

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1997-1998

3 april 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Robert Voorhamme en Johan De Roo –

betreffende een strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen

VERSLAG

**namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden
uitgebracht door de heer Freddy De Vilder**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Robert Voorhamme.

Vaste leden : de heren Leo Cannaerts, Paul Deprez, Johan De Roo, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Eddy Schuermans ;

de heren Karel De Gucht, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

de heren Carlos Lisabeth, Jef Sleenckx, Robert Voorhamme ;

de heren Jan Penris, Frans Wymeersch ;

de heer Jean-Marie Bogaert ;

de heer Jos Stassen.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, mevrouw Mia De Schamphelaere, de heer John Taylor, mevrouw Riet Van Cleuvenbergen ;

de heren Louis Bril, André Denys, Dirk Van Mechelen ;

de heren Freddy De Vilder, Fred Dielens, Jacky Maes ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Emiel Verrijken ;

de heer Chris Vandenbroeke ;

de heer Jos Geysels.

*Zie :***739** (1996-1997)

- Nr. 1 : Voorstel van resolutie
- Nr. 2 : Amendementen
- Nr. 3 : Verslag van de hoorzittingen
- Nr. 4 : Amendementen

INHOUD

	Blz.
I. ALGEMENE BESPREKING	
A. Toelichting door de indieners	4
B. Eerste algemene bespreking	6
II. STANDPUNT VAN DE VLAAMSE REGERING	9
III. TWEEDE ALGEMENE BESPREKING NA DE HOORZITTINGEN VAN 29 JANUARI 1998	10
IV. BESPREKING VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE EN STEMMINGEN	11
V. EINDSTEMMING	14
TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE	15

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden behandelde het voorstel van resolutie van de heren Robert Voorhamme en Johan De Roo betreffende een strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen op 23 oktober en 6 november 1997. Na een eerste algemene bespreking werden amendementen ingediend (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2) en kwam de commissie op 6 november 1997 tot de vaststelling dat er omtrent de automobiel- en toeleveringssector heel wat technische vragen rijzen, die best tijdens hoorzittingen met een aantal deskundigen uit de sector worden uitgeklaard, vooraleer de behandeling van dit voorstel van resolutie verder te zetten.

Deze hoorzittingen hadden plaats op 29 januari 1998 en voor het verslag hierover wordt verwezen naar Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 3.

Na deze hoorzittingen werd op basis van de nieuwe inzichten en bevindingen die daaruit resulteerden op 19 maart 1998 een tweede algemene bespreking gevoerd, waarna staande de vergadering nog bijkomende amendementen werden ingediend (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 4), waarna de commissie het voorstel van resolutie, na amendering goedkeurde.

I. ALGEMENE BESPREKING

A. Toelichting door de indieners

De heer Robert Voorhamme verwijst naar eerder in deze commissie gevoerde gedachtewisselingen over het Vlaams vernieuwd strategisch beleid, waarvan een van de krachtlijnen de trendbreuk is met het eerder gevoerde sectoraal beleid.

De indiener benadrukt dat dit voorstel van resolutie zeker geen pleidooi inhoudt om terug te keren tot een sectoraal gericht economisch beleid. De indiener onderstreept het belang van de zorg voor de kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van het werkgelegenheidsbeleid binnen de Vlaamse economische context.

Spreker refereert aan de hoorzitting in deze commissie van 3 maart 1997 naar aanleiding van de sluiting van de Renault-vestiging te Vilvoorde. Het verslag hierover is opgenomen in Stuk 560 (1996-1997) – Nr. 1. Vastgesteld werd tijdens de hoorzitting dat de nefaste ontwikkelingen die zich manifesteren zowel langs de vraag- als aanbodzijde op

de automobiemarkt, gekoppeld aan een wereldwijde daling van de verkoop, een van de belangrijkste oorzaken zijn van de sluiting van de Renault-vestiging te Vilvoorde. Spreker brengt onder de aandacht van de commissie dat Europa thans op scherpe wijze de gevolgen van deze dalende verkoopcijfers ondervindt, in de vorm van een overcapaciteit op de automobiemarkt.

De noodzakelijke herschikkingen in het productieapparaat zullen hoofdzakelijk doorgang vinden op de Europese automobiemarkt en het is quasi zeker dat, gelet op het feit dat de productie van de markten volgt, de relance en de groei van de productiecapaciteit zich vooral zullen manifesteren binnen de snelgroeiende markten in Latijns-Amerika en Zuid-Oost-Azië. Deze vaststelling bleek eveneens uit de hoorzitting van 3 maart 1997.

Voor deze spreker zal de expansie van de automobiemarkt in Latijns-Amerika niet leiden tot een toename van de productiecapaciteit in de Europese vestigingen, vermits Renault op dat ogenblik zal overgaan tot de herstructurering van het productieapparaat waar de aangroei het grootst is. De multinationale ondernemingen zullen dus vooral in de toekomst investeren in deze snel groeiende markten in Zuidoost-Azië en Latijns-Amerika.

Een dergelijke trendbreuk noopt tot een selectieve besteding van de eerder beperkte investeringsbudgetten over deze expansieve markten, waarvan de financiering zal geschieden door de opbrengst van de besparingen gerealiseerd binnen die regio's waar een overcapaciteit heerst (Europa). Vlaanderen kan slechts op zeer geringe wijze inwerken op deze mondiale marktstructuur.

Onafgezien van het capaciteitsprobleem kent de automobielsector thans een belangrijke omschakeling in de productiemethoden, waarbij vooral het accent wordt gelegd op lean production of meer flexibele productiemethoden, waarbij maximaal wordt uitgegaan van het drukken van de kostprijs door flexibiliteit en de uitbesteding van activiteiten, wat zal resulteren in een belangrijke kwantitatieve en kwalitatieve impact op het beschikbaar arbeidsvolume.

De indiener onderstreept vervolgens het economisch belang van de automobielerproductie die in de Vlaamse economie en werkgelegenheid een belangrijke plaats inneemt, met 120.000 rechtstreekse arbeidsplaatsen en een absoluut wereldrecord van 13 geproduceerde wagens per 100 inwoners. De sector is echter zeer kwetsbaar binnen de

Europese herstructureringtrend en verdient daarom alle aandacht.

