

Plenaire 9

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

22 november 2006

HANDELINGEN

PLENAIRE VERGADERING

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	1
BERICHTEN VAN VERHINDERING	1
INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN	1
VERKLARING VAN DE VLAAMSE REGERING	1
ACTUALITEITSDEBAT over de geplande herstructurering bij Volkswagen Vorst en de toekomst van de auto-industrie in Vlaanderen	3
Actualiteitsmotie	23
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	23
ACTUELE VRAAG van de heer Carl Decaluwe tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de stand van zaken in het dossier van de radiofrequentieplannen en de etherpolitie	23
ACTUELE VRAAG van de heer Filip Dewinter tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over streefcijfers of quota voor de aanwerving van allochtone personeelsleden bij de Vlaamse overheid en de wijze waarop deze gerealiseerd zullen worden	
ACTUELE VRAAG van de heer Jef Tavernier tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over streefcijfers voor de aanwerving van kansengroepen bij de Vlaamse overheid	25
ONTWERP VAN DECREET houdende wijziging van sommige bepalingen van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 4 maart 2005 – 911 (2005-2006) – Nrs. 1 tot 3	
Algemene bespreking	29
Artikelsgewijze bespreking	30
ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 1 juni 2006, gesloten tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken – 948 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	30
Artikelsgewijze bespreking	30
VERSLAG over het verzoekschrift over het bijklossen van het onderwijzend personeel van het hoger onderwijs – 959 (2006-2007) – Nr. 1	
Verslag	31
VERSLAG over het verzoekschrift over pesten op school – 960 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2	
Verslag	31

ONTWERP VAN DECREET houdende wijziging van sommige bepalingen van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 4 maart 2005 – 911 (2005-2006) – Nrs. 1 tot 3 Hoofdelijke stemming	31
ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 1 juni 2006, gesloten tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken – 948 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2 Hoofdelijke stemming	31
MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heer Joris Van Hauthem tot besluit van de op 24 oktober 2006 door de heer Jan Peumans in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de neutraliteit van een provinciegouverneur – 964 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	32
MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Johan Sauwens, Hubert Brouns, Jan Laurys en Mark Demesmaeker tot besluit van de op 7 november 2006 door de heer Johan Sauwens in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de uitvoering van de resolutie betreffende de schrijfwijze van de namen van de Vlaamse gemeenten – 1006 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	32
MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Marleen Van den Eynde en de heren Pieter Huybrechts, Johan Deckmyn, Freddy Van Gaever en Jan Penris tot besluit van de op 9 november 2006 door mevrouw Marleen Van den Eynde in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het financieel beleid rond en binnen De Lijn, naar aanleiding van de studie 'Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer' – 1008 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	33
ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Caroline Gennez en de heren Sven Gatz, Jan Laurys, Jan Peumans, Bart Van Malderen en Herman Lauwers tot besluit van het op 22 november 2006 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de geplande herstructurering bij Volkswagen Vorst en de toekomst van de auto-industrie in Vlaanderen – 1018 (2006-2007) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	33
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	33
BIJLAGEN	
Aanwezigheden	37
Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers	37

OPENING VAN DE VERGADERING

Voorzitter: mevrouw Marleen Vanderpoorten

– *De vergadering wordt geopend om 14.07 uur.*

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

BERICHTEN VAN VERHINDERING

De voorzitter: Ik deel aan de vergadering mee dat er berichten van verhindering zijn ingekomen van de volgende leden:

Erik Arckens, Rudi Daems, Sabine Poleyn, Joris Vandenbroucke: gezondheidsredenen;

Luc Van den Brande: buitenslands;

Patrick Janssens: ambtsverplichtingen.

INGEKOMEN STUKKEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met ingekomen stukken en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (Zie *Parl. St. VI. Parl. Decreetgeving – Ingekomen stukken en mededelingen 2006-2007, nr. 60/6*)

Ik wijs de vergadering tevens op het jaarverslag 2005-2006 van het Kinderrechtencommissariaat, dat maandag 20 november 2006 is ingediend en aan de Vlaamse volksvertegenwoordigers is rondgedeeld. Overeenkomstig artikel 87, eerste lid van het Reglement van het Vlaams Parlement neemt de plenaire vergadering kennis van dat jaarverslag en zullen de voorstellen en aanbevelingen uit dat jaarverslag worden behandeld door de bevoegde commissies.

VERKLARING VAN DE VLAAMSE REGERING

De voorzitter: Dames en heren, de Vlaamse Regering wenst bij het begin van de vergadering een verklaring af te leggen.

Minister-president Leterme heeft het woord.

Minister-president Yves Leterme: Mevrouw de voorzitter, collega's, de Vlaamse Regering heeft, net als de

volksvertegenwoordigers, met verbijstering en teleurstelling kennis genomen van het nieuws dat er bij Volkswagen in Vorst niet minder dan 4000 arbeidsplaatsen worden geschraapt.

Uiteraard is dit in de eerste plaats een bijzonder zware klap voor elk van de 4000 gezinnen die door deze beslissing worden getroffen. Het betekent immers het verlies, niet alleen van een job en een inkomen, maar ook van een toekomstperspectief, de inrichting van hun eigen leven en de toekomst die ze voor zichzelf hadden uitgetekend. We moeten dan ook bijzonder veel aandacht hebben voor de menselijke aspecten en het verdriet dat met het verlies van deze arbeidsplaatsen gepaard gaat.

Dames en heren, de getroffen werknemers van Volkswagen zijn verdeeld over de drie gewesten van dit land. Meer bepaald woont naar raming 53 percent van de getroffen werknemers in Vlaanderen, 38 percent in Wallonië en 9 percent in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Heel België is dus geraakt door deze sociaal-economische en menselijke rampspoed, maar uit deze cijfers blijkt ook dat vooral Vlaanderen bijzonder zwaar wordt getroffen door deze herstructurering.

We moeten trouwens verder kijken dan Volkswagen zelf. De beslissing van de Volkswagendirectie heeft immers ook rechtstreekse gevolgen voor de toeleveringsbedrijven en de honderden, duizenden werknemers die daarin tewerkgesteld zijn. Op dit moment worden inventarissen opgemaakt om te weten te komen over hoeveel mensen en bedrijven het precies gaat. In elk geval wacht duizenden binnenkort hetzelfde lot als hun collega's van de fabriek in Vorst zelf.

In de ogen van de Vlaamse Regering is de absolute prioriteit dat nu heel snel met alle partijen een constructief sociaal overleg wordt gevoerd in het bedrijf zelf, op een verantwoordelijke manier. Daarbij moet het liefst zo snel mogelijk duidelijkheid worden gegeven over de gevolgen van de beslissing, zowel voor de toekomst van het bedrijf – het liefst met het behoud van zo veel mogelijk banen – als voor de haalbaarheid van eventuele doorgroeiscenario's, zoals we die recentelijk hebben gekend bij Ford Genk.

De Vlaamse Regering wil zich volledig inschakelen in een gemeenschappelijke strategie, samen met de federale regering en de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, gericht op contacten die kunnen helpen om tot snelle resultaten te komen in het sociaal overleg.

Met het oog op een gecoördineerde aanpak van de opvang van werknemers werd, mee op voorstel van minister Vandenbroucke, reeds beslist om morgenoch-

tend een crisiscel bijeen te roepen. Daarbij situeert, gelet op de ligging van het bedrijf, de coördinerende rol zich formeel bij de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De cel wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de Brusselse, de Vlaamse en de federale regeringen, de diensten voor arbeidsbemiddeling en de mensen die in dit land bevoegd zijn voor de werkgelegenheid.

De cel heeft onder meer als taak om ter beschikking te staan van de directie en de vakbondsafvaardiging en om op een gecoördineerde manier te antwoorden op alle mogelijke vragen die zullen rijzen in het licht van dit dossier. Daarnaast zal de cel – en ook dat is heel belangrijk – zorgen voor een goede afstemming op elkaar van de bemiddelings- en de opleidingsdiensten van de drie betrokken gewesten. Het is onze bekommernis om in het licht van de werking van de cel, indien mogelijk, ook de problematiek van de toeleveringsbedrijven in ogen-schouw te nemen.

In functie van de uitkomst van het sociaal overleg kan ook worden beslist over de werking van bijvoorbeeld een tewerkstellingscel. Deze methode heeft haar deugdelijkheid bewezen in voorgaande dossiers. Minister Vandenbroucke zal hier straks dieper op ingaan.

In Brussel en in Wallonië gelden andere maatregelen, maar de verschillende gewesten zijn nu bezig met het op elkaar afstemmen van al die maatregelen. Naast de oprichting van de crisiscel en de gebeurlijke oprichting van de tewerkstellingscel gericht op de persoonlijke situatie van de werknemers, moet de Vlaamse Regering doorgaan, onder meer in samenwerking met de andere overheden, met de verdere uitbouw van een goed beleid om de assemblageactiviteiten voor de brede automobielsector in Vlaanderen, in ons land, verder goed te laten gedijen. Minister Moerman zal u daarover straks meer tekst en uitleg geven.

Dames en heren, dit dossier is voor de Vlaamse Regering, voor de sociale partners en wellicht voor elk van de sociaaleconomische actoren van dit land bijzonder belangrijk. Dit bijzonder belangrijke dossier komt er ook op een cruciaal moment. Het is belangrijk op het vlak van het economisch beleid. We moeten meer dan ooit voluit inzetten op talentontwikkeling, op innovatie en op het sterk houden van onze logistieke troeven. We moeten ook op het vlak van het recent uitgetekende herstructureringsbeleid verder doorgaan met een versterking van het beleid om zoveel mogelijk mensen terug aan het werk te helpen enerzijds en om anderzijds de werkloosheidssituatie van individuele werknemers zo kort mogelijk te houden. We moeten ook de samenwerking tussen de verschillende gewesten in dit land, Brussel, Vlaanderen en Wallonië, verder versterken.

Het is belangrijk om, zelfs in ogenblikken van economische rampspoed zoals vandaag, overtuigd te blijven van

de veerkracht van de Vlaamse economie. We moeten blijven geloven in onze troeven, in de inherente sterkte van het Vlaams sociaaleconomische weefsel, zodat de wonde die vandaag in Vorst wordt toegebracht op afzienbare termijn kan worden geheeld. Ik verheug me – bij wijze van spreken – trouwens op de berichten die ons bereiken van andere bedrijven die spontaan hebben laten weten dat ze vacatures hebben waar werknemers die nu door het noodlot worden getroffen bij Volkswagen, eventueel op kunnen ingaan.

Dames en heren, dit dossier bevat ook een belangrijke internationale dimensie. Er werd verwezen naar het gebrek aan internationale solidariteit. Ik wil onderstrepen dat ook in Duitsland duizenden werknemers hun arbeidsplaats verliezen. Waar we pleiten voor een internationale aanpak van het dossier, iets wat we tot nog toe onvoldoende terugvinden, moeten we ook de verantwoordelijkheid dragen om ons solidair te voelen met de werknemers in Duitsland die ook hun job zullen verliezen.

In elk geval moet de internationaal Europese dimensie in dergelijke dossiers worden versterkt. Vandaar dat we voluit, en meer dan we vandaag doen, gebruik moeten maken van de instrumenten die reeds door Europa ter beschikking worden gesteld. Ik denk onder meer aan het Globalisatiefonds, dat als doel heeft om de gevolgen van herstructureringen in grote bedrijven mee op te vangen. We zullen in er bij het Europees Parlement op aandringen dat de richtsnoeren ter zake snel worden goedgekeurd. We moeten ook het Europees overleg maximaal aanmoedigen, ook bij de vakbonden. De Vlaamse Regering moet nog meer dan in het verleden op een actieve wijze investeren, ook vooruitlopend op mogelijke nefaste ontwikkelingen, in contacten met hoofdkwartieren van multinationale bedrijven met vestigingen in Vlaanderen. Daarnaast moeten we nog meer openstaan voor de knelpunten waarmee 'headquarters' te maken krijgen in Vlaanderen bij investeringsbeslissingen en belangrijke economische beslissingen.

We moeten ook de Vlaamse CEO's van die bedrijven blijven ondersteunen. Ze moeten kwaliteitsvolle dossiers blijven voorleggen in de internationale context waarin ze werken. Zo laten we hun beter toe om hier te blijven en verder te groeien.

De voorzitter zal meteen het woord geven aan de ministers Moerman en Vandenbroucke om in te gaan op het tewerkstellingsluik en op het algemeen sociaaleconomisch aspect. Namens de Vlaamse Regering wil ik onze teleurstelling en verbijstering, maar ook ons medeleven uitdrukken met de duizenden werknemers en hun gezinnen, die vandaag en morgen worden getroffen door deze economische rampspoed. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw de voorzitter, ik weet dat de regering te allen tijde het recht heeft om het woord te vragen. Dat is nu ook gebeurd. Ik veronderstel dat de regering uit één mond spreekt en dat het niet nodig is dat er drie ministers het standpunt van de regering komen uiteenzetten.

Mevrouw de voorzitter, u bent bezig met de herwaarderding van dit huis. Dat is heel belangrijk, en we steunen u daarin. Dit is echter een parlementair debat waarin het parlement in hoofdzaak aan bod moet komen. Ik stel voor dat eerst de volksvertegenwoordigers het woord voeren en reageren op het woord van de regering, uitgesproken door minister-president Leterme. Daarna kunnen de ministers reageren. *(Applaus bij het Vlaams Beleg en Groen!)*

Minister-president Yves Leterme: Mevrouw de voorzitter, ik heb u deze morgen telefonisch een aanbod overgemaakt om het parlement volledig te informeren om daarna een goed onderbouwd debat te voeren. Ministers Moerman en Vandenbroucke zijn bevoegd voor heel belangrijke aspecten in dit dossier.

Ik neem akte van de gebeurlijke beslissing van het Vlaams Parlement om dit niet bij de aanvang van het debat, maar met uw permissie, straks bij de replieken te doen, zodat ze de kans krijgen om in te spelen op argumenten over het tewerkstellings- en het economisch beleid.

De voorzitter: Dat hoeft geen enkel probleem te zijn. In het actualiteitsdebat dat nu volgt en waarin de verschillende fracties het woord nemen, kunnen ook de ministers tussenkomen, net zoals de andere volksvertegenwoordigers, als ze dat nodig achten.

ACTUALITEITSDEBAT over de geplande herstructurering bij Volkswagen Vorst en de toekomst van de auto-industrie in Vlaanderen

De voorzitter: Dames en heren, het debat is geopend.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, dames en heren ministers, collega's, ik zal proberen om een even serene toon als de regering in dit pijnlijke dossier aan te houden.

Vroeger was mijn vader ingenieur bij de Boomse Metaalwerken. Ik herinner me nog als de dag van gisteren het moment waarop hij thuis binnenkwam met de mededeling dat de Boomse Metaalwerken failliet waren, iets

wat toen onmogelijk werd geacht. Dat was een schok voor hem en voor het hele gezin. We waren met drie studerende kinderen en hadden een lening af te betalen. Het gebeurde eveneens rond deze periode. De feestdagen die daarop volgden, waren helemaal niet aangenaam voor ons gezin.

In het begin van mijn politieke carrière heb ik het dossier van de Antwerpse scheepsherstellende van heel nabij gevolgd. De dag dat de Shop werd gesloten, heb ik bonken van venten zien wenen als kleine kinderen. Het ondergaan van een faillissement, van een collectieve sluiting in een belangrijke sector, is geen gemakkelijke aangelegenheid. Dat is de reden waarom ik samen met u, mijnheer de minister-president, sereen wil praten.

In de eerste plaats wil ik mijn oprechte medeleven uitdrukken met de vele vandaag getroffen families.

Of ze nu in het Brusselse of het Waalse Gewest of in Vlaanderen wonen, de slag komt bij allen even hard aan. Als politici moeten we onze solidariteit maar eens tot over de taalgrens tot uitdrukking kunnen brengen.

Op zo'n pijnlijk moment stelt men zich vragen. De mensen die vandaag op straat staan, stellen die vragen met recht en reden: had dit sociale drama vermeden kunnen worden? Wie zijn de schuldigen? In bepaalde reacties in de kranten wordt onmiddellijk naar de Duitsers gewezen. Uiteraard zijn het Duitsers, maar met evenveel recht en reden kunnen we stellen dat de vakbonden hier schuld aan hebben. De Duitse vakbonden, die zijn opgekomen voor hun eigen mensen in Nedersaksen en de kaart van Vorst niet meer willen spelen, zijn evenzeer schuldig. De grote Duitse vakbonden, zoals IG Metall, die heel wat te zeggen hebben in de Duitse paritaire structuren, zijn mee verantwoordelijk.

Ik vraag me af waar de internationale vakbondsentiteiten vandaag zijn. Zij komen maandag bijeen om over dit dossier een aanzet tot beslissing te nemen. Collega's, herinner u hoe euforisch de Vlaamse pers was toen een van onze Vlaamse vakbondsmensen, de heer Luc Cortebeek, een internationaal mandaat mocht opnemen. Dat was een overwinning. Maar waar zijn die internationale vakbondsstructuren vandaag? Ze komen maandag bijeen.

Ook de christendemocratische en de liberale families zijn mee aansprakelijk, want Volkswagen is een staatskapitalistische instelling. De deelstaat Nedersaksen is een belangrijke aandeelhouder – van rond de 20 procent, als ik goed ben ingelicht – in de beheersstructuren aldaar. En Nedersaksen wordt bestuurd door christendemocraten en liberalen.

De eigen regering is misschien ook wel aansprakelijk. Ze heeft weliswaar een taskforce opgericht en een 12

puntenprogramma voor de automobielsector uitgewerkt, maar zijn hun inspanningen niet te laat gekomen? Zijn hun intenties niet te klein geweest?

Laat ons ook maar ineens de vraag stellen naar de onvolkomenheid van onze staatsstructuren. Zou het niet kunnen dat de federale regering en de deelstaatregeringen niet alert genoeg hebben gereageerd omdat onze staatshervorming nog niet af is? Omdat ze in haar complexiteit verzandt en snelle beslissingen onmogelijk maakt?

Had de sluiting vermeden kunnen worden? Ik weet dat niet. Ik durf daar in alle intellectuele eerlijkheid niet op antwoorden. Ik zie al jaren bepaalde dingen gebeuren in Vlaanderen. Ik zie dat wij onze grote metaalconstructeurs verloren hebben: Boomse Metaalwerken – wat ik aan den lijve heb ondervonden – de Shop, de scheepsherstellers en de scheepsbouwers, de Boelwerf. Ook in de automobielsector hebben we in de klappen gedeeld: we hebben Renault Vilvoorde meegemaakt en de herstructurering in Genk. We hebben Sabena moeten opgeven. We hebben in het dossier-DHL de duimen moeten leggen. Vandaag zijn er nog sectoren die ons waarschuwen dat het water hun aan de lippen staat. De diamantsector, die met de moed der wanhoop probeert om wat er nog is in Vlaanderen te behouden en te doen groeien, moet vaststellen dat er een concurrentie is waar men bijna niet meer tegenop kan: in Mumbai, in Indië, en in Dubai, op het Arabische schiereiland.

Dames en heren, onze havens hebben het niet gemakkelijk. Wij hebben nog wel een groei in tonnage en in toegevoegde waarde, maar in werkgelegenheid zijn we de laatste maanden pluimen aan het verliezen. Dat wordt allemaal bedekt met de mantel der liefde, maar het aanwervingslokaal der havenarbeiders telt vandaag heel wat werkzoekenden. We zien ook dat heel wat grote haven groepen al in internationale handen zijn gekomen, en niet meer in Vlaamse, zoals dat vroeger het geval was. Andere, middelgrote groepen zijn al aan het volgen.

Onze havens komen in handen van Australiërs, Singaporezen en andere grote groepen. De chemie klaagt al jaar en dag dat het moeilijk is om te ondernemen. Het investeringsritme neemt af in die sector. Ook onze spits technologie waar we vroeger zo trots op waren in de onmiddellijke nasleep van de heel enthousiast beleefde derde industriële revolutie in Vlaanderen, zijn we aan het verliezen. We hebben de globaliserende economie niet meer in de hand.

De groep Volkswagen is aan het investeren in China, gaat herinvesteren in Duitsland en kan Vlaanderen dus afstoten. Er zijn nog andere voorbeelden in de automobielsector die dat voorbeeld volgen. Blijkbaar heeft Vlaanderen het kapitaal niet of is het niet in staat om het kapitaal waarover het beschikt, in de eigen economie te

investeren of te herinvesteren. Wij Vlamingen zijn spaarzaam mensen, maar waar zitten onze spaartegoeden?

Vanmiddag zijn we bijeengekomen met de raad van bestuur van ons pensioenfonds. Welnu, ik moet eerlijk bekennen dat ook de tegoeden van ons pensioenfonds niet in Vlaanderen zijn geïnvesteerd. Heel wat Vlamingen spelen op de beurs. Dat gebeurt echter niet op de Vlaamse beurs maar op een internationale globaliserende beurs. We zijn onze spaartegoeden aan het uitbesteden op een groeiende wereldmarkt.

Nederland kent een lange pensioenfondstraditie. Daar investeert het pensioenfonds wel in de Nederlandse economie. Ook in andere landen is dat het geval. Vlaanderen kent die traditie niet. Wanneer we embryonaal zo'n fonds wilden creëren, werd dit embryo door de federale regering geaborteerd. Het pensioenfonds van het havenbedrijf is opgeheven alsook het pensioenfonds van Belgacom om de tanende federale begroting opnieuw gezond te maken of een gezonde indruk te geven. We hebben niet het eigen kapitaal om in onze eigen Vlaamse economie te investeren.

