

Zitting 1997-1998

29 april 1998

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

MORGENVERGADERING

RESOLUTIE RAAMOVEREENKOMST RAAD VAN EUROPA TER BESCHERMING VAN NATIONALE MINDERHEDEN

RESOLUTIE STRATEGISCH BELEID AUTOMOBIEL- EN TOEVEERINGSINDUSTRIE IN VLAANDEREN

RESOLUTIE OPMAAK VOORTGANGSNOTA OPVOLGING RESOLUTIES WERELDVROUWEN-CONFERENTIE PEKING

Inhoud

Nr. 39

Woensdag 29 april 1998
Morgenvergadering

Bericht van verhindering	1
Voorstel van resolutie van de heer Christian Van Eyken betreffende de raamovereenkomst van de Raad van Europa ter bescherming van de Nationale Minderheden – 624 (1996-1997) – Nrs. 1 en 2	
Bespreking	1
Sprekers : de heren Herman Suykerbuyk, verslaggever en Christian Van Eyken	
Voorstel van resolutie van de heren Robert Voorhamme en Johan De Roo betreffende een strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen – 739 (1996-1997) – Nrs. 1 tot 5	
Bespreking	2
Sprekers : de heren Freddy De Vilder, verslaggever, Johan De Roo, Jacques Laverge, Robert Voorhamme, André Denys, Jos Stassen, mevrouw Nelly Maes, de heer Gilbert Bossuyt en minister Eric Van Rompuy	
Voorstel van resolutie van mevrouw Ria Van Den Heuvel, mevrouw Riet van Cleuvenbergen, de heer Peter De Ridder en mevrouw Nelly Maes betreffende de opmaak van een voortgangsnota overeenkomstig het decreet van 13 mei 1997 houdende de opvolging van de resoluties van de Wereldvrouwenconferentie die van 4 tot 14 september 1995 in Peking heeft plaatsgehad – 975 (1997-1998) – Nrs. 1 tot 5	
Bespreking	14
Sprekers : mevrouw Ria Van Den Heuvel, mevrouw Nelly Maes en mevrouw Mieke Van Hecke	
Regeling van de werkzaamheden	18

VOORZITTER : De heer Norbert De Batselier

- *De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.*
- *De vergadering wordt geopend om 10.06 uur.*

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

BERICHT VAN VERHINDERING

Yolande Avontroodt : ambtsverplichtingen.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heer Christian Van Eyken betreffende de raamovereenkomst van de Raad van Europa ter bescherming van de Nationale Minderheden – 624 (1996-1997) – Nrs. 1 en 2

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van de heer Van Eyken betreffende de raamovereenkomst van de Raad van Europa ter bescherming van de Nationale Minderheden dat luidt als volgt :

Het Vlaams Parlement,

- gelet op de raamovereenkomst van de Raad van Europa, goedgekeurd op 10 november 1994 door het Comité van Ministers van de Raad van Europa ;
- gelet op de Europese verbintenis van de Vlaamse Gemeenschap en haar toewijding aan de principes van de democratie ;
- gelet op de deelname van de Vlaamse Gemeenschap, als lid van de internationale publieke rechtsorde, aan deze erkennings- en beschermingsbeweging van de nationale minderheden ;
- gelet op de verscheidenheid van dat internationale verdrag en de toepassing van artikel 92bis,

§ 4ter, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, ingevoegd bij de bijzondere wet van 5 mei 1993 ;

- stelt vast dat één jaar na het verzoek tot ondertekening door de lidstaten, België de raamovereenkomst van de Raad van Europa ter bescherming van de nationale minderheden nog niet heeft ondertekend ;
- verzet zich tegen elk voorbehoud of elke strikte interpretatie die de toepassing van de raamovereenkomst of de erkenning en de bescherming van nationale minderheden zou beperken ;
- vraagt dat de raamovereenkomst van de Raad van Europa zonder verwijl zou worden ondertekend ;
- vraagt aan de Vlaamse regering de federale overheid daarvan te overtuigen en dat standpunt te verdedigen bij het Overlegcomité, en bij de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid.

Dit voorstel van resolutie werd door de commissie verworpen.

Bij brief van 26 maart 1998 heeft de heer Van Eyken verzocht dit voorstel van resolutie op de agenda van de plenaire vergadering te plaatsen.

Conform artikel 66, punt 5 van het Reglement moeten wij ons bij zitten en opstaan uitspreken over het aanvatten van de bespreking van dit voorstel van resolutie.

De heer Suykerbuyk, verslaggever, heeft het woord over het al dan niet aanvatten van de bespreking.

De heer Herman Suykerbuyk, verslaggever : Mijnheer de voorzitter, ik verwijs naar het verslag. Ik wil daar echter nog een essentieel punt aan toevoegen.

De raamovereenkomst waarnaar wordt verwezen, is formeel juridisch wel, maar feitelijk nog niet rond. De afdeling van de regionale en lokale besturen binnen de Raad van Europa besliste tijdens het vorige zittingsjaar haar werkgroep die handelt over regionalisme, federalisme, lokale autonomie en minderheden, een mandaat te geven om nog opzoeken te doen over de inhoud van de raamovereenkomst en verduidelijkingen aan te brengen. Deze werkgroep heeft haar werkzaamheden nog niet beëindigd. Uit het feit dat een van de con-

Suykerbuyk

stituerende instellingen van de Raad van Europa op haar congres in juni 1997 deze beslissing heeft genomen, blijkt zonneklaar dat deze raamovereenkomst nog niet rond is. De helft van de landen heeft nog niet ondertekend.

Bovendien kan de indiener misschien beter orde op zaken stellen binnen de Franstalige gemeenschap, want ook Frankrijk heeft nog niet ondertekend. We vinden dan ook dat deze resolutie niet moet worden aangenomen. Daarom hebben alle fracties dit voorstel in de commissie afgewezen.

De voorzitter : De heer Van Eyken heeft het woord over het al dan niet aanvatten van de bespreking.

De heer Christian Van Eyken : Ik wens dat dit voorstel van resolutie wordt besproken en dat er deze namiddag over wordt gestemd.

Deze tekst is belangrijk. De heer Suykerbuyk merkt terecht op dat enkele andere landen de raamovereenkomst nog niet hebben ondertekend. Behalve België gaat het om Frankrijk, Albanië en Turkije. Het is niet omdat drie andere landen nog niet hebben ondertekend, dat wij het nu niet kunnen doen.

De tekst is overigens ook belangrijk om een zekere communautaire vrede in stand te kunnen houden.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

We spreken ons nu bij zitten en opstaan uit over de aanvang van de bespreking van dit voorstel van resolutie.

De leden die voorstander zijn van het aanvatten van de bespreking, wordt verzocht op te staan.

De tegenproef.

De bespreking wordt niet aangevat.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Robert Voorhamme en Johan De Roo betreffende een strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen – 739 (1996-1997) – Nrs. 1 tot 5

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van de heren Voorhamme en De Roo betreffende een strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen dat luidt als volgt :

Het Vlaams Parlement,

- gelet op de resolutie betreffende de werkgelegenheid in Vlaanderen, goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 30 april 1997 ;
- overwegende dat de algemene verzadiging van de automobielmarkt op wereldniveau en meer in het bijzonder op Europees niveau, en de overcapaciteit van 5 miljoen wagens in de wereld, waarvan de helft zich in Europa bevinden, zich volgens alle voorspellingen structureel voortzet ;
- overwegende dat een aangepast – huidig en toekomstig – mobiliteitsbeleid de overcapaciteits-tendens op de automobielmarkt nog zal versterken ;
- overwegende dat op wereldvlak de productie de verkoopmarkt volgt, en bijgevolg de nieuwe expansie van productiecapaciteit zich vooral zal ontwikkelen in Zuidoost-Azië en Latijns-Amerika door dezelfde multinationale ondernemingen die nu ook op de Europese, Noord-Amerikaanse en Japanse markt actief zijn ;
- overwegende dat er een tendens bestaat om, in het kader van de verhevigde mondiale concurrentiedruk, naar zogenaamde lean production of meer flexibele productiemethoden te streven, waarbij maximaal wordt ingespeeld op het drukken van de kosten door flexibiliteit en uitbesteding van activiteiten ;
- overwegende dat, onder invloed van deze drie tendensen, vooral de Europese automobielproductie in de komende vijf jaar ingrijpende herstructureringen zal ondergaan ;
- overwegende dat de automobielproductie voor de Vlaamse economie en werkgelegenheid een bijzondere plaats inneemt, met 120.000 rechtstreekse arbeidsplaatsen en een absoluut wereldrecord van 13 geproduceerde wagens per 100 inwoners ;
- overwegende dat de automobiel- en toeleveringsindustrie van belang is voor de kwalitatieve

Voorzitter

aspecten van de tewerkstelling, met name van industriearbeiders van alle scholingsgraden ;

– vraagt aan de Vlaamse regering,

1° dat zij zo spoedig mogelijk een strategisch beleid ontwikkelt voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen dat

- a) uitgaat van de tendensen die zich in de Europese automobielindustrie in de nabije toekomst voltrekken ;
- b) de zwakke punten aanpakt en troeven uitspeelt van de Vlaamse automobiel- en toeleveringssector ;

2° dat zij er meer bepaald werk van maakt om

- a) de automobielindustrie te verankeren door een vergaande ontwikkeling te stimuleren van de toeleveringssectoren en in het bijzonder van de toelevering van componenten ;
- b) alle mogelijkheden aan de automobielbedrijven aan te bieden om integrerende activiteiten aan te trekken ;
- c) mogelijkheden op het vlak van terreinbeheer en infrastructuurvoorziening voor de ontwikkeling van specifieke toeleveringszones aan te bieden ;
- d) extra mogelijkheden voor toekenningsvoorwaarden, subsidiepercentages en beheer van bedrijventerreinen en -gebouwen uit te werken zoals bepaald in het Besluit van de Vlaamse regering van 19 mei 1993 houdende de erkenning, het beheer en de subsidiëring van bedrijfsterreinen van lokaal of regionaal belang, en met een specifiek statuut, en de industriële centra en gebouwen ;
- e) de expansiewetgeving van 30 december 1970 te moderniseren, met het oog op de ondersteuning van investeringen, niet enkel in de automobielbedrijven zelf, maar ook bij de toeleveranciers ;
- f) alle mogelijke bestaande uitvoeringsinstrumenten zoals de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen en de Dienst

Investeren Vlaanderen maximaal in te zetten ;

- g) de mogelijkheid te bieden Vlaamse overeenkomsten te kunnen afsluiten om voor werknemers in de automobiel- en toeleveringssector intensieve programma's voor vorming en opleiding te ontwikkelen ;
- h) het innovatiepotentieel van de toeleveringsindustrie te versterken, meer bepaald door middel van een coherent innovatie- en clusterbeleid dat de vorming van clusters en de oprichting van speerpuntcentra mogelijk maakt en stimuleert.