Inzake herstructureringen is men volgens de indiener nog maar aan het beginpunt, doch is de impact op de tewerkstelling nu reeds groot. Hij verwijst naar Ford Genk en GM-Antwerpen, waar thans onderhandelingen worden gevoerd met het oog op het nemen van een maatregelenpakket voor de sociaal verantwoorde begeleiding van de afvloeiing van ongeveer 2.000 arbeidsplaatsen, wat neerkomt op een inkrimping van de huidige personeelsomkering met 1/4.

De gevolgen voor de werkgelegenheid blijken eveneens uit de onlangs bij VW afgesloten CAO die resulteert in een belangrijke collectieve herschikking van het beschikbare arbeidsvolume. In deze CAO is eveneens voorzien in een individuele herschikking van de arbeidstijd voor de nachtploegen. Al deze maatregelen moeten bijdragen tot het behoud van de werkgelegenheid binnen de context van een gecontingenteerde productie.

De indiener stipt aan dat OPEL Antwerpen streeft naar de reductie van de huidige productiecapaciteit die neerkomt op 400.000 wagens per jaar naar 200.000 wagens per jaar. Dit is slechts mogelijk mits het nemen van de hierboven vermelde structurele ingrepen in het arbeidsvolume.

Volgens deze spreker moet Vlaanderen zich, met het oog op de bevordering van de werkgelegenheid naar de toekomst toe, vooral oriënteren op innovatie in de ondernemingen en de ontwikkeling van een kwalitatief hoogstaande dienstverlening met een hoge toegevoegde waarde, waarbij de zorg voor de verhoging van het kennispotentieel centraal staat.

Van de werknemers zal een hoge dosis flexibiliteit worden gevraagd om soepel te kunnen instappen in nieuwe taakverdelingen, wat wellicht problemen zal stellen voor de werknemers met een lagere scholingsgraad en de overheid moet op deze problemen nu reeds pro-actief inspelen.

De indiener benadrukt dat Vlaanderen al zijn troeven dient uit te spelen teneinde een deel van de automobiemarkt in Vlaanderen te verankeren.

Er mag niet langer worden getalmd, vermits er op dit ogenblik in tal van multinationale ondernemingen kritische analyses worden gemaakt inzake een mogelijke herschikking van de Europese vestigingen. De bevordering van de toeleveringssector en in het bijzonder van de toelevering van componen-

ten is een belangrijke troef. Outsourcing van onderdelen van het productieproces, just in time delivery zullen van het allergrootste belang zijn in de concurrentieslag. Vlaanderen beschikt over goed opgeleide arbeidskrachten die borg staan voor de productie van kwaliteitsvolle producten.

Een andere belangrijke evolutie is de goederenstroom tussen de assemblagefabrieken en de toeleveringsbedrijven. Ook de kwaliteit van de organisatie hiervan wordt steeds belangrijker als element van kostprijsbeheersing. De verbetering van de economische randvoorwaarden voor de toeleveringssector is van het grootste belang, vermits reeds uit de hoorzitting bleek dat Renault met een aantal structurele handicaps worstelde op het vlak van de toeleveringsbedrijven, die te ver van het bedrijf waren gelegen.

Vlaanderen moet inzake de toeleveringszones een vernieuwd strategisch beleid ontwikkelen, waarvan de krachtlijnen zijn : de ontwikkeling van de innovatief gerichte productiemethoden, vernieuwd ondernemerschap, voldoende bedrijventerreinen met een goede infrastructurele omkadering en verbeterde ontsluitingsmogelijkheden, aanpassing van de expansiewetgeving, activering van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen en het afsluiten van opleidings- en vormingsprogramma's in de sector. Dit voorstel van resolutie moet volgens de indiener een krachtig signaal zijn van het Vlaams Parlement naar de Vlaamse regering met het oog op het uitwerken van een maatregelenpakket voor de automobiel- en toeleveringssector.

De heer Johan De Roo, mede-indiener sluit zich grotendeels aan bij de toelichting van de heer Robert Voorhamme en licht het voorstel van resolutie toe als volgt.

De mede-indiener van het voorstel van resolutie, benadrukt dat de Vlaamse regering niet alleen kan inwerken op de verbetering van de economische randvoorwaarden voor de vestiging van de automobiel- en toeleveringsindustrie, maar tevens kan bijdragen tot het verkleinen van de structurele handicap van de te hoge loonkost door het uitwerken van maatregelen die inwerken op de verlaging van de loonkost. Wat dit laatste betreft is spreker er zich van bewust dat een aantal cruciale hefboomen hiertoe zich evenwel situeren binnen het federale bevoegdheidsniveau.

Alhoewel de Vlaamse regering resoluut heeft geopteerd voor een algemeen vernieuwd economisch beleid, wat een trendbreuk inhoudt met de eerdere sectoraal gerichte economische benade-

ring, houdt dit voor de heer Johan De Roo, geenszins in dat ten aanzien van bepaalde sectoren, bijzondere maatregelen niet meer zouden kunnen worden genomen. Gelet op het economisch belang van de metaalverwerkende nijverheid waarbinnen de assemblage van auto's, aanhangwagens, opleggers zich situeert, moet dit mogelijk zijn.

Wat de tewerkstellingsevolutie in de sector betreft, stelt deze spreker vast dat tot en met 1989 sprake is van een stijgende trend, in tegenstelling met de stagnatie in de automobielen- en toeleveringssector vanaf 1992.

De uitbouw op wereldvlak van de auto-industrie en de regionale organisatie ervan werd volgens spreker vooral geconcentreerd vanuit het oogpunt van een optimale klantenbinding en service en de uitbouw van hoogstaande kwalitatieve marketing- en naverkoopservice. Spreker wijst erop dat de toeleveringsbedrijven vooral zijn uitgebouwd in de nabijheid van de automobielvestigingen en in deze context benadrukt spreker het belang van een nauwe betrokkenheid van de lokale overheid bij een regionaal vernieuwd economisch beleid, gelet op de positieve tewerkstellingsreturn van de ondernemingen voor de gemeenten en de regio.

