onderneming, dat de ambitie koesterde de beste vestiging van de groep te worden. Getuigen uit andere vestigingen bevestigen dat het deze ambitie heeft waargemaakt. De ware reden van de sluiting is des te onbegrijpelijker. Ik hoop dat u, mijnheer de minister, meer klaarheid ziet in de echte beweegredenen van de Renault-top. Het doorgronden van hun motieven is immers de eerste stap in de richting van een solide reactie. De mensen uit de omgeving vragen zich af welke zekerheden er nog zijn als zelfs één van de beste filialen van Renault dicht gaat. Daarom is dit alles een economisch drama.

Het is echter ook een sociaal drama, waarbij 3.098 Renault-werknemers betrokken zijn, waaronder 180 vrouwen, en verder talloze werknemers uit toeleveringsbedrijven en andere ondersteunende KMO's. Ik denk bijvoorbeeld aan de NMBS, Joroca, Damiaan Cars, Friswit, en zelfs aan de onderhoudsploeg en de cafeetjes tegenover het bedrijf. Tussen 1984 en 1996 waren er nog andere sluitingen in Vilvoorde. Een aantal daarvan kent u wellicht : VTR met 300 werknemers, Chamebel met

Becq

440 werknemers, New Chamebel met 135 werknemers, Delacre, Forges de Clabecq enzovoort.

Ik weet dat dit soort drama's zich niet alleen in Vilvoorde afspelen, maar wil er toch even op wijzen dat de GOM heeft berekend dat de industriële tewerkstelling in Halle-Vilvoorde de jongste vijf jaar met meer dan duizend eenheden per jaar afnam. Tot op heden kon de dienstensector dit verlies enigszins opvangen. De sluiting van Renault staat dus gelijk met het gemiddelde verlies van twee en een half jaar. Maar de getroffen en zullen niet allemaal in de dienstensector terecht kunnen. Bij de aankondiging van de sluiting werden CAO's, de Belgische en de Europese sociale wetgeving meermaals overtreden. In het beste geval wordt daarvoor een boete opgelegd van twintig miljoen frank, een peulenschil in de rekening van de Renault-sluiting. Wat gaat er met die som trouwens gebeuren mocht ze worden geïnd? Wordt die toegekend aan de bedrijven rond Renault, die wellicht niet op steun kunnen rekenen bij de sluiting van Renault?

De sluiting is ook een persoonlijk drama voor de betrokkenen. Toen ik zondagnamiddag zonder persbegeleiding in de fabriek rondliep, hoorde ik de bezorgdheid van de afgevaardigden over de werknemer die op de dag zelf door zijn vrouw werd verlaten, over de werknemer die pas een huis had gekocht of over degene die tengevolge een echtscheiding een aantal verplichtingen had aangevaard en die nu niet meer kan nakomen.

Het is tevens een ethisch drama. Het is de ontkenning van alles wat ik onder ethisch ondernemen versta. Hierbij gaat het niet over de wetgeving, maar over een minimaal respect voor de mens achter de economie. Afgevaardigde Jacquemain heeft het in de hoorzitting treffend verwoord. Hij vroeg zich af in wat voor een samenleving wij leven, als er bij een stijging van de aandelen met 12 procent 3.100 werknemers aan de deur worden gezet. Gisteren al waren diezelfde aandelen met 4 procent gedaald.

We moeten uit dit drama conclusies trekken op korte en lange termijn. Op lange termijn moeten we ons afvragen welke economie en welk tewerkstellingsbeleid wij willen in Vlaanderen, België en Europa. Oorspronkelijk was gepland dat hierover vandaag zou worden geïnterpelleerd. Tijdens de discussie over de mogelijk gemeenschappelijke resolutie werd gesuggereerd hierover een themadebat te houden. Na dit debat is het in elk geval

duidelijk dat er discussie zal zijn over economie en tewerkstelling.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : U zegt dat wij op lange termijn moeten praten over sociaal-economische tewerkstellingsmaatregelen. Ik vind dat dat niet op lange termijn moet zijn. Ik zou graag van u weten of de CVP akkoord gaat met een themadebat over sociaal-economische beleidsmaatregelen voor de creatie van meer arbeidsplaatsen. U heeft zelf een aantal voorbeelden gegeven van recente faillissementen. Het wordt dus tijd dat we ons buigen over sociaal-economische maatregelen en omgevingsfactoren om tot meer tewerkstelling te komen. Wil jullie partij daarover zo spoedig mogelijk een themadebat voeren?

Mevrouw Sonja Becq : Toen ik over lange termijn sprak, bedoelde ik daarmee dat die maatregelen slechts op lange termijn effect hebben. Niet dat wij dit debat willen uitstellen.

Wat nader onderzoek verdient, zijn de voorwaarden waaraan expansiesteun wordt gekoppeld. Er werd ons meegedeeld dat Renault in feite niet zoveel expansiesteun genoot. De stad Vilvoorde zorgde er echter voor dat Renault geen werknemerstaks moest betalen. De brug in Vilvoorde werd over Renault en de stad getrokken. Maakte Renault dan geen gebruik van allerhande steunmaatregelen of premies, al dan niet in het kader van bedrijfsplannen? Welke garanties zijn er dat bedrijven die steun genieten niet voortijdig andere strategische beslissingen nemen die deze steun en de daaraan gekoppelde investeringen nutteloos maken?

Uiteraard moet de hele autosector in ons land in het oog worden gehouden: deze is cruciaal voor het voortbestaan van de industrie in Vlaanderen. Ik hoop dat de Vlaamse regering hier voor klaarheid kan zorgen.

Dit drama toont aan dat onze wetgeving op sociaal vlak niet sluitend is, noch op Belgisch, noch op Europees niveau. De gebeurtenissen bewijzen dat vooral op Europees vlak nog heel wat stappen nodig zijn. Multinationale ondernemingen nemen inderdaad een heel aparte plaats in. Omdat zij multinational zijn, voelen zij zich vaak boven nationale regels en gebruiken verheven. Er moeten Europees afdwingbare regels komen. Deze regels mogen niet vrijblijvend zijn, zoals nu het geval is.

Becq

Als er al sprake is van een gunstige evolutie in de huidige omstandigheden, dan is het de bewustwording van de vakbonden dat deze Europese ruimte een oplossing kan bieden. De Vlaams-Franse solidariteit ten opzichte van de Renault-groep is uniek en waarschijnlijk is ze een eerste gevolg van de Europese Ondernemingsraad.

Diezelfde weg moet ook de regelgeving volgen. Het Europees monetair beleid wordt gerealiseerd. Het Europees sociaal beleid blijft echter nahuppelen. Het Europees sociaal beleid mag geen nivelleringsnaar beneden zijn, en dat is juist de grote moeilijkheid.

Ik weet dat op korte termijn niemand hieraan een boodschap heeft. Wanneer de 3.100 werknemers van Renault hun baan verliezen en nog eens zoveel werknemers in bedrijven die voor Renault werken, dan verhoogt de werkloosheid in Vlaanderen met 5 procent.

In de resolutie die straks wordt besproken, verwijzen we al naar een aantal acties op korte termijn. De Franse regering is als hoofdaandeelhouder een rechtstreeks betrokken partij en moet ook als dusdanig worden behandeld. Ik verheug me over het nieuws dat de Vlaamse en de federale regering zelf de nodige juridische stappen zullen zetten.

De voorzitter : De heer Geysels heeft het woord.

De heer Jos Geysels : Wij delen uw bekommernis om het sociale Europa. De heer Stassen heeft daar ook op gewezen. U zegt dat dit zaken zijn op langere termijn. De verschillende sprekers verwijzen daar echter vaak naar. Is het dan niet belangrijk deze boodschap ook op te nemen in de resolutie ?

Mevrouw Sonja Becq : De resolutie bespreken we straks, we hebben het nu over de interpellaties. Niets belet u om daar straks over te discussiëren. In elk geval is het belangrijk dat de Vlaamse en de federale regering op dit moment stappen ondernemen, niet alleen met betrekking tot het sociale beleid, maar ook rechtstreeks bij de Franse Renault-directie. Tegelijk met de belangen van Renault verdedigt men op die manier ook de belangen van de satellietbedrijven rond Renault. Ook zij beleven momenteel een nachtmerrie. Hun werknemers zullen zelfs geen aanspraak kunnen maken op eventuele sociale inspanningen van Renault.

Deze zaak is verre van opgelost na de interpellaties van vandaag, en evenmin na de eerste snelle acties en reacties van de Vlaamse en federale regering. De samenleving is het best gediend wanneer de Vlaamse regering ook maatregelen treft om de continuïteit van de economische activiteiten hier in Vlaanderen verder te garanderen.