Wat is er wel nog mogelijk op korte termijn? Daarover is het hoofdartikel van Luc Van der Kelen in De Nieuwe Gazet en Het Laatste Nieuws van vandaag bijzonder interessant. Wanneer we niet over ons eigen kapitaal kunnen beschikken, moeten we op zijn minst de moeite doen om ons land aantrekkelijk te maken en te houden voor internationale investeerders. Binnen onze bevoegdheden moeten we het nodige doen om die investeerders naar ons land te trekken. We moeten de loonkosten in bedwang houden en de arbeidsflexibiliteit optimaliseren. We moeten vooral ook de sociale rust in Vlaanderen bewaren en de bureaucratie verminderen. We moeten ervoor zorgen dat we in Vlaanderen kunnen blijven beschikken over goede verbindingen met het hinterland en het buitenland.

Voor Vorst is het jammer genoeg te laat, voor andere sectoren nog niet. Voor General Motors bijvoorbeeld kunnen we misschien nog de meubelen uit de brand redden, op voorwaarde dat we de inspanningen leveren die we ons hebben voorgenomen. In het drama dat we vandaag meemaken, moeten we ervoor zorgen dat de getroffen en hun gezinnen zo goed mogelijk worden begeleid.

En laten we dat niet met holle woorden en plechtige verklaringen doen. Laten we daar onmiddellijk het bewijs van leveren door de begroting voor het komende jaar te herzien. Mijnheer de minister-president, mevrouw de minister, mijnheer de minister, de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest zullen zich in dit – jammer genoeg – pijnlijke dossier een aantal inspanningen moeten getroosten. We hebben dat ook gedaan op het moment dat het in Vilvoorde slecht ging,

dat het in Genk slecht ging, dat het met Sabena slecht ging. Laten we minstens proberen de wonden die nu geslagen zijn misschien niet te helen, maar alleszins de pijn ervan te verlichten. Daarvoor zijn extra inspanningen nodig. Daarvoor zal uw begroting hertekend moeten worden.

Collega's, laten we minstens over de partijgrenzen heen de ambitie hebben om de begroting die nu voorligt en die we volgende maand zullen goed- of afkeuren, te beoordelen op haar merites ten opzichte van het economische leven in Vlaanderen. Laten we een gewetensonderzoek voeren en de vraag stellen of de begroting die we nu moeten goedkeuren, ons in staat zal stellen en garanderen drama's die de automobielsector in Vilvoorde en in Genk heeft meegemaakt, en die zich vandaag in Vorst voordoet, in de toekomst alleszins uitzonderlijk te maken. Laten we ervoor zorgen dat we de begroting die we volgende maand goedkeuren er één is die ambitieus is inzake de tewerkstelling en het omgevingsklimaat, zodat het voor de weinige groepen die nog in Vlaanderen geïnteresseerd zijn, interessant blijft naar hier te komen. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys: Mevrouw de voorzitter, dames en heren van de regering, beste collega's, ik denk dat er maar één woord mogelijk is nu we geconfronteerd worden met de beslissingen die de groep Volkswagen gisteren genomen heeft, namelijk machteloosheid. Toen ik de pers vanmorgen las, was dat het algemene gevoel. Ik heb er ook geen andere term voor. Mochten we een ander gevoel hebben, zouden we ons schuldig moeten voelen. Dat zou immers betekenen dat we eigenlijk niet hebben gedaan wat we moesten doen om dit drama te vermijden.

De problemen in de automobielsector zijn bovendien niet nieuw. Dat weten we allemaal. Ze zijn al jaren bij verschillende overheden de aanleiding geweest om maatregelen en initiatieven te nemen of aanbevelingen te doen. Het belang van die sector hoeft niet opnieuw onderstreept te worden. Het gaat in totaal om 100.000 directe en indirecte tewerkstellingsplaatsen. Het gaat ook om zeven belangrijke bedrijven: vier voor de auto-assemblage, twee voor de autocar-assemblage en één voor de vrachtwagenassemblage. Er zijn 29.000 directe arbeidsplaatsen, waarvan 5.200 in Vorst.

Niet onbelangrijk is dat in die sector 10 percent allochtonen worden tewerkgesteld. Niet minder dan 77 percent van de mensen die er werken, zijn laaggeschoold. Dat is net de doelgroep waar we al onze inspanningen op moeten richten om de werkzaamheidsgraad te verhogen.

De uitdagingen waarmee de automobielsector geconfronteerd wordt, zijn ook algemeen bekend. Zo is er uiteraard de door niemand ontkende hoge loonlast.

Daarnaast zijn er de hoge kwalificatievereisten met hoge opleidingskosten tot gevolg, de hoge kosten voor onderzoek en ontwikkeling, een relatief zwak toeleveringsnetwerk en een strenge milieuwetgeving. De uitdagingen zijn dan ook enorm. Toch heeft Vlaanderen – want meestal gaat het om Vlaamse bedrijven – troeven. Zo ligt Vlaanderen centraal. De regio is een verkeersknooppunt met havens die toch zeer belangrijk zijn voor dit soort bedrijven. We kunnen ook bogen op een vrij hoogstaande infrastructuur, zowel inzake kenistechnologie als qua weginfrastructuur. Er is een groot hinterland met een belangrijk potentieel aan hoogtechnologise toeleveranciers, een zeer grote productiviteit en hooggekwalificeerd personeel.

Dat is een heel belangrijke basis voor de industrie. Jammer genoeg hebben we in Vlaanderen geen beslissingscentra, waardoor de uiteindelijke beslissing steeds aan ons ontsnapt. De vraag is dan ook of we voldoende inspanningen hebben gedaan om de auto-assemblage en de vervoersindustrie hier te verankeren. Ik denk persoonlijk van wel. Het kan natuurlijk altijd beter: perfectie is niet van deze wereld. Tien jaar geleden hebben we Renault Vilvoorde moeten laten sluiten. In 2000 is dan General Motors in het oog van de storm gekomen. Daarna was er Ford in Genk. Er zijn voldoende aanleidingen geweest om de overheden erop te wijzen dat maatregelen meer dan nodig zijn.

In 1999 heeft het Vlaams Parlement al een resolutie goedgekeurd waarbij de Vlaamse Regering is gevraagd om zo spoedig mogelijk een strategisch beleid uit te werken voor de Vlaamse automobielen- en toeleveringsindustrie. Dat kon via het stimuleren van de toeleveringsactiviteiten, een betere toegang tot bedrijventerreinen en gebouwen, ondersteuning van investeringen via de expansiewetgeving, het inzetten van alle bestaande uitvoeringsinstrumenten zoals GOM's en de Dienst Investeren Vlaanderen.

Eind 2001 werd door de Vlaamse Regering uitvoering gegeven aan de resolutie door de uitbouw en de clustering van kennis en expertise in Flanders Drive. Daarnaast werd ook het Vlaams Engineering en Test Centrum in Lommel opgericht met het doel de concurrentiekracht van de Vlaamse voertuigindustrie te versterken. Nadien kwamen de rondetafelconferenties van 19 maart en 14 mei 2002. Daar werden door alle actoren de uitdagingen waarmee de sector werd geconfronteerd, besproken. Dit werd daarna opgevolgd door een taskforce, een soort stuurgroep die belast werd met het uitvoeren van de afspraken.

Op 28 juni 2005 werd het 12-actiepuntenplan voor de voertuigenindustrie goedgekeurd. Die twaalf actiepunten waren het resultaat van uitvoerige gesprekken binnen vier thematische werkgroepen: loonkost en flexibiliteit, innovatie, logistiek en ondersteuning, en energie.

Merkwaardig detail: de werkgroep logistiek en ondersteuning werd voorgezeten door de heer Kayaerts, hrm-directeur van VW Vorst. De stuurgroep onder leiding van voormalig CEO van Opel Belgium, Eddy Geysen, heeft deze zaken periodiek opgevolgd. In mei van dit jaar heeft men de resultaten van één jaar taskforce voertuigindustrie voorgesteld. Conclusie was dat het actieplan niet alleen in volle uitvoering is, maar voor de sector ook al vruchten heeft afgeworpen.

Ik citeer uit het rapport: “De loonhandicap met Duitsland is tijdelijk weggewerkt dankzij de lastenverlaging. Er zijn tussen de sociale partners in de sector principeakkoorden getroffen over meer flexibiliteit en tijdsparen. Er zijn inspanningen gebeurd tussen het onderwijs, de arbeidsmarkt en de VDAB om de toelevering beter op elkaar af te stemmen. Er zijn heel wat inspanningen gebeurd op vlak van onderzoek en ontwikkeling. Niet onbelangrijk is dat de sector in 2006 voor meer dan 380 miljoen euro in de Vlaamse plants heeft geïnvesteerd. Voor 2007 is ook meer dan 450 miljoen euro aan investeringen gepland.”

Toegegeven, veel van deze maatregelen moeten nog verder worden uitgewerkt en zijn nog lang niet op kruissnelheid. Het is wel zo dat de verantwoordelijkheden zijn opgenomen. Toch worden we na Renault Vilvoorde en Ford opnieuw met een drama geconfronteerd: 4000 jobs gaan rechtstreeks verloren en de cijfers over indirecte tewerkstelling die verloren gaat, lopen nog wat uiteen.

Waarom wordt VW Vorst getroffen? Basis van alles is de overcapaciteit. Sinds 1998 stagneert de verkoop in West-Europa op 14,5 miljoen wagens. Dat is 3 tot 4 miljoen minder dan geraamd begin de jaren negentig. Neem daarbij de stijging van het aantal verkochte Japanse en Koreaanse auto's, en dan is duidelijk dat de sector continu moet rationaliseren. Eigenlijk staan er wereldwijd tien assemblagefabrieken te veel en dat zal voortdurend een druk op de sector leggen. Waarom wordt VW Vorst gekozen? Spelen onze hoge loonkosten ons parten? Volgens Vic Heylen, consultant, gisteren in De Standaard, zeker niet. Het aandeel van de loonkosten in de totale assemblagekosten ligt rond 6 procent.

Met andere woorden: een besparing van 10 procent op de loonkost is goed voor een totale besparing van 0,6 procent. Dat is eigenlijk te verwaarlozen. Sommigen beweren dat men dat zo niet mag bekijken. Ze stellen dat dit moet worden berekend op de toegevoegde waarde, dan bedraagt de loonkost 70 procent. Toch heb ik de indruk dat in dit dossier de loonkost niet heeft doorgewogen. Er kan bijvoorbeeld worden verwezen naar Portugal, waar de loonkost slechts 40 procent van de Belgische en de Duitse bedraagt, en toch is daar bijna de hele assemblageactiviteit verdwenen. Nieuwe fabrieken werden door Porsche, BMW en Volkswagen in Leipzig en

Dresden gebouwd, op plaatsen waar toch de vrij hoge Duitse loonkost moet worden betaald. Signalen uit Genk en Antwerpen bevestigen dat de loonkost niet direct het belangrijkste probleem is.

Wat heeft dan wel gespeeld? Er is het akkoord tussen de directie en IG Metall. Niet toevallig bezet IG Metall de helft van de zitjes in de raad van beheer van VW. Er is een cao afgesloten om de wekelijkse arbeidsduur op te trekken van 28,5 uur naar 33 uur. In ruil belooft VW een verhoging van de productiecapaciteit in Duitsland. Wellicht zal dat een rol hebben gespeeld. Dat was dat het glijmiddel om de arbeidsduurverlenging erdoor te krijgen.

Ik heb er alle begrip voor dat de vakbonden hier het hebben over een nationalistische reflex van de Duitsers. Ik vraag me wel af wat wij zouden doen als hetzelfde zich in België zou voordoen. Dat scenario zal zich hier trouwens binnenkort ook aandienen. Vorst zal andere Polo's moeten aantrekken. Op de vergadering van volgende week zijn ook de vakbonden van Portugal en Spanje uitgenodigd. In die landen worden ook Polo's gemaakt. De uitdaging zal dan zijn om de nodige solidariteit op te brengen, dan wel om ervoor te vechten om Polo's naar hier te halen, zo nodig ten nadele van Spanje en Portugal.

De vakbonden moeten zich bezinnen over hun strategie. Ze moeten zich ook op Europees en wereldniveau veel sterker organiseren. In een globaliserende economie moet een globaliserend syndicaal tegengewicht totstandkomen. De productiviteit is het probleem niet, want Vorst was op de één na productiefste fabriek van de groep, die vijftig vestigingen telt. Men kan dus niet zomaar daar de schuld leggen. Ik lees overigens ook dat men het in de raad van bestuur niet eens was over de te nemen beslissingen. Hoe dan ook, als VW bij Duitsland hoort zoals de Eiffeltoren bij Parijs, dan zal dit wel een rol hebben gespeeld.

Blijft natuurlijk de vraag: wat nu? Machteloosheid mag niet verlamd werken. We moeten al het nodige doen om een doorstart mogelijk te maken. Verder moet voor de getroffen werknemers al het mogelijke worden gedaan. Wat het eerste betreft, moet al het mogelijke worden gedaan om de inspanningen die in de taskforce werden gedaan, dringend om te zetten in concrete maatregelen. Dit betekent dat de lastenverlaging op ploegenarbeid moet worden opgedreven. Het principeakkoord voor meer arbeidsflexibiliteit moet dringend een reglementaire basis krijgen. De actieplannen van de regionale netwerken waarin constructeurs, VDAB en scholen samenwerken, moeten verder worden uitgewerkt en uitgevoerd.

De VDAB-opleiding tot 'automotive assembleur' moet uiterlijk in januari 2007 worden opgestart. Proces- en

productinnovatie moet zeker worden verdergezet. Het IWT moet samen met Flanders DRIVE de constructeurs blijven aanmoedigen om innovatieve projecten in te dienen. En alles wat met logistiek heeft te maken, is belangrijk voor de industrie, maar van levensbelang voor de voertuigindustrie.

In de eerste plaats moet nu de aandacht naar de getroffen werknemers uitgaan. Soms zijn beide partners getroffen door deze herstructurering; voor anderen is het de tweede keer dat zij door zo'n ingrijpende herstructurering worden getroffen. Het warm water hoeft niet opnieuw te worden uitgevonden. In de beleidsbrief die nu in de commissie voor Economie wordt besproken, worden de maatregelen uit het Meerbanenplan en uit het Actieplan Vlaanderen aangehaald. Het zal erop aankomen ze zo snel mogelijk te concretiseren en ze toe te passen.

Er is inderdaad een doelgerichte Vlaamse bijdrage aan het Belgische herstructureringsbeleid waarbij het de bedoeling is de negatieve effecten van een herstructurering zoveel mogelijk te beperken en de betrokkenen meer tewerkstellingskansen te geven. Men denkt dan aan de sociale begeleidingsplannen, de tewerkstellingscellen en het Herplaatsingsfonds. Maar het is duidelijk dat ook het bedrijf zijn verantwoordelijkheid moet nemen en financieel moet bijdragen.

De tewerkstellingscellen van Ford, Renault en Sabena hebben bewezen dat ze goed functioneren. De werknemers van Volkswagen Vorst hebben recht op eenzelfde behandeling. Er zijn nog andere denksporen mogelijk. Men kan, zoals ook gebeurd is bij werknemers van Renault, aan de banken vragen om uitstel van afbetalingen. Men kan de voorwaarden voor een studiebeurs herbekijken.

Er zijn dus mogelijkheden genoeg. Op die manier blijven we niet machteloos tegenover de beslissing van Volkswagen Vorst maar doen we al het nodige om de gevolgen van de herstructurering voor de werknemers van VW Vorst, te beperken. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mevrouw de voorzitter, geachte collega's, dit debat gaat over beleid, dus ook over verantwoordelijkheid, en over economische wetmatigheden. Maar het gaat vooral over persoonlijke drama's. Toch kunnen we het debat niet uit de weg gaan. Men verwacht van politici immers ook oplossingen, hoop en perspectief.

Ik wil het hebben over de sociale gevolgen van de afbouw van de fabriek in Vorst. Sommigen vinden het misschien raar dat we in het Vlaams Parlement een debat houden over de afbouw van een fabriek in Brussel. Maar het grootste deel van de werknemers woont in

Vlaanderen, een grote groep woont in Wallonië en slechts 10 procent komt uit Brussel. Dit zegt iets over het aanwervingsbeleid van Volkswagen Vorst, maar ook over de kwaliteiten van de gemiddelde werkloze in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het gaat trouwens niet alleen over de werknemers van Vorst, maar ook over de werknemers van de toeleveringsbedrijven, die zich hoofdzakelijk in Vlaanderen bevinden. Er zijn dus 4000 rechtstreekse afvloeiingen, maar het totale effect wordt door deskundigen geraamd op 13.000 mensen.

Met andere woorden, dit is een zeer concrete en ook wel pijnlijke illustratie van het feit dat Brussel en een deel van de Vlaamse economie, een economische ruimte vormen. Dus moeten we dat ook samen oplossen.

Sommigen zullen nog verder gaan en het probleem wereldwijd bekijken en zeggen dat de herstructurering van VW Vorst, de fout is van de globalisering. Volgens mij is dit niet helemaal juist.

Volkswagen Vorst is nog altijd de op één na productiefste fabriek van het hele Volkswagenconcern. De loonkost in de autosector is relatief laag in verhouding tot de productkost. Dat wil zeggen dat hij wel een impact heeft, maar niet doorslaggevend is.

Vandaag is onze loonkost zeker concurrentieel met die van Duitsland, mede door de federale inspanningen inzake nacht- en ploegenarbeid. Er werden door de federale regering nog andere inspanningen geleverd, die ook nu nog achter de schermen worden voortgezet, en ook het hoofdstedelijke gewest heeft substantiële inspanningen geleverd door 35 miljoen euro te investeren in een toeleveringssite vlak naast de site van Volkswagen Vorst.

Ik denk niet dat het globalisme het probleem is, maar wel het protectionisme van Duitsland. Ik zeg het zonder cynisme en zeker zonder leedvermaak, maar ik stel vast dat op dit moment het internationale syndicalisme aan diggelen ligt en dat internationaal de wet van 'eigen job eerst' heerst. Het is niet aangenaam om dat te moeten vaststellen, maar daar hebben de werknemers van Vorst natuurlijk niet veel aan.

Hoe kunnen we deze sociale catastrofe zo goed mogelijk begeleiden en ombuigen? Vlaanderen heeft met de andere gewesten het akkoord over de intergewestelijke mobiliteit van werkzoekenden gesloten. Mijnheer de minister-president, de afbouw van de fabriek in Vorst is een belangrijke testcase voor dit akkoord. Ik had gehoopt dat we de operationalisering van het akkoord meer geleidelijk aan zouden kunnen evalueren, maar we worden meteen geconfronteerd met het crisisscenario dat in het akkoord is opgenomen.

Mijnheer de minister van Werk, hoe zit het concreet? Vanmorgen in de commissie konden we zijdelings op dit punt ingaan. Er is een crisiscel opgericht onder leiding van de Brusselse minister van Werk. Wat mogen we daar de komende dagen en weken van verwachten? Wat kan de inbreng van Vlaanderen heel concreet zijn?

We kunnen een aantal lessen trekken uit de sluiting van Renault. We zien dat het grootste deel van de werknemers van Renault opnieuw werk heeft gevonden binnen een redelijke termijn. We hebben de meevaller dat de conjunctuur vrij goed evolueert op dit ogenblik. Ik maak me sterk dat, als we het goed aanpakken, het merendeel van de werknemers van Vorst op relatief korte termijn opnieuw aan een job kan geraken. Of dat een job van dezelfde kwaliteit is, is een andere vraag, misschien met uitzondering van een aantal heel technische functies die in heel de economie op dit ogenblik zeer gegeerd zijn.

We moeten absoluut nagaan welke middelen destijds werden ingezet – waarbij ook het Sabena-verhaal ons een en ander duidelijk kan maken – en wat het meeste zoden aan de dijk heeft gebracht, wat een sociaal plan noodzakelijkerwijs moet bevatten en welke hertewerkstellingsinitiatieven het meest efficiënt zijn.

Onze fractie wil de nadruk leggen op outplacement, maar zeker niet als een tover- of modewoord dat alles zal oplossen. Onlangs werden een aantal parlementsleden door Voka uitgenodigd om te kijken hoe outplacement in de praktijk werkt. We zien dat het veel structureler ingebed is in onze economie dan enkele jaren geleden. In verschillende cao's is het trouwens ook verplicht gemaakt. De zeer persoonlijke begeleiding en de sensibilisering van mensen om opnieuw werk te vinden, lijken ons efficiënte middelen om op korte termijn opnieuw een job en het nodige zelfrespect dat daarmee gepaard gaat te vinden.

Na zes maanden tot een jaar vindt 85 percent van de mensen die een outplacementbegeleiding ondergaan opnieuw werk. Op langere termijn gaat het over bijna 100 percent. Dat is belangrijk, want op dit ogenblik moeten we echt wel rekening houden met de mentale toestand waarin veel van deze mensen zich bevinden. Zij hebben een opdoffer van formaat gekregen. We mogen hen niet de wildernis insturen van de VDAB, de BGDA, Forem, werkwinkels enzovoort. We moeten hen goed begeleiden. Dat is de doortastendheid die we van de regering verwachten. De werknemers van Vorst verdienen niets minder. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mevrouw de voorzitter, leden van de regering, collega's, ik trap misschien een open deur in door te zeggen dat dinsdag 21 november 2006 voor duizenden gezinnen een gitzwarte dag was

die nog heel lang zo in hun herinnering zal geboekstaafd blijven. Na maanden van geruchten, onheilstijdingen en speculaties maakte de Duitse Volkswagendirectie haar voornemen bekend om minstens 3.500 van de 5.200 plaatsen in Vorst te schrappen. De resterende 1.500 plaatsen die ze vandaag voorspiegelt, zullen hun duurzaamheid nog moeten bewijzen. De productie van de Golf wordt weggehaald, en van de 200.000 wagens die daar jaarlijks geproduceerd werden, blijft er een restproductie van 10.000. Men kan vraagtekens stellen bij deze sluipmoord in twee bedrijven.