Spreker stelt vast dat zich andere fenomenen aandienen, zoals nieuwe investeringen en exploratie van nieuwe markten (Oost-Europa), de overname van kleinschalige gespecialiseerde bedrijven, het opzetten van jointventures, netwerkvorming in de sectoren en herstructurering van een reeds te zeer gefragmenteerde toeleveringsindustrie. Daarenboven valt een toenemende trend waar te nemen om de productie te organiseren binnen grote regionale eenheden op de buitenlandse markt, wat onder druk van de internationale concurrentie resulteert in een betere kostprijsbeheersing.

Loonkostenbeheersing, fiscale motieven en positief inwerken op het omgevingsklimaat zullen niet te verwaarlozen troeven worden in de concurrentiestrijd. Vervolgens citeert spreker een aantal cijfers met betrekking tot de automobielsector.

De OESO-landen produceren ongeveer 80 procent van de wereldhandel in de automobielsector. 1/3 van de wereldverkoop situeert zich binnen de EU, die geconfronteerd wordt met een belangrijke overcapaciteit. In 1994 werden ongeveer 35 miljoen personenwagens en 14 miljoen commerciële wagens geproduceerd. Wat de personenwagens betreft werden er 12 miljoen geproduceerd binnen de EU. Op wereldvlak bedroeg de verkoop 34 miljoen wagens,

waaruit een overaanbod van ongeveer 2 miljoen wagens resulteert.

In 1993 werd binnen de BLEU 5,4 procent van de wereldexport van auto's en auto-onderdelen geproduceerd en werd bijna 7 procent van de totale wagenexport gerealiseerd.

Spreker benadrukt het belang van de sector ook op het vlak van de werkgelegenheid: 45.000 arbeidsplaatsen in de automobielsector.

B. Eerste algemene bespreking

1. Algemene opmerkingen en appreciatie van het voorstel van resolutie

Dit voorstel van resolutie stelt volgens de heer André Denys het probleem van de oriëntering van economisch beleid. Opteert men voor algemene economische maatregelen of opteert men eerder voor een sectorale benadering? Het voorstel van resolutie heeft volgens deze spreker, hierin bijgetreden door de indieners, de verdienste om een eerste positieve aanzet te vormen voor een meer diepgaande gedachtewisseling in deze commissie over de problemen in de automobielen- en toeleveringssector.

De heer André Denys stelt vast dat uit de toelichting door de indieners van dit voorstel van resolutie een verschillende benadering van de thematiek blijkt. Door de heer Robert Voorhamme wordt vooral het belang van het strategisch beleid benadrukt, wat spreker, hierin bijgetreden door de heer Jos Stassen bijtreedt. Uit de toelichting van de heer Johan De Roo, mede-indiener van het voorstel van resolutie, blijkt dat het accent vooral gelegd wordt op de verbetering van de economische randvoorwaarden.

Spreker, hierin bijgetreden door de heer Jean-Marie Bogaert, stelt dat de ontwikkeling van een strategisch beleid ten aanzien van de automobielen- en toeleveringssector een geïntegreerd plan impliceert, waarvan bepaalde facetten zich evenwel situeren binnen het bevoegdheidsechelon van de federale overheid (sociale zekerheid, fiscaliteit, vennootschapsbelasting). De hoge loonkosten en de te ver afgelegen toeleveringsbedrijven waren, volgens spreker, zoals blijkt uit de hoorzitting over de sluiting van Renault, structurele handicaps.

De heren André Denys en Jean-Marie Bogaert stellen vast dat uit de formulering van het voorstel

van resolutie blijkt dat men zich bij de ontwikkeling van een strategisch beleid, vooral zal laten leiden door sectoraal getinte instrumenten (punten c, d, e) ten voordele van de toeleveringsbedrijven, wat ten nadele zal zijn van andere sectoren, die eveneens kampen met specifieke handicaps.

Bij de uitbouw van dit strategisch beleid kan men volgens de heren André Denys en Jos Stassen de discussie over de loonlastverlaging niet meer uit de weg gaan. De Vlaamse regering, moet in overleg met de federale regering, hiertoe een maatregelenpakket uitwerken. De heer Jos Stassen wijst erop dat het probleem van de overcapaciteit eveneens dient weggewerkt en vraagt zich af hoe de Vlaamse regering hierop zinvol zal inspelen ?

Deze spreker is geen voorstander van de defensieve strategie zoals die blijkt uit het voorstel van resolutie, maar is wel gewonnen voor een offensieve strategie, via de verbetering van de economische randvoorwaarden, alhoewel dit dan weer geen prioriteit is voor deze spreker. Hoe dan ook zal Vlaanderen nog weinig greep kunnen uitoefenen op de wereldwijde herstructurering.

Daarenboven mag de automobielsector niet beperkt worden tot de personenwagens, maar moet men het probleem in een ruimere context stellen (vrachtwagens, aanhangwagens, trein- en tramstellen). De concurrentie zal zich volgens de heer Jos Stassen, hierin bijgetreden door de heren Robert Voorhamme en Johan De Roo, vooral toespitsen op een verhoogde flexibiliteit en een verlaging van de loonlast. Vlaanderen zal zich vooral moeten inzetten voor innovatie en een verhoogde productiviteit in de sector.

Het probleem van de overcapaciteit zal zich, gelet op het thans heersende mobiliteitsprobleem blijven stellen. De innovatie van het productiegamma bv door de ontwikkeling van een 3-liter wagen moet voorrang krijgen. Ecologie, prijsbewustheid, kwaliteit en ontwikkeling van beloftevolle vernieuwde kwaliteitsproducten zullen doorslaggevend zijn in de concurrentieslag. In deze context betreurt spreker dat het voorstel van resolutie hierover niet reept, ondanks het feit dat het thema van doorbraak en vernieuwing in de ondernemingen centraal werd gesteld in het behoud en de bevordering van de werkgelegenheid.