Tot slot zet ik mijn vragen op een rijtje. Heeft de Vlaamse regering zicht op de echte beweegredenen van de Renault-groep voor deze sluiting ? Welke strategie werd tot nog toe ontwikkeld om Renault alsnog in Vilvoorde te houden ? Welke strategie volgt men om de aanwezigheid van de auto-industrie in Vlaanderen te vrijwaren ? In welke mate worden de ondernemingen die van Renault afhankelijk zijn, betrokken bij het overleg over de toekomst van de Renault-productie in Vlaanderen ? En een vraag die al verschillende keren terugkwam : in welke mate kon Renault Industries Belgique in het verre en in het nabije verleden een beroep doen op enige vorm van overheidssteun ? Kunnen bij het verlenen van zulke steun garanties worden gevraagd over de aanwending ervan ? Welke juridische stappen kan men ondernemen om de wettelijkheid van de gevolgde procedure te betwisten ? Welke inbreuken kunnen worden bestraft ? Welke stappen kan men zetten om Europese multinationale ondernemingen te behandelen als gewone, nationale ondernemingen ?

Heren ministers, collega's, we moeten pal achter deze getroffen werknemers staan. Alleen zo kunnen we een perspectief bieden aan deze mensen, die gemiddeld 38 jaar zijn. Meer dan 1.500 mensen zijn ouder dan 40. Welk perspectief bieden we aan hun kinderen en aan de onze ? Daarom moeten regering en parlement in deze zaak eensgezind optreden. We verwoorden hier onze solidariteit, we zoeken mee naar oplossingen. Die solidariteit moet niet alleen in Vilvoorde, maar ook in Parijs worden onderstreept. Daarom zal ik zondag mee opstappen in de stille mars in Vilvoorde. Ook op 15 maart zullen we onze solidariteit in een mars kunnen betuigen. Wat gebeurd is, is onaanvaardbaar, dat kan niet genoeg worden beklemtoond. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Mevrouw Becq, met uw oproep tot solidariteit kan wellicht iedereen het eens zijn. Waarom beperkt u zich echter tot een interventie bij de Renault-directie ? Daar verwacht ik niet bijster veel van. Het antwoord van die directie laat zich raden. Moeten we er bij onze Vlaamse regering niet op aandringen dat ze tussenbeide zou

Denys

komen bij de Franse regering, die een belangrijke aandeelhouder is in het bedrijf? Naar mijn gevoel is dat de enige weg om iets te bereiken.

Mevrouw Sonja Becq : Ik citeer uit mijn tekst van daarnet : De Franse regering is als hoofdaandeelhouder rechtstreeks betrokken partij en moet al dusdanig worden behandeld.

De heer André Denys : U pleit er dus voor dat de Vlaamse regering dringend overleg zou plegen met de Franse minister van Economische zaken ?

Mevrouw Sonja Becq : Dat is trouwens al gebeurd.

De voorzitter : De heer Tobback heeft het woord.

De heer Bruno Tobback (*Op de tribune*) : De wereld is rond en hij wordt elke dag kleiner. Veertien dagen geleden zegden we dat politieke kritiek op managementbeslissingen niet meer van deze tijd is. Vandaag voeren we hier een parlementaire hoogmis op om kritiek te leveren op een managementbeslissing die het kader dan wel verantwoord mag vinden, maar waarover wij unaniem verontwaardigd zijn.

De beslissing werd immers genomen op een totaal onaanvaardbare, want onmenselijke manier. Bovendien was ze ook in strijd met alle afspraken die in dit land en in Europa daarover werden gemaakt. De Renault-directie stuurde haar gezant naar een luxueus hotel in Brussel waar hij aankondigde dat er meer dan 3.000 mensen de laan zouden worden uitgestuurd, slechts minuten voordat het aan die mensen zelf werd meegedeeld en zonder er ooit met hen overleg over te plegen.

Dit mag op onze unanieme verontwaardiging rekenen. We moeten dit vandaag met veel meer klem doen dan we tot nog toe hebben gedaan. We mogen ook niet onderdoen voor de manier waarop het Frans Parlement gisteren haar verontwaardiging uitte. Laten we ons daar tenminste bij aansluiten en onze kritiek op de manier van omgaan met werknemers heel duidelijk formuleren in dit parlement waar we over weinig andere middelen beschikken dan dat. (*Applaus*)

We mogen even verontwaardigd zijn over de inhoud en de grond van deze beslissing. We hebben het er hier vandaag al herhaaldelijk over gehad. Van de directie in Frankrijk en in Vilvoorde hebben we gehoord dat de vestiging in Vilvoorde een modern en rendabel bedrijf was met een gezond

sociaal klimaat, werknemers die zich enorm inzetten en een overheid die zich alle inspanningen heeft getroost om het dit bedrijf naar de zin te maken. Dit ging van belastingvrijstellingen tot het bijna wegschenken van de helft van de grond in Vilvoorde tussen kanaal en spoor en het leggen van een viaduct over het bedrijf. Werkelijk alles werd in het werk gesteld om het dit bedrijf naar de zin te maken. De rendabiliteit bewees dat dit met succes werd gedaan. Renault heeft er zich geen snars van aangetrokken en op een onverantwoorde manier de boeken gesloten.

Daarnet sprak ik over een politieke en een parlementaire hoogmis. Bij dergelijke gelegenheden kan men weinig anders doen dan bidden en zijn overtuiging uitdrukken. We vinden het schandelijk wat hier is gebeurd en bidden om een uitweg te vinden die de beslissing kan omkeren. Veel meer dan bidden kunnen we echter niet, want onze politieke lange arm hebben we in het verleden zelf ingekort. Die politieke arm blijkt bovendien niet bestand tegen het breekijzer dat een grote internationale economische groep weet te hanteren.

Ik stel vast dat in tijden van crisis sommigen hun geloof afvallen; anderen daarentegen gaan een geloof aankleven. Ik was dus niet zo heel erg verbaasd toen ik onze minister van Economie, die bekend staat als een gelovige van de vrije markt en het vrije economische initiatief, vorige donderdag hoorde klagen en schande spreken over dit wilde kapitalisme. Blijkbaar is hij een stuk van zijn geloof kwijtgespeeld – tenzij hij mij ervan kan overtuigen dat er nog een ander soort van kapitalisme bestaat dan het wilde. Ik heb dat andere kapitalisme alleszins nog niet ontdekt. Ik betwijfel of het bestaat, want kapitalisme en concurrentie gaan samen, en zijn zo succesvol omdat ze precies inspelen op de wildste instincten van de mens.

De heer André Denys : U bent dus een tegenstander van de vrije markt. Wat verdedigt u eigenlijk ?

De heer Bruno Tobback : De heer Denys en de VLD-leden vinden blijkbaar hun geloof terug. De voorstellen die zij – en ook de heer Bogaert – hier vandaag hebben verwoord, komen eigenlijk neer op het volgende. Na deze beslissing van de Renault-directie, die alles heeft gekregen wat we haar konden geven, en waarbij we in het gezicht werden gespuwd, komt het erop aan de andere wang aan te bieden, en nog meer te geven. We moeten volgens deze logica – en ik verwijs nu naar het betoog van de heer Vermeiren – de kosten nog verder verminderen, bovenop de belastingvrijstellingen waarvan men in Vilvoorde al genoot. Laten we de regelge-

Tobback

ving nog verder versoepelen. Laten we het hen nog gemakkelijker maken om te komen – en om te gaan. Dat is het christelijke geloof dat u nu blijkbaar aanhangt. Dat geloof schrijft voor om de andere wang aan te bieden, in de hoop dat men u geen tweede keer zal slaan. Wel, ik verzeker u : men zal dat opnieuw doen, want dat is inherent aan de werking van dit bestel.

U verklaarde aan het adres van de heer Stassen dat deze beslissing niets met de vrije markt te maken heeft. Ik nodig u uit om dan toch eens uit te leggen hoe het komt dat dezelfde vrije markt op de beslissing tot sluiting reageert door de beurswaarden van Renault plotseling de hoogte in te jagen. Die beurswaarden stonden al jarenlang op een laag peil. Als dat de vrije markt niet is, mijnheer Denys, dan weet ik niet meer wat de vrije markt wel inhoudt. Uw oplossingen – de andere wang aan te bieden en nog meer te geven – zijn een gevolg van uw interpretatie van de werking en de gevolgen van de vrije markt. Wel, op dat vlak verschillen we fundamenteel van mening.

De voorzitter : De heer Vermeiren heeft het woord.