Bovendien moeten we rekening houden met de vele duizenden die getroffen worden in de gehele keten van de automobiellindustrie met toeleveranciers en onderaannemers. Ik geef een lijstje om aan te tonen welke voor Vlaanderen zo belangrijke sectoren de komende weken en maanden zullen worden getroffen: textiel, chemie, metaalbedrijven, glasbedrijven, schoonmaakfirma's en bewakingsondernemingen. Ik dring erop aan dat zo snel mogelijk een correcte inschatting zal worden gemaakt van de impact van deze herstructurering op de Vlaamse tewerkstelling.

Achter deze koele cijfers schuilen evenveel arbeiders en bedienden die gisteren de hoop verpletterd zagen dat de hoogste productiviteit en zeer verregaande flexibiliteit enige bescherming konden bieden tegen de saneringsgolf die de automobiellindustrie in het algemeen treft en Volkswagen vandaag in het bijzonder. De werknemers van Vorst betalen vandaag het gelag voor jaren van overproductie, foute beslissingen, commerciële blunders en ronduit wanbeleid binnen de Volkswagengroep. Ze dragen er geen verantwoordelijkheid voor maar ze zijn er wel het slachtoffer van. Wij ervaren dat als een onrechtvaardigheid en het raakt ons allen.

Dat er een sanering aankwam, wist iedereen. Dat er ontslagen zouden vallen, kon ook iedereen voorspellen, maar dat die zouden gebeuren wars van alle economische logica, ervaren we als schokkend en het maakt ons allen opstandig. Op dit moment is de woede van de betrokken werknemers deels ook onze woede. Ik wil mijn waardering uitspreken voor het werk dat vakorganisaties de afgelopen dagen hebben gedaan, want zij zijn niet de oorzaak. Ze hebben er wel voor gezorgd dat de woede op een goede manier kon worden gekanaliseerd. Dat verdient ons respect. Ikzelf en mijn fractie willen ons medeleven en onze sympathie uitdrukken tegenover de getroffen werknemers en hun families. Eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat ik me ervan bewust ben dat velen onder hen zich niet onterecht zullen afvragen: wat koop ik daarmee? Wanneer een hele batterij regeringsmaatregelen van zowel de Vlaamse, de federale als de Brusselse regering, gaande van lastenverlaging op ploegenpremies tot sectorspecifieke arbeidstijdregelingen, in totaal 40 miljoen euro aan

steun, blijkbaar niets uithalen, dan past er bij politici bescheidenheid maar ook hard werken.

Niet de overheid sluit Vorst. Volkswagen moet zijn verantwoordelijkheid opnemen bij het sociaal begeleiden van deze herstructurering. Het Volkswagenconcern kan niet zomaar de kostprijs van het sociaal passief van deze herstructurering afwentelen op de overheid. Deze herstructurering past in het doel om tegen 2008 de winsten van de groep te verviervoudigen. De overheid kan wel een rol spelen, maar we kunnen niet onder de verpletterende verantwoordelijkheid van het Volkswagenmanagement uit.

Er zijn in het verleden nog herstructureringen geweest. Zoals de heer Gatz heeft aangehaald, zijn we er vaak in geslaagd om mensen een nieuwe job en nieuwe kansen te geven. Daarom wil ik de Vlaamse Regering vragen hoe ze de kansen op hertewerkstelling van de getroffen werknemers inschat. Nogal wat Vlaamse werknemers komen uit een regio die traditioneel een heel grote pendeltraditie kent en waar de lokale arbeidsmarkt niet zo gunstig is als in andere streken in Vlaanderen.

Denkt de regering eraan om de tewerkstellingscellen zo dicht mogelijk bij die mensen op te richten? Dan denk ik aan Oost-Vlaanderen en het Pajottenland.

Ik wil in deze context ook aandacht vragen voor een groep werknemers die bij dergelijke herstructureringen vaak tussen de plooiën valt, namelijk de 166 mensen die vandaag werken met een kort en tijdelijk interimcontract.

Uiteraard is Volkswagen Vorst gelegen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het personeel komt echter uit heel het land. Het lijkt me dan ook belangrijk dat er kan worden samengewerkt tussen de federale overheid en de gewestregeringen. Ik heb de minister-president dit horen bevestigen. Dat is een goede intentie. Het is een absolute voorwaarde om een efficiënte omkadering te bieden. Ik hoop dat er werk kan worden gemaakt van één aanspreekpunt voor de betrokken werknemers, of ze nu uit Vlaanderen, Brussel of Wallonië komen. Ik had graag bevestigd gehoord dat ook in de tewerkstellingscel de drie overheden elkaar willen vinden. Zijn er al initiatieven genomen in die richting? Wat zijn de voorlopige resultaten?

Ten slotte wil ik de gebeurtenissen in Vorst in een ruimer kader plaatsen. Het is jammer genoeg geen alleenstaand geval. De industriële tewerkstelling in ons land smelt al decennialang weg, door productieverhoging, delokalisatie en outsourcing. Het weze gezegd: we leven niet in een economische woestijn en deze evolutie wordt ruimschoots gecompenseerd door nieuwe, bijkomende jobs in de tertiaire en kwartaire sector. Ik hoop dan ook dat we de fundamenteel gunstige trend die we kennen op

onze arbeidsmarkt, kunnen gebruiken om de getroffen werknemers van Volkswagen Vorst zo snel mogelijk opnieuw aan de slag te helpen.

De fundamentele evolutie van het verdwijnen van de industriële activiteit in onze regio mag ons er echter niet toe brengen in een andere val te trappen. Er zijn er die Vlaanderen zien als een regio zonder industrie. Ik deel deze mening hoegenaamd niet. De impact van de herstructurering in Vorst op de tewerkstelling bewijst alvast dat een heel groot deel van de jobs in de diensteneconomie ook te maken hebben met diensten aan de industrie. Daarom moeten we er alles aan doen opdat in onze regio een duurzaam industrieel weefsel behouden kan blijven, en zelfs voort kan worden ontwikkeld. Dit slaat ook op de auto-industrie: vandaar de noodzaak om de geplande maatregelen zo snel mogelijk door te voeren, maar niet alleen dat. We hebben nood aan nieuwe industriële dynamieken. Dit alles vraagt een duidelijk flankerend beleid. Het vraagt niet het minst de beschikbaarheid van – gesaneerde – bedrijventerreinen, het stimuleren van innovatie en het faciliteren van investeringen in ecologie. Er gebeurt vandaag reeds veel. Plant de Vlaamse Regering nog specifieke acties met betrekking tot het industriebeleid naar aanleiding van de gebeurtenissen bij Volkswagen?

Het drama van Vorst herinnert ons eraan dat tewerkstelling een voortdurende bekommernis moet zijn van deze regering en elk van haar vakministers. Werk voor iedereen die kan werken, moet een obsessie zijn voor al wie in onze regio verantwoordelijkheid draagt. De werknemers van Vorst hebben daar recht op. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw de voorzitter, dames en heren ministers, geachte leden, sereniteit past in dit debat. Wat in Vorst gebeurt, is inderdaad een sociaal drama. Ik weiger echter mee te doen met het sfeertje van machteloosheid dat dit debat kenmerkt. Wij kunnen onszelf toch niet reduceren tot een soort bedienaars van de eredienst die een uitvaart begeleidt? De mensen van Vorst verwachten van hun politici meer dan alleen maar medeleven. Toen Renault de deuren sloot, waren de politici nog boos. Iedereen was woest. Nu Vorst zo goed als de deuren sluit, zie ik alleen nog machteloosheid. Ik weiger me neer te leggen bij deze sfeer.

De wet-Renault heeft in elk geval één doel bereikt: zij heeft de machteloosheid geïnstalleerd. Na Renault pakt men de werknemers inderdaad niet meer koud door botweg van de ene op de andere dag aan te kondigen dat het bedrijf gaat sluiten. Neen, multinationale ondernemingen zijn soepel in die dingen en passen zich aan. Ze kondigen nu weken van tevoren aan dat er een

speciale ondernemingsraad over herstructureringen op komst is, zoals de wet-Renault dat voorschrijft. Het gevolg is dat de speculaties hoog oplopen, en nog voor die ondernemingsraad er is, is de opstandigheid al verworden tot gelatenheid.

Ook de nationale en de Vlaamse regeringen kunnen niet meer zeggen dat ze van niets wisten. Ik zie nog de machteloosheid in de ogen van de eerste minister en de minister-president wanneer ze aan de pers verkondigden dat ze contact zouden opnemen met de echte presidenten van deze wereld: de presidenten van die multinationals. Machteloosheid, want ze wisten dat hun woorden weinig of helemaal niet zouden doorwegen.

Eergisteren leidde het proces van de aangekondigde sluiting van Vorst nog tot enig optimisme. “Vorst wordt geen tweede Renault”, stond in de kranten te lezen. Vandaag is de realiteit harder dan wat men ooit heeft durven denken. 3500 tot 4000 werknemers worden bedankt voor bewezen diensten. De werkgevers die het brugpensioen op andere momenten maar niets vinden, en die vinden dat we allemaal veel langer zouden moeten werken, halen nu het brugpensioen graag weer uit de schuif om de vijftigplussers te sussen. De regering belooft tewerkstellingscellen, outplacement en andere dure woorden om het leed te verzachten.

21 november 2006 dreigt een erg cynische dag te worden in de economische geschiedenis van dit land. In één pennentrek wordt de toekomst van minstens tienduizend werknemers op de helling gezet. Minstens tienduizend gezinnen gaan in de grootste onzekerheid over hun toekomst de eindejaarsperiode in. Deze arbeiders hebben het beste gegeven van zichzelf. Ze hebben harder en flexibeler gewerkt dan ooit. Wat mij betreft, is het dan ook een slag in het gezicht van deze mensen wanneer ik in bepaalde kranten lees dat Volkswagen Vorst zichzelf door de harde vakbondshouding uit de markt heeft geprezen. “Te veel staken hypothekeert de toekomst”, zo lees ik ook in de nota’s van minister Moerman. Van de werknemer van vandaag, collega’s – en ik richt mij ook tot collega’s met een verleden in de vakbond –, wordt verwacht dat hij kritiekloos slikt wat de markt dicteert: meer flexibiliteit, meer rendement, lagere lonen.

Het is trouwens helemaal te gek dat diezelfde krant – en ik hoorde het hier ook al zeggen door een aantal collega’s – nu de Duitse vakbonden verwijt dat ze niet solidair zijn en dat ze verdorie hadden moeten protesteren tegen de gevraagde bijkomende flexibiliteit. In ons nationaal belang dan. Die ene keer had de vakbond niet moeten slikken.

Wat we vandaag meemaken is een pijnlijk voorbeeld van de sluipende sociale afbraak in het kapitalistische Europa. Ja, ik durf dat woord op deze tribune nog gebruiken. Europa, zo hoor ik steeds weer, zorgde ervoor

dat er hier al vijftig jaar vrede heerst. Nationale staten vallen elkaar niet meer aan met tanks en kanonnen. Dat is waar. Maar het liberale Europa heeft economische wapens in de plaats gebracht. Wapens als concurrentievermogen, loonkost, flexibiliteit. Daarmee bestoken de nationale lidstaten elkaar vandaag.

Wie wordt er beter van dit soort Europa? Wie? De belegger. Ook de belegger in onze pensioenfondsen, inderdaad. Want waarschijnlijk zal de beurs de moed van de sociale beulen van Volkswagen belonen met een stijging van de aandelen.

Europa is de speelbal geworden van de vrije markt, van het liberale adagium dat je de markt zijn werk moet laten doen. Waarom zijn wij zo machteloos? Omdat wij de markt zien als zoiets als het weer, iets met hoge- en lagedrukgebieden, iets met hoge- en lageaandelenkoersen. Iets waaraan je niets kan doen, wat je alleen maar kan trachten te voorspellen.

Is het toeval dat de beursvoorspellingen in de media vaak net voor de weersvoorspellingen komen? De spelregels van de markt worden niet bepaald door de natuur. Het zijn spelregels die we zelf bepalen – daar wil ik toch even aan herinneren.

Waarom blijven we dan machteloos toezien op zoveel ellende en afbraakpolitiek? Ik weet dat dit provocerend is, maar wanneer worden de grote socialistische leiders in Europa eindelijk wakker? Waarom verliezen ze zich in populistische discussies over bijvoorbeeld het dragen van een hoofddoek? Waarom is de invulling van het sociale Europa vandaag niet prioritair? Wanneer worden er eindelijk eens afspraken gemaakt over Europese minimumlonen en grenzen aan de flexibiliteit?

Trouwens, het helse ritme dat we vandaag meer en meer van onze mensen vragen, doet de kloof die gaapt tussen welvaart en welzijn groter en groter worden. Als ik vandaag kijk naar de wachtlijsten in de welzijnssector, het stijgend aantal mensen dat zelfmoord pleegt of dat wacht op psychiatrische en psychologische ondersteuning, dan durf ik me af te vragen wat de welzijnskost zal zijn van de tienduizend ontslagen die we vandaag meemaken, zoals de heer Gatz ook al aanhaalde. Misschien is het interessant ook dat eens in rekening te brengen.

Collega’s, de Europese lidstaten steken vandaag al hun energie in het onderlinge economische gevecht, en blijven blind voor de sociale afbraak en de afbouw van de kwaliteit van het leven. Daardoor dreigen we bovendien de trein van de toekomst te missen. Waarom zegt niemand hier op de tribune dat er geen toekomst meer is voor de autoassemblage, niet in België, niet in Duitsland en niet in Europa? Dat zijn niet mijn woor-

den, maar die van de liberale econoom professor De Grauwe.

Voor collega's die zo graag met cijfers goochelen: de Europese markt is al jaren verzadigd. Sinds 1998 stagneert de vraag naar nieuwe wagens op 14,5 miljoen per jaar, 2 tot 3 miljoen minder dan de plannen van de autobouwers. Voeg daarbij het grotere marktaandeel van de autobouwers uit Japan en Korea, en dan hoeven we er geen tekening meer bij te maken: we leven in een krimpende markt voor de autobouw.

De Belgische en de Europese automarkt stagneren, en dat is ook logisch. Er zijn immers grenzen aan de groei. Stel u voor dat er inderdaad jaarlijks 3 tot 4 miljoen auto's meer verkocht zouden worden in Europa. Dan zouden we letterlijk stikken in het verkeer. We zouden in dit land dag en nacht files hebben.

Terwijl de multinationale autobouwers vandaag Europese werknemers en nationale regeringen tegen elkaar opzetten, Duitse vakbonden tegen Belgische vakbonden, de Vlaamse Regering tegen de Duitse federale regering, worden reeds de investeringen voorbereid in Rusland, China en India. Dat weet u ook; durf het dus te onderkennen. In die landen wordt er geproduceerd met veel lagere lonen en zij hebben bovendien een groeiende automarkt.

Als die inkrimpende Europese markt auto's nodig heeft, dan sturen ze die toch gewoon per autoschip naar Zeebrugge. Mijnheer de minister-president, de Vlaamse Regering doet er trouwens alles aan om extra laad- en loskades klaar te krijgen en extra te investeren om die ingevoerde auto's met grote vrachtwagens over de weg naar de rest van Europa te sturen. Stoort het u dan dat ik deze vragen durf te stellen?

De heer Eric Van Rompuy: Mevrouw Vogels, wat wilt u eigenlijk met dit betoog bewijzen? Waar wilt u naartoe?

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer van Rompuy, wat ik wil, is dat deze politiek eens keuzes durft te maken en niet meer mee dobert op de ups en downs van de economie. Ik wil dat de politiek aan de werknemers in Vorst, en morgen aan de werknemers van General Motors in Antwerpen, durft te zeggen dat er een alternatief is. Ik wil dat de politiek zichzelf niet langer reduceert tot een soort stervensbegeleiding van sluitende ondernemingen, maar de toekomst voorbereid. (*Rumoer/Applaus bij Groen!*)

Deze regering, en deze politici, dobberen gewoon voort. Ze laten zich leiden door wat de economie dicteert, en geven geen enkel antwoord op de sociale afbraak die we vandaag kennen.

Mensen uit Vorst en mensen die werknemer zijn in

Vlaanderen verwachten andere dingen van de politiek dan alleen maar een soort van deelneming. Ik weet dat het pijn doet, maar het is de realiteit. (*Rumoer*)

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Mevrouw Vogels, de grootste illusie die u aan de werknemers kunt geven, is vertellen dat in een internationale, globale economie, niet alleen in Europa, maar ook in Azië en andere delen van de wereld, een lokale overheid echt de instrumenten in handen heeft om het tij te doen keren. De vraag die we moeten stellen is hoe we, gelet op zo'n internationale economie en in de gegeven omstandigheden, op een aantal terreinen mee kunnen sturen. U verzet zich tegen het systeem als dusdanig. U doet alsof de situatie kan worden gewijzigd door de lokale overheden en de lokale vakbonden. U wekt bij de mensen de indruk dat een bepaald beleid mogelijk is, maar dat is niet zo. U wekt een illusie en doet beloftes. Het ergste wat we nu aan de mensen kunnen voorschotelen, zijn valse beloftes en rookgordijnen. Het ergste wat we nu kunnen doen, is de schuld bij de politiek leggen terwijl de internationale ontwikkelingen zijn wat ze zijn. (*Applaus bij de CD&V*)

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer Van Rompuy, u zou gelijk hebben als u altijd consequent zijn.

De voorzitter: Mevrouw Ceysens heeft het woord.

Mevrouw Patricia Ceysens: Mevrouw Vogels, ik zal lijdzaam naar u luisteren, maar uw betoog is contradictoerisch, want u bent tegen auto's, maar voor Vorst. Ik vind eerlijk gezegd dat u ook demagogischer bent dan dat het Vlaams Belang deze namiddag is geweest. (*Applaus*)

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw Ceysens, dat vind ik geen enkel probleem.

Mijnheer Van Rompuy, u moet consequent blijven en altijd aan de mensen zeggen dat u geen enkele vat hebt op de economie. In electorale tijden en op momenten dat er niets aan de hand is, hoor ik een federale premier echter zeggen dat hij voor 10.000 jobs zal zorgen en hoor ik minister Moerman een taskforce presenteren en naar Detroit trekken om er te vertellen dat ze de Vlaamse automobielsector zal redden. Men moet consequent blijven. Ofwel zegt u altijd tegen de mensen dat u er niets aan kunt veranderen, ofwel trekt u nu de nodige conclusies.

Als deze Vlaamse Regering de toekomst voorbereid door in Zeebrugge de rode loper uit te rollen voor de nieuwe autoschepen, dan staat dat een beetje in contrast met de taskforce van minister Moerman. (*Rumoer*)

Ik heb meerdere alternatieven. We moeten in de toekomstindustrie investeren en dat is voor België en Europa niet de auto-industrie of de autoassemblage.

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: Mevrouw Vogels, ik begrijp u niet meer. Zeebrugge is broodnodig en weet u waarom? 96 percent van alle auto's die in Vlaanderen en België worden gemaakt, worden geëxporteerd. Daarom is Zeebrugge nodig. Het is trouwens goed dat we die mogelijkheid hebben, want anders zouden er hier geen auto's worden gemaakt.

Een overheid kan het zich niet permitteren om werkeloos toe te kijken op een moment dat honderdduizend man rechtstreeks of onrechtstreeks zijn brood verdient in de automotive-industrie, goed voor 14 percent van de hele Vlaamse export en 2,16 percent van het BNP van België. Een overheid die niet naar een aantal moederhuizen van die fabrieken zou trekken, die niet zou proberen om de troeven van land en regio uit te spelen, die werkloos zou toekijken, die geen taskforce zou oprichten, zou kritiek mogen krijgen.

Minister-president Yves Leterme: Mevrouw de voorzitter, ik was niet van plan om dit te zeggen, maar mevrouw Vogels haalt het concrete voorbeeld van de havens aan. Ze wil blijkbaar dat we prikkeldraad rond Vlaanderen zetten opdat we niet langer kunnen exporteren.

Mevrouw Vogels, ik ben op dit ogenblik – maar niet van op de tribune van dit parlement – inspanningen aan het leveren om in het dossier waarin Zeebrugge concurreert met Emden voor de export van Volkswagens over de hele wereld, te pleiten voor Zeebrugge. Daardoor zouden tientallen jobs kunnen worden gecreëerd. Dat zal Vorst niet ongedaan maken, maar beetje bij beetje moeten we proberen om bepaalde dossiers te bepleiten. Met het pleiten voor Zeebrugge in dit concrete dossier, kunnen bijna honderd jobs worden gecreëerd. U moet mij eens vertellen waarom dit geen goede aanpak zou zijn. *(Applaus)*

Mevrouw Mieke Vogels: De regering en ik zijn het erover eens dat we nu niet onze machteloosheid moeten tentoonspreiden, zoals de sfeer vandaag in het parlement is. We verschillen van mening over de manier waarop we dat moeten doen, over welke initiatieven we moeten nemen. Ik heb enkele alternatieven aangegeven. Als kleine Vlaamse overheid lossen we dat niet op. Waarom investeren we dan niet in een Europese sociale politiek? Waarom zetten al die regeringsleiders het sociale Europa niet hoog op de agenda, zodat we elkaar onderling niet moeten beconcurreren? Nu zijn we daar volop mee bezig. We moeten ons samen voorbereiden op de mondiale economie van morgen. We verliezen alle energie door

onderlinge conflicten, Duitsland en Frankrijk tegen Portugal enzovoort. Samen moeten we een Europees sociaal beleid voeren.