De bespreking is geopend.

De heer De Vilder, verslaggever, heeft het woord.

De heer Freddy De Vilder, verslaggever (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, de bevoegde commissie besprak het voorliggende voorstel van resolutie van de heren Voorhamme en De Roo betreffende het strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen op 23 oktober en 6 november 1997.

Een eerste algemene bespreking werd gevolgd door het indienen van een eerste reeks amendementen. Ik verwijs hiervoor naar het stuk 739, nummer 2 dat u in uw bezit hebt. Tijdens de eerste algemene bespreking werd voornamelijk gediscussieerd over de oriëntering van het ecologisch beleid, waar kan worden geopteerd voor een al dan niet sectorale benadering ; over de hoge loonkost van te ver afgelegen toeleveringsbedrijven – er werd verwezen naar de problemen met Renault Vilvoorde ; over loonlastenverlaging en verhoogde flexibiliteit ; over het verbeteren van de economische randvoorwaarden ; over de vraag of de automobielsector moet worden beperkt tot de personenwagens ; over het probleem van de overcapaciteit ; over het aanwezig zijn van industrieterreinen ; over de wijze waarop Vlaanderen kan bijdragen tot het behoud van strategische beslissingscentra in Vlaanderen.

Al vlug werd duidelijk, zowel voor de indieners als voor de volledige commissie, dat een hoorzitting met deskundigen zich opdrong. Sta me toe hiervoor te verwijzen naar het uitstekend verslag van de diensten van het Vlaams Parlement, stuk 739, nummer 3.

De Vilder

Uit het standpunt van de Vlaamse regering, vertolkt door de bevoegde minister, onthouden we voornamelijk dat de minister de bezorgdheid van de indieners deelt. Vlaanderen steunt de sector reeds in het kader van de expansiesteun. De minister haalde ook aan dat Vlaanderen wat de uitbouw van de toeleveringssector betreft een achterstand heeft in vergelijking met de omliggende landen. Volgens de minister zou het verankeren van de toeleveringsbedrijven rondom de automobielsector als element van kostprijbeheersing, Vlaanderen 20.000 tot 25.000 bijkomende arbeidsplaatsen kunnen opleveren.

Bij de tweede algemene bespreking, na de hoorzitting, stelde de heer Voorhamme dat deze hoorzitting bewees dat er nood is aan een strategisch beleid voor de automobielen- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen. De discussie tijdens de tweede algemene bespreking betrof voornamelijk een flexibele organisatie voor de toeleveringssector, het clusterbeleid, maatregelen van de Vlaamse overheid met betrekking tot bedrijventerreinen, toekomstige evoluties ten aanzien van de toeleveringssector, werknemersopleiding en de invloed van sectorale loonverschillen inzake outsourcing.

Bij de artikelsgewijze bespreking werden amendementen ingediend door de heren Denys, Laverge, Ramoudt en Stassen. Het amendement van de heer Stassen, stuk 739, nummer 2, hoofdstuk II, deel A, waarbij de indiener aanhaalde dat het mobiliteitsbeleid de overcapaciteitstendens in de automobielenmarkt nog zou versterken, werd aangenomen met zeven stemmen voor, twee tegen en drie onthoudingen.

Het amendement van de heren Laverge en Ramoudt, ingediend tijdens de vergadering, stuk 739, nummer 4, hoofdstuk I, werd door één van de indieners toegejuicht en kreeg van de volledige commissie dertien stemmen voor. De overige amendementen kregen geen meerderheid van de commissie. Uiteindelijk werd het geamendeerde voorstel van resolutie aangenomen met tien stemmen voor bij drie onthoudingen. (*Applaus*)

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, collega's, op 27 februari 1997, reeds meer dan een jaar geleden, kondigde de directie van Renault de sluiting van Renault Vilvoorde aan. De sluiting van deze vestiging en de collectieve afdanking van ruim drieduizend mensen deden

heel wat stof opwaaien, ook in het Vlaams Parlement. In dit kader hebben de heer Voorhamme en ikzelf het initiatief genomen voor het voorstel van resolutie dat vandaag ter stemming aan het parlement wordt voorgelegd.

In de commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden hebben we bijzonder interessante besprekingen en hoorzittingen aan deze problematiek kunnen wijden. Graag had ik hier enkele gegevens en feiten naar voren gebracht om het belang van deze resolutie en het onderwerp ervan – met name de automobielsector – toe te lichten.

In 1997 bedroeg de rechtstreekse tewerkstelling bij onze vier autoconstructeurs – Volvo Gent, Ford Genk, General Motors Antwerpen en Volkswagen Vorst – 30.000 personeelsleden, samen goed voor een omzet van meer dan 15 miljard frank. De onrechtstreekse tewerkstelling wordt geraamd op 120.000 werknemers met een omzet van circa 375 miljard frank. De totale productie van personenwagens lag in 1997 op bijna één miljoen stuks. België is daarmee het belangrijkste autoassemblage land ter wereld. Nergens ter wereld worden zoveel auto's per honderd inwoners geproduceerd als in België. Zonder Renault Vilvoorde is dit voor België 12,34 stuks. Ter vergelijking : in Japan is dit 8,29 en in Duitsland 7,56.

Net zoals vele andere domeinen en sectoren in onze samenleving blijft ook de automobielsector evenwel niet gespaard van nieuwe trends en evoluties. De grootste en belangrijkste verandering in de automobielsector is de lean production. Dit betekent dat de assembleur zich steeds meer beperkt tot zijn kernactiviteit, met name het assembleren en verkopen van wagens. Alle andere activiteiten worden zoveel mogelijk uitbesteed aan de toeleveranciers.

Het gevolg van deze uitbesteding is dat de toegevoegde waarde steeds meer verschuift van de assemblage naar de toelevering. Momenteel verandert de relatie tussen assemblage en toelevering totaal. De autoconstructeurs kunnen de snelle technologische vernieuwingen nauwelijks bijbenen. De producten variëren snel, de leveringstermijnen worden strakker en zijn nog nauwelijks te volgen, het productieproces vergt veel kapitaal en de wagens moeten met steeds nieuwere snufjes worden uitgerust, niet in het minst uit milieu- en veiligheidsoverwegingen.

Daarom doet de constructeur steeds meer een beroep op toeleveranciers die nauw betrokken

De Roo

worden bij ontwikkeling, onderzoek, productie en zelfs controle en voorraadbeheer van de wagens. De autoconstructeur zelf concentreert zich steeds sterker op de kernactiviteit : ontwikkeling van de wagen, productie van de body, lakken, eindmontage en verkoop. Elke assembleur probeert nu met een aantal bevoorrechte toeleveranciers aan wie hij hoge eisen stelt samen te werken. Die leveranciers van eerste orde opereren op wereldvlak en vervullen een sleutelrol in de ontwikkeling van nieuwe wagens. Op hun beurt werken deze eerste-ordeleveranciers ook volgens het principe van de lean production en besteden ook zij een deel uit aan toeleveranciers van tweede en derde orde.

De economische activiteit verschuift steeds meer van assembleur naar toeleverancier. Als men er rekening mee houdt dat in de meeste landen de verhouding tussen de tewerkstelling bij de toeleveranciers en de assembleurs één op één bedraagt, maar in België slechts één op drie, dan wordt duidelijk dat Vlaanderen de status van automobielregio aan het verliezen is. In België heeft Volkswagen Vorst 20 percent van de onderdelen of diensten in handen, Ford Genk 12,8 percent en Opel slechts 3,1 percent.

Gezien het grote belang van de automobielsector voor de Vlaamse economie, is het cruciaal dat we de huidige vier assembleurs hier kunnen houden en we de totale tewerkstelling in de sector, voor assemblage en toelevering, op peil kunnen houden en zo mogelijk opdrijven.

Het zal ondertussen wel duidelijk zijn dat de bepalende factor voor verankering van een assembleur in een bepaald land de aanwezigheid van strategische toeleveranciers is. Studies hebben aangetoond dat we in Vlaanderen in vergelijking met de omvang van onze assemblage, zo goed als geen eerste-ordeleveranciers meer hebben. Daarom vragen we in de resolutie dat de Vlaamse regering een algemeen strategisch beleid zou ontwikkelen voor de automobielsector, en vooral voor de toeleveringsindustrie.

Het strategische beleid moet onder meer zorgen voor voldoende ruimte, want het is van zeer groot belang dat de toeleveranciers zich zo dicht mogelijk bij de assembleur kunnen vestigen. Bepaalde automobielfabrieken eisen dat de toeleveranciers die bevoorrechte partners willen blijven, zich binnen een straal van 25 kilometer rond het bedrijf moeten bevinden.

Het beleid moet tevens voldoende steun geven aan onderzoek en ontwikkeling van investeringen en projecten bij de toeleveranciers. Zoals gezegd, verschuift de technologische ontwikkeling steeds meer in de richting van de toeleverancier. Het innovatie-decreet zal bijgevolg een belangrijk instrument worden. Het ontwerp van decreet zit in het stadium van de adviesronde en zal binnenkort worden ingediend in het Vlaams Parlement.