Het feit dat dit voorstel van resolutie hier in deze commissie ter bespreking voorligt, getuigt van de bezorgdheid van het Vlaams Parlement omtrent de evolutie in de sector. Spreker, hierin bijgetreden door de indieners van het voorstel van resolutie,

stelt vast dat er in de commissie een zekere bereidheid aanwezig is om, eventueel mits organisatie van hoorzittingen op korte termijn en het brengen van een werkbezoek aan een aantal automobielsector, zich grondiger te informeren over de evoluties in de sector.

De heer Robert Voorhamme repliceert op de verschillende bedenkingen omtrent het voorstel van resolutie als volgt.

De Vlaamse regering moet op korte termijn offensief of defensief kunnen inspelen op de toekomstige evoluties in de sector. Er mag niet langer worden getalmd, gelet op een aantal hierboven geschetste zorgwekkende evoluties in de sector. De uitbouw van een toeleveringssector is een element binnen een offensief strategisch beleid, waarbij de indiener ontkent dat dit voorstel van resolutie een pleidooi is voor een sectorale economische aanpak.

Dit voorstel van resolutie wil eerder de aandacht vestigen op de strategische troeven en zwakheden van de Vlaamse economie.

De maatregelen opgenomen in het voorstel zijn elementen van een globaal economisch beleid (o.m. terreinbeheer en infrastructuurvoorziening). Indien men evenwel vaststelt dat de toeleveringsbedrijven vanuit een globaal strategisch concept aan belang winnen voor de toeleveringsbedrijven, dan dient Vlaanderen hierop actief in te spelen door te voorzien in een voldoende aanbod van bedrijventerreinen met de noodzakelijke infrastructuurle omkadering.

De indiener herinnert in deze context aan de gedachtewisselingen in deze commissie over de evolutie van de scheepsbouwsector, waarop de heer André Denys repliceert dat de steun aan de scheepsbouwsector wel degelijk een sectorale aanpak was, hetgeen haaks staat op de ontwikkeling van een algemeen economisch beleid.

De heer Robert Voorhamme stelt vast dat de verschuiving naar toeleveringsbedrijven en de outsourcing van de activiteiten volop doorgang vindt in de industriële ontwikkeling.

De problemen in de automobielen- en toeleveringssector, waarbinnen bepaalde evoluties en trends voorspelbaar zijn, nopen tot een pro-actief beleid van de Vlaamse regering.

De heer Jean-Marie Bogaert stipt aan dat de herstructureringstrend inderdaad leidt tot belangrijke afvloeiingen in de automobielsector en refereert in

deze context naar de afvloeiingen bij OPEL van 1.900 arbeidsplaatsen (20 procent), doch andere sectoren zijn evenwel nog zwaarder getroffen (bv de elektronicasector).

Spreker verklaart het niet eens te zijn dat Vlaanderen de toekenning van de bedrijventerreinen afhankelijk zou maken van het type van het toeleveringsbedrijf, vermits dit zou ten koste gaan van het inwilligen van de aanvragen van ondernemingen in groeisectoren.

De heer Jean-Marie Bogaert betreurt dat het voorstel van resolutie slechts handelt over een strategisch beleid voor de automobielen- en toeleveringssector, wat haaks staat op een globaal economisch beleid.

De herstructurering in de automobielsector is volgens spreker grotendeels te wijten aan de overcapaciteit, alhoewel de delokalisatie ingevolge de hoge loonkost hierin ook een rol speelt. Spreker vraagt zich af hoe men deze trend kan ombuigen door de vestiging van toeleveringsbedrijven in de omgeving van automobiefabrieken, vermits de productiecapaciteit wordt vastgelegd in functie van bedrijfsplannen en het aantal toeleveringsbedrijven in de buurt niet terzake is.

De heer Robert Voorhamme is het hiermede niet eens. Het probleem bij GM-Antwerpen is niet het behoud van de arbeidsplaatsen op dit ogenblik, doch de vraag hoe Vlaanderen kan bijdragen tot het behoud van de strategische beslissingscentra in Vlaanderen.

Binnen de grote concerns buigt men zich over de vraag welke modellen tot wanneer in Vlaanderen zullen worden geproduceerd ?

Tevens vraagt men zich af welke criteria hierbij een determinerende rol zullen spelen, waarbij dient opgemerkt dat het niet langer zo is dat alle Vlaamse vestigingen automatisch hun aandeel zullen krijgen in de productie van de nieuwe modellen.

De heer Jean-Marie Bogaert geeft toe dat dergelijke vragen worden gesteld, maar verwijst naar punt 2 a) van het voorstel van resolutie, waarin wordt gesteld dat werk zal worden gemaakt van de verankering van de automobielsector door een vergaande ontwikkeling te stimuleren van de toeleveringssectoren en in het bijzonder van de toeleve-

ring van componenten. Spreker is het hiermede fundamenteel oneens.

De heer Robert Voorhamme betreurt dit en pleit ervoor dat Vlaanderen op een creatieve wijze zijn bevoegdheden verder moet aanwenden.

De heer Jean-Marie Bogaert verklaart echter voorstander te blijven van een globaal attractief ondernemingsklimaat voor alle bedrijven. Indien deze bedrijven behoefte hebben aan bijkomende bedrijventerreinen en omliggende toeleveringsleveranciers moet hierop positief worden ingespeeld, waarbij iedere selectieve aanpak dient vermeden.

Spreker is het niet eens met de formulering van het voorstel van resolutie waarin wordt gesteld dat de Vlaamse minister van Economie, extra-mogelijkheden moet toekennen of extra toekenningsvoorwaarden ten behoeve van deze sector moet opstellen.

De heer Robert Voorhamme ontkent dit en verwijst naar de discussie in de commissie naar aanleiding van de problematiek van de bedrijventerreinen.

Gelet op de enorme schaarste aan voldoende bedrijventerreinen moet er nagedacht worden over een evenwichtige invulling hiervan. Vroeg of laat zal men de algemene aanpak dienen te verlaten.

De indiener is akkoord dat er dient nagedacht over de toekomst van de sector en in dit kader kunnen hoorzittingen een positieve aanzet zijn. Vervolgens kan worden gepeild naar de bereidheid van de sector zelf tot de afsluiting van samenwerkingsverbanden tussen de Europese autoconstructeurs om nieuw markten te exploreren.