De heer Francis Vermeiren : Ik wil van de heer Tobback wel eens vernemen of hij de vrije-markt-economie erkent en – zo niet – wat zijn alternatief is. U hebt het steeds over wild kapitalisme, wij over vrije-markteconomie. Hoe men het ook noemt, wij vrezen dat het alternatief voor wat u wild kapitalisme noemt een tot niets leidend dirigisme is. Dat dit tot niets leidt, daarvan hebben we tot op heden de resultaten gezien. We hadden afgesproken dat we zouden proberen ons tot het onderwerp Renault te beperken. Dit gaat echter veel verder. Het gaat niet alleen over Renault, maar ook over de velen die op dit ogenblik in dit land, in onze regio en in Europa om dezelfde redenen hun werk verliezen. Dat is niet allemaal het gevolg van wat u als wild kapitalisme bestempelt; dat is niet steeds het gevolg van multinationals. Ik zou graag uw alternatief horen.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert : Mijnheer de voorzitter, wat de uitlatingen van de heer Tobback betreft, ik kan begrijpen dat hij zoals iedereen door zijn opvoeding in een bepaalde richting is georiënteerd. Ik wil echter protesteren tegen de demagogische manier waarop grote slogans worden verkondigd inzake de gevolgbestrijding. Daartegenover staat een verstandige, rationele economische benade-

ring, waarbij men een poging doet om de eigenlijke oorzaken te verhelpen. Mijns inziens moeten we zeer dringend het klimaat van overleg herstellen tussen management, kapitaal en arbeid.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Bogaert, zoals iedereen getuigde tijdens onze hoorzitting was dat overleg nergens zo goed als bij Renault in Vilvoorde. Zoals de werkgevers zelf getuigden was er bijna geen bedrijf in Vlaanderen en in dit land waar werknemers zich zo voorkomend, tegemoetkomend en voluntaristisch hebben opgesteld tegenover die werkgevers. Het sociaal klimaat en de relatie tussen die twee was nergens zo goed als bij Renault.

De heer Jean-Marie Bogaert : Ik had het over de relatie tussen de drie partijen. In Vilvoorde was er inderdaad een prachtig overleg tussen de twee partijen. Met de derde factor, het management, het beslissingscentrum, dat zich niet in Vilvoorde maar in Parijs bevindt, was er echter geen overleg.

De heer Herman De Loor : Dat lag inderdaad bij de kapitalisten.

De heer Bruno Tobback : Mijnheer Bogaert, pleit u nu tegen de multinationals, tegen de grensoverschrijdende ondernemingen ?

De heer Jean-Marie Bogaert : Ik pleit voor maatregelen die werknemers – ook van multinationals – in heel Europa basisrechten inzake sociale verworvenheden verlenen.

De heer Bruno Tobback : Wat dat betreft zijn we het volledig met elkaar eens, mijnheer Bogaert. Daarover wil ik een heel eind met u meegaan en waarschijnlijk nog een stuk verder dan u.

De heer Jean-Marie Bogaert : Ik heb gisteren, tijdens het debat, geprobeerd dit in de resolutie te laten opnemen. U was er echter tegen. U krijgt vanmiddag de kans om dat te herstellen.

De heer Gilbert Bossuyt : De loonkost : dat is alles wat ik heb gehoord !

De heer Jean-Marie Bogaert : Dan hebt u alleszins niet goed geluisterd, mijnheer Bossuyt.

De heer Filip Dewinter : Mijnheer Tobback, u hebt toch zelf de GATT- en Maastricht-akkoorden goedgekeurd !

De voorzitter : De heer Candries heeft het woord.

De heer Herman Candries : Mijnheer de voorzitter, collega's, de heer Tobback verwees zonet naar de spectaculaire klim op de beurs. Hij noemt dat de spiegel van het kapitalisme. Mijn vraag is of hij meer inzicht heeft op wie er op die beurs aanwezig is geweest. Ik heb de indruk dat er verdomd snel op de bal is gespeeld. Zou het kunnen dat het institutionele beleggers zijn en niet de ondernemers met het slecht odium die u zo viseert ? Het is moeilijk vast te stellen wie die klim heeft veroorzaakt.

De heer Bruno Tobback : Dat is juist. Het is echter wel duidelijk te zien wát die klim heeft veroorzaakt. Ik kan ze u niet bij naam noemen. Ik denk dat we het erover kunnen eens zijn dat het de aandeelhouders van Renault zijn. Ze hebben waarschijnlijk op die beslissing gereageerd met bewondering voor de brute efficiëntie waarmee ze is genomen en meegedeeld. Dat is naar mijn mening wel duidelijk. Als dat niet iets is waarover we allemaal verontwaardigd kunnen zijn, dan weet ik het ook niet meer, mijnheer Candries.

De heer Herman Candries : De vraag is wie die aandeelhouders zijn. Men heeft tijdens de hoorzitting in het openbaar gezegd dat ongeveer 48 procent van de aandelen rechtstreeks in handen van de Franse overheid zijn. De andere participanten zijn in vele gevallen ook overheidsinstanties. Ze hebben misschien gebruik gemaakt van deze beweging om zich beter in te dekken. Het lijkt me niet goed dit te snel te interpreteren. Ik denk dat men soms even moet wachten om dat te kunnen doen. Dat geeft meer kans op een realistische benadering.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Ik zal even zeggen waar ik het eens en waar ik het oneens ben met de heer Tobback. Ik ben het eens met het feit dat de beslissing en de manier waarop de beslissing is genomen, één van de meest brutale ingrepen is die we hebben gekend. Ik ben het daarmee volstrekt eens. Wij hebben er als fractie geen enkele moeite mee om dat in de meest scherpe bewoordingen te veroordelen.

Ik ben het niet eens met de manier waarop u het debat voortzet. U probeert hier een doctrinair debat te ontwikkelen, op kosten van wat zich hier aandient. (*Applaus bij de CVP en de VLD*)

Het is een doctrinair debat waarbij u maar één bedoeling heeft. (*Rumoer bij de SP*)

U probeert de schuld van wat daar gebeurt op Europa en de vrije markt af te schuiven.

De heer Bruno Tobback : Ik heb Europa niet vermeld.

De heer André Denys : Als u hier begint met de vrije markt te omschrijven als wild kapitalisme, dan hebt u als enige bedoeling een karikatuur te maken. U tracht dit te herleiden tot een doctrinair debat.

Mijnheer Tobback, als u tijdens de hoorzitting goed hebt geluisterd, dan weet u dat de vrije markt – zoals elk systeem – voor- en nadelen heeft. Ik dacht dat na de val van de Berlijnse muur iedereen het erover eens was dat een economie waarin de staat het voor het zeggen heeft en waarin concurrentie is uitgesloten, meer nadelige gevolgen op het sociale vlak heeft.

Deze beslissing is niet geïnspireerd op vrijemarktoverwegingen. Ze is in de eerste plaats geïnspireerd door Franse politieke overwegingen. Men komt hierbij tot de vaststelling dat een groep, wegens de verzadiging van de automarkt, moet herstructureren. Men heeft in de eerste plaats een voorbeeld in het buitenland willen stellen om nadien dezelfde herstructureringen in Frankrijk door te voeren. Dat heeft met de vrije markt niets te maken. Had men Vilvoorde vooral op vrijemarktelementen – rendabiliteit en productiviteit – beoordeeld, dan had men Vilvoorde immers behouden. Het is juist wat de heer Bogaert zegt. Als voorbeeld heeft men Vilvoorde genomen en niet Spanje omdat wij met een grote handicap kampen inzake arbeidskost. Dat kan tot 40 of 50 procent oplopen. Dat zijn de elementen van de overweging.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer Tobback, we horen u graag spreken. U was goed begonnen, onze verontwaardiging kan inderdaad niet groot genoeg zijn. Maar dan spreekt u over wild kapitalisme. U moet toch toegeven dat Vlaanderen net zo goed ondernemers heeft die ethisch correct handelen en aan het sociaal overleg meewerken.

Inzake de arbeidskosten wil ik er u op wijzen dat er op federaal vlak de jongste jaren initiatieven werden genomen. Dat was trouwens een topprioriteit in het federale regeerakkoord dat mede door uw partij tot stand kwam. Uw fractie stelt dit nu in vraag. Mag ik daaromtrent enige verduidelijking vragen ?

De heer Bruno Tobback : Ik wil dat zeer graag verduidelijken, mijnheer Coens. Al degenen die me verwijten dat ik doctrinaire stellingen inneem, moeten zich er goed bewust van zijn dat niet ik, maar drie van de vorige sprekers de loonkosten hebben aangehaald. Het enige wat ik doe, is reageren. (*Applaus bij de SP*)

Ik reageer niet door de loonkostenhandicap in Vlaanderen en België te ontkennen. Ik beweer niet dat we daar niets moeten aan doen. Ik zeg wel dat al degenen die dat element in het debat willen brengen, verkeerd bezig zijn. Ze gedragen zich als gieren of haaien, en dat op de rug van de 3.000 mensen wiens ontslag niets te maken heeft met loonkosten. Dat verklaarde Renault-Frankrijk uitdrukkelijk. (*Applaus bij de SP*)

Ik wil graag het debat over de loonkosten aangaan, maar niet naar aanleiding van Renault, want dat is ongepast.

De heer Joachim Coens : Zondag in De zevende dag is uw partij die discussie begonnen.