Zorgen voor de coördinatie van prospectie door de Vlaamse toeleveranciers is een andere, zeer belangrijke taak. Deze kan onder meer worden uitgevoerd door het maximaal inzetten van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen en de Dienst Investeren Vlaanderen. De Vlaamse toeleveranciers moeten de vestiging van Toyota in Valenciennes, zes kilometer over de grens met Frankrijk, niet als een verloren zaak beschouwen, maar zien als een unieke gelegenheid. Een gecoördineerde en goed voorbereide prospectie is hierbij van het grootste belang. De prospectiebezoeken van enkele leden van Fabrimetal en van het NCMV zijn niet in ons belang. Misschien zullen later tal van prospecties van verscheidene kamers van koophandel volgen. Ze hebben hun leden daartoe opgeroepen en willen de vestiging van Toyota gebruiken om het nut van hun organisatie te bewijzen.

De expansiewetgeving voor de grote ondernemingen van 30 december 1970 zal opnieuw moeten worden bekeken. De wet moet worden gemoderniseerd met het oog op de ondersteuning van investeringen in de automobielsector, maar ook bij de toeleveranciers.

De automobielsector is heel belangrijk, want ruim één kwart van de metaalverwerkende nijverheid is ermee verbonden. Als Vlaanderen zijn positie als grootste autoassembleur van de wereld niet wil verliezen, dan zal het nog meer acties moeten ondernemen. Daarvoor hebben we het volste vertrouwen in onze minister van Economie. De bespreking zal wellicht tot een aantal zinvolle conclusies leiden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de sector en bij de overheid. De overheid moet de nodige voorwaarden scheppen opdat de Vlaamse sector op tijd zou kunnen reageren. Deze resolutie is dan ook een oproep tot de regering om het economisch beleid, zoals het nu wordt gevoerd, voort te zetten maar specifiek rekening te houden met de behoeften van onze automobielsector.

De voorzitter : De heer Laverge heeft het woord.

De heer Jacques Laverge : Mijnheer De Roo, in verband met Toyota Valenciennes vindt u het spijtig dat diverse organisaties contacten leggen. Het verrast me dat u dat aanhaalt. De heer Platteau en ikzelf hebben een resolutie ingediend waarin we vroegen om meer overleg te plegen met de bestaande organisaties om dergelijke zaken te vermijden. U keurde onze resolutie niet goed. Nu haalt u dezelfde problemen aan.

De heer Johan De Roo : Ik zal uw resolutie opnieuw lezen. Een betere coördinatie zou professioneler overkomen bij buitenlandse bedrijven.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, van bij het begin is deze regering afgestapt van een sectorale benadering in het beleid. Dat is een bewuste keuze. Een modern, economisch beleid is geen beleid dat zich laat opsplitsen in sectoren. Onze fractie werkt mee aan de ontkoppeling van een sectoraal beleid en aan een strategisch economisch beleid. Dit betekent niet dat men niet meer moet denken aan de sterke en zwakke punten, aan de trends in industrie en diensten en aan de troeven voor de toekomst.

De resolutie kan de verkeerde indruk wekken. Dit is geen recuperatieoefening in de tweede helft van de zittingsperiode om terug te keren naar een vorm van sectoraal beleid. Ik wil de heer De Roo en de heer De Vilder feliciteren met hun uitstekend betoog. De heer De Roo helderde heel wat op in verband met de technische details.

De schokkende gebeurtenissen bij Renault en de informatie die we kregen via de hoorzittingen van 3 maart 1997 in de commissie voor Werkgelegenheid en Economie als gevolg van de sluiting, hebben ons doen nadenken over het economisch beleid in het algemeen. We hebben ons afgevraagd hoe we via het economisch beleid meer greep kunnen krijgen op een aantal ontwikkelingen. Vlaanderen was geschokt door de beslissing van Renault. We hadden het niet zien aankomen en we konden weinig weerwerk bieden.

Op verschillende niveaus zijn ondertussen initiatieven genomen. Op federaal niveau is een wet goedgekeurd als gevolg van de gebeurtenissen bij Renault. In dit parlement is een voorstel van decreet ingediend – onder meer door mezelf – naar aanleiding van de sluiting. Dat voorstel heeft gevolgen voor de algemene houding die bedrijven

moeten aannemen inzake informatieverstrekking en voor de sancties die ze kunnen oplopen bij niet-verstrekking van informatie.

Nu is er dit voorstel van resolutie. We willen aan de hand van de automobielsector een systeem van beleid opstellen dat een algemene draagwijdte kent. Het kan niet alleen in de automobielsector worden toegepast, maar ook in het algemeen.

Een strategisch economisch beleid voeren houdt het maken van een analyse in van de trends die zich voordoen in de verschillende economische activiteiten. Ook moet een inventaris worden opge maakt van de sterke en zwakke kanten van onze economie. Daarna moet worden nagegaan hoe men op de meest efficiënte manier kan inspelen op die trends.

We willen dit systeem eerst toepassen op de automobielsector. De reden ligt voor de hand : de sluiting van Renault. De hoorzittingen van Renault hebben bewezen dat we een aantal gebeurtenissen vroeger hadden kunnen detecteren. De heer De Roo heeft ook al gezegd dat als men een strategische oefening van de Vlaamse economie wil maken, men niet naast het doorslaggevend gewicht van de auto-industrie kan kijken. Die industrie bepaalt voor een groot deel de conjunctuur en de werkgelegenheid in Vlaanderen.

De heer De Roo heeft aangehaald wat het kwantitatieve gewicht is inzake tewerkstelling en onze spitspositie van aantal geproduceerde auto's per aantal inwoners. Ik wil daar de volgende bedenking aan koppelen : gezien de enorme omvang van de auto-industrie in onze regio, moeten we er ons bewust van zijn dat we die industrie moeilijk kunnen missen.

De werknemers uit deze sector vinden bijzonder moeilijk ander werk. We hebben met de resolutie over werkgelegenheid duidelijk gemaakt dat de werkgelegenheidsdiscussie in Vlaanderen minder over hoeveelheden of volume gaat dan over kwaliteit en kwalificatie. De automobielnijverheid staat voor duizenden, tienduizenden industriële jobs. Niemand is er blind voor dat het type industriearbeider van deze eeuw geleidelijk aan zal worden vervangen door een nieuw type in de volgende eeuw. We moeten voorkomen dat dit schoksgewijs gebeurt. Dat zou voor individuele drama's zorgen.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : De automobielsector is inderdaad van cruciaal belang voor onze economie.

Denys

U tracht aan te tonen dat deze resolutie niet wil terugkeren naar een sectoraal beleid, maar dat kan ik niet opmaken uit de tekst. U beweert dat de discussie in de sector aanleiding gaf tot enkele algemene maatregelen die gelden voor alle sectoren. Ik vind dat niet terug in de tekst. U wilt de toeleveringssector meer kansen en steun geven. Dat is de essentie van de resolutie. Als u zich toespitst op de toeleveringssector, op het vlak van expansiewetgeving, industrieterreinen, toekenningsvoorwaarden en subsidies, wilt u een specifieke behandeling van de toeleveringsbedrijven. Dat is toch een sectoraal beleid ! Dat wijkt af van de verklaringen van de Vlaamse regering, en doet afbreuk aan de beleidsnota die net wil afstappen van een sectorale aanpak.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Denys, uw voortvarendheid speelt u parten. U onderbreekt me terwijl ik wil aantonen dat dit algemeen toepasbaar is. We grijpen de automobielsector aan om het beleid in een bepaalde richting te sturen. Het is een kapstok. De gebeurtenissen en evoluties in de sector gedurende de eerstkomende jaren nopen ons snel werk te maken van een algemeen beleid, toepasbaar op alle sectoren. Daar gaat het over. Ook in de commissie heeft men dit gezegd. Het feit dat we pleiten voor een beleid dat meer aandacht schenkt aan toeleveringsactiviteiten, houdt niet enkel een aanpassing of modernisering van dat beleid in voor de automobielnijverheid : het houdt een aanpassing in van het beleid ten aanzien van de algemene situatie waarin Vlaanderen zich bevindt.

In Vlaanderen zijn een aantal grote bedrijven actief. Het gaat om buitenlandse multinationals, enkele uitzonderingen niet te na gesproken. Ze hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat het moederhuis zich niet hier bevindt. Het is een sterkte als we belangrijke vestigingen van die multinationals kunnen aantrekken, maar tegelijkertijd houdt dat ook een zwakte in. De strategische hoofdkwartieren van die multinationals bevinden zich namelijk niet hier.

Ik wil nog enkele algemene bemerkingen maken over de Vlaamse economie. Vlaanderen wordt gekenmerkt door het bestaan van veel KMO's die in handen zijn van Vlamingen. Die KMO's zijn vooral nog niet helemaal in staat om een aantal internationale trends adequaat te volgen. Met de voorstellen inzake ontwikkeling van instrumenten voor de toeleveringsnijverheid willen we die twee zaken koppelen.

We weten dat de trends in de organisatie van bedrijven, zoals bijvoorbeeld in de automobielnijverheid, erop gericht zijn om te komen tot die lean production en zich te beperken tot kernactiviteiten waardoor men meer een beroep doet op toeleveringsbedrijven. Dit gebeurt niet enkel in de automobielsector ; het is een kenmerk van alle grote multinationale ondernemingen. Voor de verankering van vestigingen van multinationals is het van steeds groter belang competitieve en kwalitatief hoogstaande bedrijven te hebben die in die toelevering een rol kunnen spelen.

De heer André Denys : Ik ben het met u eens. Als u echter zegt dat dit niet enkel geldt voor de automobielsector, dan moet u toch vaststellen dat wat in de resolutie staat eigenlijk inhoudt dat er meer bedrijfsterreinen nodig zijn. Indien u van mening bent dat dit voor alle sectoren geldt, zijn er meer terreinen en middelen nodig.