Minister Moerman, uw taskforce voor de automobielenindustrie is uiteraard goed, maar het is slechts een element van hetzelfde. In uw interviews naar aanleiding van uw bezoek aan Detroit lees ik dat: "... de arbeiders uit de autosector geen te hoge looneisen mogen stellen bij komende onderhandelingen. Anders komt de verdere verlaging op ploegenarbeid er niet. We moeten gaan naar een vermindering van de loonkost, flexibiliteit, variabele werkweek, werkweek tot 48 uren, werkdagen van maximum 10 uren...". Vandaag zegt u in de krant dat u dit jaar alleen al 40 miljoen euro hebt geïnvesteerd in Vorst. Het pampieren van die industrie helpt niet. U moet het geweer van schouder veranderen.

Minister Fientje Moerman: Mevrouw Vogels, Brussel is voor de gewestmaterie Economie als territorium evenveel buitenland als Frankrijk. We kunnen vanuit Vlaanderen geen economische steun geven aan het Brusselse Gewest. Wat vandaag in de krant stond, was verkeerd. Het was gebaseerd op een fout bericht van een persagentschap. In Vorst is 40 miljoen euro geïnvesteerd, maar niet door de overheid.

Minister Dirk Van Mechelen: Mevrouw Vogels, ik begrijp echt niet wat u verstaat onder pampieren. U maakte deel uit van de Vlaamse Regering toen we in 2000 en 2001 ontiegelijke inspanningen deden om de nieuwe productie van de wagens van General Motors in Antwerpen te realiseren, waardoor we meer dan 5000 jobs hebben veiliggesteld. Ik neem aan dat u toen met genoeg de pluimen op uw hoed hebt gestoken en de automobielenassemblage in Antwerpen dicht aan uw hart koesterde. *(Applaus bij het Vlaams Belang, CD&V en de VLD)*

De heer Filip Dewinter: Blijkbaar snapt niemand wat mevrouw Vogels bezielt. Dat is nochtans niet moeilijk. Ze heeft Jan Marijnissen in Nederland bezig gezien en ze wil hetzelfde doen door een collectivistisch, demagogisch, ultralinks discours te voeren.

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer Dewinter, u noemt me al heel mijn leven een marxist en communist. Ik ben dus consequent.

De heer Filip Dewinter: Daar komt het op neer. Het zal mij een zorg zijn dat u daarmee de sp.a wilt aanvallen. Des te beter. Ze kunnen wat concurrentie ter linkerzijde gebruiken, nu iedereen in dezelfde progressieve vijver vist, inclusief de VLD.

Over één zaak hebt u geen gelijk. U zegt dat we naar een sociaal Europa moeten evolueren, dat we moeten globaliseren, dat er meer eenvormigheid moet zijn in

alle Europese landen, dat het nationalistische gedoe tussen Duitsland en België, tussen Hessen en Vlaanderen moet ophouden.

Neen, precies het tegenovergestelde moet gebeuren. We moeten globaliseren door te regionaliseren. En dat deze regering, de minister-president en het parlement vandaag machteloos staan, komt omdat zij geen instrument hebben om hier iets aan te doen, omdat we geen eigen fiscaliteit hebben. (*Rumoer*)

Vorst ligt weliswaar niet in Vlaanderen, maar helaas in het Brusselse Gewest. Maar laten we het dan hebben over Opel en andere dergelijke bedrijven die wel in Vlaanderen liggen en die we misschien wel zouden kunnen helpen. Indien we onze eigen loonkostvorming konden organiseren, onze eigen vennootschapsbelasting en fiscaliteit konden bepalen, dan zouden we wel een speler op de markt zijn. Maar dat zijn we nu niet en daarom is de machteloosheid in dit Vlaams Parlement perfect te verantwoorden. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

Mevrouw Mieke Vogels: Mijnheer Dewinter, wij zijn allebei consequent. Ik verkondig dit soort taal al sinds ik in de politiek zit. U hebt mij altijd een marxist en een communist genoemd. Ik ben dat inderdaad gebleven – ook al is het tegenwoordig minder populair – en ik ben daar fier op.

U bent ook niet veranderd. U denkt dat, zelfs in een geglobaliseerde wereld, alles op te lossen valt door alles naar Vlaanderen te brengen.

Minister Moerman, zoals beloofd rond ik af met een voorbeeld dat aantoonde dat een taskforce voor de automobiellindustrie er ook helemaal anders kan uitzien, door toekomstgerichte keuzes te maken. Laten we eens kijken naar een land waar we meestal niet naar kijken als het over economische innovatie gaat, met name Brazilië. Uw federale collega voor Buitenlandse Zaken, minister De Gucht, is daar onlangs nog op bezoek geweest. Misschien kunt u daar in zijn spoor ook eens naartoe gaan, in plaats van de platgetreden paden richting Detroit te bewandelen.

In Brazilië heeft men 20, 30 jaar geleden besloten om biobrandstofwagens voor autoverkeer te produceren. Volkswagen produceert daar, speciaal voor de Braziliaanse markt, de flex-fuelwagen, die zowel op ethanol als op klassieke brandstof kan rijden. Dat heeft ter plaatse voor heel wat werkgelegenheid gezorgd, omdat men daar voor innovatie gekozen heeft. Omdat men in de toekomst geïnvesteerd heeft.

Dat is het voornaamste wat ik wil zeggen: deze regering is niet verantwoordelijk voor de sluiting van Vorst. Deze regering, en de politieke klasse in het algemeen, heeft

wel de verantwoordelijkheid om conclusies te trekken uit wat er in Vlaanderen gebeurt: de massale ontslagen en de delokalisatie. Om te beginnen moet de regering een sociaal Europa hoog op de agenda zetten, en ten tweede moet zij een taskforce oprichten die onze economie voorbereidt op de toekomst in plaats van ze te pampere in het heden. (*Applaus bij Groen!*)

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de voorzitter, dames en heren van de regering, ik zit tweeënhalf jaar in het parlement en het verheugt mij dat hier eindelijk eens een debat plaatsvindt over de automobiellindustrie. In de commissie voor Economie zijn al vier of vijf vragen om uitleg gesteld over de evolutie van de automobiellsector. Over de maatregelen die de regeringen in dat verband heeft voorgesteld, kom ik straks terug.

Ik begin met een citaat uit het rapport ‘Twaalf acties voor de voertuigindustrie’. Het gaat hier immers niet alleen over auto’s, u weet dat wij een grote voorloper zijn op het gebied van de autobus- en autocarindustrie. Denk maar aan bedrijven als Van Hool en Jonckheere in Roeselare. Wij zijn daarin echte voorlopers en we moeten er oog voor hebben om dat in stand te houden.

In dat rapport staat een citaat van PricewaterhouseCoopers, dat zijn mensen die allerlei grote strategische studies maken. In de nota van de taskforce van minister Moerman over de groei van de autoproductie staat dat in België in 2003 887.883 auto’s geassembleerd zijn, waarvan de meesten geëxporteerd worden.

De prognose van PricewaterhouseCoopers voor België in 2011 is 980.483. Wie weet wat Volkswagen in Vorst produceert, weet dat ook deze grote jongens zich in hun strategisch denken kunnen vergissen. Dat zou namelijk een groei zijn van 101.600 wagens of 11,6 procent. De realiteit na het sluiten van Volkswagen in Vorst en eventueel andere bedrijven is anders.

Wat nu gebeurt met Vorst is eigenlijk, en ik verontschuldigd me voor de uitdrukking, een aangekondigde dood. Wie de laatste jaren de discussies heeft gevolgd over de evolutie binnen de automobiellsector, wist dat dit vroeg of laat zou gebeuren.

Op dit moment zijn er nog 6 constructeurs over de hele wereld die verantwoordelijk zijn voor 80 procent van de wereldmarkt. Na de val van de Muur zochten alle constructeurs vestigingen in Oost-Europa, en dit niet alleen om te voldoen aan de plaatselijke behoeften. Bovendien betekent de globalisering van de sector dat constructeurs in toenemende mate produceren waar de vraag zich situeert. Hierdoor kon het Europese exportoverschot geleidelijk wegebben. Nadien volgden

een aantal sluitingen zoals Renault Vilvoorde, Ford Genk, Ford in Engeland, Vauxhall, Rover enzovoort.

De onderbezetting waarmee sommige bedrijven werden geconfronteerd, werd opgevangen via de ontwikkeling van nieuwe nichemarkten en het lanceren van luxemodellen. Zodra alle producenten in die segmenten aanwezig waren, verhoogde de concurrentie en ontstond er in de traditionele marktsegmenten uitval.

In het begin van de jaren negentig was de situatie in de automobielsector nog veel beroerder. We mogen niet vergeten dat er 50.000 rechtstreekse en onrechtstreekse arbeidsplaatsen verloren zijn gegaan. De oplossing was toen de automatisering van de sector. Dat was het antwoord op de Japanse uitdaging. De best verkochte wagen is trouwens nog steeds de Toyota Corolla. Er moest dus geïnnoveerd worden op het vlak van arbeidsorganisatie. Begrippen als teamwork, totale kwaliteitszorg, continu verbeteringsproces, just-in-time werden gemeengoed.

Eind jaren negentig was de Europese industrie opnieuw in uitstekende conditie. Het probleem van de overcapaciteit werd gedeeltelijk naar de achtergrond verdrongen. Het ging dan over productinnovaties, design, platformstrategie en modulaire productie. Vandaag moet men bij wijze van spreken een Polo kunnen bouwen, morgen een Volkswagen en overmorgen een Mondeo. We stellen echter vast dat de verkoop terugvalt, zeker in West-Europa terwijl de productiviteit jaarlijks blijft stijgen met 5 procent.

Mevrouw Vogels, u zult dit misschien niet graag horen, maar ik denk dat de Vlaamse Regering wel degelijk beschikt over een visie en een beleid. Vlaanderen heeft een duidelijke strategie. Daarnaast is er een beperkte federale strategie en een ontoereikende Europese sociale strategie. Minister Moerman zal straks wellicht uitgebreid ingaan op de Vlaamse strategie.

De heer Laurys heeft de voorgeschiedenis al aangehaald. Op 29 april 1999 heeft het Vlaams Parlement een resolutie goedgekeurd. Daarnaast verwijs ik ook nog naar Flanders Drive, de rondetafelconferenties en de taskforce, die in oktober 2004 werd opgericht en die een twaalfal maatregelen naar voor heeft gebracht.

Mevrouw de minister, gelet op mijn slecht karakter zal het u misschien verwonderen dat ik u feliciteer. Ik heb gisteren het informele verslag gelezen van de commissie voor Buitenlands Beleid. U hebt er terecht op gewezen dat Vlaanderen niet bij de pakken is blijven zitten. Vlaanderen heeft een aantal inspanningen gedaan binnen de mogelijkheden die ze op dit moment heeft. U zult daar straks wel uitgebreid op ingaan. Het mag ook gezegd worden dat de federale regering qua maatregelen inzake de loonkost, de lastenvermindering op ploegen-

arbeid misschien iets te laat heeft ingegrepen om de Duitse productiebedrijven voor te zijn.

Er is echter ook nog een ander onderdeel. U stelt nu een permanente monitoring ter beschikking. Men zou kunnen denken dat er nooit een discussie over is gevoerd. De voorzitter van de commissie voor Economie kan daar echter over getuigen. In deze commissie is aandacht besteed aan de hele automobielsector. Er zijn verantwoordelijke ministers. In de federale regering zijn dat de heer Reynders en de heer Vanvelthoven. In de Vlaamse Regering zijn dat mevrouw Moerman, de heer Vandenbroucke en de heer Peeters, die hier nog niet aan bod is gekomen. Bij hem gaat het over de groene stroom in relatie tot de hele automobielsector.

Ford Genk is drie jaar geleden aan bod gekomen. We kunnen natuurlijk ontzettend veel vragen stellen over de redenen om, in dit geval, Volkswagen Vorst te sluiten. Indertijd hebben we ook de vraag gesteld welke rol de Vlaamse Regering kan spelen in deze zaak. Ik weet niet of het voor dit bedrijf uitstel van executie is. Ik weet ook niet of de tewerkstelling van die 1.500 mensen zal worden gegarandeerd. Er wordt gezegd dat in Vorst de Punto nog verder mag worden geproduceerd. De vraag is of daar 1.500 mensen voor nodig zijn. Sommigen hebben vandaag in de krant gezegd dat het bedrijf op termijn helemaal dicht zal gaan. De sluiting zou dan in twee stappen gebeuren.

Over een ander punt heb ik nog maar weinig gehoord. Minister Moerman kan daar misschien straks dieper op ingaan. Ik heb het dan over de stand van zaken in verband met de High Level Group CARS 21, die de vicevoorzitter van de Europese Commissie, de heer Verheugen, in de loop van 2005 heeft opgericht. Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u eind 2005 met de heer Verheugen contact hebt opgenomen. De Vlaamse Regering kan zich in dit geval toch rechtstreeks tot Europa wenden. Hoe gaat de Vlaamse Regering hier nu mee om?

In mijn inleiding heb ik al gezegd dat er nog altijd vier grote automobiel- en voertuigconstructeurs in Vlaanderen actief zijn. De vijfde is natuurlijk Volkswagen, die nu in een afgeslankte vorm verder doet. Ik heb verwezen naar Van Hool en naar Jonckheere. De drie andere zijn Ford Genk, General Motors en Volvo Gent. In de sector van de trekkers is er ook nog Volvo Europa Truck in Oostakker.

De vraag is welke conclusies men trekt uit de afloop bij Volkswagen Vorst. Het antwoord daarop is niet zo gemakkelijk. De Vlaamse en federale regering moeten kiezen voor een systeem waarbij kan worden gedetecteerd hoe de markt zal reageren op de andere bestaande producenten van auto's, autocars enzovoort. Er is nu een hele discussie over het nieuwe model Astra bij

General Motors in Antwerpen. Hoe gaat de Vlaamse Regering daar mee om? Mevrouw de minister, gisteren zei u dat we niet actief maar proactief moeten optreden. De vraag is dan natuurlijk hoe dat moet gebeuren.

Tot slot heeft de Vlaamse Regering met de afslanking van Ford Genk voldoende bewezen voldoende slagkracht te hebben om daarop in te spelen, zodat er rekening wordt gehouden met de menselijke kant van het verhaal. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Schoupe heeft het woord.

De heer Etienne Schoupe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president, leden van de regering, dames en heren, wat leert het aangekondigde drama van VW Vorst ons eigenlijk? We zijn natuurlijk getroffen door de sociale aspecten en de menselijke drama's die erachter zitten, ook al hebben we vandaag nog geen kennis van de formele beslissing en kennen we de precieze maatregelen die getroffen zullen worden nog niet. Het zou dan ook voorbarig zijn te spreken over sociale maatregelen, over een sociaal akkoord en sociale begeleiding. Dat kan pas als het Duitse hoofdkwartier van Volkswagen formeel de beslissing kenbaar maakt. Minister Vandenbroucke, u hebt ongetwijfeld nog ruim de tijd om maatregelen voor te bereiden want we weten dat de wet-Renault de bedrijfsleiding en de regering de tijd geeft om een en ander grondig voor te bereiden. Daar is echter ook een keerzijde aan: het feit dat de 12.000 tot 13.000 families die rechtstreeks worden getroffen door de aankondiging, gedurende maanden in grote onzekerheid zullen leven. Dat wordt voor hen bijzonder moeilijk.

Deze sluiting treft in de eerste plaats een Brussels bedrijf, maar ook en vooral Vlaanderen omdat de helft van de arbeiders en driekwart van de bedienden Vlamingen zijn. Ook de bedrijven die de toelieferingen doen, zijn voornamelijk Vlaams. Volgens de Nationale Bank biedt de assemblage van personenwagens in ons land direct en indirect tewerkstelling aan 50.000 tot 60.000 mensen. Dat is 1,3 tot 1,5 procent van de totale tewerkstelling in dit land. De toegevoegde waarde van deze tewerkstelling bedraagt volgens de Nationale Bank tussen 5 en 6,5 miljard euro. Volkswagen betekent zowat een kwart van dat geheel. Dat houdt in dat op het ogenblik dat de maatregel wordt doorgevoerd, er 1,5 miljard euro toegevoegde waarde wegvalt. Dat is een reële verarming van 60 miljard oude Belgische frank.

Het Vlaams Parlement moet goed in het oog houden dat na VW Vorst nog Antwerpen, Genk en Gent overblijven.

Op die plaatsen wordt vandaag ongeveer 4 miljard euro aan toegevoegde waarde gecreëerd. Dat is 1,5 procent van het bruto binnenlandse product. Ook al moeten we

eerstdaags de begeleiding van een aangekondigde sluiting verzorgen, toch moeten we ook en vooral nadenken over hoe we een en ander in de toekomst kunnen vermijden.

Ik zet enkele vaststellingen op een rijtje. Een: wie de automobielsector volgt, weet dat VW een vijftal moeilijke jaren achter de rug heeft. Het bedrijf heeft een return on investment die in 2001 nog meer dan 9 procent bedroeg, maar in 2005 was teruggevallen tot iets meer dan 2 procent. Herstructureringen waren derhalve te verwachten. Als VW stelt dat het in 2008 opnieuw 9 procent wil halen, dan weten we dat de toestand ernstig is.

Een tweede feit is ook belangrijk. In september ging IG Metall akkoord om de arbeidstijd op te trekken van 28,8 naar 33 uur zonder loonsverhoging – met uitzondering van een eenmalige premie van 1.000 euro. Daarbij is uitdrukkelijk bepaald dat de capaciteitsbezetting, die 70 procent bedraagt, moet worden opgetrokken om opnieuw rendabel te kunnen zijn. Tezelfdertijd gaat IG Metall akkoord om 16.000 arbeidsplaatsen te schrappen. Maar de bond bedong ook werkzekerheid en deling in de toekomstige winst voor de werknemers in de Duitse vestigingen. Men zag de buidus hangen. Het is overigens merkwaardig dat de Financial Times in dat verband sprak van een vermindering van de uurloonkost van 54,7 naar 40,6 euro.

Drie: Porsche heeft via de heer Piëch een machtsgreep op VW gerealiseerd. Daarbij zijn alle akkoorden die de vorige directie heeft afgesloten, onder meer met de Belgische regeringen, op de helling komen te staan. Die machtsgreep gebeurde met de expliciete goedkeuring van IG Metall. De bedongen lagere loonkost en de nagestreefde hogere bezettingsgraad leiden tot een beter rendement. Dat laat in een kapitalistisch systeem toe om opnieuw een bloeiend bedrijf te worden.

Laten we niet te veel illusies koesteren. VW Vorst is een bedrijf met een infrastructuur en een structuur om 200.000 tot 250.000 wagens te maken. Zo'n bedrijf is niet leefbaar als men er slechts 50 of 60.000 produceert. Als we willen dat VW Vorst een toekomst heeft, dan, is er iets fundamenteels nodig. Een sociaal akkoord en een sociaal begeleidingsplan zijn belangrijk voor wat vandaag gebeurt. De vraag is evenwel ook: wat brengt de toekomst? Ik weet natuurlijk dat dit geen bevoegdheid van Vlaanderen alleen is. Het is een Belgische aangelegenheid. De verhoging van 5,63 procent naar 10,7 procent van de niet door te storten bedrijfsvoorheffing op de belastbare bezoldigingen is een stap in de goede richting. We zullen evenwel moeten onderzoeken hoe die maatregel kan worden uitgebreid.

Maar belangrijker lijkt mij dat we in dit land moeten komen tot het promoten van eigen bedrijfskapitaal voor

onze eigen bedrijven zodat ze opnieuw in Vlaamse handen komen en de beslissingscentra hier zijn. Tewelkstelling wordt gecreëerd door competitieve privébedrijven en in de Vlaamse bedrijven moeten we de investeringen van de Vlaamse spaarquote in de eigen bedrijven kunnen promoten.

We hebben in 1982, in andere omstandigheden, de aankoop van aandelen in Belgische vennootschappen aangemoedigd. De programmawet van 1993 introduceerde de VVPR-aandelen, de verlaagde voorheffing, waardoor dividenden aantrekkelijker werden. De vraag is hoe we de hoge spaarquote die we in Vlaanderen en in België hebben, kanaliseren naar het Belgische bedrijfsleven. Hoe kunnen de Bekaerts, de Barco's, de KBC's, de Fortissen, de Dexia's, de Solvay's, de UCB's, de Umicores, de Exmars, de Katoennatie of Sea-invest met Vlaamse middelen en investeringen een financiële structuur krijgen om op lange termijn te overleven opdat ze niet het voorbeeld zouden volgen van Electrabel, Tractebel, Petrofina, Royal Belge, Hessenatie, Noordnatie en Unilin? We moeten zelf inspanningen doen om ons bedrijfsleven in eigen handen te houden en de beslissingscentra in België en Vlaanderen te houden. (*Applaus bij het Vlaams Belang, CD&V, VLD-Vivant en de N-VA*)

De voorzitter: De heer Gabriëls heeft het woord.

De heer Jaak Gabriëls: Mevrouw de voorzitter, leden van de Vlaamse Regering, geachte collega's, dit is een serene debat over een dramatische situatie. Wij als politici hebben samen met de werknemers de opdracht, de machteloosheid die ons zou kunnen overkomen, te verdrijven. We hebben de zaak-Renault meegemaakt en daar veel uit geleerd. Dat drama heeft politici de mogelijkheid gegeven om op zo'n situatie te anticiperen. Ford Genk, Opel België en Volvo Gent zijn voorbeelden van hoe men, door te anticiperen en op tijd maatregelen te nemen, perspectieven kan bieden aan sectoren die door sommigen reeds afgeschreven worden.

Deze vergelijkingen lossen natuurlijk niets op voor VW Vorst. Uiteraard zijn we blij dat de federale en de Vlaamse minister van Werk zich in de eerste plaats bekommeren om het personeel. Het zoeken naar een nieuwe job, de nieuwe uitdaging, een nieuwe toekomst voor de gezinnen, is een absolute prioriteit.

Maar de overheid kan alleen maar het kader scheppen waarin de economie zich goed kan ontwikkelen. Paniek zou nu een slechte raadgever zijn. De dramatische ontwikkelingen bij Sabena, Renault en Ford hebben bewezen dat we mensen op zeer korte tijd opnieuw aan een job kunnen helpen.