De heer Bruno Tobback : Dat klopt niet. De heer Philippe de Buck van Fabrimetal is met die discussie begonnen. Die discussie is intussen voortgezet en ze geeft de verkeerde indruk dat we mogelijkheden en middelen hadden om de Renault-sluiting te voorkomen. Dat was niet zo. Het loonkostendebat speelde niet bij deze beslissing. Al degenen die het tegendeel beweren, maken misbruik van de situatie. (*Applaus bij de SP*)

De heren Vermeiren en Denys vragen me of ik een alternatief heb voor de verlaging van de loonkosten. Ik heb alleszins een alternatief voor de stelling die zegt dat de overheid in ons huidige systeem nog slechts over het instrument beschikt van te geven, te geven en nog eens te geven. (*Rumoer*)

De heer Denys refereerde net aan de voetbalwereld. Wel, we aanbidden tegenwoordig de vrije markt zo fanatiek dat we zelfs de scheidsrechter van het veld gegooid hebben. We maken onze arm alsmar korter. We moeten vandaag tot onze schande toegeven dat we aan deze situaties niets kunnen doen. Dat is een pijnlijke vaststelling. We moeten dringend iets ondernemen op Europees vlak. We moeten werk maken van afdwingbare maatregelen. Zoniet, maken we ons schuldig aan de problemen die u voorspelt. En niet omdat we te weinig gegeven hebben, of omdat we te weinig zouden doen, maar omdat we onszelf niet meer durven opstellen als scheidsrechter, omdat we geen rode kaart meer durven te trekken, of ons de middelen

ontzeggen om een rode kaart te kunnen trekken tegen dit soort beslissingen.

De heer André Denys : Met deze stelling raken we er nooit uit, met de heer Van Miert wel. Met de heer Van Miert kan ik tot overeenstemming komen, maar met u niet.

De voorzitter : Minister-president Van den Brande heeft het woord.

Minister-president Luc Van den Brande (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb hier de uiteenzettingen gehoord en ook de reacties die loskomen in Vlaanderen, België en meer en meer in Europa. Ik ben ervan overtuigd dat wij maar één dienst kunnen bewijzen aan Renault. Dat is een krachtig, gemeenschappelijk, politiek signaal te geven dat aantoont dat het Vlaams Parlement en de Vlaamse regering wat gebeurd is, onaanvaardbaar vinden.

Ik geloof dat er een aantal economische en beleids-overwegingen moeten kunnen worden gemaakt. Dit politieke signaal is het meest essentiële van dit debat. Het zal het enige zijn dat misschien tot nadenken zal aansporen. Ik voel me gesteund omdat ik het nooit heb meegemaakt dat vanuit diverse regio's in Frankrijk spontaan solidariteit wordt betuigd.

Ik heb net nog telefoon gekregen van de voorzitter van Nord Pas-de-Calais die zich solidair verklaart en een gemeenschappelijk standpunt wil innemen. Gisterenavond kreeg ik telefoon van de heer Zeller, de voorzitter van Alzas, die eveneens verklaart niet te kunnen aanvaarden dat een dergelijke beslissing werd genomen, een beslissing die getuigt van een ongehoord cynisme, en van een mentaliteit die niet meer van deze tijd is.

Waarom zeg ik dat ? Omdat het nog beter aangeeft dat wij ongetwijfeld de plicht hebben om een duidelijk politiek standpunt in te nemen naar aanleiding van deze solidariteit waaruit de duidelijk Europese dimensie van het dossier blijkt.

Ook voor de Vlaamse regering is deze beslissing onaanvaardbaar. De argumenten die werden aangevoerd, kaderen binnen een aantal strategische afwegingen van de Renault-groep maar er is geen enkel economisch argument om tot deze beslissing over te gaan.

U herinnert zich een aantal dossiers die we de afgelopen jaren met wisselend succes behandeld hebben. Ik hoef u alleen maar aan het dossier van

Van den Brande

de Boelwerf te herinneren. Toen er problemen rezen in een aantal andere bedrijven waarin de Vlaamse overheid geen rechtstreeks belang had, hebben we eveneens geprobeerd om tot een oplossing te komen. De stelling van de Renault-leiding was – en ik citeer : wij verwijten u niets ; on ne vous reproche rien. Einde citaat.

Noch aan de Vlaamse regering, noch aan de federale regering, noch aan de medewerkers van het bedrijf werd de kans geboden om deel te nemen aan onderhandelingen over meer flexibiliteit, loonmatiging of loonvermindering. De medewerkers van het bedrijf waren nochtans bereid inspanningen te doen en zelf mee te werken aan de globale strategie van de Renault-groep. Het is dan ook ongehoord dat men in een dergelijke situatie zegt : we verwijten u niets en we vragen u niets. Hiervoor is er geen precedent. Ik heb de Franse ambassadeur dan ook duidelijk gemaakt dat een dergelijke houding getuigt van slecht nabuurschap. Er zijn overigens heel wat contacten tussen Vlaanderen en enkele Franse regio's. Zo zijn er heel wat gemeenschappelijke programma's op het vlak van de milieuproblematiek, bepaalde economische problemen en de infrastructuur.

Vervolgens heeft de Vlaamse regering beslist dat de vijf ministers die rechtstreeks bij deze zaak zijn betrokken, altijd stand-by zouden blijven. Vorige zaterdag hebben minister Van den Bossche, minister Van Rompuy en ikzelf de heer Schweitzer ontvangen. We hebben hem meegedeeld dat we het niet eens waren met zijn argumentatie.

Hier werd eveneens de vraag gesteld of men de Vlaamse regering had geïnformeerd. Welnu, tijdens de afgelopen dagen hebben we inderdaad vernomen dat er zich bij Renault een dramatische ontwikkeling zou kunnen voordoen. Op dat ogenblik was er evenwel nog geen definitieve beslissing genomen. Ik heb de leiding van Renault dan ook gevraagd om ons zo snel mogelijk mee te delen of men al dan niet tot een globale sluiting zou overgaan.

Ik wil bevestigen wat ik in de afgelopen dagen heb gezegd. Ik ben dan ook blij dat u ernaar informeert. Op woensdag 26 februari heeft de Vlaamse regering de mededeling ontvangen dat de beslissing tot collectieve sluiting was genomen. Dit gebeurde in de termen waarover we ondertussen meer details hebben vernomen. Ik heb de federale premier hiervan op de hoogte gebracht en van de leiding van Renault geëist dat ze binnen de 24 uur

haar verantwoordelijkheid zou opnemen en de confrontatie zou aangaan met de mensen van de RIB in Vilvoorde. Ik wenste immers onder geen enkele vorm medeplichtig te zijn aan het scenario van 20 maart : het meedelen van de boekhoudkundige en de balansresultaten. Derhalve heb ik het als mijn plicht beschouwd om te eisen dat binnen de 24 uur duidelijkheid zou worden geschapen. Dat is ook gebeurd. Bij datzelfde gesprek met Renault heb ik duidelijk gesteld dat de beslissing, indien ze werd aangehouden, voor ons onder geen enkel beding aanvaardbaar was.

Ik voeg eraan toe dat de heer Schweitzer toen kennelijk van plan was van om ons tot een volgende stap te dwingen : het aangeven van de contouren en voorwaarden van de gevolgen van de sluiting. Men wou onmiddellijk een gesprek aangaan over welke sociale begeleiding er kan worden georganiseerd. Een van de vragen was welke sociale enveloppe we willen uitkeren. Samen met de ministers Van den Bossche en Van Rompuy heb ik direct geweigerd hierover in discussie te treden. De Vlaamse regering stelt de beslissing van de Renault-directie immers in vraag.

Mijnheer de voorzitter, collega's, we staan hier voor een dramatische situatie zonder voorgaande. Ik herhaal in alle klaarheid en zonder schroom wat ik de laatste dagen heb gezegd : het is een beslissing van een privé-onderneming, die door geen enkel decreet, besluit of wet kan worden gekeerd. Toch wijs ik erop dat Renault slechts in schijn een privé-onderneming is. In werkelijkheid wordt het door de Franse overheid gestuurd.

Ik ga nader in op het aandeelhouderschap. De Franse overheid bezit 46,97 percent van de aandelen, het publiek op de beurs 28,1 percent. De gesalarieerden hebben 2,51 percent in handen, AB Volvo 11 percent en een groep van aandeelhouders bezit de resterende 11 percent. Het gaat meer bepaald om een groep van elf aandeelhouders, met onder meer BNP, Lazare, AGF, en CDC, die ieder tussen 0,5 en 1,5 percent van de aandelen bezitten.

Ik zeg dit expliciet, omdat een aantal van deze aandeelhouders geheel of gedeeltelijk Franse staatsondernemingen zijn. Als ik de som maak van het aandeelhouderschap, moet ik besluiten dat er weliswaar geen juridische maar een duidelijke, feitelijke meerderheid bestaat in de aansturing van de beslissingen die bij Renault worden genomen. Het volstaat om de optelling te maken van de verschillende soorten aandeelhouders om tot dat besluit te komen.