De heer Robert Voorhamme : De regering heeft beslist dat er 10.000 hectare bijkomt.

De heer André Denys : Dat is onvoldoende.

De heer Robert Voorhamme : Neen, want we pleiten in deze resolutie ook voor een oordeelkundige bestemming van die bedrijfsterreinen. Daarom stel ik dat dit van algemeen belang is. We hebben in de commissie reeds meermaals gehoord dat er meer bedrijfsterreinen ter beschikking moeten worden gesteld. Daar is niemand tegen gekant.

De discussie gaat wel dikwijls over het ter beschikking stellen van een bepaald volume of over het kwalitatief aspect. Bij een kwalitatief pleidooi gaat men ervan uit dat de ruimte schaars is toegemeten en dat men ze zo goed mogelijk moet invullen. Men houdt minder rekening met het volume waarbij de eerste kandidaat het best wordt bedeed. Hierover moet overleg worden gepleegd. Dat is onder meer één van de stellingen uit de resolutie. We moeten op een meer oordeelkundige manier onze bedrijfsterreinen aanwenden zodat men er zo nuttig mogelijk gebruik van maakt.

In Vlaanderen zijn niet veel multinationale ondernemingen ontstaan. Er zijn wel veel vestigingen. Een andere vaststelling is dat er veel KMO's zijn. Door dat weefsel is er nood aan het doorvoeren van een koppeling tussen de behoeften van die multinationals en kwalitatief hoogstaande toeleveringsbedrijven enerzijds en de bestaande mogelijkheden bij een aantal KMO's om daarin een vooraanstaande rol te spelen anderzijds. Dat is een algemene overweging.

De heer André Denys : Men kan een bedrijfsterrein niet onderverdelen in 10 stukken. Als ik 10.000 hectare omreken naar West-Vlaanderen, dan is dit onvoldoende om te beantwoorden aan de behoeften van de strategische visie. We willen meer het accent leggen op toelevering van in de eerste plaats de automobielsector en van alle andere multinationals. Als die 10.000 hectare worden verdeeld over de verschillende regio's, dan hebt u beslist veel grond te kort. Als u dit als algemene maatregel stelt, dan moet u in veel meer bedrijfsruimte voorzien.

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Ik onderschrijf volledig wat de heer Voorhamme heeft gezegd. De maatregelen die we momenteel overwegen, zijn algemene maatregelen, bijvoorbeeld in verband met de expansiesteun. Bepaalde modelgebonden investeringen worden door de autoconstructeur bij de leveranciers geplaatst, die een bepaald model ontwikkelen. In functie daarvan moeten dan een aantal investeringen worden gedaan. Dat is niet alleen beperkt tot de automobielnijverheid : we proberen in de expansiesteun een algemene maatregel te treffen die dat soort van investeringen een extra toelage geeft.

Ook voor de industrieterreinen hebben we een besluit genomen. Industrieterreinen kunnen worden gesubsidieerd. We hebben de bedragen daarvoor in de begroting sterk opgedreven. We hebben immers vastgesteld dat er een gebrek is aan ontwikkeling van industriegebieden. We kunnen wel een aantal getallen vooropstellen, maar het zijn de intercommunales, de gemeenten, bepaalde privé-promotors, enzovoort, die instaan voor de ontwikkeling. Bovendien moeten er ook gronden voorhanden zijn. Daarom hebben we het begrip toeleveringszone toegevoegd aan ons nieuw besluit in verband met de industrieterreinen. Rondom bepaalde grote bedrijven zal men zich moeten toespitsen op de ontwikkeling van een beperkt aantal industrieterreinen. Er zijn nog vele duizenden hectare die voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt.

De heer André Denys : Ik zeg niet dat die 10.000 hectare zullen worden ingevuld door toeleveringszones. Maar als men bij wijze van spreken een accent legt, waardoor de toelevering door de automobielsector wordt bevoordeeld, dan komt u veel gronden te kort. Ik geef een concreet voorbeeld. Als voor de toeleveringsbedrijven van Volvo, Honda, enzovoort, in de zeehaven wordt voorzien

in extra gronden, dan beschikt u over onvoldoende gronden om de vraag van de KMO's die geen toeleveringsbedrijven zijn, in te vullen.

Minister Eric Van Rompuy : Die 10.000 hectare zijn totstandgekomen op basis van berekeningen van de GOM's. Ik heb onder meer aan de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen de opdracht gegeven te berekenen wat vanaf nu tot 2008 haar behoeften zijn aan nieuwe industrieterreinen. Bepaalde industrieterreinen worden niet ontwikkeld. Verouderde sites kunnen worden gereconverteerd. Die 10.000 hectare is een getal, maar het bevat nog heel wat reservezones. Voor de GOM Oost-Vlaanderen gaat het over 1.750 hectare nieuwe industrieterreinen.

De heer André Denys : Als u het kader van 10.000 hectare behoudt en u legt meer het accent op toeleveringsbedrijven, dan gebeurt dit ten koste van de ruimte voor de KMO's. U kunt niet het accent leggen op de toeleveringszones en tegelijkertijd voldoen aan de vraag van KMO's die geen toeleveringsbedrijven zijn van multinationals, zonder het kader van 10.000 hectare te overschrijden. Zo hebben bijvoorbeeld een aantal toeleveranciers zich rond Ford-Genk gevestigd. U kunt dat zelf nagaan. De GOM-Limburg heeft inspanningen geleverd om dat soort bedrijven aan te trekken. Voor de ruimtelijke ordening is dat erg positief. Men vermijdt transport over de weg, men kan een just-in-timesysteem toepassen enzovoort. Er zijn dus heel wat economische en ruimtelijke voordelen.

De omvang van die industrieterreinen is het resultaat van een algemene evaluatie van de economische ontwikkeling door de GOM's. Dat heeft niets te maken met wat vroeger het sectorale beleid werd genoemd. Vroeger subsidieerde men bedrijven. Wat vandaag gebeurt, heeft daar niets mee te maken.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de Denys, men moet keuzes maken. U bent tegen ons voorstel. U wilt dat alles ons zomaar overkomt. Voor u moeten we alles maar aan het toeval overlaten, met alle gevolgen vandien. We hebben een beperkt aantal bedrijfsterreinen. Ook ons potentieel aan know-how is niet oneindig. Het komt er dan ook op aan dat te erkennen en een beleid te voeren dat die begrensde mogelijkheden zo efficiënt mogelijk benut. We moeten dus keuzes maken. KMO's die aanhangsels zijn van in Vlaanderen gevestigde multinationals, zijn ook KMO's. Dat zijn KMO's die gedijen dankzij troeven die we in huis hebben. We zijn een sterke automobielregio. Daarvoor blind zijn en ons bij alles zomaar neerleggen, zou

Voorhamme

vanuit economisch oogpunt erg inefficiënt zijn. We willen onze troeven benutten om de ontwikkeling van de KMO's te bevorderen.

Als u de besprekingen in de commissie goed hebt gevolgd, dan weet u dat er meermaals is gezegd dat ook in de toeleveringsbedrijven knowhow wordt ontwikkeld. Ook in die toeleveringsbedrijven is men in staat om op marktniches in te spelen. Dikwijls ontwikkelt men er activiteiten die niet langer uitsluitend met de automobielsector te maken hebben. Dat is het voordeel van de evolutie om niet-kernactiviteiten af te stoten naar toeleveringsbedrijven. We moeten de hefboomfunctie van de automobielsector benutten ten bate van een algemeen economisch beleid. We beschikken immers over een reeks KMO's met heel wat capaciteiten. Die KMO's hebben trouwens zelf initiatieven in die zin ondernomen, zoals ook tijdens de besprekingen in de commissie is gebleken. Daarom moet het beleid dit stimuleren. Het mag de zaken niet aan het toeval overlaten, maar moet onze mogelijkheden maximaal laten renderen.

De heer André Denys : Mijnheer Voorhamme, ik ontken helemaal niet dat we terzake van mening verschillen. Ik wil hier enkel aantonen dat het wezen van deze resolutie erin bestaat dat de overheid zelf de economische strategie wil bepalen. Wij hebben daarover een andere opvatting. De overheid moet een kader creëren en waarborgen.

De heer Robert Voorhamme : U wilt het allemaal aan het toeval overlaten.

De heer André Denys : Wij stellen voor dat de bedrijfsterreinen ter beschikking worden gesteld, maar dat de economische evolutie door de markt wordt bepaald. Er moet wel rekening worden gehouden met milieufactoren en dergelijke. U gaat echter verder. U wilt dat de overheid de richting aangeeft waarin de economie zich moet ontwikkelen. Ik ben daartegen. Het komt niet de overheid toe om te bepalen hoe de markt zich moet ontwikkelen. Minister Van Rompuy moet hier niet komen verklaren dat we de markt meer vrij spel willen geven. Het gaat niet over meer of minder. Het gaat erover dat de overheid de strategische opties niet mag bepalen.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Denys, u haalt een aantal zaken door elkaar. Dit heeft niets te maken met het al dan niet laten werken van de markt, maar wel met het voeren van een economisch beleid en het spaarzaam omspringen met

overheidsmiddelen. De middelen moeten worden ingezet waar ze maximaal voor de gemeenschap renderen. Dat zou ook uw belangstelling moeten wegdragen.

U wilt de gemeenschapsmiddelen zomaar in handen van het privé-initiatief geven, in de hoop dat ze zo goed mogelijk worden besteed. Wij maken daarentegen een strategische keuze in ons economisch beleid om de middelen op de beste plaats in te zetten. In deze resolutie pleiten we onder meer voor een oefening in verband met het clusterbeleid dat de regering vroeger al heeft opgestart. Dat amendement werd trouwens door uw fractie ingediend. Het werd ook door ons gesteund.