Vlaanderen is nu eenmaal een sterke economische regio in Europa. Onze uitstekende ligging en logistiek in het hart ervan, geeft kansen voor de toekomst. We beschik-

ken over een potentieel van hoogopgeleide, hardwerkende en meertalige personeelsleden en de productiviteit van onze bedrijven is vrij hoog.

Wij hebben nu, geraakt door het chauvinisme en de nationalistische reflex van de Duitse vakbonden en ondernemingen, geen effectief antwoord kunnen geven. Maar we moeten keihard voortwerken om deze regio nog meer te positioneren en dat soort beslissingen in de toekomst zo veel mogelijk onmogelijk te maken.

De automotivesector blijft ook morgen voor Vlaanderen een heel belangrijke economische sector, die goed is voor 100.000 arbeidsplaatsen in de directe en de indirecte productie. 95 percent van de personenwagens die in Vlaanderen worden geproduceerd, wordt uitgevoerd, wat goed is voor ongeveer 14 percent van de Vlaamse export. De automobielsector is daarmee de tweede sector, na de farmaceutische en petrochemische industrie.

Als politieke overheid moeten we de sterke troeven van Vlaanderen en België nog meer uitspelen. Ik denk dat we proactief moeten anticiperen op wat multinationals verwachten vanuit een vestiging in een ander land. Vaak is de productie-eenheid in Vlaanderen niet onmisbaar in een multinationale productieketen.

Duitsland en andere Europese landen hadden de belasting op ploegenarbeid al afgeschaft of fors gereduceerd. Wij hebben dat later ook gedaan, gelukkig maar. Proactief anticiperen op de economische veranderingen die bezig zijn, moet in de toekomst nog veel meer gebeuren. Dat vergt flexibiliteit en creativiteit van kaderleden, bedienden, werknemers, vakbonden en politiek. Kortom, van de hele samenleving.

Wij als politici kunnen een belangrijke intermediaire rol spelen om het wettelijke kader te scheppen en creatief te zijn in het ontwikkelen van nieuwe initiatieven en vooral in het bemiddelen tussen de sociale partners.

De federale regering heeft ploegenarbeid duidelijk fiscaal beloond en leefbaar gemaakt. Dat kost op jaarbasis 500 miljoen euro aan de schatkist. Inzake flexibiliteit werd voor de verhouding arbeidsduur-productiecyclus – vijf à zeven jaar voor een auto – toegelaten om in het begin meer te werken en later minder.

Ik zou aan de Vlaamse Regering willen vragen om het voorstel over de belasting op de outillage te laten goedkeuren, want het kan een belangrijk instrument zijn om te anticiperen op eventuele situaties elders. Ik denk dat het belangrijk is dat we reageren als een kennisgebied, proactief bijsturen en het investeringsklimaat hier aantrekkelijk houden.

Destijds heb ik als minister van Economie de rondetafelgesprekken met alle sectoren op gang gebracht. De automotive was, onder meer naar aanleiding van moeilijkheden bij Opel België, een van de eerste sectoren. Ik weet dat die contacten uiterst rendabel kunnen zijn. We hebben dat ook gedaan voor de chemische sector. Dat heeft er onder meer toe geleid dat BP Chemicals zich in Geel heeft gevestigd en niet in Rotterdam, dat Bayer en BASF, na intensieve contacten in Duitsland, uiteindelijk opnieuw hier investeren. Het is belangrijk om hen te leren kennen en dagdagelijks met hen te onderhandelen. Ik ben heel blij dat minister Moerman hier zeer actief op inspeelt en goede relaties onderhoudt, om te weten wat elders beweegt en wat de drijfveren zijn om eventueel andere beslissingen te nemen.

Het gaat niet altijd alleen om puur economische argumenten. Het kenniscentrum van Toyota Europe, goed voor 2000 arbeidsplaatsen in vier landen, heeft zich in Evere gevestigd, het distributiecentrum is in Diest gevestigd. De Europese woordvoerder van Toyota zei daarover: “De sterkte van de Belgen is dat ze verschillende talen kunnen spreken en heel open staan voor andere culturen. Dit heeft er steeds meer toe bijgedragen om een deel van onze activiteiten hier te concentreren.”

Die talenkennis moeten we blijven aanscherpen. Daarvoor heeft het Vlaamse onderwijs een heel belangrijke opdracht, want vanzelf gaat het niet. Dat moet steeds opnieuw worden gestimuleerd.

Ik geef een tweede voorbeeld dat aantoont dat niet alleen puur economische elementen belangrijk zijn. Volvo Gent heeft naast de loonkost en de ligging aan de Gentse zeehaven, vooral ook de Vlaamse arbeidsethiek, de productiviteit en de kwaliteit van arbeiders en ingenieurs heel hoog ingeschat. Dat zijn elementen die je niet puur economisch kunt noemen. Dat geeft aan dat we een Vlaams kenniscentrum moeten opbouwen dat in de gaten houdt wat er overal op de markt, vooral in Europa, beweegt zodat een dergelijke situatie kan worden voorkomen. Doemdenken lost hier niets op. Mevrouw Vogels, we hebben in Vlaanderen altijd met succes gerekeneerd in termen van ‘en en’ en niet van ‘of of’. Professor Zonnebloem blijft daarom beter actief in stripverhalen.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president en leden van de regering, laten we de troeven van België op tafel leggen. In de Vlaamse regio’s snakken de bedrijven naar technisch opgeleid en goed gemotiveerd personeel, laten we dat meenemen in de oplossingen die we nu zoeken voor het getroffen personeel van Volkswagen Vorst. Hoe dan ook, heel wat regio’s in Vlaanderen kampen met een overschot aan arbeid en een tekort aan arbeidskrachten. Nu de activiteitsgraad in ons land heel moeizaam is gestegen van 59 naar 62 percent gedurende de laatste 7 jaar – volgens de rapporten van de OESO moeten we naar 70 percent – mogen we ons niet

laten verleiden door gemakkelijheidsoplossingen als te vroege loopbaanuitredingen. De verschillende instanties moeten samen nagaan waar er mogelijkheden zijn en hoe de mensen daarheen kunnen worden geleid. We hebben de vroegere voorzitter van de NMBS gehoord en we hebben uitstekende diensten van De Lijn. We kunnen er perfect voor zorgen dat we die mensen kunnen verplaatsen. Hier staat een Limburger voor u: wij zijn niet anders gewoon, we hebben ons altijd heel flexibel moeten opstellen en naar zowel Vlaamse als Waalse provincies moeten uitwijken om werk te vinden. We moeten dat mede in kaart brengen om niet ten prooi te vallen aan gemakkelijheidsoplossingen en te beslissen om mensen op prepensioen te sturen, omdat de zaak dan geregeld is. Dat is niet de goede oplossing.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister-president en leden van de Vlaamse Regering, beste collega’s, doemdenken lost niets op. Geconfronteerd met de harde economische feiten, moeten we toch positief vooruitkijken vanuit de kracht en de kwaliteit van Vlaanderen. We moeten trachten te anticiperen op wat elders beweegt. We hebben daar instrumenten en instituten voor. We moeten troeven als onze Vlaamse jeugd en arbeidskrachten nog beter koesteren en de invulling van het jobaanbod in Vlaanderen bekijken als een geheel. Deze uitdagingen moeten we aangaan. Als we daar een positief antwoord op geven, ben ik ervan overtuigd dat we sterker uit dit drama kunnen komen. Dat is de bedoeling. Onze mensen zijn alleen gediend met positief denken. (*Applaus*)

De voorzitter: Minister Moerman heeft het woord.

Minister Fientje Moerman: Mevrouw de voorzitter, leden van de regering, geachte leden, ik geef eerst enkele feiten en cijfers. Er zijn inderdaad een kleine 100.000 mensen voor hun broodwinning direct of indirect afhankelijk van de voertuigindustrie. Autoassemblage staat voor 2,16 percent van het Belgische BBP. De voertuigindustrie is goed voor 14,7 percent van de Vlaamse export. 96 percent van de hier gemaakte wagens wordt geëxporteerd en een groot deel gaat via Zeebrugge, de grootste rorohaven in dat verband.

Wij maken op dit ogenblik ongeveer 900.000 voertuigen per jaar. In 2006-2007 werden er voor 800 miljoen euro investeringen gedaan in de automobielsector

We kunnen het ons met andere woorden niet veroorloven om een industrietak met een dergelijk gewicht te zien verdwijnen, terwijl we machteloos toekijken. Niemand betwist dat het aandeel van de industrie, en dus ook van de voertuigindustrie, afneemt in de ontwikkelde wereld, en dus ook in Vlaanderen. De industrie zal hier echter, in tegenstelling tot wat sommigen zeggen, nooit verdwijnen. Vlaanderen en België liggen in het centrum van een markt met zo’n 450 miljoen consumenten. Het is van belang voor de industrie om

dicht bij een dergelijke afzetmarkt te blijven produceren. Dat zal nog meer het geval zijn indien de milieukosten voor transport steeds zwaarder zullen doorwegen. Als we dus onze relatieve competitiviteit benchmarken, dan gaat het niet om een vergelijking met lageloonlanden, maar wel met andere landen in Europa. Op dat vlak hebben we troeven.

Mevrouw Mieke Vogels: Ik heb iets gehoord dat me erg veel plezier doet. Pleit u nu voor een energietaks, mevrouw de minister? Het vervoer duurder maken, is immers een mogelijkheid om de industrie dichterbij huis te houden. Dat stellen wij al jaren voor. Als u zich daar nu bij aansluit, dan kan ik daar alleen maar heel blij om zijn.

Minister Fientje Moerman: Ik pleit er inderdaad voor om er op een economisch verantwoorde wijze voor te zorgen dat de nu geëxternaliseerde kosten van dat element van de productie worden opgenomen in de kostprijs van het product.

Mevrouw Mieke Vogels: Dat is goed. We hebben dan toch een beetje invloed gehad.

Minister Fientje Moerman: Ik kom tot die troeven. Denken we maar aan de mogelijkheid om in ons land te werken met drieploegenstelsels en permanente nachtploegen. Veel mensen vergeten dat. Denken we maar aan ons systeem van economische werkloosheid, waarmee tijdelijke dalen in de productie kunnen worden opgevangen.

We hebben echter ook nadelen. Ook binnen Europa bestaan er immers grote verschillen. Ik geef slechts één voorbeeldje. Een werknemer in de automobielsector in het Verenigd Koninkrijk kost aan zijn werkgever 78 procent van wat diezelfde werknemer bij ons kost. We moeten vechten om zo veel mogelijk tewerkstelling hier te houden, waarbij we erover waken dat, als onze economie zich transformeert, en dat doet ze, zoals ze dat altijd heeft gedaan, dit geleidelijk gebeurt. Dat is de context waarin de automobielsector in Vlaanderen zich bevindt. Het is ook de achtergrond waartegen de verscheidene overheden van dit land een beleid moeten ontwikkelen.

De Vlaamse overheid heeft gekozen voor een proactieve aanpak. In het najaar van 2004, nu ongeveer twee jaar geleden, heb ik alle belanghebbenden rond de tafel gebracht voor een rondetafelconferentie over de automobielsector. Dat waren onder meer de diverse overheden. Dat is misschien een antwoord op de opmerkingen van de heer Penris over de versnippering van het beleid: alle overheden zetelden en zetelen nog steeds in die conferentie. Ook aanwezig waren de diverse administraties, de sectorfederatie en alle sociale partners, ook de vakbonden. Het doel was een optimaal flankerend beleid uit te bouwen voor die industrietak.

En ja, mevrouw Vogels, het is ook omwille van dat proactief beleid dat ik heb beslist, op vraag van de mensen hier uit de sector, om naar Detroit te gaan. Ik heb dat gedaan om persoonlijk uit te leggen aan General Motors en Ford, die toch zeer belangrijk zijn in Vlaanderen, welke onze troeven zijn. Dat gebeurde in een moeilijke context. Alle massaproductanten in de wereld kampen met overproductie. Ik geef nogmaals de twee cijfers die ik gisteren in de commissie heb gegeven. General Motors zal van nu tot 2008 twaalf fabrieken sluiten in de VS en ongeveer 34.000 mensen ontslaan. Ford zal veertien fabrieken sluiten en iets meer dan 30.000 mensen ontslaan. U kunt vragen of het helpt als ik daarheen ga. Welnu, één ding weet ik zeker: als ik niet ga, dan helpt het zeker niet.

Het pad was er niet platgetreden want ik was, bij mijn weten, de eerste die daar in lange tijd is gekomen.

Mevrouw Mieke Vogels: Het is ook zeer lang geleden dat er nog eens een Belgisch regeringslid in Zuid-Amerika is geweest. Misschien moet u toch ook maar eens naar Brazilië gaan.

Minister Fientje Moerman: Ja, mevrouw Vogels. En weet u wat ik zal doen? Ik zal basisallocatie 12.21 in aanmerking nemen en ik zal u meenemen als ik ga. (*Gelach/Rumoer*)

Ik keer terug naar de essentie van ons debat van vandaag. Voortvloeiend uit die rondetafel 'Automobiel' hebben we op 28 juni 2005 een aantal maatregelen voorgesteld. Die worden sindsdien permanent opgevolgd en uitgevoerd door een taskforce onder leiding van Eddy Geysen, de voormalige ceo van General Motors in België. Tussen haakjes, ik wil hem hulde bewijzen want hij doet dat uitstekend. Dat actieplan voorziet in de creatie van een competitief kader voor de voertuigindustrie en het wordt onderschreven door alle mensen van al onze assemblagebedrijven. De monitoring gebeurt op basis van een bordtabel die periodiek wordt geactualiseerd. De uitvoering van het plan concentreert zich op vier thema's: loonkost en arbeidsmarktflexibiliteit, innovatie, logistiek en ondersteuning, en de kost van energie.

Eerst een woordje over die loonkost en arbeidsflexibiliteit. Enkele in dit debat opgevoerde cijfers doen uitschijnen dat loonkost niet belangrijk zou zijn in de voertuigindustrie. Het omgekeerde is waar. Loonkost bedraagt gemiddeld – er zijn dus producenten waar het meer is – 65 procent van de productiekost en 5 procent van de verkoopprijs. Het verschil zit in distributie, marketing en andere dergelijke activiteiten. Als men dus enkel voor productieactiviteiten kiest en daarover beslissingen neemt, dan is loonkost wel degelijk van doorslaggevend belang.

Wat hebben wij nu gedaan? Wij hebben onze loonkost

gebenchmarkt aan vooral de Duitse loonkost. Die is traditioneel hoog, en hoger dan de onze. We hebben gezien dat als er niets gebeurde, dat we boven die Duitse loonkost zouden uitstijgen. Daarom is een tandje bijgestoken om niet de volledige ingehouden bedrijfsvoorheffing op ploegen- en shiftarbeid te moeten doorstorten. Nu moet 5,63 percent niet worden doorgestort. Op 1 april wordt dat 10,7 percent. Dat betekent in concreto in de sector een gemiddelde loonkostdaling van 4,63 percent. Deze maatregel kost van nu tot volgend jaar zo'n 200 miljoen euro. Hier moet ik nog even onderstrepen dat dit niet alleen voor de automotivesector geldt maar voor alle shift- en ploegenpremies. Dat komt de volledige competitiviteit van de economie waar op die manier wordt gewerkt, ten goede.

Een tweede zaak is de flexibiliteit. Daarentrent zijn onze federale collega's en de minister van Werk bezig met het uitwerken van een wettelijk kader voor het zogeheten plus-minusconto. Neen, het is niet de bedoeling om de mensen uit te knippen als citroenen. Het is niet de bedoeling om terug te keren naar negentiende-eeuwse toestanden. Net zoals we in de productiedalen het gewaardeerde mechanisme van de economische werkloosheid hebben, is het de bedoeling om de productiepieken gedeeltelijk op te vangen door flexibiliteit, en om tijdelijk en op korte termijn een langere werkdag en -week te kunnen organiseren. De werknemer kan dit opsparen en, wanneer er minder werk is, van wat meer vrije tijd genieten. Die situatie is voor beide partijen gunstig.

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw Moerman, u stelt dit nu toch wel heel mooi voor. De werknemer heeft dan achteraf wat meer vrije tijd. Maar mensen hebben een leven. Zij zijn niet alleen werknemer maar ook vader of moeder of dochter of zoon. Zij leven niet alleen om te werken maar ze werken ook om te leven.

U stelt het voor alsof het in het voordeel is van iedereen, maar niet iedereen is in staat om zijn tijd zo flexibel te organiseren als de industrie wil. Dat is de reden van heel veel gebrek aan welzijn de dag van vandaag. U gaat dus wat kort door de bocht, alsof het een voordeel zou zijn voor de werknemer dat hij op andere momenten wat meer vakantie kan nemen. Zo simpel is het echt niet.

Minister Fientje Moerman: Mevrouw Vogels, ik ga ervan uit dat de werknemers en degenen die hen vertegenwoordigen, het volste recht hebben om daarover te beslissen. Ik ga er ook van uit dat, als die werknemers daar met hun werkgevers een akkoord over sluiten, dat ook mogelijk moet zijn.

We zullen iets moeten doen, want de arbeid in ons land is duur. De mensen in die sector zijn nog altijd goed betaald. Daar moet ook iets tegenover staan. We kunnen niet alles willen. In een ideale wereld zou iedereen voldoende tijd hebben voor alles. Wat wij beogen, is een

wereld van het meest haalbare, waarbij sociale rechten worden gerespecteerd en waarbij in onderling overleg tussen sociale partners, vakbonden en werkgevers, althans als dat overleg er is en tot resultaten leidt, een wettelijk kader wordt geschapen om afspraken mogelijk te maken. Ik ga niet voor de mensen bepalen wat kan en wat niet kan. De overheid moet hen de kans geven om dat zelf in te vullen.

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw de minister, ik heb zonet een aantal passages voorgelezen uit interviews van u. Ik heb ook een aantal dingen geciteerd waaruit blijkt dat het vandaag de dag niet meer zo is. Werknemers worden namelijk geacht te slikken en niet te reageren, want er wordt bedreigd.

De heer Louis Bril: Mevrouw Vogels, u kent de situatie niet. Ik ben misschien slecht geplaatst om te reageren, maar u kent er niets van.

Mevrouw Mieke Vogels: Ik ken er integendeel heel veel van. Ik heb aan de kant van de welzijnssector gezeten en weet welke ravage de flexibiliteit en het hoge rendement aanrichten in sommige gezinnen. Ik heb gezien wat het met sommige mensen doet, en weet dus perfect waarover ik spreek.

Minister Fientje Moerman: Een ander aspect is innovatie. De voertuigindustrie spendeert steeds meer aan onderzoek en ontwikkeling. Mevrouw Vogels, een van de andere dingen die ik in Detroit heb vernomen, is dat Ford momenteel qua bedrijfsresultaten geen goede papieren heeft maar wel steeds meer investeert in innovatie. Het gaat dan onder andere om investeringen in milieu – dat zal u ook wel plezieren –, veiligheid en andere factoren.

Innovatie is belangrijk omdat het een van de domeinen is waarop we in de Europese Unie de mogelijkheid hebben de industrie te steunen. Dat is namelijk toegelaten door de Europese Commissie. We trachten ook in het kader van de ronde tafel in Vlaanderen de assemblagebedrijven warm te maken voor innovatie. Weg geven sinds juni 2005 10 percent extra steun aan IWT-projecten in de voertuigindustrie. Dat heeft geleid tot verschillende innovatieve projecten met een totale waarde van 5,8 miljoen euro.

We moeten nog verder durven gaan, met de ontwikkeling van niches in Vlaanderen voor de voertuigindustrie. Ik denk daarbij aan milieutechnologie, met bijvoorbeeld de waterstofbussen van Van Hool, en elektronica voor veiligheid in en rond wagens. Daarmee kan Vlaanderen een regio van autobouw en -ontwikkeling blijven. Verder is er Flanders Drive, de competentiepool voor een innovatieve voertuigindustrie, waarvoor de Vlaamse overheid 6 miljoen euro uittrekt. Momenteel werken we aan de ontwikkeling

van niches in productie en productontwikkeling. Kortom, als Vlaanderen een kenniscluster wil zijn, moet het dat ook zijn in de voertuigindustrie.

Ik wens ook kort in te gaan op logistiek en ondersteuning. Verschillende sprekers hebben al uitgelegd dat we belangrijke logistieke troeven hebben. Het is van belang dat we die kunnen behouden en verder ontwikkelen. Daartoe wordt een aantal knelpunten opgelost, zoals de noodzaak van multimodaal vervoer, supplierparken en langere vrachtwagencombinaties. Voor dit laatste loopt er momenteel een proefproject met zogeheten ecombi's tussen Genk en Gent. Dat zijn langere vrachtwagens die zorgen voor minder CO₂-uitstoot en bovendien kostenbesparend zijn.

Er werd ook een accountmanager voor de voertuigindustrie aangeduid binnen het Vlaams Agentschap Ondernemen.

Het laatste aandachtspunt tijdens de ronde tafel was de energiekost. Binnen de taskforce werd uitvoerig gesproken over het energiebeleid, zowel binnen de Vlaamse als binnen de federale bevoegdheden. Die kosten blijven voor het bedrijfsleven een permanent en specifiek aandachtspunt. Vlaanderen werkt momenteel aan een herziening van zijn beleid ter zake onder leiding van minister Peeters.

Ik zit op 5 december opnieuw aan de tafel met de CEO's van de Vlaamse voertuigindustrie. Op de agenda staat een evaluatie van het actieplan van de taskforce. We zullen nagaan of – en zo ja, welke – nieuwe maatregelen kunnen worden genomen met het oog op een competitieve en innovatieve voertuigindustrie in onze regio. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Minister Vandenbroucke heeft het woord.