Van den Brande

Ik kom bij mijn tweede punt. De raad van bestuur van Renault telt vijftien bestuurders. Vijf van deze vijftien zijn rechtstreekse vertegenwoordigers van de Franse staat. Er zijn ook vier bestuurders namens het personeel. Niet alleen de heer Schweitzer, maar ook de vertegenwoordiger van BNP en de andere bestuurders hebben ongetwijfeld richting gegeven aan de uiteindelijke beslissing. In naam gaat het hier om een privé-onderneming, maar in wezen is het een door de overheid gestuurde onderneming. Het gaat hier dus ook over een door de overheid gestuurde beslissing.

Ik wil iets dieper ingaan op de verschuivingen in het aandeelhouderschap in Frankrijk. Er is een patente verschuiving, die inhoudt dat de Franse overheid stelselmatig in rechte een minderheidsaandeel verwerft, maar in werkelijkheid de meerderheid behoudt. De Franse overheid trekt zich meer en meer terug uit de economisch productieve activiteiten, om zich stelselmatig in te voegen in de financiële participaties. Hierdoor ontstaat een dubbel voordeel. Men dekt de wezenlijke sturing af en men drijft tegelijkertijd het aandeel op om ook in andere activiteiten nog sturing te behouden.

Ik kom dan tot de volgende vaststelling. De groep Renault bracht de voorbije dagen de mening naar voren dat het hier om een beslissing van een privé-onderneming gaat. Ik ben ervan overtuigd dat deze beslissing mede door de Franse overheid werd genomen. Er waren – en blijven – dus goede redenen om de Franse ambassadeur te ontbieden. Deze beslissing moet immers reeds lang vooraf zijn voorbereid. Het feit dat het ogenschijnlijk een beslissing van een privé-onderneming betreft, maakt het ons moeilijk om op een adequate manier te reageren. Ik herhaal echter dat ik ervan overtuigd ben dat de Franse overheid deze beslissing mede heeft gestuurd. Een kordate reactie ten opzichte van de Franse regering was, is en blijft dus meer dan nodig.

We hebben de voorbije dagen druk overleg gepleegd met het stadsbestuur van Vilvoorde en met de vakbonden. Maandag jongstleden hebben we ook met de federale regering een aantal afspraken gemaakt. Het is immers niet meer dan logisch dat de Vlaamse en de federale regering een gezamenlijk standpunt innemen.

De vraag die we ons stellen over deze dramatische beslissing is wat kunnen en moeten we doen. Zondag heb ik gezegd dat we geen illusie mogen creëren die we niet kunnen waarmaken. Ik lees in de

krant vandaag een eentonige analyse over het feit dat zelfs dit debat nutteloos zou zijn. Elke stap door de lokale verantwoordelijke zou totaal nutteloos tijdverdrijf zijn. Ik vind dat dit getuigt van een groot cynisme. Het blijft onze verantwoordelijkheid en die van u, het Vlaams Parlement, om het proces te maken. Er zijn honderden en duizenden mensen die spontaan zeggen dat hun rechtsgevoel is geschonden. Er is iets gebeurd dat niet kan. In de luwte van het schrijverschap wordt gezegd dat we een nutteloze inspanning doen in dit Vlaams Parlement.

Ik vind dat het onze plicht is om een aantal overwegingen te maken en om aan te geven wat wel en niet kan. Op het vlak van de regelgeving hebben we alle procedures bekeken die mogelijk zijn om niet enkel de wet te laten respecteren, maar ook om een doelstelling te hebben, met name overleg tussen de Renault-directie en de werknemers. Daarvoor beschikken we over drie of vier sporen.

Ten eerste is er de OESO-code, die flagrant geschonden is. Ik weet dat we met de veroordeling van de praktijk Renault-Vilvoorde niet kunnen openhouden, maar ik ben van oordeel dat het een aanzet is om tot een morele veroordeling te komen van de praktijken van deze groep. De OESO-richtlijn bepaalt dat in elk land een OESO-contactpunt wordt opgericht. Dat is ook in België gebeurd. Onder coördinatie van de federale minister van Economie en met vertegenwoordiging van alle gewesten, bereidt dit contactpunt een actie voor om een klacht neer te leggen op het OESO-secretariaat. Deze namiddag komt men samen om over de verschillende overheden heen effectief deze stap te zetten. Ik had reeds eerder een bezoek aan de OESO gepland. Morgen zal ik in Parijs meer concreet op dit dossier doorgaan.

Ten tweede is er de Europese richtlijn op de Europese Ondernemingsraad. Het toeval wil dat Renault niet onder deze richtlijn valt, omdat Renault reeds voordien een eigen afspraak tot stand had gebracht in het kader van haar verschillende Europese vestigingen. Dit is een minimale afspraak die ze gemaakt heeft, maar die in ieder geval respect inhoudt voor een aantal regels.

Ten derde is er de collectieve afspraak nummer 24 die over collectief ontslag gaat. Daar zitten een aantal dwingende bepalingen in vervat. Die bepalingen moeten er ons toe brengen te bekijken wanneer er een afdanking zou volgen, en of de regels gerespecteerd worden. Dit is een latere fase.

Van den Brande

Ten vierde is er de collectieve afspraak nummer 9 van 1972 die een verduidelijking is van de wet van 1968 op de informatieplicht aan de ondernemingsraad. We hebben gezamenlijk beslist, de federale en de Vlaamse regering, om alle stappen te zetten wat betreft de CAO nummer 9 en om na vaststelling van de arbeidsinspectie eventueel tot strafklacht over te gaan.

Dit is natuurlijk een van de mogelijkheden van de werknemers, aangezien hun belang is geschaad. Ik heb de heer Schweitzer gezegd dat wij ervan overtuigd zijn dat de regels niet werden gevolgd. Zijn antwoord hebben we gisteren gekregen, maar ik wil herhalen dat het informeren van de ondernemingsraad niet volstaat. Ze moeten binnen een redelijke tijdsperiode overleg plegen om een sluiting te vermijden of ten minste de gevolgen ervan te verzachten.

Ik meen begrepen te hebben dat we het debat over het economisch beleid pas over twee weken zullen voeren en dat we nu de voorrang geven aan de zaak Renault. Ik weet dat de oppositie terecht kritiek heeft op de meerderheid, maar vandaag liggen de prioriteiten elders. Deze crisis rond Renault mag echter niet de indruk geven dat het economisch beleid van de Vlaamse regering totaal spaak loopt. In het licht van het regeerakkoord blijven we nood hebben aan buitenlandse bedrijven die een toegevoegde waarde opleveren op het vlak van werkgelegenheid, maar aan de andere kant willen we ook eigen jonge en dynamische KMO's de kans geven om te groeien. Dit is een essentieel punt van het beleid. Het economisch omgevingsklimaat blijft alfa en omega voor de hele Vlaamse regering, om zo toe te laten dat er wordt ondernomen en dat economische creativiteit voor werkgelegenheid kan zorgen. Dit houdt in : versterken van de infrastructuur; onderzoek en ontwikkeling, waaraan op 4 jaar tijd 20 miljard frank meer wordt besteed ; innovatie ; permanente vorming ; vernieuwing van ons economisch weefsel ; enzovoort.

Daarnaast moet onze zorg ook blijven gaan naar de kostenfactoren van de bestaande en toekomstige bedrijven. We zullen niet kunnen ontsnappen aan een debat over het al dan niet afremmende karakter van de arbeidskosten voor het economisch ondernemen, noch aan een debat over fiscaliteit, parafiscaliteit en sociaal georganiseerde flexibiliteit. We zullen dus in het verlengde van de afspraken die we hebben gemaakt met de federale regering, de politieke contacten leggen om dit dossier op het juiste forum te brengen, namelijk het

Europese. Ik hoop dat we daarbij worden gesteund door een unaniem en krachtig signaal van dit Vlaams Parlement.

Dat dit dossier een Europese dimensie heeft gekregen, houdt verband met onze visie op de toekomstige ontwikkeling van Europa. Ik wil hier herhalen wat ik gisteren heb gezegd. Op 15 maart vierten we de veertigste verjaardag van het verdrag van Rome van 1957. De eerste zin van dat verdrag is nog altijd essentieel. We willen gezamenlijk een economische ontwikkeling voor Europa, maar tegelijk ook een sociale. Ik herinner me heel goed de discussie in 1989 over het sociale charter, het charter van Straatsburg. Een van de lidstaten van de EU, het Verenigd Koninkrijk, is niet toegetreden tot het sociale Europa. Omwille van de unanimiteitsregel op dit punt, hebben we die tweede pijler onvoldoende ingevuld.