We pleiten ook voor een georiënteerd opleidings- en vormingsbeleid dat rekening houdt met de economische ontwikkelingen, en met de afsplitsing van niet-kernactiviteiten naar de toeleveringssector. De toeleveringsbedrijven moeten kwalitatief hoogstaande bedrijven worden. Dat was twintig jaar geleden nog niet het geval. Ze hebben bijgevolg hooggeleide arbeidskrachten nodig. Het beleid moet die keuze maken. Mijnheer Denys, een beleid voeren houdt in dat men voortdurend keuzes maakt. U wilt dat blijkbaar niet inzien.

De heer André Denys : Mijnheer Voorhamme, ik wil wel degelijk keuzes maken. Met het principe van die 10.000 hectare ga ik akkoord. De overheid moet evenwel niet bepalen waarvoor die 10.000 hectare worden aangewend. Ik ben het ermee eens dat de overheid het aantal ruimtes bepaalt, en dat het milieu daarbij in overweging wordt genomen. Het milieu is immers een collectief goed. Ik ben het er niet mee eens dat de overheid omwille van economische en strategische redenen bepalingen oplegt voor die ruimtes. Op dat vlak moet men de markt laten spelen. Daarover verschillen we dus duidelijk van mening.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer Denys, u staat er steeds eenzamer voor.

De heer André Denys : Dat is mogelijk, maar mijn standpunt sluit perfect aan bij de praktijk. Ik weet perfect welke gevolgen uw keuze zal meebrengen.

Minister Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, blijkbaar heeft men dat besluit niet goed begrepen. Het beleid kan enkel in een hoger percentage voorzien om de ontwikkeling van industrieterreinen te stimuleren. We zorgen dus enkel voor een aanbod. Niet de Vlaamse regering, maar de intercommunales, de gemeenten en de particulieren moeten industrieterreinen ontwikkelen. Laten we

Van Rompuy

hopen dat ze dat inderdaad doen, want op dit ogenblik vormt het gebrek aan direct beschikbare en bebouwbare industrieterreinen een groot probleem.

Mijnheer Denys, verschillende gemeenten willen geen industrieterrein. Dat is ook in Oost-Vlaanderen het geval. Onze voormalige partijvoorzitter Van Hecke verklaarde me tijdens een gesprek dat hij geen industrieterrein wil in Oosterzele. Nochtans is er in die regio een gebrek aan dit soort terreinen.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, in Oost-Vlaanderen is de vraag naar industrieterreinen groter dan de mogelijkheden die het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen biedt. Zelfs als bepaalde gemeenten geen industrieterrein willen, zijn nog altijd genoeg gemeenten vragende partij. Maldegem wil bijvoorbeeld wel een industrieterrein.

De voorzitter : De heer Laverge heeft het woord.

De heer Jacques Laverge (Op de tribune) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de verslaggever voor zijn uitgebreid verslag. We kunnen terugblikken op een boeiend debat. Mijnheer de minister, ik heb de uiteenzettingen van uw partijgenoot De Roo en uw coalitiepartner Voorhamme aandachtig gevolgd. Ik had de indruk dat ze u de les spelden. Want als men enigszins de debatten heeft gevolgd, dan constateert men het volgende : deze resolutie zegt dat het economisch beleid van de regering eigenlijk moet worden gecorrigeerd. Het is een voorstel als alternatief voor het beleid van de minister van Economie. In feite levert men zo kritiek op zijn beleid.

De heer Voorhamme week daarnet af van de inhoud van zijn resolutie toen hij zei dat het niet alleen ging om de automobiel- en toeleveringssector, maar dat de zaak ruimer zou worden bekeken. Toch heb ik een aantal ernstige bedenkingen bij dit voorstel van resolutie. Ten eerste moeten we erover waken dat we niet vervallen in een soort defensief sectoraal beleid. Ik licht dit even toe. Tijdens de verscheidene hoorzittingen bleek dat de toekomst van de automobielsector in Vlaanderen in vraag wordt gesteld. We moeten durven inzien dat de automobielsector zich in versneld tempo zal verplaatsen naar markten waar de marktvraag groter is dan op het oude Europese continent. Het is misschien wat extreem gesteld, maar moeten we er ons niet voor hoeden te vervallen in een beleid zoals dat voorheen in ons land werd gevoerd inza-

ke steenkool, staal en scheepsbouw ? Gaan we uiteindelijk niet te veel energie besteden aan een sector waarvan we weten dat ze op termijn nog zal worden aangetast, zowel qua plaatsing als qua werkgelegenheid en expansie ?

Minister Eric Van Rompuy : Dat is een heel gevaarlijke uitspraak, mijnheer Laverge.

De heer Jacques Laverge : Mijnheer de minister, ik zeg slechts dat dit beleid een risico inhoudt. Het is niet goed te veel energie te besteden aan een defensieve benadering. Ik ben het er wel mee eens dat die sector zoveel mogelijk moet worden verdedigd. Maar we moeten ons ervoor hoeden ons te veel toe te spitsen op die automobiel- en toeleveringsindustrie. Nog zoveel andere, nieuwe sectoren zijn eveneens belangrijk en verdienen onze aandacht. De heer Stassen vroeg in de commissie of het niet mogelijk is de materie van de auto's te verruimen in de richting van de mobiliteitssector. Hij had het over de tram, de trein, de autobus. Misschien kan er sprake zijn van binnenschepen. Ik ondersteun die vraag. Dat zijn nieuwe sectoren, nieuwe mogelijkheden waaraan we toch ook aandacht moeten besteden, in plaats van ons alleen te richten op de automobielsector.

Ten tweede wil ik volgende opmerking kwijt aan de indieners. Men moet ervoor waken geen discriminerend element in het leven te roepen. Vlaanderen kent reeds een aantal toeleveringsbedrijven die niet rond de productie- of assemblagebedrijven zijn gelegen. We moeten voorzichtig zijn dat we door specifiek hulp te bieden aan bedrijven die daar wel liggen, de concurrentie niet ontwrichten ten nadele van toeleveringsbedrijven die operationeel zijn en vrij goed in de markt liggen. Sommige bedrijven leveren niet alleen toe aan de Belgische, maar ook aan buitenlandse assemblagebedrijven.

Ook schuilt er een risico in het feit dat we activiteiten met een te hoge afhankelijkheidsgraad zouden steunen. Als een assemblagebedrijf – zoals we hebben meegemaakt – om één of andere strategische reden besluit om zijn productie sterk af te bouwen of te verplaatsen, bestaat het risico op een cascadesysteem van probleembedrijven die rond dit assemblagebedrijf zijn gelokaliseerd.

We moeten toch ook rekening houden met een aantal economische omstandigheden. Zo is het spijtig dat de indieners van deze resolutie de problematiek van de loonhandicap niet in de tekst hebben opgenomen. Wij hadden voorgesteld om dat wel te doen. Onzes inziens vormen de loonkos-

Laverge

ten immers een belangrijk element in de beleidsvoering van dergelijke arbeidsintensieve bedrijven.

Het is uiteraard zeer positief dat de indieners van deze resolutie het probleem aanpakken. Ze hebben van de zaak-Renault een aandachtspunt gemaakt. Ik hoop echter dat we de zaken in een ruimer perspectief zullen bekijken. We moeten een politiek voeren van vernieuwing en innovatie. We moeten meer technologische bedrijven aantrekken. Ik hoor de heer Voorhamme zeggen dat er een schaarheid is aan grond en middelen. Het spreekt voor zich dat we dan een beleid moeten voeren om daar iets aan te doen. In Vlaanderen zijn er heel wat mogelijkheden om in de hoogtechnologische sectoren te investeren. Hoogwaardige bedrijven en diensten moeten nog altijd het belangrijkste doel blijven in de Vlaamse economie. Daar ligt onze toekomst. *(Applaus)*

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen *(Op de tribune)* : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vanmorgen blijkt nog maar eens dat emoties een zeer grote invloed hebben in de politiek. Iets meer dan een jaar geleden werden we geconfronteerd met het Renault-debacle. We waren toen terecht zwaar verontwaardigd. Vandaag zien we dat de interesse voor een uitloper van deze zaak zo goed als onbestaande is.

De verdienste van deze resolutie ligt in het feit dat ze poogt de automobiel- en toeleveringsindustrie positief te situeren binnen de Vlaamse industrie. Deze resolutie heeft ook een aantal pijnpunten blootgelegd. Ik heb het dan niet over de loonkosten of over de fiscaliteit, noch over de Europese richtlijnen. Mijnheer de minister, ik heb het over de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering.

Deze verantwoordelijkheid bleek zeer duidelijk tijdens de gehouden hoorzittingen. De heer Vandeurzen, de gedelegeerd bestuurder van de LMS, heeft toen gezegd dat men in de periode 1985-1986 bezig was met het vormen van een cluster van toeleveringsbedrijven voor verscheidene automerken in Vlaanderen of net buiten Vlaanderen. Men wilde in die cluster samenwerken aan de auto van de 21ste eeuw. Door de Europese richtlijn kon de steun die normaal gepaard gaat met de clustervorming echter niet worden uitgevoerd. De reden waarom dit niet kon, is voor iedereen zeer duidelijk : Vlaanderen is immers niet klaar met zijn innovatiedecreet. Daardoor hebben we twee jaar tijd

verloren. Dat zijn de woorden van de heer Vandeurzen.