Minister Frank Vandenbroucke: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, vandaag heerst er in Vorst ontgoocheling, er is woede en er groeit wrok. Ik begrijp dat en ik voel mee. Ik denk dat heel veel mensen hier in dit halfroond en ook erbuiten, begrip tonen en meevoelen. Het is onze verantwoordelijkheid om de mensen en hun gezinnen niet achter te laten in ontgoocheling, woede en wrok. We mogen deze mensen niet los- of achterlaten, maar we moeten uitwegen bieden. Dat is onze verantwoordelijkheid. En we kunnen dat ook.

Ik heb me een beetje geërgerd aan de langdurige passage in dit debat over de vraag of wij machteloos zijn of niet. Er zijn beslissingen die niet genomen worden door regeringen, zoals waar een bedrijf investeert. Er zijn andere beslissingen die wel genomen kunnen worden door regeringen en waar we absoluut niet machteloos in zijn. Het verleden bewijst dat. Ik geef één voorbeeld, want ik wil kort zijn. Sabena was een vreselijk drama. Terecht

waren de mensen ontgoocheld en woedend. Vandaag bestaat het litteken bij die mensen nog steeds, maar 75 procent van de mensen die getroffen werden door de sluiting van Sabena, zijn nu terug aan het werk. Het litteken is er nog. Het onrecht is ook niet weg, maar de uitweg werd geboden dankzij een heel actieve tussenkomst van verschillende bemiddelingsdiensten in dit land.

Om dat resultaat te bereiken – waarvoor we verantwoordelijk zijn – zijn twee voorwaarden cruciaal: duidelijkheid in de actie en doelmatigheid in de actie. Ik licht dat even toe. Om te beginnen is er nood aan duidelijkheid in de actie. Op dit ogenblik is het nog altijd erg belangrijk dat het bedrijf opklaart wat de toekomst is van de werkgelegenheid in Vorst. Ondanks de eerste algemene mededeling dat de Golf er niet langer zal worden geproduceerd, weten de betrokkenen en wij nog steeds niet wat daarvan de precieze gevolgen zijn op de werkgelegenheid. Daarover bestaat er onduidelijkheid en onzekerheid. Er moet dus opgeklaard worden.

Ook moet er duidelijkheid ontstaan in het sociaal overleg. Het bedrijf is ook op dat vlak verantwoordelijk, niet alleen om bedrijfseconomische klaarheid te scheppen, maar ook om in het sociaal overleg een sociaal plan op te stellen. Als de overheden een actie willen voeren die perspectief biedt voor deze mensen, kunnen we alleen maar stevige grond onder onze voeten hebben als die duidelijkheid in een sociaal plan er is.

Mevrouw de voorzitter, dames en heren, dat wil niet zeggen dat we ondertussen stilzitten. Mijn medewerkers hebben gisteren en vandaag al uren vergaderd en gewerkt, samen met de collega's van de federale minister van Werk, de gewestminister in Brussel, de gewestminister in Wallonië en de andere ministers van de Vlaamse Regering. Er werd al uren vergaderd en gediscussieerd over hoe we dit het beste aanpakken met het oog op doelmatigheid. Zo kom ik tot de tweede voorwaarde: doelmatigheid in de actie.

We mogen de mensen die vandaag het slachtoffer zijn en ook het bedrijf niet confronteren met de onvermijdelijke complexiteit van ons staatsbestel. We moeten die complexiteit overstijgen door een goede samenwerking. Dat bereiden we nu voor.

We zullen een samenwerkingsakkoord, dat kortgeleden door de regeringen werd goedgekeurd en dat ook in dit parlement zal worden voorgelegd, in de praktijk brengen. We zullen een gemeenschappelijke crisiscel oprichten voor belangrijke herstructurerings die gevolgen hebben voor mensen in verschillende gewesten. Dat is hier duidelijk het geval. De drie gewesten en ook de federale overheid nemen deel aan die crisiscel. Morgen installeren we die cel officieel.

De crisiscel heeft een dubbele opdracht. Ten eerste moet ze de acties van de VDAB, van de Brusselse zusterorganisatie BGDA, en de Waalse zusterorganisatie Forem, intern op punt stellen en wederzijds op elkaar afstemmen. Daar kunnen we nu al aan beginnen, ook al hebben we nog geen duidelijkheid over de bedrijfseconomische toekomst en het sociaal plan. Ten tweede moet ze ter beschikking staan van de vakorganisaties en het bedrijf om te antwoorden op alle mogelijke vragen. De cel moet ook creatief vooruitdenken over het soort maatregelen om mensen naar werk toe te leiden, in de mate dat het gewenst is en in de mate dat dit het sociaal overleg en de totstandkoming van een correct sociaal plan met verantwoordelijkheid van het bedrijf daarvoor, niet in de weg staat.

Na het sociaal overleg en na de goedkeuring van het sociaal plan zullen we een tewerkstellingscel op het terrein brengen. Dat is iets anders dan de crisiscel. Ik wil duidelijk antwoorden op de vragen van de heer Van Malderen. De VDAB, de BGDA en de Forem zullen participeren aan de tewerkstellingscel. De BGDA zal het voorzitterschap waarnemen omdat Vorst in het Brusselse Gewest ligt. Het doel van die cel is mensen een uitweg te bieden naar werk, en hen ondertussen te ondersteunen en te begeleiden. De schok, de ontredde en ook de revolutie onder de mensen is enorm. We moeten hen een warme hand toesteken om dat gevoel te helpen opvangen.

Vermits iets meer dan 50 procent van de betrokken werknemers in Vlaanderen woont, is het erg belangrijk dat de concrete opvang en begeleiding zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de betrokkenen gebeurt en wordt opgevolgd. Dat aspect moeten we nog verder bespreken.

Het is ook heel belangrijk dat we een goed georganiseerde en doortimmerde actie op het getouw zetten voor de toeleveringsbedrijven. Ik heb daarin een beetje ervaring vanuit de federale overheid destijds inzake Ford Genk. Toen hadden we ook te maken met toeleveringsbedrijven, met een ander sociaal overleg, andere mogelijkheden en andere problemen. We moeten dit nu al in kaart proberen te brengen, we moeten inzicht verwerven om te weten wat er aan de hand is, welk soort bedrijven dat zijn, welk soort sociaal overleg daar plaatsgrijpt om voor die mensen, die evenzeer slachtoffer zijn, oplossingen te zoeken.

Ik vind het bijzonder positief en hartverwarmend dat verschillende bedrijven zich vandaag al hebben gemeld met de boodschap dat ze dergelijke mensen nodig hebben. Laten we niet vergeten dat vele van die mensen bijzonder bekwaam zijn om werk te doen waar vraag naar is. Natuurlijk zijn die bedrijven die zich vandaag melden, gemotiveerd door eigenbelang, maar het is toch hartverwarmend dat dat signaal zo snel komt. We moeten daar iets mee doen.

Ik vond het ook hartverwarmend dat ik gisteren al een fax kreeg van de voorzitter van Resoc Oost-Vlaanderen, in naam van alle sociale partners. Hij schreef: "Vermits er veel Oost-Vlamingen bij betrokken zijn, willen wij uitkijken naar vacatures en mogelijkheden zoeken." Ik vond dat een bijzonder positief signaal. Ik zal de man in kwestie en Resoc Oost-Vlaanderen ook contacteren om te zeggen dat dit het soort positieve aanpak is waarmee we iets kunnen aanvangen.

Dit is ook vanmorgen op de vergadering van Vesoc met de interprofessionele partners van Vlaanderen al informeel ter sprake gekomen. Wij vonden dat allemaal een positief signaal. Ik heb dan ook aan de VDAB gevraagd om dit soort reacties nu reeds te beginnen inventariseren en te screenen. We kunnen daar nog niet onmiddellijk mee aan de slag, maar we kunnen wel kijken welk aanbod er binnenkomt en hoe we dit soort positieve netwerking zo goed mogelijk kunnen organiseren.

Ik kan u ook zeggen dat minister Moerman en ik om vijf uur een ontmoeting hebben met Europees commissaris Hübner, om na te denken over de wisselwerking met de klassieke Europese instrumenten, zoals ESF en andere. Ik kan daar niet op vooruitlopen. Ik weet ook niet of daar bepaalde nieuwe zaken zullen uitkomen, maar ik vind het wel belangrijk dat we dat contact leggen. Men mag niet vergeten dat nogal wat van ons dagelijks werkgelegenheidsbeleid verweven is met Europese middelen en instrumenten.

Tot slot beklemtoon ik nog eens dat wij vandaag de concrete begeleidings- en bemiddelingsacties nog niet kunnen starten. Er moet immers eerst een sociaal plan zijn, in de eerste plaats op basis van bedrijfseconomische duidelijkheid. Dat gaat ongetwijfeld tijd vragen. We moeten dat voorbereiden, vandaar de oprichting van de crisiscel.

Ik herhaal nog eens dat de ontgoocheling, de woede en de wrok meer dan begrijpelijk zijn. Het is onze verantwoordelijkheid om mensen niet achter te laten in woede en wrok. Ik breng dan ook hulde aan de reacties van de vakbondsleiders die ik tot nu toe heb gezien. Het zijn reacties waarbij men duidelijk nadenkt over de toekomst, oproept tot verantwoordelijkheidszin en de mensen niet opjaagt in ontgoocheling, woede en wrok, want dat helpt ons natuurlijk niet, hoe begrijpelijk het ook is.

Er zijn hier opmerkingen gemaakt die verder gaan dan bemiddeling, opleiding en begeleiding naar nieuw werk, opmerkingen die te maken hadden met de sociaaleconomische dynamiek in de bredere regio. Ik verwijs naar onze inspanningen rond het Startproject, waarbij we onder meer propere ruimte willen scheppen voor nieuwe bedrijven.

Aan de heer Laurys wil ik zeggen dat wat we nu meemaken een bijkomend argument is om het meerbanenplan snel volledig op kruissnelheid te krijgen. We zijn daar ook mee bezig. Vanaf januari volgend jaar zullen we al met een aantal van de nieuwe instrumenten, die onder meer belangrijk zijn voor oudere mensen en mensen die afgedankt worden, op kruissnelheid komen.

Ik heb de opmerking over taal genoteerd. U weet dat ik een talenbeleidsnota gepubliceerd heb, omdat ik taalvaardigheid hoger op de agenda wil. Er is hier ook een fundamenteel debat aan de oppervlakte gekomen over welk soort sociaaleconomisch model we op langere termijn willen in Vlaanderen. Ik verwijs hierbij graag naar een actieplan, 'Vlaanderen in actie', dat minister-president Leterme draagt met de hele Vlaamse Regering.

Ik wil daar niet te lang over uitweiden, omdat we in deze bijzonder dramatische omstandigheden vooral bij onze eigen leest moeten blijven. We moeten onze eigen job goed proberen te doen, zonder grote verklaringen, en hoop bieden aan mensen die het vandaag bijzonder moeilijk hebben. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik heb nog een korte opmerking, in de eerste plaats over de toonzetting van dit debat. Ik heb mevrouw Vogels horen zeggen dat een aantal sprekers aan doemdenken deden, moedeloosheid tentoonspreiden en zich zelfs machteloos opstelden.

Ik denk dat dat zeker niet het geval was of mocht zijn. Wanneer we een rustige toon hebben aangehouden, dan was dat er een van eerbiedig respect voor de slachtoffers van de huidige sociale ramp. Dat betekent niet dat we als politici niet alert mogen zijn om de gevolgen van die ramp zo beperkt mogelijk te houden en te voorkomen dat rampen van deze omvang zich in de nabije of verre toekomst nog vaak voordoen.

Ik heb de antwoorden van de regering beluisterd. Ik moet toegeven dat ze mij, verbaal althans, niet hebben ontgoocheld. Ik heb begrepen dat wat de onmiddellijke gevolgen van dit drama betreft, de regeringen gezamenlijk hun verantwoordelijkheid zullen nemen en een crisiscel zullen oprichten. Ze zullen daarbij zoeken naar oplossingen op langere termijn. Daarmee worden de wonden die psychologisch zijn geslagen, uiteraard niet geheeld maar kan een deel van de slachtoffers toch opnieuw aan werk worden geholpen.

Voorlopig geven we de regering het voordeel van de twijfel. Op middellange termijn heeft een belangrijk commentator vandaag aangegeven dat we Vlaanderen binnen onze bevoegdheden opnieuw aantrekkelijk moeten maken voor buitenlandse investeerders. Minister Moerman heeft voor de automobielsector verduidelijkt

hoe ze dat wil doen. Ik pleit ervoor die inspanningen uit te breiden naar andere sectoren die het in Vlaanderen momenteel evenmin gemakkelijk hebben. Ik denk dan aan de chemie, de haven, de spits technologie enzovoort.

Tot slot is er het perspectief op langere termijn. Wij zijn in tegenstelling tot wat mevrouw Vogels beweert, geen doemdenkers. Wij hebben alleen niet altijd alle instrumenten in handen, waardoor we soms machtelozer zijn dan we zouden willen. We hebben ambities met Vlaanderen. We hebben de ambitie om Vlaanderen op de kaart van de globaliserende wereldmarkt te houden. In deze hebben we vandaag een objectieve bondgenoot gevonden in de heer Schouppe, die iets minder voluntaristisch dan de heer Gabriëls maar zeer concreet heeft aangegeven welke weg we kunnen bewandelen. We moeten ervoor zorgen dat het Vlaams kapitaal in Vlaamse handen blijft en dat het bij voorrang wordt geïnvesteerd in de Vlaamse economie. Er zijn nog Vlaamse industriëlen die doen wat ze moeten doen. De heer Schouppe heeft terecht het voorbeeld van Katoenatie/Seaport aangehaald.

We kunnen die ambitie niet zomaar in een motie gieten als besluit van het actualiteitsdebat. Ik neem aan dat de regeringspartijen vandaag de actuele toestand willen bespreken en daarover een motie zullen indienen. We zullen die motie het voordeel van de twijfel geven en ze op haar inhoud toetsen. We zullen zelf geen motie indienen maar we gaan de uitdaging die de heer Schouppe hier heeft geformuleerd, aan. Het debat over de economische toekomst en de ontwikkeling van Vlaanderen moet worden voortgezet in de richting die hij heeft aangegeven. Wij van onze kant zullen daar tijdens de komende maanden het nodige voor doen. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

Mevrouw Mieke Vogels: Mevrouw de voorzitter, ik was eigenlijk niet van plan om nog het woord te vragen. Toch wil ik even reageren op wat de heer Penris heeft gezegd. Ik zie inderdaad dat er een band ontstaat tussen de heer Penris en de heer Schouppe. Het gaat hierbij niet meer om 'eigen werknemers eerst', maar wel om 'eigen kapitaal eerst'. *(Rumoer)*

Mijnheer Penris, als u van zin bent dat plan op te nemen, zou ik u aanraden de werkzaamheden uit de periode 1995 en 1999 er nog eens op na te slaan. De toenmalige minister-president, de heer Van den Brande, heeft toen hetzelfde geprobeerd met de Vlaamse verankering. Dat is toen niet gelukt. Misschien moet u daar eerst eens naar kijken vooraleer u die oefening opnieuw maakt. *(Opmerkingen)*

Minister Fientje Moerman: Mevrouw de voorzitter, ik zal heel kort zijn. Mijnheer Penris, een dergelijk overleg werd al opgestart. Het is trouwens gemodel-

leerd op de rondetafelconferentie voor de chemische sector en een spitstechnologische sector als de biotechnologie.

Wat het aantrekken van investeringen betreft, is er al meer dan een jaar een horizontale taskforce voor buitenlandse investeringen actief. De verschillende departementen en diensten in Vlaanderen zijn daarbij betrokken.

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

Het debat is gesloten.

Actualiteitsmotie

De voorzitter: Door de heer Caluwé, mevrouw Ceysens, mevrouw Gennez en de heer Van Dijk werd tot besluit van dit actualiteitsdebat een actualiteitsmotie aangekondigd. Ze moet uiterlijk om 17.15 uur zijn ingediend.

Het Parlement zal zich daar straks over uitspreken.

Het incident is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, het Uitgebreid Bureau heeft op 24 oktober en 13 november 2006 beslist aan de plenaire vergadering voor te stellen om vanaf woensdag 22 november 2006 een aangepaste werkwijze voor de actuele vragen in te voeren. Die werkwijze zou, in afwijking van het Reglement van het Vlaams Parlement, van toepassing zijn tot het kerstreces en nadien worden geëvalueerd door het Uitgebreid Bureau. Na de nodige evaluatie en eventuele bijstellingen zal de werkwijze dan in het Reglement van het Vlaams Parlement worden opgenomen.

Wat de spreektijd betreft, stelt het Uitgebreid Bureau voor in een eerste ronde de vraagsteller en de minister elk 3 minuten te geven. In een tweede ronde, die maximum 8 minuten duurt, kan de vraagsteller een bijkomende vraag stellen, kunnen maximum 5 andere leden zich aansluiten en antwoordt de minister op de bijkomende vragen en interventies. Ten slotte krijgt de vraagsteller nog maximum 1 minuut voor een slotbemerking.

Is het Parlement het met die spreektijdregeling eens? (*Instemming*)

Het Uitgebreid Bureau heeft op 24 oktober 2006 eveneens beslist voor de actuele vragen een nieuwe opstel-

ling in de Koepelzaal in te voeren. Bij de aanvang van de actuele vraag neemt de vraagsteller plaats aan het spreekgestoelte en de minister op de plaats van de secretaris links van de voorzitter. Zowel de vraagsteller als de minister blijven voor de hele duur van de actuele vraag op die plaats staan. De bijdragen van de leden die zich aansluiten, gebeuren na het antwoord van de minister. Ze doen dat vanop hun zitplaats in de zaal.

ACTUELE VRAAG van de heer Carl Decaluwe tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over de stand van zaken in het dossier van de radiofrequentieplannen en de etherpolitie

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's ik zit nu al twaalf jaar in het parlement. Geregeld wordt er gedebatteerd over het zendcomfort van lokale radio's: de ene stoort de andere, de Franstaligen willen niet luisteren. Ten tijde van minister Weckx werd al geprobeerd om daar iets aan te doen. Ook de toenmalig bevoegde ministers Van Rompuy en Van Mechelen en Keulen hebben zich daarmee ingelaten. Er zijn verschillende pogingen ondernomen.

De VRT kan niet overal goed worden beluisterd omdat het buitenland, maar ook het Franstalig landsgedeelte, ongeveer elke regeling naast zich neerlegt. Het zendvermogen wordt zelfs eenzijdig verhoogd. Met schorsingen door de Raad van State wordt geen rekening gehouden. Het federale orgaan, het BIPT, dat theoretisch zou kunnen ingrijpen, doet dat niet. Het maakt gebruik van een handigheid. Zolang de Franstalige tegenhanger van het Vlaams Commissariaat geen advies geeft, belanden de adviezen in de schuif of worden ze verticaal geklasseerd. Er gebeurt, met andere woorden, niets.

We hebben misschien het geluk gehad dat het Arbitragehof een bepaald artikel uit de federale wet heeft vernietigd en de gemeenschappen heeft opgelegd om tot een samenwerkingsakkoord te komen inzake telecommunicatie en de regulatoren. Mijnheer de minister, onder uw impuls en dat van de commissie voor Media hebben we gezegd dat dit akkoord pas kan worden getekend als er ook een akkoord is over de frequentieplannen en de etherpolitie. We hebben vrijdag vernomen dat er een Overlegcomité is geweest en dat er een akkoord zou zijn vanaf 1 januari 2008. Dat zou de rust in het radiolandschap terug kunnen brengen.

Mijnheer de minister, wat is de inhoud van dit ak-

koord? Op welke manier zullen de Vlaamse zenders er beter van worden?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Decaluwe, gefeliciteerd met uw twaalfjarige loopbaan, maar deze problematiek sleept al vijftien jaar aan.

Op 20 april 2005 is er een samenwerkingsakkoord gesloten na een arrest van het Arbitragehof dat de Telecomwet op een bepaald onderdeel vernietigde. Dat samenwerkingsakkoord heeft betrekking op de regulatoren. Ik heb daarvan gebruik gemaakt om te zeggen dat er bij die wet een uitvoeringsbesluit moest komen waardoor de etherpolitie er daadwerkelijk komt. Dat was een groot knelpunt. Het BIPT kon niet optreden zonder het akkoord van de CSA en er was bovendien geen koninklijk besluit. Dat is me toen toegezegd, maar het ontwerp van koninklijk besluit voldeed niet. Het trad enkel in werking voor de Vlaamse zenders en niet voor de Franstalige. Er was geen inwerkingtredingsbepaling bij omdat er geen frequentieplan was.

De zaak zat toen geblokkeerd waarna een aantal ongunstige ontwikkelingen zich voordeden. Het decreet dat nog dateert uit de vorige regeerperiode met betrekking tot de elektronische communicatienetwerken werd op zijn beurt vernietigd door het Arbitragehof. Het federale niveau heeft ook beroep aangetekend tegen ons decreet VRM. Het frequentieplan van de vorige regering met betrekking tot de particuliere radio's werd door het Arbitragehof geschorst wegens het niet-coördineren en wegens het feit dat er geen advies was van de Raad van State. Ik heb dat laatste eenzijdig hersteld, met een gunstig advies van de Raad van State. Dat bracht ons opnieuw in een goede onderhandelingspositie.

Dat heeft ertoe geleid dat het federale niveau wel bereid was om een koninklijk besluit uit te vaardigen. We hebben daar in het Overlegcomité een akkoord over gesloten. Er was nog een zeer zware discussie over de datum van inwerkingtreding. Ik wou een datum en geen periode omdat dit afhankelijk is van de publicatiedatum. De Franstaligen wilden nog eens 36 maanden en we wilden hen maximum 9 maanden geven. Uiteindelijk zijn we geland op een vaste datum, namelijk 1 juni 2008. Deze datum ligt voor mij wat te veraf, maar we moesten wel een akkoord bereiken omdat ik de etherpolitie wil en omdat we onze regulator in werking moeten kunnen houden. De VRM moet effectief kunnen werken. We moeten ook het decreet dat werd vernietigd, herstellen. We zaten dus eigenlijk in een wederzijdse houdgreep.