Op de Intergouvernementele Conferentie die nu in een beslissende fase zit en waarvoor de maanden mei en juni onder het Nederlandse voorzitterschap cruciaal zullen zijn, moet meer aan bod komen dan alleen de subsidiariteit, de verscheidenheid van culturen in Europa, de taalidentiteit of de regionale economische ontwikkeling. Het is van levensbelang dat deze conferentie en het aangekondigde verdrag van Amsterdam, het vervolg op dat van Maastricht, wezenlijke elementen bevatten om de sociale samenhang en de minimumsokkel van de sociale waardigheid in Europa een invulling te geven. Daarom hoop ik dat dit in Amsterdam kan gebeuren. Voor de Vlaamse regering is een nieuw Europees verdrag met inhoud en met een even groot belang voor de economische en de sociale pijler, inclusief de werkgelegenheid, belangrijker dan een strikte timing.

Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik kom terug tot mijn beginpunt. In het beste geval kunt u de zaken keren. Essentieel is dat het overleg opnieuw een kans krijgt, dat de directie en de werknemers rond de tafel gaan zitten. We moeten een unaniem politiek signaal geven, niet alleen naar een aantal regio's in Frankrijk en elders, maar ook naar de Franse nationale regering. Ik zou het een verkeerd besluit vinden om af te stappen van de economische politiek die we nu voeren. We moeten die economische politiek juist nog intensifiëren. Ik zou het ook verkeerd vinden om te kiezen voor een afbraak van Europa, voor minder Europa. Ik ben ervan overtuigd dat we meer Europa nodig hebben, maar een Europa waar de twee pijlers ten volle aan bod komen. Deze dramatische toestand moet ons doen besluiten dat er één verantwoordelijke is voor wat in juni dreigt te gebeu-

Van den Brande

ren : Renault zelf. Dat is dan ook de enige partij die het tij kan doen keren.

Het zou naar mijn gevoel een verkeerd signaal zijn om te geloven dat niet veel meer mogelijk is inzake nieuwe werkgelegenheid. We kijken de laatste tijd veel naar Nederland, waar inderdaad gunstige ontwikkelingen vast te stellen zijn. Maar ook Nederland heeft de zaak-Fokker gehad, ook Nederland heeft enkele dramatische incidenten gekend. Het gaat niet op om uit één dramatisch incident te concluderen dat er geen perspectief zou zijn en dat de economische mogelijkheden en creativiteit in Vlaanderen zouden zijn uitgeput.

Ik dank de interpellanten voor hun bijdrage tot dit debat. Samen met hen zullen we alles in het werk stellen wat menselijk en beleidsmatig mogelijk is om het tij te keren, in het besef evenwel dat de uiteindelijke beslissing bij Renault ligt. Dat is de reden waarom de druk moet worden opgevoerd en waarom we moeten blijven herhalen dat dit een onaanvaardbare beslissing is en blijft. (*Applaus bij de CVP, de SP en de VLD en AGALEV*)

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil in mijn antwoord ingaan op de meer punctuele vragen. Ook zal ik als minister van Economie een aantal conclusies trekken betreffende ons groeiemodel. Uit een aantal interventies bleek immers dat snel verkeerde conclusies worden getrokken uit één incident.

Een eerste reeks vragen betrof de beweegredenen van de Renault-groep voor deze beslissing. Toen de heer Schweitzer ons de beslissing kwam medelen, heeft hij een hele uiteenzetting gehouden over de ontwikkeling van de automobiemarkt in de wereld. Hij heeft een analyse gemaakt van de toestand in de Verenigde Staten, waar hij net was geweest. Hij heeft ook de situatie van de Europese markt geschetst. Er is in Europa duidelijk een probleem van overcapaciteit : de capaciteit om 18 miljoen wagens te maken, wordt maar voor 75 percent benut. Dit jaar worden met andere woorden slechts 13 miljoen auto's geproduceerd. Die overcapaciteit zorgt voor grote verliezen, niet alleen bij Renault, maar ook bij Ford in Europa en bij Fiat.

Ford heeft zijn vestiging in Liverpool moeten inkrimpen. Volkswagen heeft een werktijdverkorting doorgevoerd : de verplichte vierdaagse werk-

week werd een feit voor meer dan 40.000 arbeiders. De grote capaciteit en de te verwachten groei van de markt in de komende jaren gaan niet hand in hand.

De heer Schweitzer heeft niet alleen op de overcapaciteit bij Renault gewezen, hij had het over nog andere handicaps van zijn firma. Nous sommes trop petits, trop européens et trop français, dat waren zijn woorden. Hij bedoelde daarmee dat Renault de productie zou moeten opdrijven : het bedrijf produceert maar de helft van Volkswagen. Hij bedoelde ook dat Renault er voorlopig onvoldoende in slaagt om vaste voet aan de grond te krijgen buiten de Europese Unie : 85 percent van hun productie wordt verkocht binnen Europa, terwijl dat voor Volkswagen maar 42 percent is. Per bedrijf zouden er te weinig auto's worden geproduceerd. In Europa worden er gemiddeld per vestiging 240.000 auto's gemaakt. Renault produceert er gemiddeld 140.000. Dat geldt ook voor Vilvoorde. Renault wil zich meer specialiseren en één model per vestiging maken. In die optiek hebben ze nu dus teveel vestigingen en te weinig schaalvoordeel. Dat is de economische motivatie voor de saneringsoperatie.

We begrepen niet waarom juist Renault-Vilvoorde eruit werd gepikt om die operatie door te voeren. Vilvoorde is duidelijk productiever dan andere fabrieken in de Renault-groep. Dit valt makkelijk te analyseren op basis van de werkgelegenheid en de productiecijfers. Daarnaast is het vreemd dat de heer Schweitzer zich terugplooit op Frankrijk wanneer hij vaststelt dat Renault niet Europees genoeg is. De beslissing is dus niet gevallen omwille van louter economische motieven. De heer Schweitzer wou duidelijk rust en vrede kopen in zijn thuismarkt Frankrijk door zijn overcapaciteitsprobleem op te lossen met de sluiting van een buitenlandse vestiging in een kleine markt. Dit is de motivatie voor de sluiting. De verontwaardiging slaat op de manier waarop hij te werk ging, maar ook op het feit dat we geen economische reden kunnen achterhalen in zijn houding.

Een ander aspect is dat van de loonkosten. Een analyse van de cijfers van Schweitzer maken duidelijk dat de Renault-directie in Frankrijk de kosten van de sluiting schat op 14,5 miljard frank. De baten van de sluiting werden geschat op 5,1 miljard frank per jaar. In het jaar 2000 zou er dan 3,3 miljard frank aan de sluiting verdiend worden. Als de loonkosten hypothetisch met 10 percent dalen, zou men 620 miljoen frank per jaar besparen aangezien de loonkosten ongeveer 6 miljard frank bedragen. Dit betekent een besparing van 2 miljard 480 mil-

Van Rompuy

joen frank in het jaar 2000. Dat cijfer weegt niet op tegen de 3,3 miljard frank die aan de sluiting zou worden verdiend.

De loonkosten lagen dus niet aan de basis van de sluiting. Dat wil niet zeggen dat de loonkosten geen belangrijk element zijn in de Vlaamse economie en ook niet dat er de laatste jaren niets gebeurd is. Drie jaar lang was er een reële loonstop. De sociale lasten zijn met 57 percent verlaagd. Ik verwijs hierbij naar de Maribeloperatie van enkele dagen geleden. Er werd een inspanning geleverd, maar het loonkostenprobleem blijft bestaan.

De wereld is enorm groot geworden. Het Britse pond kost 50 frank en zal nog lager komen te staan. Groot-Brittannië zal misschien niet toetreden tot de EMU. Ook landen in Zuid- en Oost-Europa hebben veel lagere lonen. Het is een illusie te denken dat men die grote multinationale bedrijven nog kan overtuigen om hier te investeren omwille van het argument dat men de loonkost met 5 of 10 percent zal doen dalen.

Als ze hier blijven of naar hier komen, dan is het omdat wij hier over een welbepaalde knowhow beschikken. Dat is de factor waarop de verankering van de Vlaamse economie moet steunen. Op de ontwikkeling van die factor moeten we de komende jaren alle inspanningen richten. Als Philips Hasselt stand houdt binnen de Philips groep, dan is dat omdat het over een kenniscentrum beschikt. De kennisverankering moet de uiteindelijke spil zijn van ons toekomstig economisch beleid. We hebben een aantal handicaps. Maar we mogen niet de illusie koesteren dat een daling van de loonkost met 10 percent een aantal bedrijfseconomische beslissingen zouden kunnen tegengaan.

De overheid moet er bijgevolg met alle macht voor zorgen dat binnen de bij ons gevestigde multinationals de knowhow wordt verankerd ; dat die niet kan worden gedelocaliseerd. De heer Dewulf van Volvo Gent, die vanuit Nederland ook de Europese Volvo-groep leidt, heeft verklaard dat politici de beslissing rond Renault nooit hadden kunnen voorkomen. Want het gaat om een niet-economische beslissing. Hij kent de automarkt als geen ander. Maar hij erkent ook dat zelfs hij deze beslissing nooit had voorzien. Ze is ingegeven door andere redenen, met name het gehanteerde nationale perspectief. De minister-president heeft terzake duidelijk de houding van de Vlaamse regering verwoord. Hij heeft ook onze strategie uitgelegd.