Mijnheer Laverge, u hebt waarschijnlijk niet helemaal ongelijk als u zegt dat we het ook over de loonkosten moeten hebben. We kunnen ook praten over de milieuregelgeving, die misschien iets te zwaar is uitgewerkt, maar die zeker qua doelstellingen nog niet sterk genoeg is uitgebouwd. We kunnen praten over de problemen en de procedures van ruimtelijke ordening. De doelstellingen ervan zijn nog altijd behartenswaardig. De Vlaamse regering heeft echter haar verantwoordelijkheid niet genomen. De minister-president, die hier overigens niet aanwezig is, is verantwoordelijk voor het innovatiebeleid. Hij zwaait al jaren met het innovatiedecreet. Tijdens de hoorzittingen kregen we een pijnlijk voorbeeld van de manier waarop Vlaanderen zijn voorsprong uit handen gaf. Verscheidene KMO's wilden een cluster vormen voor toelevering van spits technologie aan automobielbedrijven in Vlaanderen of net daarbuiten. *(Opmerkingen van de heer Johan De Roo)*

Men zegt al twee jaar dat het innovatiedecreet klaarligt. Het is trouwens niet klaar. Het is nu een derde keer goedgekeurd en doorgestuurd naar de Raad van State. De aanpassing van de Vlaamse regelgeving aan een aantal Europese richtlijnen blijft uit. Dit was nochtans een van de hoofdoelstellingen van het innovatiedecreet. De spits technologische toeleveringsindustrie in Vlaanderen heeft daardoor de boot gemist.

De voorzitter : De heer Laverge heeft het woord.

De heer Jacques Laverge : Mijnheer Stassen, vindt u het logisch dat het bedrijfsleven een bepaald initiatief afhankelijk maakt van expansiesteun of financiële steun ? Wij redeneren anders. Een bedrijfsleider pikt graag een graantje mee van de expansiesteun, maar zal niet omwille van de expansiesteun een bepaald initiatief nemen. Maak u daarover geen illusies. De argumentatie van de heer Vandeurzen is economisch niet erg logisch. Expansiesteun verbetert bepaalde omgevingsfactoren, maar men neemt geen initiatief omwille van de expansiesteun.

De heer Jos Stassen : De heer Vandeurzen had een voorstel ingediend om een cluster van toeleveringsbedrijven voor de automobielindustrie te organiseren in Vlaanderen. Hij spreekt natuurlijk voor zijn eigen zaak, wat zijn goed recht is als bedrijfsleider. Het plan kon in Vlaanderen niet worden uitgevoerd : wel in Spanje, Portugal en Duitsland. In die landen is een dynamiek ontstaan

Stassen

van nieuwe bedrijven die zich rond deze cluster vestigen. Ze zorgen voor toelevering aan automobielfabrikanten en trekken op hun beurt nieuwe assemblagebedrijven aan. We zijn deze voorsprong kwijtgespeeld. De Vlaamse regelgeving laat geen extra steun voor dit soort clusters toe. De verantwoordelijkheid van de overheid blijft niet beperkt tot loonkosten, milieu of ruimtelijke ordening. Het innovatiedecreet behoort tot de werkelijke bevoegdheid van de uitvoerende macht, maar we wachten er al twee jaar op.

De automobielenindustrie en de daaraan gekoppelde toeleveringsindustrie is zeer belangrijk voor Vlaanderen. De verankering van deze industrie in Vlaanderen zal van een aantal factoren afhangen. Twee factoren kan de Vlaamse regering zelf in handen nemen : ten eerste de clustervorming en ten tweede het ontwikkelen van de technologie voor de auto van de toekomst, die een milieuvriendelijke en veilige wagen zal zijn. Waarom steunen we de ontwikkeling van de driewielige wagen niet ? Deze wagen zal dé wagen van het begin van de eenentwintigste eeuw zijn. De fabrikanten die daardoor een concurrentievoordeel krijgen, zullen daar meerdere jaren van kunnen profiteren. Als enkele bedrijven in Vlaanderen zo een wagen kunnen afleveren, zal de verankering van de automobielenindustrie en haar toelevering voor een deel verzekerd zijn.

Ik betreur nog altijd dat men daaraan niet heeft vastgehouden en dat men de uitbreiding naar de hele sector van de mobiliteit, die de heer Laverge zonet heeft aangehaald, niet heeft willen aanvaarden. Dat zijn de twee redenen waarom wij ons bij de stemming over deze resolutie zullen onthouden.

De voorzitter : De heer Denys heeft het woord.

De heer André Denys : Kunnen de indieners de tekst die door de commissie werd aangenomen, nog verduidelijken ? In punt d wordt gesproken over 'extra mogelijkheden voor toekenningsvoorwaarden, subsidiepercentages en beheer van bedrijventerreinen en -gebouwen, uit te werken zoals bepaald in het Besluit van de Vlaamse regering van 19 mei 1993, houdende de erkenning, het beheer en de subsidiëring van bedrijventerreinen.' Is dat een algemene maatregel en wat betekent het precies ? Kunnen de indieners of de minister dat verduidelijken ?

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Met die passage wilden we aan de Vlaamse regering voorstellen dat men extra mogelijkheden zou bieden qua toekenningsvoorwaarden, subsidiepercentages en beheer van bedrijventerreinen. Een aantal erkende bedrijventerreinen, die volgens de oude formule van regionaal belang waren, zouden hogere steunpercentages kunnen krijgen, bijvoorbeeld voor de aanleg van infrastructuur.

Er zijn evenwel ook bedrijventerreinen waarvoor men geen enkele subsidie kan krijgen zodat men moet werken met de middelen van de gemeente of de intercommunale binnen het investeringsfonds. We wilden aan de Vlaamse regering suggereren iets te doen aan de problematiek van de aanleg en het beheer van bedrijventerreinen. We vragen haar initiatieven te nemen. De minister is intussen al bezig met concrete voorstellen terzake.

De heer André Denys : Zijn die zogenaamde algemene maatregelen voor extra voordelen voorbehouden aan bepaalde bedrijventerreinen ?

De heer Johan Deroo : Die maatregelen gelden voor alle bedrijventerreinen.

De heer André Denys : Dat betekent dat men meer subsidiemogelijkheden biedt. Van welk budget zal dat komen, en op welke wijze wordt het ingevuld in het kader van de begroting ?

De voorzitter : Minister Van Rompuy heeft het woord.

Minister Eric Van Rompuy : Bijvoorbeeld voor het jaar 1997 hadden we in ons budget 800 miljoen frank ingeschreven voor de ontwikkeling van industrieterreinen en 300 miljoen frank voor expansie. Dat werd nog verhoogd met 500 miljoen frank uit de opbrengsten van de GIMV-gelden. Voor dit jaar hebben we in 500 tot 600 miljoen frank voorzien.

Aan het besluit van de Vlaamse regering dat nu werd overgemaakt, zitten verscheidene aspecten vast. Vroeger was er enkel subsidie mogelijk voor intercommunales en GOM's. Dat wordt nu uitgebreid tot gemeenten of privé-personen die industrieterreinen uitbouwen. 40 percent van de algemene infrastructuurwerken, zoals de aanleg van wegen, kon worden gesubsidieerd. Volgens dit besluit is een hogere steun tot maximaal 85 percent mogelijk, bijvoorbeeld voor het ontwikkelen van een toeleveringszone.

Van Rompuy

Vorig jaar zijn we er niet eens in geslaagd de helft van de 800 miljoen frank, die in de begroting was opgenomen voor het ontwikkelen van industrieterreinen, op te gebruiken.

De heer André Denys : Mijnheer de minister, u zegt dat dit niet alleen geldt voor intercommunales, maar ook voor privé-initiatieven. U zegt permanent dat het om een algemene maatregel gaat, en dat u niet met een lokettenpolitiek zult werken. Betekent dit dat een privé-initiatief voor industrieterreinen dezelfde subsidie- en erkenningsvoorwaarden zal krijgen ?

Minister Eric Van Rompuy : Neen, de verhoogde percentages dienen om een modulatie op basis van doelgerichte ontwikkelingen van industrieterreinen mogelijk te maken. Er bestaat een zekere selectiviteit.

De heer André Denys : Dan gaat het dus niet om een algemene maatregel.

Minister Eric Van Rompuy : We zitten daar met een groot probleem, mijnheer Denys. In het advies van de Raad van State staat dat dit op Europees niveau moet worden gemeld. We zijn zo sportief om dat te doen. Mijn kabinetsmedewerker is echter naar Valencia geweest waar rond een aantal automobielbedrijven heel wat industrieterreinen zijn ontwikkeld. Daar spreekt men niet over concurrentievervalsing, terwijl de gronden er gratis ter beschikking worden gesteld van de bedrijven. Wij hebben dan toch de sportiviteit om onze subsidies te melden én de privé-sector te laten meebetalen voor de ontwikkeling.

De voorzitter : Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Nelly Maes : Dit is een belangrijke zaak. Ik wil nog een probleem signaleren dat niet onmiddellijk met dit onderwerp te maken heeft.

We stellen enerzijds een toenemende schaarste vast aan ruimte voor industrieterreinen. Dat heeft te maken met de dichte bevolking en de toenemende verstedelijking van Vlaanderen, waaraan we hoe dan ook een halt moeten toeroepen. Anderzijds staan in een aantal van onze gemeenten heel wat leegstaande industriegebouwen. Er is dus voortdurend vraag naar nieuwe industriegrond, die we nauwelijks nog kunnen aanbieden – toch zeker in de stad waarover ik het heb.

Er wordt echter zoveel geld gevraagd voor de oude industriegebouwen dat ze leeg blijven staan. Als lokale overheid hebben we daar geen greep op. Hebt u hier een oplossing voor ? Kunnen we niet onderzoeken hoe de overheid greep kan krijgen op die gebouwen zodat ze in het circuit van de industriegronden terechtkomen ? Deze gebouwen staan vaak niet op een typisch industriegebied, want de gebouwen die op industriegronden staan, worden dikwijls voor grote bedragen te gelde gemaakt.

De overheid doet allerlei zaken om industriegronden te creëren. Als ze door omstandigheden worden overgeheveld naar een andere eigenaar, dan heeft de lokale overheid wel de middelen om een zekere terugvordering te doen. Maar op de winst die wordt gemaakt, heeft men geen enkele invloed.