Wat het wetenschappelijk onderzoek betreft, dient de problematiek van de ecologische impact van het autowagenpark onderzocht en moet meer werk worden gemaakt van het wetenschappelijk onderzoek naar alternatieve en schone brandstoffen voor de productie van ecologisch verantwoorde wagens. Ook de Europese subsidiepolitiek moet nader worden bekeken, vermits deze nefast inwerkt op de vestiging van nieuwe ondernemingen in de automobielsector in Vlaanderen.

II. STANDPUNT VAN DE VLAAMSE REGERING

De minister verklaart de bezorgdheid van de indieners van het voorstel van resolutie nopens de zorgwekkende evoluties in de automobielsector en toeleveringsbedrijven te delen.

Vlaanderen ondersteunt deze sector reeds in het kader van de expansiesteun. De minister verklaart dat er nog steeds belangrijke investeringen worden verricht in de sector, vermits Ford Genk op het punt staat om 21 miljard frank te investeren.

De minister merkt op dat multinationale ondernemingen hiervoor nog steeds het fiat moeten krijgen van de moedermaatschappij. Bij deze belangrijke geplande investering zal de Vlaamse regering haar bijdrage leveren in het kader van de expansiewetgeving, vermits voor de toekenning van expansiesteun in de begroting 1998 een krediet is ingeschreven van 800 miljoen frank.

In deze context stipt de minister aan dat, in tegenstelling tot wat wel eens wordt beweerd, de toekenning van expansiesteun voor de bedrijven voor het binnenrijven van buitenlandse investeringen nog steeds een belangrijk voordeel is. OPEL investeerde onlangs 3,5 miljard frank en diende hiervoor bij de Vlaamse regering een aanvraag in tot expansiesteun voor de financiering van vorming en opleiding. Ingevolge het strikte toezien van de Europese Commissie op de naleving van de mededingingsregels was het slechts mogelijk om deze expansiesteunaanvraag gedeeltelijk positief te behandelen.

De minister betreurt dit en stipt aan dat ook de call centers belangrijke investeringen doen op het vlak van gespecialiseerde opleidingen voor het personeel van deze call centers. Daarenboven blijkt uit gesprekken met buitenlandse managers dat, zelfs in de context van de te hoge loonkost, vele buitenlandse investeerders Vlaanderen verkiezen omwille van de hoge opleidingsgraad van de werknemers en de hoge productiviteit.

Wat de herstructureringstrend betreft, wijst de minister erop dat deze trend zich volop doorzet in alle multinationale ondernemingen en dat de herschikking van de buitenlandse vestigingen een wereldwijd fenomeen is.

Wat de uitbouw van de toeleveringssector betreft geeft de minister toe dat Vlaanderen, in vergelijking met de omringende landen een achterstand heeft en zoals reeds gebleken is na de Renault-slui-

ting treffen bedrijfssluitingen eveneens de toeleveringsbedrijven.

Als element van kostprijsbeheersing zou volgens de minister moeten gestreefd worden naar een verankering van de toeleveringssector rondom de automobielsector. Aldus zou Vlaanderen 20.000 tot 25.000 bijkomende arbeidsplaatsen kunnen scheppen.

Wat de problematiek van de bedrijventerreinen betreft, verduidelijkt de minister dat in het Besluit van de Vlaamse regering van 19 mei 1993 in verband met de erkenning, het beheer en subsidiëring van bedrijventerreinen het begrip "toeleveringszone" zal worden opgenomen, wat impliceert dat rondom grote ondernemingen specifieke zones over een infrastructuur zullen beschikken voor de toelevering.

De minister verwijst naar het buitenland waar de ontwikkeling van de industrieterreinen binnen toeleveringszones rondom grote ondernemingen reeds volop aan de gang is (Valencia), wat een belangrijke troef is in het aantrekken van belangrijke multinationale ondernemingen in Spanje.

De toeleveringszones zullen worden uitgebouwd in functie van de bestaande bedrijven. Het voorstel van resolutie getuigt zeker niet van een sectorale aanpak, maar spitst zich vooral toe op het begrip "toeleveringszone".

Daarenboven wordt, in het kader van de expansiesteun, gewerkt aan een specifieke steunbenadering op het vlak van de toeleveringsbedrijven, waardoor toeleveringsbedrijven in het kader van deze wetgeving eveneens van een maximale expansiesteun kunnen genieten. Het betreft modelgebonden investeringen geplaatst door de autoconstructeurs bij de leveranciers.

Wat de expansiesteun voor vorming en opleiding betreft, herinnert de minister eraan dat hiervoor door de Vlaamse minister-president een algemeen krediet van 750 miljoen frank wordt uitgetrokken.

De minister stelt dat Vlaanderen de concurrentie zal dienen aan te gaan, met andere landen, waar de overheid nog steeds een actieve rol speelt in het aantrekken van buitenlandse investeringen en het bevorderen van de export. Wat het poldermodel betreft, preciseert de minister dat dit concept zeker niet is gebaseerd op een zuivere liberalistische visie, maar eerder is gekenmerkt door een intensieve interactie tussen overheid en bedrijfsleven.

De heer Robert Voorhamme, indiener, repliceert hierop als volgt. Spreker benadrukt dat in dit voorstel van resolutie niet wordt gepleit voor een beleid dat uitsluitend geaxeerd wordt op de toeleveringsbedrijven van de automobielsector, maar wel voor een beleid dat bijdraagt tot de ontplooiing van de toeleveringsbedrijven in het algemeen.

Spreker is ook geen voorstander om alleen in de automobielsector overeenkomsten inzake vorming en opleiding af te sluiten. Vlaanderen zou over de bevoegdheid moeten beschikken om overeenkomsten inzake vorming en tewerkstelling af te sluiten ten aanzien van bij uitstek Vlaamse sectoren (o.a. de automobielsector). Deze algemene maatregelen zouden aldus een bepaald beleid ten aanzien van de automobielsector kunnen stimuleren.