Die strategie bestaat er niet in om de armen te kruisen.

Ik ben niet pessimistisch. Ik geloof dat in Frankrijk nog een en ander in beweging kan komen. Want dit is een bedrijf waarin de Franse overheid nog steeds een grote rol speelt. Minister-president Van den Brande heeft dat ook benadrukt. De overheid beschikt over 47 percent van de aandelen in het bedrijf, terwijl een aantal banken die erin participeren, eveneens in overheidshanden zijn. Dat is een troef.

We weigeren te praten over reconversie. We weigeren met andere woorden met de heer Schweitzer een gesprek aan te gaan over de gevolgen van zijn beslissing. Daarvoor was hij nochtans naar België gekomen. We blijven de beslissing op zichzelf aanvechten. Maar we mogen ook niet het verkeerde debat voeren. Het grote gevaar bestaat erin dat we zouden vergeten dat meer dan de helft van onze industriële ondernemingen in buitenlandse handen zijn. De economische groei in Vlaanderen is te danken aan de enorme omvang van de directe buitenlandse investeringen. Waarom zijn we van een arme naar een rijke regio geëvolueerd ? Na de invoering van de expansiewetgeving en de opening van de Europese grenzen zijn de Japanners en de Amerikanen naar hier gekomen. Dat is de basis van ons exogeen groeimodel geworden.

Excuseer mij, mijnheer Tobback, voor de volgende opmerking. Ik wil hier zeker geen polemiek ontwikkelen. Maar het is niet omdat een socialist is verwickeld in een Agusta- of een Dassault-zaak dat de heren Tobback, De Batselier of Sleenckx geen goede socialisten zouden zijn. Ik ben geen voorstander van de vrijmarkteconomie. Ik ben een voorstander van de sociale markteconomie, die de basis vormt van de West-Europese welvaart. Wat Renault heeft gedaan, is niet conform die sociale markteconomie. Het heeft het overlegmodel niet gerespecteerd. Het heeft een eenzijdige beslissing genomen, die trouwens niet economisch van aard is. De heer Schweitzer heeft ons gezegd, en ik citeer : Je n'ai pas des arguments économiques. Vilvorde est productive. Einde citaat. Eigenlijk zei hij dat de keuze op Vilvoorde was gevallen omdat hij de rust op het thuisfront verkoos.

Maar laten we het debat niet verkeerd voeren. Onze welvaart moet op een dubbele basis berusten. We moeten de activiteiten van de multinationals hier kunnen handhaven. Professor Vandebulcke heeft terzake een studie uitgevoerd. Hij stelt dat de moeilijkheden die we de jongste jaren inzake werkgelegenheid ondervinden, niet alleen

Van Rompuy

te maken hebben met de vermindering van de werkgelegenheid bij de MNO's. Die afbouw is er in zekere mate wel geweest. Maar dat heeft te maken met internationale ontwikkelingen, en met het feit dat die ondernemingen kapitaalintensiever zijn, en daarom rationalisering hebben doorgevoerd.

Maar laten we het kind niet met het badwater weggooien. We hebben het hier immers over een auto-industrie waar 33.000 mensen werken en waar alle bedrijven uiteraard in buitenlandse handen zijn, met toeleveringsbedrijven en dergelijke. Deze bedrijven voeren wél een politiek van behoud van werkgelegenheid. In Ford-Genk werd 28,5 miljard frank geïnvesteerd in de Mondeo, en hebben we 900 miljoen frank overheidssteun gegeven. We waren blij dat ze hier hebben geïnvesteerd. Ook bij Opel was er onlangs een belangrijke investering in een plaatslagerij. Gisteren verklaarde de directeur-generaal in kwestie nog dat Opel daardoor hier is verankerd. Ook wat Volvo betreft zijn we er de jongste jaren in geslaagd een aantal investeringen aan te trekken. We moeten die grote bedrijven dus ook niet op één hoopje gaan gooien.

Ik hoor mensen spreken over de GATT. Als we de GATT en Europa niet hadden, wat zouden we dan staan? Vlaanderen leeft immers van de export. Ik weet dat sommigen en sommige partijen aanhangers zijn van de ideologie van *small is beautiful* en tegenstander zijn van de GATT-akkoorden. Wat hebben we er echter aan om alleen te bewegen in ons beperkt kringetje? Hoe kunnen we dan penetreren in de Amerikaanse markten? We moeten de openheid van onze economie vrijwaren.

Aan de andere kant is het wel zo dat het aantal buitenlandse investeringen de jongste jaren terugloopt. Dat werd hier reeds een aantal malen ter sprake gebracht. Zoals de heer Voorhamme weet, werd het debat daaromtrent ook reeds een aantal malen gevoerd in de Commissie waarvan hij de voorzitter is. De reden van die afname van investeringen is de volgende: natuurlijk kwamen de Japanse en Amerikaanse bedrijven eerst naar hier, maar nu is Europa ontsloten, terwijl in de verte Oost-Europa en Zuidoost-Azië wenken. Deze bedrijven gaan natuurlijk over de hele wereld winkelen. Green field-investeringen, waarbij men van nul vertrok, zijn er de laatste jaren niet meer geweest.

Gelukkig zijn er in de sector van toelevering en distributie nog activiteiten, bijvoorbeeld bij Nike. Gisteren nog hebben de Vlaamse regering en de

minister-president drie dossiers van buitenlandse investeringen goedgekeurd. De buitenlandse bedrijven komen nog, maar we zullen meer dan vroeger nood hebben aan eigen ondernemingen, aan starters, aan KMO's die naar een zeker niveau doorgroeien. Er is immers ook minder werkgelegenheid bij de grote ondernemingen, waar men getuige is van het fenomeen van outsourcing naar de kleine ondernemingen.

Schaal is immers niet de enige determinerende factor: ook kleine ondernemingen zijn in staat om te groeien door middel van nieuwe technologieën. Dat zien we in Vlaanderen op een aantal vlakken. Het groeimodel moet dus op een dubbel spoor blijven. We moeten echter goed beseffen dat onze economie bijzonder kwetsbaar is, daar de helft van onze industriële productie afhankelijk is van die multinationale bedrijven. We moeten werken in de richting van dat endogene groeimodel, met starters, groeiers en ondernemerschap.

Mijnheer Stassen, als we de jongste maanden een campagne hebben gevoerd met als naam: Vlaanderen, ondernemend land, dan was dat omdat we ons beducht zijn voor de kwetsbaarheid van dit exogene groeimodel. We moeten dat koesteren. Aan de andere kant hebben we nood aan eigen ondernemingen. Vlaanderen heeft de laatste jaren een groei van werkgelegenheid gekend: vorig jaar zijn er netto 20.000 tot 25.000 jobs bijgekomen. Ook dit jaar zal er een groei zijn. Volgend jaar zal de Vlaamse economie met 3 procent groeien. We moeten ook oog hebben voor de positieve dingen die hier gebeuren.

Ik was de eerste om zaterdag over het drama van Renault voor de camera's van de Franse televisiezenders het volgende te verklaren: *c'est un attentat terroriste sur l'économie flamande*. Ik hoop dat dit ook enige indruk heeft gemaakt op de Franse bevolking. Ook heb ik aan Schweitzer het volgende gezegd: *je ne suis pas un socialiste, mais ça me fait penser au capitalisme sauvage du dix-neuvième siècle*.

Ik heb dat ook gezegd omdat dit niet de sociale markteconomie is en dat dit niet de gedragslijn van de multinationale ondernemingen is. Bedrijven zoals IBM, Ford en Alcatel-Bell hebben dat nooit gedaan en zullen dat ook nooit doen. Het gaat hier in feite over een bepaalde politieke klasse. Het gaat over de vroegere kabinetschef van de heer Fabius die nu in het bedrijfsleven zit. Die bedrijven zijn nog altijd voor een groot stuk staatsbedrijven.

Van Rompuy

Dat model is niet het onze. Ik kan getuigen, door de vele contacten die ik met die multinationale bedrijven heb, dat er wel een grote bekommernis is vanwege de bedrijfsleiding voor de continuïteit. We mogen dat groei-model nooit laten vallen. Ik denk dat dat een verkeerde conclusie zou zijn.

Ik kan niet alle details behandelen. Ik zou nog één ding willen zeggen omdat het hier ook is naar voren gebracht. Het betreft de expansiesteun die aan Renault is gegeven. Die is vrij beperkt. De laatste bedragen die we hebben toegekend, dateren uit de jaren 1985 en 1987. In 1985 ging het over 161 miljoen frank. In 1987 ging het over 49 miljoen frank. Die bedragen zijn niet recupereerbaar. De laatste uitbetaling gebeurde op 6 juli 1990 en is verjaard sinds 1 januari 1994. Er is nog steunverlening aan de automobielsector mogelijk. Die steun is echter ook beperkt tot 17 miljoen ecu per project. Het gaat dan enkel over ecologische investeringen, opleidingen en onderzoek.