De oude leegstaande fabriekspanden vormen een probleem in de steden. We hebben er geen greep op als overheid, noch de lokale – en ik vermoed – noch de Vlaamse overheid. Kan niet worden onderzocht of we hier een oplossing voor kunnen vinden ? Steunmaatregelen die tot gevolg hebben dat men voortdurend maagdelijke landbouwgrond moet aansnijden om er industriegrond van te maken, zijn allesbehalve een leuk perspectief. En dan zwijg ik nog over de structuurpolitiek en de politiek inzake ruimtelijke ordening die we willen voeren, en de bescherming van de open ruimte die terecht als een prioriteit wordt beschouwd.

De voorzitter : De heer Bossuyt heeft het woord.

De heer Gilbert Bossuyt : Mijnheer de voorzitter, in het verleden werd al een politiek gevoerd om de ingebruikname van oude industriepanden te bevorderen. We moeten nagaan in welke mate de maatregelen die door een vorige Vlaamse regering werden genomen, ook effectief werden uitgevoerd en met welke resultaten. Dit probleem moet vanzelfsprekend worden onderzocht.

Ten tweede vind ik dat we in dit parlement geen verschillende discussies door en naast elkaar mogen voeren. Dit is hier een zuiver economische discussie over de uitbreiding van industrieterreinen, maar dezelfde discussie wordt ook nog in een andere commissie gevoerd. Ik pleit er dan ook sterk voor dit probleem in zijn geheel te benaderen en dit te laten kaderen in een evenwicht tussen de bestemming van de gronden.

Ten derde wens ik te getuigen van mijn eigen ervaring als lokaal mandataris. Ik stelde vast dat men in streken met een zeer grote druk om industriegronden te verkrijgen, de bestaande industrieterreinen

Bossuyt

niet of pas na lange tijd tot ontwikkeling liet komen. Volgens mij is daar een zekere tegenspraak vast te stellen, en ik pleit dan ook voor voorzichtigheid.

Ten vierde pleit ik er inzake de inrichting van de industrieterreinen voor om de beschikbare ruimte, die uiteindelijk beperkt zal zijn, zo maximaal mogelijk in te vullen. Ik ken immers voorbeelden van industrieterreinen waar een slechte of gebrekkige organisatie voor een enorm verlies aan gronden zorgt.

Ten vijfde heb ik nog een bedenking over het soort industrieën. Er moet prioriteit worden gegeven aan de bedrijven met de grootste behoefte. Wanneer gemeenten of intercommunales bepaalde industrieterreinen openen, duiken daar vaak bedrijven of bedrijfjes op die heel gemakkelijk op een andere locatie gevestigd konden worden. Zij palmen op die manier gronden in die eigenlijk voor de echte industrie waren bestemd.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

De algemene bespreking is gesloten.

We zullen om 16 uur de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie houden.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van mevrouw Ria Van Den Heuvel, mevrouw Riet van Cleuvenbergen, de heer Peter De Ridder en mevrouw Nelly Maes betreffende de opmaak van een voortgangsnota overeenkomstig het decreet van 13 mei 1997 houdende de opvolging van de resoluties van de Wereldvrouwenconferentie die van 4 tot 14 september 1995 in Peking heeft plaatsgehad – 975 (1997-1998) – Nrs. 1 tot 5

Bespreking

De voorzitter : Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van mevrouw Van Den Heuvel, mevrouw Van Cleuvenbergen, de heer De Ridder en mevrouw Maes betreffende de opmaak van een voortgangsnota overeenkomstig het decreet van 13 mei 1997 houdende de opvolging van de resoluties van de Wereldvrouwenconferentie die

van 4 tot 14 september 1995 in Peking heeft plaatsgehad dat luidt als volgt :

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat

1° het decreet houdende de opvolging van de resoluties van de Wereldvrouwenconferentie die van 4 tot 14 september 1995 in Peking heeft plaatsgehad, de Vlaamse regering oplegt jaarlijks verslag uit te brengen over haar beleid, gevoerd overeenkomstig de doelstellingen van de Vierde Wereldvrouwenconferentie ;

2° dit verslag een voortgangsnota is en een evaluatie inhoudt van de maatregelen die werden genomen ;

– vaststellende dat

1° de Vlaamse regering inzake haar gelijkemansbeleid opteert voor het voeren van een gestructureerd en geïntegreerd beleid, dat het gelijkemansbeleid zowel een horizontaal beleid is, als een specifiek beleid voor verschillende doelgroepen, waarbij de Vlaamse minister van Gelijkekansenbeleid als coördinerend minister bevoegd is en dat het voeren van een inclusief beleid ook in het Actieplatform wordt erkend als instrument om gelijke kansen te bevorderen op alle maatschappelijke domeinen en op alle besluitvormingsniveaus ;

2° de eerste voortgangsnota in opvolging van de Wereldvrouwenconferentie te Peking, ingediend door mevrouw Brigitte Grouwels, Vlaams minister van Brusselse Aangelegenheden en Gelijkekansenbeleid, en besproken door de Werkgroep Gelijke Kansen voor Mannen en Vrouwen op maandag 9 februari 1998, geoptimaliseerd dient te worden ;

3° de huidige effectieve personeelsbezetting van de administratieve cel ter ondersteuning van de minister en van een interdepartementale commissie voor gelijke kansen onvoldoende is ;

4° het uitbouwen van een volwaardige administratie en de Interdepartementale Commissie Gelijke Kansen (ICGK) als ondersteuning voor de bevoegde minister een noodzakelijke voorwaarde is om het Gelijkekansenbeleid volwaardig te kunnen invullen ;

Voorzitter

– vraagt de Vlaamse regering

1° het Emancipatie Effecten Rapport (EER) te operationaliseren als belangrijk instrument om huidige en toekomstige beleidsmaatregelen te screenen ;

2° zowel de inclusieve als de specifieke maatregelen, genomen ter uitvoering van het decreet houdende de opvolging van de resoluties van de Wereldvrouwenconferentie in Peking, als de nieuwe uitdagingen te inventariseren volgens een uniform opvragingssysteem ;

3° de doelstellingen van het Actieplatform van Peking, aangaande :

armoede ; geweldpleging op vrouwen ; ongelijke toegang tot de arbeidsmarkt, ongelijke deelname aan het arbeidsproces, ongelijke toegang tot of deelname aan de economische structuren, het economisch beleid en het productieproces ; ongelijke verdeling tussen man en vrouw van de gezinsverantwoordelijkheden ; ongelijke toegang tot en ongelijke deelname aan communicatiesystemen, inzonderheid de media ; onvoldoende erkenning van de bijdrage van vrouwen tot het beheer van de natuurlijke rijkdommen en de bescherming van het leefmilieu ; ongelijke deelname aan politieke en andere besluitvormingsprocessen en ongelijke toegang tot leidinggevende functies, onderwijs, enzovoort,

om te zetten in concrete actiepunten ten behoeve van departementen en VOI's en deze toe te wijzen aan de verantwoordelijke ministers ;

4° de Cel Gelijke Kansen in Vlaanderen (GKV) gevoelig te versterken, zodat deze cel haar opdrachten zijnde beleidsvoorbereiding, -ondersteuning en -opvolging, kan realiseren ;

5° de Cel Gelijke Kansen in Vlaanderen op te nemen in het organigram van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap zodat haar zichtbaarheid verhoogt ;

6° de VOI's rechtstreeks maar onder toezicht van de bevoegde minister, bij de opmaak van het rapport te betrekken ;

7° met het oog op een efficiënte rapportering te voorzien in vorming voor de verantwoordelijken per departement/VOI ;

8° de werking van de Interdepartementale Commissie Gelijke Kansen te optimaliseren onder andere door het statuut van de afgevaardigden van de verschillende departementen/VOI's duidelijk te omschrijven waardoor deze opdracht effectief deel uitmaakt van het takenpakket.

De bespreking is geopend.

Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Cleuvenbergen, verslaggever, laat zich wegens onvoorziene omstandigheden verontschuldigen. Zij verwijst dan ook naar het schriftelijk verslag.

De voorzitter : Mevrouw Van Den Heuvel heeft het woord.

Mevrouw Ria Van Den Heuvel (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, collega's, aanleiding van dit voorstel van resolutie, waarvoor wij uitdrukkelijk uw steun vragen, is de bespreking van de eerste voortgangsnota in opvolging van de Wereldvrouwenconferentie te Peking.

Deze nota werd op 9 februari door de werkgroep gelijke kansen voor mannen en vrouwen besproken. De bedoeling van de voortgangsnota is enerzijds het laten zien van een evolutie in het beleidswerk en anderzijds de maatregelen te evalueren die het afgelopen jaar werden genomen.

Bij deze bespreking vielen twee zaken op. Een eerste vaststelling is dat we wel een minister van Gelijke Kansenbeleid hebben, maar dat de instrumenten waarmee zij haar beleid moet voeren en de ondersteuning door de administratie onvoldoende zijn uitgebouwd. Op de tweede plaats viel het op dat deze regering niet over een goed en werkbaar instrument beschikt om de huidige en toekomstige beleidsmaatregelen op hun emancipatiegehalte te screenen.

Daarom vragen we dat dit parlement aan de regering zou vragen om een aantal noodzakelijke maatregelen te treffen, waaronder de uitwerking van een uniform opvragingssysteem bij de verschillende diensten en departementen, en de omzetting van de doelstellingen van het Actieplatform van Peking in concrete actiepunten ten behoeve van

Van Den Heuvel

die departementen en de VOI's. Eenmaal de concrete actiepunten zijn uitgewerkt, zal doeltreffender kunnen worden gewerkt.

Het is ook bijzonder belangrijk dat de cel Gelijke Kansen gevoelig wordt versterkt in Vlaanderen. De cel wordt verondersteld zowel beleidsvoorbereidend als -ondersteunend te werken. Het is echter duidelijk dat deze opdracht onvoldoende kan worden uitgevoerd met de huidige bezetting.

We pleiten ervoor dat in vorming zou worden voorzien voor de VOI's en dat ze rechtstreeks, maar uiteraard onder het toezicht van de bevoegde ministers, zouden worden betrokken bij de evaluatie.