III. TWEEDE ALGEMENE BESPREKING NA DE HOORZITTINGEN VAN 29 JANUARI 1998

1. *Flexibele organisatie van de toeleveringssector, clusterbeleid, maatregelen van de Vlaamse overheid m.b.t. bedrijventerreinen en toekomstige evoluties ten aanzien van de toeleveringssector*

De heer Robert Voorhamme verklaart dat de op 29 januari 1998 georganiseerde hoorzittingen tot nieuwe bevindingen en inzichten hebben geleid in de commissie. Uit deze hoorzittingen blijkt de terechte nood aan een strategisch beleid voor de automobielen- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen.

Door de heer Vic Heylen, analist EMO-Leuven werd in zijn uiteenzetting onder meer specifieke aandacht gevraagd m.b.t. een flexibele organisatie van de toeleveringssector, waarbij door deze spreker wordt opgemerkt dat de reorganisatie van de toeleveringssector zodanig dient te geschieden dat toelevering aan verschillende autoproducenten mogelijk is. Op dit ogenblik is een dergelijke flexibiliteitsgraad nog niet bereikt.

De heren Robert Voorhamme en Paul Deprez stellen vast dat meerdere sectoren kampen met toeleveringsproblemen en dat ondanks het kleinschalig karakter van de bedrijven in de toeleveringssector, deze toch een belangrijke economische meerwaarde kunnen realiseren. Deze sprekers merken op dat ook heel wat aandacht werd besteed tijdens de hoorzittingen aan het clusterbeleid in de automobielsector (Drive Cluster). In deze context stellen deze sprekers vast dat ook de Vlaamse regering intussentijd niet heeft stilgezeten en dat er sinds de

eerste algemene bespreking en de hoorzittingen door de Vlaamse regering een aantal initiatieven naar de automobielen- en toeleveringssector werden genomen.

Na deze hoorzittingen en meer precies ingevolge de uiteenzetting van Dr. Ir. Vandeurzen, stellen de heren Paul Deprez, Robert Voorhamme en Jos Stassen verbaasd vast dat de ontwikkeling van de technologische cluster (Flanders' Drive) stagneert, ingevolge het uitblijven van het innovatiedecreet, dat hieraan een decretale basis dient te geven.

Wat het clusterbeleid betreft, repliceert de minister als volgt. In deze context moet prioritaire aandacht uitgaan naar de strategische verankering van knowhow, bevordering van O & O – activiteiten en flexibilisering van arbeidsorganisatie en loonsystemen. Daarenboven dient de productie van bepaalde onderdelen te worden aangemoedigd.

Vanuit haar bekommernis ten aanzien van de problemen in de automobielen- en toeleveringsindustrie werd door de Vlaamse regering op 27 januari 1998 een ontwerpbesluit tot regeling van de toekenningsvoorwaarden, de subsidiepercentages, het beheer van bedrijventerreinen en gebouwen, met het oog op de ontwikkeling van de toeleveringszones uitgewerkt. Dit ontwerpbesluit ligt voor advies bij de Raad van State en zal eerstdaags door de Vlaamse regering worden goedgekeurd. Dit besluit zal de inrichting van toeleveringszones op privé-bedrijfsgronden van het toe te leveren bedrijf optimaliseren.

Inzake de suggestie van de heer Paul Deprez aan de Vlaamse regering, om kosteloos bedrijventerreinen ter beschikking te stellen, verklaart de minister dat een dergelijke stimulans niet strijdig is met de Europese mededingingsregeling, zolang deze in het algemeen niet leidt tot concurrentiedistorsies.

De overheid kan een betoelaging geven van maximaal 40 procent voor de ontwikkeling van industrieterreinen en infrastructuur ten aanzien van de toeleveringssector.

In het najaar 1998 zullen in het kader van de expansiewetgeving, de eerste vestigingsinvesteringen van toeleveranciers maximaal worden gestimuleerd. Daarenboven zullen de Tools-Advendor-investeringen op een constructieve wijze worden behandeld.

Binnen de Administratie Economie van de Vlaamse Gemeenschap wordt in samenwerking met de GOM en Fabrimetal een werkgroep opgericht met

het oog op een grondige studie en opvolging van de problemen die zich stellen ten aanzien van de automobielsector.

Wat het clusterbeleid m.b.t. de automobielsector betreft, stipt de minister aan dat deze materie behoort tot de bevoegdheid van de Vlaamse minister-president, gelet op de raakvlakken hiervan met het aangekondigde innovatiedecreet.

2. Het aspect werknemersopleiding en de invloed van sectorale loonverschillen inzake outsourcing

De heer Jan Penris stipt aan dat dit aspect nog steeds wordt geregeld in het kader van de afsluiting van de collectieve arbeidsovereenkomsten en hierdoor een federale aangelegenheid is. Spreker vraagt zich af of dit voorstel van resolutie kan worden beschouwd als een eerste voorzichtige aanzet tot een regionalisering van de collectieve arbeidsovereenkomsten, waardoor de Vlaamse overheid hiervoor bevoegd is.

De heer Johan De Roo, mede-indiener van het voorstel van resolutie verduidelijkt dit als volgt.

De wet van 1968 op de collectieve arbeidsovereenkomst is weliswaar nog steeds een federale aangelegenheid, maar spreker is voorstander van de regionalisering ervan, indien de afsluiting van CAO's vlotter zou verlopen op het regionale vlak.

Hierop expliciteert de heer Robert Voorhamme dat niet alle engagementen m.b.t. het opleidingsaspect zijn opgenomen in een collectieve arbeidsovereenkomst. Het verdient aanbeveling om overeenkomsten af te spreken, waarbinnen engagementen zijn opgenomen, die sectoraal bindend zijn. In Vlaanderen kan men dergelijke engagementen vastleggen via de afsluiting van tweeledige overeenkomsten binnen de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen, ofwel kan hierover met de vakbonden tijdens het VESOC-overleg worden onderhandeld.