Het feit dat aan Ford-Genk zo'n hoog bedrag is gegeven, komt omdat het in een ontwikkelingszone is gevestigd. Als men steun geeft, dan moet men dat aanmelden bij Europa. Er gebeurt dan een vergelijking met een regio. Die vergelijking is in het geval van Ford-Genk gebeurd met Dagenham in Engeland. Ford heeft ook daar een vestiging. Men gaat na wat de handicaps zijn en in verhouding tot die handicap mag er steun worden verleend. Er was hier een handicap van 5 percent. Dat is de technische uitleg.

Ik wil besluiten, want ik zou hier nog veel verder op kunnen ingaan. Laat ons de strijd voor Renault-Vilvoorde verder leveren. Ik heb hier in de discussie niemand gehoord die heeft gezegd dat we de strijd moeten opgeven. We moeten geen illusies creëren. Ik ben er evenwel van overtuigd – meer dan tijdens het weekend – dat er nog mogelijkheden tot beïnvloeding zijn. Deze beslissing is immers verwerpelijk vanuit het sociale standpunt. Ik heb maandagmiddag de Europese commissaris gezien. U hebt ook kunnen vaststellen dat hij meer dan gemotiveerd was om inspanningen te doen.

Er is ook door Jean-Luc Dehaene een beweging ingezet. Het stoort me enorm dat men de indruk geeft dat de eerste minister niet om deze zaak is bekommerd. Hij is er ziek van! Die beslissing is bij hem als een kaakslag aangekomen. Hij is bereid om te vechten. Eergisteren is hij op Antenne 2 geweest. Hij heeft een grote indruk op de publieke opinie gemaakt. Het zou verkeerd zijn om deze

zaak uit te buiten zoals een bepaalde krant dat heeft gedaan.

Ik denk dat als we de volgende dagen in het Vlaams Parlement de discussie op een serene manier kunnen voeren, we misschien nog een aantal mogelijkheden hebben. Laat ons niet het verkeerde debat voeren. We moeten in de volgende jaren enorm knokken om onze werkgelegenheid te bewaren. We mogen niet aan demagogie doen. We mogen ons niet aan eenzijdigheid en zeker niet aan ideologie bezondigen.

De heer Francis Vermeiren (*Op de tribune*): Ik ben het eens met de minister-president en de minister van Economie dat niet alles is gezegd. De minister-president had het over de goede relatie en de solidariteit met onze burens. We blijven erbij dat de grootste inspanningen moeten worden geleverd op diplomatiek vlak. De beslissing werd genomen op regeeringsniveau. Die mensen dragen een enorme verantwoordelijkheid. Verscheidene sprekers wazen op het belang van dit dossier voor de verdere uitbouw van Europa. De productiviteit en intelligentie moeten de tewerkstelling in dit land bevorderen. Naast die elementen zijn er vele andere invloeden in het spel. Dit debat moet dringend worden voortgezet.

De voorzitter: De heer Bogaert heeft het woord.

De heer Jean-Marie Bogaert (*Op de tribune*): Ik onthoud van de minister-president vooral dat hij de kaart van het overleg opnieuw wil trekken. Dat wil niet zeggen dat we ons beperken tot het uitspreken van onze desavouering. Het overleg met de Franse regering, de Franse eerste minister en de Franse minister van Tewerkstelling en Arbeid kan nog tot enig resultaat leiden.

Minister van Rompuy heeft terecht het voorbeeld van Philips in Hasselt aangehaald. We zijn er nog wel degelijk toe in staat bedrijven, ook multinationals, aan te trekken en zelfs overeind te houden. Ik wil daar onmiddellijk het voorbeeld van Philips in Brugge aan toevoegen. Dat Brugge tot nu toe overeind blijft, is enkel en alleen te danken aan het feit dat zowel het Europees beslissingscentrum van Philips als het Europees ontwikkelingscentrum voor de productie van tv's zich daar bevindt. Dat doet niets af aan het drama dat zich ook daar heeft afgespeeld. Laat ons dat niet vergeten. Ik heb in Brugge, net als in Vilvoorde, stoere mannen in elkaar zien zakken bij zo een brutaal bericht van sluiting of ontslag.

Bogaert

Ook daar werden eensklaps, van het ene moment op het andere, nog eens 800 banen geschrapt. Het aantal banen was toen al van 2.500 banen teruggebracht op 1.300. Voor elk van die mensen en voor elk van die gezinnen was dat drama even groot als het drama waar we in Vilvoorde mee geconfronteerd worden. Ook daar was de laatste fatale beslissing de delokalisatie van de productie vanuit Vlaanderen, niet naar de klassieke lageloonlanden, maar wel naar Frankrijk. Ook in dat dossier bleek het onder meer te gaan om de handicap van de loonkost die ook in die sector in Frankrijk 20 tot 35 percent lager ligt dan in Vlaanderen.

Het cijfervoorbeeld dat u aanhaalt, is juist, mijnheer de minister. Uw 10 percent zal in die sectoren inderdaad niet echt een oplossing bieden. We kunnen alleen maar vaststellen dat deze factor hoe dan ook een belangrijke rol speelt. Voor ons in Vlaanderen blijft het een negatieve factor naast de positieve troeven die we gelukkig ook nog hebben.

Ik wil graag alle fracties uitnodigen om in het overleg dat nog volgt, gezamenlijk tot een standpunt te komen. Dat is essentieel met betrekking tot het signaal dat we vanuit het Vlaams Parlement moeten geven. *(applaus bij de VU)*

De voorzitter : De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, uit het antwoord van de ministers blijkt dat ze het goed menen maar dat ze de mogelijkheden ontberen. Uit hun antwoord blijkt een zekere machteloosheid.

Mijnheer de minister-president, u hebt bijzonder duidelijk uiteengezet dat de privé-onderneming waarover het gaat eigenlijk niet privé is. U hebt ook de algemene strategie van de Franse overheid bijzonder duidelijk belicht.

Wat bedoelt u eigenlijk met uw diplomatiek initiatief ? U zegt dat u dit zult inbrengen op het Europese vlak. Wat houdt dit in ? Wij hebben u gevraagd om stappen te ondernemen bij de Franse regering, juist omdat deze juridisch de hoofdaandeelhouder is. U hebt zelf ook aangegeven dat de beslissing niet anders genomen kan zijn dan met medeweten en goedkeuring van de Franse regering. Aan de andere kant zegt u dat er maar één verantwoordelijke overblijft die de finale beslissing

kan nemen, namelijk Renault zelf. Dat u daar niets kunt aan doen, ligt me wel op de maag.

Ik heb daarnet gezegd dat ik geen collectivist ben. Wanneer de gemeenschap de omgevingsfactoren echter zodanig creëert dat multinationale bedrijven naar hier komen, en we hopen dat dat in de toekomst ook nog blijft gebeuren, dan volgt daaruit dat de ondernemer niet alleen rechten heeft maar ook ethische en sociale plichten. We moeten vaststellen dat u als vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid niet over de middelen beschikt om die plichten af te dwingen. Het gaat dan over meer dan alleen maar de vormregels naleven.

Tot slot vond ik het betoog van de heer Tobback een beetje ondermaats. De socialisten wilden blijkbaar nog redden wat er te redden viel. De vrije markt hoeft evenwel niet in zijn geheel een fout systeem te zijn omdat een dergelijk feit zich voordoet. We hebben er bij het Verdrag van Maastricht en bij de GATT-akkoorden voor gewaarschuwd, dat zoiets binnen de mogelijkheden lag. Dit heeft ongetwijfeld ook positieve kanten. Dit – een paar jaar geleden – eerst allemaal goedkeuren en dan vandaag een collectivistische oppositietoespraak komen houden waarin gezegd wordt dat we alle troeven en alle beslissingsmacht uit handen hebben gegeven, dat is voor mij een beetje van het goede teveel.

De voorzitter : Mevrouw Becq heeft het woord.

Mevrouw Sonja Becq : Mijnheer de voorzitter, ik dank de ministers voor hun antwoord, waarin ze, zonder ondoordachte illusies te scheppen, wijzen op de eensgezinde houding van de Vlaamse en de federale regering. Bovendien zal men de leiding van Renault verzoeken om op deze beslissing terug te komen en om de besprekingen voort te zetten.

De voorzitter : Ik dank de regering omdat zij aan dit debat een aantal nieuwe elementen heeft toegevoegd die misschien een perspectief bieden.

Het incident is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter : Dames en heren, hiermede zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor deze voormiddag.

Voorzitter

Wij komen om 14.30 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 13.23 uur.*