Bovendien moeten de vertegenwoordigers van de diverse departementen en VOI's een duidelijk statuut en een helder omschreven opdracht krijgen, die worden vermeld in hun takenpakket. Zo kunnen ze er mee voor zorgen dat de Interdepartementale Commissie Gelijke Kansen echt kan werken, en dat haar werking wordt geoptimaliseerd.

Een tweede belangrijk aandachtspunt is het optimaliseren van het emancipatie-effectenrapport. Minister Grouwels heeft het EER een belangrijk beleidsinstrument genoemd, omdat het kan helpen bij de integratie van de gelijkekansendoelstellingen in het beleid. Samen met de minister en vele andere collega's van de werkgroep, met uitzondering van de leden van de VLD, ben ik overtuigd van de nood aan een dergelijk instrument ter bevordering van de gelijke kansen. Een verdere kwaliteitsverbetering van het emancipatiebeleid blijft immers noodzakelijk. Dit beleid is voornamelijk een facetbeleid. Door de vele raakvlakken met andere beleidsterreinen, kunnen de doelstellingen ervan alleen worden bereikt indien ze geïntegreerd raken in andere beleidsterreinen. Ik denk hierbij aan werkgelegenheid, onderwijs, huisvesting en cultuur.

In een emancipatie-effectenrapportage worden beleidsvoorstellen die primair zijn gericht op andere doelstellingen, systematisch getoetst aan hun neveneffecten op emancipatieprocessen. De effectenrapportages moeten ex-ante-evaluaties zijn : voor de uitvoering van het beleid worden de potentiële en waarschijnlijke effecten ervan in kaart gebracht. Een EER is dus een belangrijk hulpmiddel bij de besluitvorming.

Na het lezen en bespreken van het eerste opvolgingsrapport, bleek zeer duidelijk dat onze minis-

ters, zowel de mannen als de vrouwen, zo een hulpmiddel best kunnen gebruiken. Ook het parlement kan een systematische methode om het emancipatiebeleid te screenen goed gebruiken. Ook wij – ik sluit mezelf zeker niet uit – kijken soms met een gekleurde of mistige bril naar het thema gelijkheid. Het EER zal ons toelaten om gefundeerde en systematische kritiek of aanbevelingen te formuleren voor de regering.

Ik doe dus een zeer nadrukkelijke oproep om deze resolutie goed te keuren.

Kort wil ik nog vermelden dat we een hele lange weg hebben moeten afleggen voor we de resolutie hier ter sprake konden brengen. Het Bureau moet zich misschien eens bezinnen over de mogelijkheden van een werkgroep om voorstellen te doen tijdens de plenaire vergadering, want verbetering is nodig. (*Applaus*)

De voorzitter : Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Nelly Maes (*Op de tribune*) : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij het pleidooi van mevrouw Van Den Heuvel om het advies van onze werkgroep te volgen door de resolutie goed te keuren. Ik sluit me met veel nadruk ook aan bij de vraag naar een effectenrapportering voor gelijke kansen. We zullen in toenemende mate moeten leren een beleid voeren dat ook op resultaten wordt getest. Het gelijkekansenbeleid mag daar geen uitzondering op vormen. Ik heb nog steeds de indruk dat het gelijkekansenbeleid als een mooi verhaal aan het publiek wordt verteld, maar dat de beleidsvoerders niet bezielde worden door de wil om resultaten te halen.

Ik heb het niet over de minister van Gelijke Kansenbeleid. Ik wil haar hier niet bij betrekken. Ik geloof dat zij concreet wil werken en resultaten wil behalen. In de praktijk stel ik echter vast dat in onze samenleving, die zich democratisch noemt of het toch in toenemende mate wil worden, het betrekken van vrouwen bij het beleid en het rekening houden met de situatie van vrouwen in het beleid weinig impact heeft op de manier waarop mannen hun beleid voeren.

In deze grote vergadering met weinig aanwezigen wil ik daar een voorbeeld van geven. Wij hebben hier samen een voorstel van decreet goedgekeurd om de vrouwelijke afwezigheid of geringe aanwezigheid in adviesraden te veranderen in een aanwezigheid van minstens een derde. Dit gold ook voor de schaarse adviesraden waar de vrouwen de meer-

Maes

derheid of de exclusieve samenstellers vormen. Daar moet een derde mannen zijn.

Ik heb de indruk dat mevrouw Grouwels het niet makkelijk heeft. Bij de uitvoering hiervan moet immers een zekere logica worden gehanteerd. Zoals wij allen, behoor ook ik tot een partij. Iedereen zal al wel eens meegemaakt hebben dat een lid dat wordt voorgedragen om in een adviescommissie te zetelen, wordt afgewezen omdat het geen vrouw is.

Waarom heeft de Vlaamse regering geen strategie uitgebouwd om op een versnelde en logische wijze te komen tot een samenstelling die beantwoordt aan het decreet? De overgangsperiode is kort. Het zou toch logisch zijn dat in alle adviesraden het derde van de mannen die er al het langste zetelen, ontslag neemt? Alle partijen kunnen dan op zoek gaan naar vrouwen om dit werk verder te zetten. Dit geldt mutatis mutandis voor de Gelijke Kansenraad, die uitsluitend uit vrouwen bestaat. De VU mag enkel een man voordragen, zodat de VU-vrouwen uitgesloten worden. Waar zijn we toch mee bezig? Het resultaat is dat we ons belachelijk maken. Minister Grouwels gaat met haar beleid niet zichtbaar vooruit.

Als de hele regering achter de uitvoering van het decreet stond, dan zou ze een strategie uitwerken om tijdens de overgangsperiode te komen tot de vereiste invulling. Dit gebeurt echter niet. Mevrouw Grouwels durft haar klachten nauwelijks te uiten in de regering. Ik kan het me voorstellen.

We moeten er rekening mee houden dat dergelijke voorstellen in de grond belachelijk worden gevonden. Daar ben ik tegen. Ik ben er tegen dat men met woorden gelijke kansen bepleit, en dat men niet inziet dat dit een noodzaak is om onze samenleving in haar diverse besluitvormingsprocessen op diverse niveaus een andere manier van werken te laten aannemen.

Ook in de beleidsinstanties zou men dan komen tot een redelijke mate van vertegenwoordiging van vrouwen op alle niveaus in de besluitvorming: politieke, economische, culturele en sociale. Dit zou beantwoorden aan de behoefte van een hooggeschoolde samenleving. De vrouwen maken tot op de universiteiten de helft uit van de schoolbevolking. Er is geen enkele reden om te veronderstellen dat die vrouwen bij normale doorstroming niet in de beleidsinstanties terug te vinden zijn.

Een aantal manifeste maatschappelijke remmen worden niet opgeheven. Het wordt als een individueel probleem voorgesteld van een vrouw of van een getrouwd koppel. Dat is het echter niet. Het verlies aan democratische inspraak vanwege de helft van de bevolking is een probleem dat ernstig moet worden genomen. Men moet ophouden met er smalend over te doen. Men belijdt in het openbaar allerlei, maar als erover moet worden beslist onder jongens, maakt men het belachelijk. De twee vrouwen die in de regering zitten, worden zo in een onmogelijke positie gedwongen. Ik vraag dus de ernst van de beleidsvoerders inzake gelijke kansen.

Ik wil ook aan u, mijnheer de voorzitter, iets vragen. De situatie waarin de werkgroep voor Gelijke Kansen moet werken laat veel te wensen over en is eigenlijk tijdverlies. Een groot deel van de vrouwen die in die werkgroep zitten, zetelt ook in de commissie voor Welzijn. Die behartigt de situatie op de terreinen. We hebben behoefte aan een volwaardige commissie waarin men de achterstand van vrouwen in het beleid ernstig kan bestuderen. Zo kunnen we veel sneller resultaat halen. Ik ben helemaal niet gelukkig met het systeem van werkgroepen. Als u me kunt bewijzen dat dat efficiënter werkt, wil ik me daarnaar schikken, ook al vind ik het een vernederende situatie. Als men de voorkeur geeft aan een werkgroep om de zaken te vertragen, te compliceren en de weinige vrouwelijke volksvertegenwoordigers met een extra vergadering te belasten, hoeft het voor mij niet meer.

Ik wil duidelijk stellen dat ik dit voorstel van resolutie erg ernstig neem. Ik betreur dat de oppositie – ook al kan ik het begrijpen – kwaad is dat er via het kabinet van ex-minister Van Asbroeck allerlei teksten zijn ingeraakt over de effectenrapportering. Daar was oorspronkelijk niet in voorzien en de oppositie wil een nieuwe resolutie indienen. Ook al heb ik er begrip voor, ik zal het amendement niet steunen. (*Applaus*)

De voorzitter : Mevrouw Van Hecke heeft het woord.

Mevrouw Mieke Van Hecke : Ik betuig namens de afvaardiging van onze fractie in de werkgroep mijn steun aan deze resolutie. Ik formuleer het zo, omdat die leden ook bij ons ernstige pogingen moeten ondernemen om de volledige fractie te mobiliseren rond dit thema. Verder sluit ik me volledig aan bij wat mevrouw Maes heeft gezegd.

Ik citeer ten slotte Alice Woodward, die in Brussel vrouwenstudies doceert: 'Er zal maar gelijkheid zijn op het moment dat er niet wordt gelachen als

Van Hecke

vrouwen vrouwen-thema's aanbrengen of als ze hun emancipatorische streven naar paritaire gelijkheid aan de orde brengen.'

We zullen de resolutie dan ook goedkeuren.

De voorzitter : Vraagt nog iemand het woord ?
(*Neen*)

De bespreking is gesloten.

Op dit voorstel van resolutie is er een amendement van mevrouw Ceysens, mevrouw Vanderpoorten, mevrouw De Maght en mevrouw Van Lindt.

De stemming over het amendement wordt aangehouden.

We zullen om 16 uur de aangehouden stemming over het amendement en de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie houden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

Wij komen om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 11.46 uur.*