De heer Jacques Laverge stelt vast dat uit de hoorzittingen eveneens blijkt dat de outsourcing van bepaalde productie-elementen resulteert uit de hoge loonkost, waarop de heer Robert Voorhamme opmerkt dat in het verleden vaak aan outsourcing werd gedaan, omwille van de loonhandicap.

Tijdens de hoorzitting is eveneens gebleken dat de toelevering en uitbesteding binnen een ruimere context dienen te worden benaderd.

De sectorale loonverschillen, ingevolge de sectoraal onderhandelde en afgesloten collectieve arbeidsovereenkomsten, zullen voor de heer Robert Voorhamme echter van ondergeschikt belang zijn in het peilen naar de redenen van de toenemende outsourcing van industriële activiteiten in de automobielsector. Thans wordt, zoals blijkt uit de uiteenzetting van Dr. Ir. Vandeuren tijdens de hoorzitting, vooral de nadruk gelegd op het kwaliteitsgehalte en het innovatief karakter van de toeleveringsactiviteit.

Spreker meent dat de toekomstige ontwikkeling van de toeleveringsnijverheid op basis van deze criteria, zal resulteren in een economische upgradering van de toeleveringssector ten aanzien van de automobielbedrijven en van de andere economische sectoren, die de toeleveringssector al te vaak zagen als een ondergeschikte economische sector. Naar de toekomst toe moet deze toeleveringssector evolueren naar een volwaardige economische sector.

Wat de sectorale loonverschillen betreft, meent de heer Robert Voorhamme, dat zelfs bij gelijke arbeidsvoorwaarden op het vlak van verloning in de automobielsector en in de toeleveringssector (assemblagebedrijven) de outsourcing van activiteiten zal blijven. Spreker refereert aan de tussenkomst tijdens de hoorzitting van de vakbonden, die op dit ogenblik, in tegenstelling met vroeger een gematigd positief standpunt innemen t.o.v. een ondersteuningsbeleid voor de toeleveringssector.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE EN STEMMING

Na de eerste algemene bespreking werden een eerste reeks amendementen ingediend door de heren André Denys, Jacques Laverge en Didier Ramoudt (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2 (I, A en B)) en door de heer Jos Stassen (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, II, A, B, C en D). Deze amendementen willen het voorstel van resolutie verfijnen, conform de opmerkingen die tijdens de hoorzittingen terzake zijn geformuleerd.

Staande de zitting worden op 19 maart 1998 nog andere amendementen ingediend door de heren Jacques Laverge en Didier Ramoudt (I) en door de heer Jos Stassen (II, A en B) (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 4). Deze amendementen zijn eveneens geïnspireerd op de kritische bedenkingen en opmerkingen die tijdens de hoorzitting op 29 janu-

ari 1998 nopens het voorstel van resolutie werden geformuleerd.

– Eerste en tweede overweging

Op het tekstgedeelte tegenover de eerste en tweede streep worden geen opmerkingen geformuleerd.

Twee amendementen ter invoeging van een nieuwe overweging na de tweede overweging liggen voor.

Het eerste amendement van de heren André Denys, Jacques Laverge en Didier Ramoudt (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, I, A) strekt ertoe na de tweede overweging een nieuwe overweging in te voegen die luidt als volgt : "*– overwegende dat de automobiemarkt en -productie te kampen hebben met een belangrijk concurrentienadeel ten gevolge van een substantiële loonhandicap ;*".

De heer Didier Ramoudt stipt aan dat dit amendement de nadruk wil leggen op de loonhandicap, wat volgens de indiener van het amendement onvoldoende wordt onderstreept in het voorstel van resolutie en het amendement wil de aandacht erop vestigen dat deze substantiële loonhandicap een nadeel is ten aanzien van de sector.

Hierop specificeert de heer Robert Voorhamme dat de draagwijdte van dit voorstel van resolutie zich toespitst op de organisatie van de toeleveringssector, doch niet vanuit het oogmerk van het voeren van een loonkostenbeleid.

De heer Paul Deprez pleit echter voor het behoud van de tekst van het voorstel van resolutie, vermits de problematiek van de substantiële loonhandicap reeds uitvoerig in deze commissie aan bod is gekomen bij de voorbereiding van de werkgelegenheidsresolutie zoals goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 30 april 1997.

De loonkostproblematiek heeft een algemene draagwijdte, terwijl het door de heren André Denys, Jacques Laverge en Didier Ramoudt voorgestelde amendement zich toespitst op een specifieke sector, waarbij de heer Jos Stassen het nut betwijfelt van het nemen van specifieke maatregelen ten aanzien van een welbepaalde sector maar voorstander is van een algemeen overleg met de federale overheid terzake.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4 bij 1 onthouding

Een tweede amendement ingediend door de heer Jos Stassen (739 (1996-1997) – Nr. 2, II, A) strekt ertoe na de tweede overweging een nieuwe overweging in te voegen die luidt als volgt : "*– overwegende dat een aangepast – huidige en toekomstig – mobiliteitsbeleid de overcapaciteitstendens op de automobiemarkt nog zal versterken ;*".

De indiener meent dat het mobiliteitsbeleid de overcapaciteitstendens in de automobiemarkt nog zal versterken.

Het amendement wordt aangenomen met 7 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

– Derde, vierde, vijfde, zesde overweging

Op de tekstgedeelten tegenover de derde, vierde, vijfde en zesde streep worden geen opmerkingen geformuleerd.

– Zevende overweging

Een amendement van de heer Jos Stassen (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, II, B) strekt ertoe na de zevende overweging een nieuwe overweging in te voegen waarvan de tekst luidt als volgt : "*– overwegende dat gezien de mobiliteitsontwikkeling in het belang van bedrijven – in Vlaanderen gevestigd – die gespecialiseerd zijn in de constructie van treinstellen, tramstellen en/of autobussen van hun toeleveringsbedrijven toeneemt ;*".

De indiener stipt aan dat dit amendement de implementatie beoogt in het voorstel van resolutie van die bedrijven, die ingevolge een toekomstig gewijzigd mobiliteitsbeleid aan belang zullen winnen. Het betreft voornamelijk deze bedrijven die zich toeleggen op een betere structurele omkadering van het openbaar vervoer (constructie van treinstellen, tramstellen en/of autobussen).