Het koninklijk besluit voldoet omdat er een definitieve datum instaat. Het kan vroeger, wat ook is ingeschreven. Het koninklijk besluit is ook belangrijk omdat het niet langer zo is dat het BIPT, vooraleer het optreedt, de

toestemming van de CSA aan Franstalige kant moet hebben. Het BIPT kan dus autonoom optreden. Er is dus eindelijk zicht op een definitieve oplossing met betrekking tot de etherchaos.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de minister, ik dank uw voor uw antwoord. De datum is wat hij is. Als ik het goed heb begrepen, is er in het Franstalige landsdeel geen frequentieplan meer. Ze moeten een nieuw opmaken. Is die datum daar ook aan gekoppeld? De truc zou kunnen zijn dat ze alles laten zoals het is: geen frequentieplan waardoor het BIPT niet kan optreden.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Ik heb niet het hele antwoord begrepen. Ik wil het hier hebben over een radiozender uit de streek rond Brussel. Dat soort zenders ondervindt veel hinder van radiozenders uit Brussel. Radio City Gold uit Ternat kan in de streek bijna niet meer worden ontvangen. Die radio draait volledig op vrijwilligers. Als die mensen moeten wachten tot begin 2008 of juni 2008, dan vrees ik dat dit voor hen de doodsteek is. Ik pleit er daarom voor om in de mate van het mogelijke overgangsmaatregelen te treffen. Die mensen hebben recht op een goed bereik, zodat ze zien dat hun inspanningen lonen. Tot 2008 uitzenden met de wetenschap dat veel mensen u niet kunnen horen, is niet echt motiverend.

De voorzitter: De heer Verstrepen heeft het woord.

De heer Jurgen Verstrepen: Dit dossier heeft de minister geërfd. Het gaat al lang mee. Ik pik even in op wat de heer Dehaene heeft gezegd. Ik weet dat u niet gelukkig bent met de datum van 2008. De Franstaligen werken altijd aan een heel traag tempo. Maar we zijn blij dat dit akkoord er toch al is. Het lijkt me evenwel een goede zaak om in de tussenperiode een overgangsregeling te treffen. Radio City Gold is geen alleenstaand geval. Er zullen meer van dat soort gevallen opduiken. Hier en daar wordt gemeld dat men het tot dan niet zal rekken. Ik heb het dan eventjes niet over wat men de 'grensradio's' noemt, in de streek rond Brussel en aan de Vlaamse taalgrens.

Ik stel vast dat zelfs in Antwerpen radiozenders door Franstalige zenders worden gestoord. De VRM controleert de zendantennes en het uitgestraald vermogen van de lokale zenders. Die passen het vermogen lichtjes aan als ze vaststellen dat hun uitzendzone weinig comfortabel is. Kunnen we daarom niet, in het verlengde van wat CD&V hier stelt, in de tussenperiode tot 2008 een soort van gedoogbeleid voeren? Anders vrees ik dat er veel radio's zullen verdwijnen.

Minister Geert Bourgeois: Ik beantwoord eerst de vraag van de heer Decaluwe. 1 juni 2008 is de uiterste

datum. In elk geval zullen de Franstaligen het moeilijk krijgen om hun frequentieplan rond te krijgen. Dat is de belangrijkste reden voor het gevraagde uitstel. In dat akkoord is ook bepaald dat de federale overheid akkoord gaat met mijn hersteldecreeet. Dat ontwerp van decreet ligt klaar om in het parlement te worden besproken. Verder is bepaald dat de regering afstand doet van het beroep tegen het VRM-decreet, zodra we hier het samenwerkingsakkoord hebben bekrachtigd.

Ik weet dat een aantal lokale radio's het water aan de lippen staat. Dat is niet alleen aan de taalgrens het geval, maar ook daarbuiten. Die toestand sleept nu al vijftien jaar aan. Voor een aantal radio's wordt de toestand kritiek. Elke maand krijg ik daarover van hen berichten. Ik heb er daarom hard aan gewerkt om een koninklijk besluit op de etherpolitie te realiseren. Toch wil ik daaraan twee zaken toevoegen. Een, het BIPT kan nu al optreden, op basis van de telecomwet. Die mogelijkheid is in het samenwerkingsakkoord opgenomen. De minister heeft er zich toe verbonden dat het BIPT zal optreden tegen schadelijke storingen, en dat staat los van het vergunningenvraagstuk. Het concept 'schadelijke storingen' staat in de wet, daarvoor moest geen koninklijk besluit worden uitgevaardigd.

Twee, u vraagt als het ware dat de VRM in die tussenperiode de ogen zou sluiten, maar dat is uiteraard een neutrale instelling. Ik heb alleen vastgesteld dat ook in periodes van schorsingen, het BIPT tegen geen enkele radio is opgetreden, ook niet aan Nederlandstalige kant. Het is natuurlijk zo dat het medialandschap geordend is. Als lokale radio's van die frequenties afwijken of hogere vermogens hanteren zodat ze andere Vlaamse radio's storen, zullen er klachten komen bij de VRM en we zullen zien wat de VRM ermee zal doen. Maar ik kan de VRM niet aansporen om het decreet niet toe te passen, ook al ben ik het met u eens dat de situatie urgent is.

De heer Carl Decaluwe: De stap die de Vlaamse Regering heeft gezet, is een belangrijke stap voorwaarts. Ik heb een aantal mails gekregen van mensen die het niet geloven. Ik hoop dat het gezond verstand ervoor zorgt dat het gedoogbeleid de komende jaren wordt voortgezet.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ACTUELE VRAAG van de heer Filip Dewinter tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over streefcijfers of quota voor de aanwerving van allochtone personeelsleden bij de Vlaamse overheid en de wijze waarop deze gerealiseerd zullen worden

ACTUELE VRAAG van de heer Jef Tavernier tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, over streefcijfers voor de aanwerving van kansengroepen bij de Vlaamse overheid

De voorzitter: De heer Dewinter heeft het woord.

De heer Filip Dewinter: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, op 15 november heeft mevrouw Lieten, directeur-generaal van De Lijn, het idee van quota voor medewerkers van de Lijn gelanceerd. Mijnheer de minister, u verklaarde al gauw op de radio dat het om streefcijfers ging. En mevrouw Van Brempt verklaarde 's avonds dat er duidelijke streefcijfers moesten komen die dwingend zijn. Op haar website zegt ze: "Bij de test of iemand geschikt is voor een job, wordt vandaag door een vaak erg mannelijke en blanke bril gekeken. Daar moet verandering in komen. Wanneer na de selectieprocedure twee personen overblijven, kan worden gekozen voor de kandidaat uit de doelgroep." In een rapport dat onder uw auspiciën wordt uitgegeven door de dienst Emancipatiezaken, staat dat wanneer er voor een job verschillende kandidaten als evenwaardig uit de bus komen, er iemand uit een ondervertegenwoordigde groep voorrang krijgen. Dat geldt voor alle kansengroepen.

Duidelijk is dat de regering hier niet uit één mond spreekt, wel integendeel. Om het alloctonenvoorzorgsbeleid verkocht te krijgen bij de bevolking, neemt men er ook graag de vrouwen en de gehandicapten bij, terwijl daar heel andere maatregelen voor nodig zijn.

Wat ik in al die verklaringen niet gehoord heb, is hoe men die streefcijfers of quota denkt te bereiken. Minister Vandenbroucke zegt dat er "louter rekruterings- en sensibiliseringsacties" nodig zijn om die streefcijfers te halen. Maar die acties voeren we al jaren met veel geld en energie, en hebben weinig opgeleverd. Als men toch die streefcijfers of quota wil behalen, zullen er andere middelen moeten worden ingezet. Ik vraag: welke? Mijn stelling is simpel: quota betekenen een beleid van positieve discriminatie, en positieve discriminatie betekent andere criteria naargelang de doelgroep die men een gewaarborgd aantal arbeidsplaatsen wil geven. En dat betekent negatieve discriminatie van diegenen die niet tot de doelgroep behoren, dat is in de praktijk anti-Vlaams racisme.

Dat kunnen we niet tolereren. Mijnheer de minister, de bevolking wil dat niet en ik hoop u ook niet.

Welke maatregelen zult u concreet in de praktijk brengen om de streefcijfers, quota uiteindelijk, te realiseren? *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil geen semantische discussie voeren. Mijnheer de minister, ik denk dat streefcijfers het goede woord is. Dat betekent dat we eindelijk de periode van de vrijblijvende intenties en verklaringen voorbij zijn.

Iedereen heeft de plicht te zeggen waar hij voor staat en waar hij naar streeft. Er zijn genoeg intenties geformuleerd, maar we stellen vast dat op de arbeidsmarkt nog altijd discriminatie aanwezig is bij aanwerving en tewerkstelling. Daar moet iets aan gedaan worden.

Ik denk dat het goed is dat mevrouw Lieten namens De Lijn gezegd heeft dat een tijdperk is afgesloten en dat De Lijn streefcijfers gaat vastleggen. Onze fractie heeft mevrouw Lieten een brief gestuurd om haar te feliciteren. Maar ze moet natuurlijk nog een stap verder gaan. Ze moet het cijfer nu ook concreet maken.

Mijnheer de minister, ik denk dat ook u dat moet doen voor de Vlaamse administratie. In uw beleidsbrief staat dat in juli 2006 door de regering bepaalde streefcijfers en -percentages werden vastgelegd. Die moeten natuurlijk worden geconcretiseerd vanaf 2007. Als u van 2 percent werknemers van allochtone oorsprong wil komen tot 4 percent, al is het maar in 2015, zult u ook een concreet actieplan moeten hebben. Maar over die concrete zaken lees ik zeer weinig in uw beleidsbrief.

Mijnheer de minister, op welke manier denkt u de initiatieven van De Lijn te ondersteunen? Op welke manier denkt u de streefcijfers binnen de Vlaamse administratie, onder meer voor personen van allochtone oorsprong, die op dit moment op de globale arbeidsmarkt gediscrimineerd worden, te bereiken?

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil vooreerst betreuren dan geen van beide vraagstellers bij de bespreking van mijn beleidsbrief gisteren in commissie daarover vragen heeft gesteld. Mijnheer Tavernier, u was gisteren wel aanwezig.

Het is een uitgebreid deel van mijn beleidsbrief, maar er werd niet grondig op ingegaan en er werd geen debat over gevoerd.

De heer Joris Van Hauthem: Mijnheer de minister, wij wisten dat er vandaag een actuele vraag over zou wor-

den gesteld. Anders had u nu gezegd dat u gisteren al het antwoord hebt gegeven.

De voorzitter: Mijnheer Van Hauthem, daar is in het Bureau aandacht aan geschonken. Ik denk dat we daar nu niet verder op in moeten gaan.

Minister Geert Bourgeois: Mijnheer Van Hauthem, ik heb er geen probleem mee om hier te antwoorden, maar ik zeg dat omdat het een heel belangrijk onderdeel is van het beleid van deze regering. Het zou beter geweest zijn dat we in de commissie de kans hadden gehad om er uitgebreider op in te gaan, met de cijfers en de besluiten voor ogen.

Mijnheer Dewinter, het is misschien goed om u te herinneren aan de beslissingen die ik heb genomen. Er is een decreet op de evenredige participatie uit 2002 dat nog geen uitvoering kende. Op mijn voorstel heeft de regering twee maatregelen genomen. We werken met streefcijfers, dat zijn geen quota. We hebben streefcijfers vastgelegd voor de kansengroepen. We hebben dat niet gedaan voor de oudere werknemers en de kortgeschoolden, omdat er voor die groepen geen problemen zijn binnen onze Vlaamse tewerkstellings sfeer. We hebben dat wel gedaan voor mensen met een handicap, mensen van allochtone afkomst en vrouwen.

Voor mensen met een handicap is het streefcijfer 4,5 percent, te bereiken in 2010, voor mensen van allochtone afkomst is het 4 percent in 2015. Voor vrouwen in het middenkader is het streefcijfer 33 percent in 2010 en voor vrouwen in het topkader is het 33 percent in 2015.

Dat is beslist door de regering. Dit moet worden uitgevoerd in elk beleidsdomein en dat is de verantwoordelijkheid van elke functionele minister en van het lijnmanagement. Het zal gebeuren via de aansturingmechanismen. Het wordt opgenomen in de beheerovereenkomsten en in de aansturinginstrumenten, samen met de lijnmanagers binnen de administratie en de agentschappen.

De regering heeft in het raamstatuut op mijn voorstel geen positieve discriminatie opgenomen. Dat zou niet sporen met de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie. De implementatie van de streefcijfers komt erop neer dat bij gelijke kwalificatie voor een beperkte periode, met name zo lang de streefcijfers niet behaald worden, voorrang wordt gegeven aan de persoon uit de doelgroep. Ik heb voor het eerst tellingen gedaan. Er zijn maar 1,8 percent mensen met een handicap in het departement Bestuurszaken en 2 percent mensen van allochtone afkomst. Hebt u er iets tegen dat aan de eindmeet, nadat mensen gelijke kansen hebben gekregen, gelijkwaardig zijn, en dat de mensen uit de doelgroep tijdelijk voorrang krijgen tot 2015, tot we de

streefcijfers behalen? Ik begrijp dat u de regering probeert te verdelen. Er is misschien wel wat begripsverwarring geweest, maar minister Van Brempt heeft meteen duidelijk gemaakt dat het gaat over streefcijfers. Als u haar website citeert, moet u dat volledig doen. Ik citeer eruit: “Wanneer er na de selectieprocedure twee personen overblijven, kan worden gekozen voor de kandidaat uit de doelgroep, maar het is niet zo dat de keuze naar die persoon zal gaan. Het is de beste kandidaat die de job zal krijgen.”

Wat is het verschil tussen streefcijfers en quota? Bij quota moet een bepaald aantal mensen aanvaard worden uit de doelgroep, ongeacht hun kwalificatie en ongeacht of ze de beste zijn in de proeven of examens. Bij streefcijfers proberen we mensen bij de start gelijke kansen te geven. Daarom doen we een aantal acties, mijnheer Tavernier, om mensen ertoe te brengen te solliciteren. Voor gehandicapten zorgen we voor arbeidsplaatsaanpassingen, we geven premies om mensen met belemmeringen te laten aanwerven, we gaan in de aanwerkkanalen acties doen opdat mensen zouden solliciteren. We zullen op de selectieprocedures inwerken zonder onderscheid tussen allochtonen en autochtonen. We zullen nagaan of de normen die Selor hanteert voor een uitvoerende functie waarin men niet in contact komt met het publiek, bijvoorbeeld in de taaltest, niet op een te hoog niveau liggen, ook voor mensen van autochtone afkomst. We zullen het gelijkleggen van de lat sterk belemtonen.

Mijnheer Dewinter, dit houdt dus geen positieve discriminatie in maar wel een positieve actie. We brengen mensen aan de start op gelijke voet. Ze moeten hun wedstrijd doen en aan de meet geraken. Wie als eerste aan de meet komt, wordt benoemd. Als je met twee tegelijk over de meet komt, geven we de doelgroep voorrang in het kader van de positieve actie in de periode tot de streefcijfers bereikt zijn. Het zint u misschien niet dat we dat doen voor mensen met een handicap, voor Vlamingen van allochtone afkomst en voor vrouwen. Het is natuurlijk moeilijk om een onderscheid te maken, want het gaat over Vlamingen met een handicap, Vlamingen van allochtone afkomst en vrouwen. Dat zijn ondervertegenwoordigde groepen. We gaan op een heel evenredige manier deze groepen proberen te laten participeren aan het werk bij de Vlaamse overheid.

De heer Filip Dewinter: Wat betreft het over dezelfde kam scheren van vrouwen, gehandicapten en allochtonen, kan ik beter een lezersbrief uit Het Laatste Nieuws citeren waarin een zekere mevrouw Eline Daems het volgende zegt: “Ik heb er mijn buik van vol. Telkens opnieuw worden groepen zoals gehandicapten, allochtonen en vrouwen over dezelfde kam geschoren, terwijl elk van die groepen geconfronteerd wordt met totaal verschillende problemen die ook totaal verschillende oplossingen vragen. Indien er een tekort is aan allochto-

ne werknemers bij De Lijn, dan liggen daar andere factoren aan de basis van dan voor vrouwen. Ik weiger daarom ook om als excuus gebruikt te worden voor enig welke vorm van discriminatie, of het nu positieve of negatieve is. Als men mij aanwerft, moet het zijn omdat ik goed werk lever, niet omdat ik een vrouw ben.”

Ik denk dat deze briefschrijfster volkomen gelijk heeft. Bij vrouwen en ook bij gehandicapten zijn er totaal andere redenen waarom ze al dan niet worden aangevraagd. Bij gehandicapten leidt een fysieke handicap ertoe dat ze misschien minder kansen hebben. Bij vrouwen is er sprake van bepaalde vooroordelen. Bij allochtonen zijn het vooral taalproblemen, attitudeproblemen en wellicht toch ook – we moeten het zeggen – culturele problemen die ertoe leiden. Dat zijn drie verschillende dingen. Hou er toch mee op dat allemaal over één kam te scheren en die vrouwen en gehandicapten te gebruiken en te misbruiken als glijmiddel om toch maar uw streefcijfers en quota voor allochtonen te behalen. Daar gaat het immers natuurlijk over. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

Ik zou wat dat betreft toch wat meer duidelijkheid van de regering willen. U hebt niet de moed van uw overtuiging! Dat zal straks wel blijken uit de repliek van mijn collega van Groen!. Hij heeft immers gelijk: u wilt wel en wekt de indruk, maar op het einde van de rit durft u niet echt te doen wat er moet worden gedaan.

Als een allochtoon en een autochtoon zich dan allebei aanbieden, dan zult u er wel voor zorgen dat ze op het einde van de rit hetzelfde resultaat halen. (*Rumoer*)

Door de criteria wat waziger te maken en door deliberaties allerhande, wat natuurlijk een enorme druk zal betekenen voor degenen die over deze examens moeten delibereren, zult u kiezen voor die allochtoon en niet voor die autochtoon. Dat is positieve discriminatie. Dat is anti-Vlaams racisme. Ik heb daar geen ander woord voor. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, als u inderdaad vaststelt dat bepaalde groepen duidelijk ondervertegenwoordigd zijn op de arbeidsmarkt, onder meer binnen de administratie, en dat niet op de eerste plaats is omwille van wat ze kunnen, maar door andere handicaps, waar die ook liggen, dan vind ik het zeer belangrijk dat u dat erkent. Het is dan eveneens zeer belangrijk dat u voor elk van die aparte doelgroepen ook een apart positief beleid voert om hen er minstens toe aan te zetten zich kandidaat te stellen, dat u een aantal barrières wegneemt. Het is belangrijk dat u die streefcijfers zo concreet mogelijk maakt en dat u die acties om die te bereiken ook zo concreet mogelijk maakt, en dat niet alleen in 2015. Dat moet nu al beginnen, in 2007.

De voorzitter: Mevrouw Temsamani heeft het woord.

Mevrouw Anissa Temsamani: Mevrouw de voorzitter, het betoog van de heer Dewinter toont duidelijk aan dat men allochtonen niet wil kennen of niet kent. Ik wil even verwijzen naar de enquête die vorige week werd gepubliceerd over de onverdraagzaamheid van jongeren tegenover allochtonen. Ik was heel erg getroffen door uitspraken op de televisie als zou 40 tot 60 percent van ons land bezet zijn door allochtonen, door de uitspraak dat allochtonen zo anders zijn, en dergelijke dingen. Wat mij vooral verheugt, mijnheer de minister, is dat de toch wel vage plannen in uw beleidsbrief nu concreet gaan worden en dat er maatregelen zullen worden genomen. Misschien moet er eens worden gedacht aan een systeem als Jobkanaal, dat vandaag al bestaat in de privésector. Misschien moeten we er eens over nadenken of dat ook niet kan worden toegepast bij de overheid. Ik kijk vol verwachting uit naar uw initiatieven.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, geachte leden, voor alle duidelijkheid: bij de VLD zijn we er een voorstander van dat een bedrijf, ook een overheidsbedrijf, een afspiegeling zou zijn van de maatschappij. Dat is het doel dat we nastreven. Wel blijven we kritisch staan tegenover het middel waarmee dat wordt bereikt.

Mijnheer de minister, in dat licht verheugt het ons zeer dat u benadrukt dat de competenties met elkaar zullen worden vergeleken en dat er niet positief zal worden gediscrimineerd. Dat is immers een ander betoog dan het aanvankelijke betoog van zowel mevrouw Lieten als minister Van Brempt. Wij zeggen ja tegen streefcijfers, maar nee tegen streefcijfers die absoluut afdwingbaar en dwingend zijn. Dat zou immers neerkomen op quota.

Minister Geert Bourgeois: Ik ben het volledig eens met de laatste spreker.

De heer Dewinter wil absoluut intellectueel het onderscheid niet maken tussen quota en streefcijfers. Het spijt me, het is onmogelijk om met u te debatteren. Ik toon heel klaar en duidelijk aan, conform de rechtspraak van het Europees Hof, wat streefcijfers en quota zijn. Quota leiden tot positieve discriminatie. Bij streefcijfers wordt de beste benoemd. Ik noteer dat u er nu al van uitgaat, met een vooroordeel dat u blijkbaar kenmerkt, dat onze leidende ambtenaren, die zoals u weet exclusief bevoegd zijn voor de aanwervingen, dat niet correct zullen doen. Ik zal de boodschap bezorgen aan onze topambtenaren, dat zij er door u van worden verdacht dat ze dat niet objectief zullen doen.