De heer Robert Voorhamme repliceert op de indiening van dit amendement als volgt. Spreker stelt dat de problematiek van de automobiellassemlage en de toeleveringsindustrie bedrijfseconomisch verschilt van andere sectoren die weliswaar eveneens kunnen worden gelinkt met het openbaar vervoer (o.a. constructie van treinstellen, tramstellen en/of autobussen). Spreker is eerder voorstander van een resolutie die specifiek gericht is op de automobielsector, vermits de problematiek in deze sector zeer specifieke kenmerken vertoont.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

– **Het beschikkend gedeelte**

– **Achtste streep**

Punt 1

Een amendement van de heer Jos Stassen (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, C) strekt ertoe in de achtste streep, 1° de eerste drie regels te vervangen door wat volgt : *"dat zij zo spoedig mogelijk een strategisch beleid ontwikkelt voor de automobiel- en toeleveringsindustrie, en voor de constructiebedrijven van treinstellen, tramstellen en autobussen en hun toeleveringsbedrijven"*.

Ingevolge de verwerping van het amendement van de heer Jos Stassen (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, II, B) wordt dit amendement zonder voorwerp, waarop de heer Jos Stassen het amendement intrekt.

Vervolgens stelt de heer Jacques Laverge vast dat, ingevolge de indiening van dit amendement, er eveneens een tekstaanpassing dient te worden voorgesteld in 1°, a) en b).

Hierop dient de heer Jos Stassen twee amendementen in (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 4, II, A en B).

Het amendement-A strekt ertoe in de achtste streep, 1° a), op de tweede regel na de woorden "Europese automobiellindustrie" de woorden *"en voor de constructiebedrijven van treinstellen, tramstellen en autobussen en hun toeleveringsbedrijven"* in te voegen.

Het amendement-B strekt ertoe aan de achtste streep, 1° b) de woorden *"en de constructiebedrijven van treinstellen, tramstellen en autobussen en hun toeleveringsbedrijven"* toe te voegen.

Beide amendementen worden ingevolge de verwerping van het amendement van de heer Jos Stassen (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, II, B) zonder voorwerp, waarop de heer Jos Stassen deze amendementen intrekt.

Punt 2

Op de littera a), b), c), d), e), f), g) worden geen opmerkingen geformuleerd.

Toevoeging van een punt h)

Twee amendementen liggen voor.

Het eerste amendement van de heren André Denys, Jacques Laverge en Didier Ramoudt (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, I, B) luidt als volgt : Aan de achtste streep een punt h) toevoegen dat luidt als volgt :

"h) in overleg te treden met de federale overheid om te komen tot, onder meer met betrekking tot de loonkostproblematiek, een optimaal en bedrijfsvriendelijk kader voor de automobiel- en toeleveringsindustrie."

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4 bij 1 onthouding.

Het tweede amendement van de heer Jos Stassen (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 2, II, D) strekt ertoe aan de achtste streep een punt h) toe te voegen dat luidt als volgt :

"h) wetenschappelijk onderzoek in verband met de ontwikkeling van de veilige driewielige wagen te stimuleren, gezien deze wagen op economisch, ecologisch en sociaal gebied een internationaal concurrentievoordeel realiseert."

De heer Jos Stassen verantwoordt het amendement als volgt. De concurrentiepositie van de automobielsector wordt grotendeels bepaald door het al dan niet kunnen aanbieden van technologisch hoogstaande producten, zoals de veilige driewielige wagen. Bedrijven die een dergelijk product op de markt brengen, zullen onbetwistbaar een concurrentievoordeel bezitten. Investerings in milieutechnologie dienen aangemoedigd.

De heer Robert Voorhamme wijst erop dat in Vlaanderen reeds actief wordt gewerkt op het vlak van de ontwikkeling van componenten, waardoor de omschakeling naar zuinige en milieuvriendelijke wagens wordt bevorderd. Spreker pleit voor een ruimere interpretatie van het innovatiepotentieel, waarbij het accent wordt gelegd op het innovatieve karakter van de toeleveringsindustrie.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij 1 onthouding.

Hierop wordt staande de zitting door de heren Jacques Laverge en Didier Ramoudt nog een amendement ingediend (Stuk 739 (1996-1997) – Nr. 4, I) dat ertoe strekt aan de achtste streep, 2° een punt h) toe te voegen, dat luidt als volgt :

"h) het innovatiepotentieel van de toeleveringsindustrie te versterken, meer bepaald door middel van een coherent innovatie- en clusterbeleid dat de vor-

ming van clusters en de oprichting van speerpunt - centra mogelijk maakt en stimuleert. "

De heer Johan De Roo beaamt de noodzaak aan innovatie en formuleert geen bezwaren tegen het amendement.

Het amendement wordt aangenomen met 13 stemmen.

De heer Didier Ramoudt licht het amendement toe als volgt. Uit de hoorzittingen is gebleken dat er nood is aan meer innovatie in de toeleveringsindustrie. Daar duidelijk is geworden dat de automobielenijverheid geen kwantitatieve groeisector meer is, en toegevoegde waarde vooral het gevolg is van kwalitatieve groei en vernieuwing, wordt innovatie zelfs van levensbelang. Initiatieven die op dat vlak worden genomen, zitten echter geblokkeerd ten gevolge van een onaangepast innovatie- en clusterbeleid.

Het voorstel van resolutie houdt te weinig rekening met deze problematiek en het amendement heeft tot doel deze leemte op te vullen.

V. EINDSTEMMING

Het aldus geamendeerde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

De verslaggever,

De Wnd.voorzitter,

Freddy DE VILDER

Jacques LAVERGE

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

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

– vraagt aan de Vlaamse regering,

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

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

2° dat zij er meer bepaald werk van maakt om

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

veringssector intensieve programma's voor vorming en opleiding te ontwikkelen ;

- h) het innovatiepotentieel van de toeleveringsindustrie te versterken, meer bepaald door middel van een coherent innovatie- en clusterbeleid dat de vorming van clusters en de oprichting van speerpuntcentra mogelijk maakt en stimuleert.
-