Zij moeten correct, loyaal uitvoeren wat de Vlaamse Regering beslist. Maar wij hebben een actieplan: wij

moeten dat uitvoeren via de beheersovereenkomsten en de aansturingsovereenkomsten. Zij moeten ervoor zorgen dat er vrouwen en mensen met een handicap solliciteren. Wij scheren al die mensen niet over dezelfde kam, mijnheer Dewinter, maakt u zich daar absoluut geen zorgen over. Die dame heeft gelijk: zij wordt niet als excuus gebruikt. Wij zorgen ervoor dat er vrouwen in het midden- en topkader komen, precies omdat ze daar nu ondervertegenwoordigd zijn. Niet als excuustruus maar omwille van hun capaciteiten. Net zoals wij die andere mensen aanwerven omwille van hun capaciteiten en hun meerwaarde voor onze administratie en agentschappen.

Van twee zaken één: er zijn inderdaad maatschappelijke problemen met mensen van allochtone afkomst. Welnu, de beste sleutel tot integratie is: één, taalkennis en, twee, werk. Ik zie, mijnheer Dewinter, dat u daar zware problemen mee hebt. Het typeert u en het maakt dat u zich desolidariseert met de meerderheid van de Vlaamse samenleving. Onze Vlaamse werkgevers voeren een beleid dat gericht is op actieve participatie van medemensen van allochtone afkomst. U wilt dit niet, u wilt blijkbaar de confrontatiecultuur. Wij kunnen daar alleen maar akte van nemen.

De heer Filip Dewinter: Als iemand de confrontatiecultuur in de praktijk brengt en cultiveert, dan is het wel deze regering, mijnheer de minister. Zij doet dat met het stigmatiseren, het achtervolgen, de heksenjacht en het op de brandstapel plaatsen van werkgevers zoals Feryn en anderen die niet doen wat in het politiek correcte plaatje past, en nu ook met deze streefcijfers die in feite quota zijn – laten we maar eerlijk zeggen waar het over gaat. Quota die, zoals mevrouw Van Brempt terecht zegt in TerZake, dwingend zijn en gehaald moeten worden.

Er zal natuurlijk een enorme morele en politieke druk worden gelegd op die topambtenaren en alle anderen om ervoor te zorgen dat die streefcijfers inderdaad worden gehaald. Er zal voldoende 'flexibiliteit' aan de dag worden gelegd om op het einde van de rit te doen wat u wilt dat er wordt gedaan. Dat betekent, hoe u het ook draait of keert – en u hebt niet de moed van uw overtuiging, daar geef ik mijn collega van Groen! gelijk in – dat u op het einde van de rit uw positieve discriminatie via bochten en omwegen toch zult in de praktijk brengen. Wij zullen dat blijven aanklagen.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, wij steunen al uw initiatieven die tegen de confrontatiepolitiek ingaan en wij zullen u op geregelde tijdstippen ondervragen over de concrete acties die u onderneemt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

ONTWERP VAN DECREET houdende wijziging van sommige bepalingen van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 4 maart 2005

– 911 (2005-2006) – Nrs. 1 tot 3

Algemene bespreking

De voorzitter: De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Hermans, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Margriet Hermans: Mevrouw de voorzitter, collega's, heren ministers, dit ontwerp van decreet betreft een wijziging met drie luiken.

Een eerste punt betreft een regeling voor radio-omroepen die uitsluitend digitaal wensen uit te zenden via een vergund radio- of televisieomroepnetwerk. Op dit ogenblik is er enkel een regeling voor radio's die uitsluitend via de kabel uitzenden en voor radio's die via de ether, FM en digitaal uitzenden.

Om te komen tot een consistent decretaal kader voor radio-omroepen die uitsluitend digitaal aards uitzenden, wordt in het ontwerp van netwerkradiodecreet het statuut van de kabelradio's van toepassing gemaakt op deze radio-omroepen. Deze netwerkradio-omroepen hoeven geen zendvergunning te krijgen. Een erkenning door de Vlaamse Regulator voor de Media volstaat. Wel zullen de erkende netwerkradio-omroepen de nodige afspraken moeten maken met de omroepnetwerken of de kabelnetwerken om hun programma's digitaal te laten doorgeven.

Het tweede deel betreft de erkenningscriteria voor de particuliere lokale radio-omroepen. Erkende lokale radio-omroepen kunnen immers na hun erkenning de gegevens uit het erkenningsdossier met betrekking tot hun programmatie en hun werking wijzigen, zodat na de erkenning kan worden afgeweken van het ingediende erkenningsdossier. Deze maatregel werd opgenomen met het oog op administratieve vereenvoudiging en omwille van het feit dat de VRT zijn programmatie op korte termijn kon wijzigen, terwijl privéomroepen dat niet konden. Daarom was een wijziging van het decreet noodzakelijk. Nu worden de erkenningscriteria voor lokale omroepen beperkt tot de informatie over het eigen verzorgingsgebied en de aantoonbare en beschreven band met de lokale gemeenschap.

Het derde deel van dit ontwerp van decreet betreft het verduidelijken van de verplichting van de omroepen om hun programma's gedurende twee maanden te bewaren. Deze verplichting betreft niet alleen hun programma's in de strikte zin, maar ook zaken als bijvoorbeeld reclameboodschappen. Daarmee wordt de VRM de kans gegeven om het geheel van uitzendsignalen opnieuw te bekijken, bijvoorbeeld in functie van een klacht.

Voor de algemene bespreking verwijs ik naar het schriftelijk verslag. Een technisch amendement werd ingediend om de woorden "Vlaams Commissariaat voor de Media" te vervangen door "Vlaamse Regulator voor de Media". Het geamendeerde ontwerp van decreet werd in de commissie unaniem aangenomen met 10 stemmen. (*Applaus*)

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de voorzitter, dames en heren ministers, collega's, ik dank mevrouw Hermans uitdrukkelijk voor haar verslag.

Mijnheer de minister, dit ontwerp van decreet kan zoals mevrouw Hermans al zei, onze goedkeuring wegdragen. Er zijn echter nog meer ontwerpen van decreet op komst met het oog op wijzigingen op het vlak van mediawetgeving. Daarom wil ik pleiten voor een nieuwe globale coördinatie van die mediawetgeving, inclusief de uitvoeringsbesluiten. Tijdens de discussie in de commissie werd aangehaald dat het bijzonder moeilijk wordt, zelfs voor mediaspecialisten, om nog het onderscheid te maken tussen de diverse actoren en dragers. Na de volgende decretale wijziging zou een nieuwe coördinatie de wetgeving opnieuw transparant kunnen maken.

De Vlaamse Regering heeft onlangs principieel beslist de switch-off te doen vanaf eind 2008. Daarnaast zou ook, bijvoorbeeld onder de vorm van een stappenplan, moeten worden nagegaan op welke manier de particuliere sector, en dan vooral de lokale commerciële en provinciale radio's, ook gebruik kunnen maken van DAB, vooral om de penetratie van DAB-toestellen bij de consument in Vlaanderen drastisch te verhogen. Daarmee zou Vlaanderen opnieuw een voortrekkersrol kunnen spelen.

De VRT heeft daar al belangrijke inspanningen voor gedaan, niet alleen op het gebied van de technologie, maar ook via zijn boodschappen van algemeen nut. Toch blijft dat tot op heden zonder veel resultaat. De vraag is op welke wijze de Vlaamse overheid kan bijdragen tot die voortrekkersrol, zodat bijvoorbeeld DAB ook in wagens zo veel mogelijk verspreid geraakt.

Voor de particuliere radio's wordt in dit ontwerp van decreet een enorme inspanning gedaan voor vereenvoudiging. Er wordt opnieuw gefocust op de core business van de lokale radio, die er is voor en door de regio.

CD&V pleit bijgevolg voor een betere controle van het goed uitvoeren van de core business. Het akkoord dat u vorige week vrijdag hebt gesloten in het Overlegcomité kan samen met de vereenvoudigde mogelijkheden misschien wat nieuwe zuurstof geven aan deze toch wel geplaagde sector.

Mijnheer de minister, dit ontwerp van decreet was nodig. Ik hoop dat het zo vlug mogelijk wordt geïmplementeerd, zeker voor wat het digitale hoofdstuk betreft. (*Applaus bij CD&V-N-VA*)

De voorzitter: Minister Bourgeois heeft het woord.

Minister Geert Bourgeois: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, ik bedank mevrouw Hermans, want ze heeft het ontwerp van decreet op een voortreffelijke wijze samengevat. Het ontwerp werd in de commissie unaniem goedgekeurd.

Mijnheer Decaluwe, in de commissie hebben we het naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Verstrepen al gehad over de consistentie van de media-decreten. Ik heb toen gezegd – en ik blijf erbij – dat ik dit wil doen naar aanleiding van de nieuwe richtlijn Televisie zonder grenzen. Op het ogenblik van de implementatie ervan, kunnen we onze decreten onderzoeken op interne consistentie en kunnen we een aantal verouderde en overbodige bepalingen eventueel laten vallen. Ik heb de opdracht al gegeven aan de administratie om die oefening te maken. We volgen de zaak op.

Wat de digitale switch-off betreft, komt er heel zeker een actieplan. Ik heb het reeds aangekondigd. Het komt er zeker, maar de kwestie is niet zo eenvoudig. Ik heb u allen uitgenodigd om ideeën te geven voor de werkwijze om de Vlaamse luisteraar ervan te overtuigen om via DAB te luisteren en om al zijn FM-toestellen, zoals de wekkerradio, de ontbijtradio, de badkamerradio en de autoradio, te vervangen door een DAB-toestel. Dat wordt bij ons een heel moeilijke oefening, zeker ook door de sterke bekabeling. Ik zal er werk van maken. Ik zie reeds een aantal sleutels en ik zal een actieplan ontwikkelen.

DAB zal geen mogelijkheden bieden voor de lokale radio's, want zit niet in de multiplex. Ik zie wel mogelijkheden voor provinciale zenders omdat we minstens één multiplex hebben voor de provincies West- en Oost-Vlaanderen enerzijds, en één voor de andere provincies samen anderzijds. Er zijn dus mogelijkheden, maar u weet dat we kiezen voor de planmatige aanpak: de zelfstandiging van het zenderpark, het in lijn brengen van een vennootschap die voor dat alles moet instaan en het ervoor zorgen dat zowel de distributeurs als de omroepen aan bod kunnen komen. We zullen proberen om alles heel evenwichtig en planmatig aan te pakken. Ik houd rekening met uw opmerkingen. (*Applaus bij CD&V-N-VA*)

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet.

De door de commissie aangenomen tekst wordt als basis voor de bespreking genomen. (*Zie Parl. St. VI. Parl. 2005-2006, nr. 911/3*)

De artikelen 1 tot en met 6 worden zonder opmerkingen aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 1 juni 2006, gesloten tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken – 948 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, de algemene bespreking is geopend.

De heer Callens, verslaggever, heeft het woord.

De heer Karlos Callens: Mevrouw de voorzitter, beste collega's, ik verwijs naar het schriftelijke verslag.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mevrouw de voorzitter, in de commissie werd het ontwerp van decreet eenparig goedgekeurd, ik ga ervan uit dat dit ook in de plenaire vergadering het geval zal zijn.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet. (*Zie Parl. St. VI. Parl. 2005-2006, nr. 948/1*).

De artikelen 1 en 2 worden zonder opmerkingen aangenomen.

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

VERSLAG over het verzoekschrift over het bijklussen van het onderwijzend personeel van het hoger onderwijs
– 959 (2006-2007) – Nr. 1

Verslag

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie.

Mevrouw Helsen, verslaggever, verwijst naar het schriftelijke verslag.

Mevrouw Martens, verslaggever, verwijst naar het schriftelijke verslag.

Is het Parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

VERSLAG over het verzoekschrift over pesten op school
– 960 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2

Verslag

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie.

Mevrouw Poleyn, verslaggever, is verhinderd wegens gezondheidsredenen.

Mevrouw Michiels, verslaggever, verwijst naar het schriftelijk verslag.

Is het Parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

ONTWERP VAN DECREET houdende wijziging van sommige bepalingen van de decreten betreffende de radio-omroep en de televisie, gecoördineerd op 4 maart 2005
– 911 (2005-2006) – Nrs. 1 tot 3

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

111 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
110 leden hebben ja geantwoord;
1 lid heeft zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 1 juni 2006, gesloten tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken
– 948 (2006-2007) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 2

Ziehier het resultaat:

108 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
108 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heer Joris Van Hauthem tot besluit van de op 24 oktober 2006 door de heer Jan Peumans in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de neutraliteit van een provinciegouverneur – 964 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Mevrouw de voorzitter, sinds de heer Stevaert gouverneur is geworden, heeft hij zich al enkele zaken op politiek en vooral ook op partijpolitiek vlak gepermitteerd. De minister van Binnenlandse Aangelegenheden en dit parlement hebben daarvan al gezegd dat het in feite niet kan. Een gouverneur is eigenlijk een commissaris van de federale en de Vlaamse Regering en moet politiek en zeker partijpolitiek neutraal zijn.

In volle verkiezingsperiode dook hij plots in Deinze op. Dat was een zoveelste incident. De heer Peumans heeft de minister daarover geïnterpelleerd. Wij dachten dat de minister na het derde incident met de gouverneur van Limburg nu kordaat zou zijn. Maar neen, hij vond dat maar een akkefietje en vertelde erbij dat de gouverneur meeschrijft aan het partijprogramma van de Nederlandse PVDA. Vandaag zijn er verkiezingen in Nederland. Kan het dat een gouverneur meeschrijft aan een partijpolitiek programma van een buitenlandse partij in volle verkiezingscampagne? De minister antwoordde in de commissie dat hij daar geen probleem mee heeft, want dat is vrijetijdsbesteding.

Als dat vrijetijdsbesteding is, is dat een vrijgeleide voor de heer Breyne, gouverneur van West-Vlaanderen, om in Italië te gaan spreken op een meeting van de Alleanza Nazionale, want dat is in het buitenland, en het is vrijetijdsbesteding.

Mevrouw de voorzitter, collega's, wij zijn ook geen regelneven. Maar als één gouverneur regelmatig de ongeschreven regel van de politieke neutraliteit overtreedt, moet de regering helaas een gedragscode voor de gouverneurs opstellen. Naar aanleiding van die incidenten vragen wij in onze motie dat de regering nu eens een gedragscode opstelt en heel duidelijk maakt wat kan en wat niet kan. (*Applaus bij Vlaams Belang*)

De voorzitter: Begin van de stemming.

Stemming nr. 3

Ziehier het resultaat:

109 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
29 leden hebben ja geantwoord;
76 leden hebben neen geantwoord;
4 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Johan Sauwens, Hubert Brouns, Jan Laurys en Mark Demesmaeker tot besluit van de op 7 november 2006 door de heer Johan Sauwens in commissie gehouden interpellatie tot de heer Marino Keulen, Vlaams minister van Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Wonen en Inburgering, over de uitvoering van de resolutie betreffende de schrijfwijze van de namen van de Vlaamse gemeenten – 1006 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

109 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
61 leden hebben ja geantwoord;
1 lid heeft neen geantwoord;
47 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie aan. Ze zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

Reden voor onthouding?

Mevrouw Ceysens heeft het woord.

Mevrouw Patricia Ceysens: Mevrouw de voorzitter, wij hebben ons onthouden, omdat minister Keulen in de commissie een zeer goed en duidelijk antwoord heeft gegeven. Hij heeft hier uitvoerig bij stilgestaan en het was absoluut niet nodig om hierover een motie in te dienen.

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Marleen Van den Eynde en de heren Pieter Huybrechts, Johan Deckmyn, Freddy Van Gaever en Jan Penris tot besluit van de op 9 november 2006 door mevrouw Marleen Van den Eynde in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het financieel beleid rond en binnen De Lijn, naar aanleiding van de studie 'Geldstromen en verkeersstromen in het privaat en openbaar vervoer' – 1008 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de met redenen omklede motie.

Stemming nr. 5

Ziehier het resultaat:

109 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
30 leden hebben ja geantwoord;
79 leden hebben neen geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Caroline Genez en de heren Sven Gatz, Jan Laurys, Jan Peumans, Bart Van Malderen en Herman Lauwers tot besluit van het op 22 november 2006 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de geplande herstructurering bij Volkswagen Vorst en de toekomst van de auto-industrie in Vlaanderen – 1018 (2006-2007) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de actualiteitsmotie.

Stemming nr. 6

Ziehier het resultaat:

109 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
104 leden hebben ja geantwoord;
5 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie aan. Ze zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen opnieuw bijeen op woensdag 29 november 2006 om 14 uur.

Geen bezwaar? (*Instemming*)

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.41 uur.*

BIJLAGEN

Aanwezigheden

Aanwezig

Cathy Berx, Jos Bex, Gilbert Bossuyt, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Hilde Crevits, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Mark Demesmaeker, Marnic De Meulemeester, Stern Demeulenaere, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Els Robeyns, Jan Roegiers, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Steven Vanackere, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Dany Vandenbossche, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Marleen Vanderpoorten, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaeve, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Greet Van Linter, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch.

Afwezig met kennisgeving

Erik Arckens, Rudi Daems, Sabine Poleyn, Joris Vandenbroucke: gezondheidsredenen;

Luc Van den Brande: buitenslands;

Patrick Janssens: ambtsverplichtingen.

Afwezig zonder kennisgeving

Hugo Philtjens

Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers

Stemming nr. 1:

JA-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Sven Gatz, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie

Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Monique Moens, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Els Robeyns, Elke Roex, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Greet Van Linter, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Steven Vanackere, Dany Vandenbossche, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch

ONTHOUDING:

Miet Smet

Stemming nr. 2:

JA-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Katleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwerkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch

Stemming nr. 3:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Katleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Jos Bex, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else

De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, Paul Wille

ONTHOUDINGEN:

Cathy Berx, Jean-Marie Dedecker, Jos Stassen, Jef Tavernier

Stemming nr. 4:

JA-stemmen:

Cathy Berx, Thieu Boutsen, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Ludwig Caluwé, Stefaan De Clerck, Hilde De Lobel, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Jan Laurys, Jan Loones, Werner Marginet, Kathleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schoupe, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Jan Verfaillie, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

NEEN-stem:

Christian Van Eyken

ONTHOUDINGEN:

Jos Bex, Louis Bril, Karlos Callens, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Annick De Ridder, Else De Wachter, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Bart Martens, Els Robeyns, Ludo Sannen, Herman Schueremans, Bart Somers, Jos Stassen, Jef Tavernier, Anissa Temsamani, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Vera Van der Borgh, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Dany Vandenbossche, Marleen Vanderpoorten, Francis Vermeiren, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, Paul Wille

Stemming nr. 5:

JA-stemmen:

Thieu Boutsen, Agnes Bruyninckx, Hilde De Lobel, Herman De Reuse, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Pieter Huybrechts, Werner Marginet, Kathleen Martens, An Michiels, Marie-Rose Morel, Jan Penris, Stefaan Sintobin, Felix Strackx, Erik Tack, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Freddy Van

Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Luk Van Nieuwenhuysen, Karim Van Overmeire, Gerda Van Steenberge, Christian Verougstraete, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, John Vrancken, Frans Wymeersch

NEEN-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Louis Bril, Hubert Brouns, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Vera Dua, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Eloi Glorieux, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Vera Jans, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Bart Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, Frans Peeters, Jan Peumans, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Miet Smet, Bart Somers, Jos Stassen, Helga Stevens, Jef Tavernier, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, André Van Nieuwkerke, Eric Van Rompuy, Dany Vandenbossche, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Johan Verstreken, Mieke Vogels, Robert Voorhamme, Paul Wille

Stemming nr. 6:

JA-stemmen:

Cathy Berx, Jos Bex, Thieu Boutsen, Louis Bril, Hubert Brouns, Agnes Bruyninckx, Karlos Callens, Ludwig Caluwé, Bart Caron, Patricia Ceysens, Marc Cordeel, Stefaan De Clerck, Dirk De Cock, Hilde De Lobel, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Herman De Reuse, Annick De Ridder, Else De Wachter, Bart De Wever, Carl Decaluwe, Johan Deckmyn, Jean-Marie Dedecker, Tom Dehaene, Mark Demesmaeker, Stern Demeulenaere, Filip Dewinter, Marijke Dillen, Hilde Eeckhout, Jaak Gabriels, Caroline Gennez, Dominique Guns, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Margriet Hermans, Anne Marie Hoebeke, Michèle Hostekint, Pieter Huybrechts, Vera Jans, Flor Koninckx, Patrick Lachaert, Jan Laurys, Herman Lauwers, Marcel Logist, Jan Loones, Jacky Maes, Chokri Mahassine, Werner Marginet, Bart Martens, Kathleen Martens, Luc Martens, Erik Matthijs, Trees Merckx-Van Goey, An Michiels, Marie-Rose Morel, Frans Peeters, Jan Penris, Jan Peumans, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Ludo Sannen, Johan Sauwens, Joke Schauvliege, Etienne Schouppe, Herman Schueremans, Stefaan Sintobin, Miet Smet, Bart Somers, Helga Stevens, Felix Strackx, Erik Tack, Anissa Tamsamani, Jul Van Aperen, Gilbert Van Baelen, Marc van den Abeelen, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem, Monica Van Kerrebroeck, Bart Van Malderen, Luk Van Nieuwenhuysen, André Van Nieuwkerke, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Gerda Van Steenberge, Dany Vandenbossche, Marleen Vanderpoorten, Jan Verfaillie, Francis Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Linda Vissers, Robert Voorhamme, John Vrancken, Paul Wille, Frans Wymeersch

ONTHOUDINGEN:

Vera Dua, Eloi Glorieux, Jos Stassen, Jef Tavernier, Mieke Vogels
