

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2001-2002

18 oktober 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, LANDBOUW, WERKGELEGENHEID EN TOERISME

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de gevolgen van de overname van de twee grootste Antwerpse stouwers door het Singaporese PSA en het debat inzake de verankering van de Vlaamse economie

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over het opleidingschequesbesluit en het beleid inzake meertewerkstel-
lingssteun

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Amb-
tenarenzaken en Buitenlands Beleid en de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse
Handel en Huisvesting, over het plan van de Vlaamse regering tot ontmanteling van het VIZO, het Vlaams In-
stituut voor het Zelfstandig Ondernemen

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Finan-
ciën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van

Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, en tot de heer Renaat Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme, over het dossier Opel Belgium en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over het gebrek aan voorlichting over ondernemerschap en de gevolgen hiervan

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de teloorgang van het Ieperse Investeringsfonds FLV Fund

Commissie voor Economie, Landbouw, Werkgelegenheid en Toerisme

Donderdag 18 oktober 2001

VOORZITTER : De heer André-Emiel Bogaert

– *De interpellatie wordt gehouden om 10.07 uur.*

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de gevolgen van de overname van de twee grootste Antwerpse stouwers door het Singaporese PSA en het debat inzake de verankering van de Vlaamse economie

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Penris tot de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de gevolgen van de overname van de twee grootste Antwerpse stouwers door het Singaporese PSA en het debat inzake de verankering van de Vlaamse economie.

In de eerste plaats heten we de nieuwe minister voor Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting en zijn medewerkers van harte welkom. We hopen dat het een vruchtbare samenwerking wordt.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we weten allemaal waarover het gaat. We hebben allemaal die fameuze brief ontvangen van de heer Huts. Die heeft voor heel wat ophef gezorgd, niet alleen in de lokale, maar ook in de nationale pers. De heer Huts stelt zich vragen over de overname van de twee grootste Antwerpse stouwers door PSA, the Port of Singapore Authority. Misschien is de heer Huts niet de meest geschikte persoon om daar vraagtekens bij te plaatsen. Hijzelf immers heeft zijn eigen containerdivisie met veel plezier doorverkocht aan een andere buitenlandse groep. Dit belet echter niet dat de vragen die hij als privé-persoon en politicus stelt, pertinent blijven.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om deze vragen over te nemen en door te spelen aan onze nieuwe minister, bevoegd voor dit dossier, en zo te peilen naar zijn standpunt terzake. De heer Huts gaat ervan uit dat de overname door PSA geen enkele toegevoegde waarde oplevert voor Antwerpen en Vlaanderen, noch voor de trafiekstromen, noch op het vlak van de technologie en de knowhow, noch voor onze havenarbeiders.

Er is geen toegevoegde waarde op het vlak van de trafiekstromen omdat alle rederijen van de wereld Antwerpen al aandoen en de Antwerpse haven kennen. Hun aanloofrequentie wordt bepaald door de aangeboden hoeveelheid goederen en containers. Het is niet omdat PSA de controle over de havens verwerft, dat er plots meer trafiekstromen zouden zijn. Het is de markt van vraag en aanbod die reders ertoe aanzet Antwerpen te kiezen als aanloophaven. Een dictaat van een stuwadoor kan de markt niet dicteren.

Er is ook geen toegevoegde waarde op het vlak van de technologie omdat iedere reder kan bevestigen dat Antwerpen alle records breekt inzake productiviteit, en dit aan een heel lage prijs. De prijs-kwaliteit-productiviteitsverhouding van de Antwerpse goederenbehandelaar is de beste in heel de wereld. Antwerpen heeft honderden missies, aangevoerd door schepenen, gouverneurs, ministers, enzovoort, de wereld rondgestuurd om de boodschap van de meest productieve haven ter wereld rond te bazuinen. Alle Antwerpenaars zijn fier op deze knowhow en deze behandelingstechniek. Het buitenland en zelfs onze Rotterdamse concurrenten benijden ons omwille van onze productiviteit.

Waar is plotseling onze fierheid gebleven ? Hoe halen we het in ons hoofd om de technologie van Singapore de hemel in te prijzen als de reddende engel voor de Vlaamse havens ? De Singaporese technologie is geschikt voor de haven van Singapore met haar eigen karakteristieken. Elke haven,

Penris

aldus de heer Huts, moet haar eigen behandelings-technologieën ontwikkelen in functie van haar eigen karakteristieken. Welnu, de Antwerpse goederenbehandelaars hebben samen, dankzij de inzet van de havenarbeiders, de beste productiviteit-kwaliteit-prijsverhouding ter wereld. We kunnen ook in Antwerpen meer automatisering invoeren, maar wil de klant daarvoor betalen? In Rotterdam bijvoorbeeld is er meer automatisering en zijn de terminals veel gesofistikeerder, met als resultaat een lagere productiviteit en hogere tarieven. Waar is dus Vlaanderens fierheid gebleven om in het eigen kunnen te geloven?

Er is tot slot geen toegevoegde waarde voor de havenarbeiders. Singapore evolueert, aldus de heer Huts, naar volautomatische terminals. Het concept-Singapore implementeren in Antwerpen betekent de verdwijning van de havenarbeider. Nochtans is het juist de havenarbeider en zijn inzet en flexibiliteit die de kracht uitmaken van onze havens. Onze havenarbeiders liggen aan de grondslag van onze productiviteit. Waarom zou juist deze speerpunt van ons succes moeten verdwijnen om plaats te maken voor onbetaalbare en aan de Antwerpse haven niet aangepaste automatiseringen? De Vlaamse goederenbehandelaars, aldus de heer Huts, hebben voldoende knowhow en technologie om hun terminals te automatiseren. Zij doen dit echter stapsgewijs om hun flexibiliteit en hun concurrentiële tarieven niet kwijt te geraken. Het is duidelijk dat onze Vlaamse havens Singapore niet nodig hebben. Singapore brengt ons alleen maar het monopolie en de daaraan gekoppelde tariefverhoging. Iedereen in de sector weet dat.

De heer Huts formuleert verder in zijn brief een aantal alternatieven, maar ik laat het aan de VLD-fractie over om deze te verdedigen. Hij suggereert onder meer om het NMBS-aandeel in de fusiegroep op te trekken tot bijvoorbeeld 30 percent, of er minstens een referentieaandeel van te maken. Ik laat dat volledig voor de rekening van de heer Huts.

De vraag die ik me stel, is hoe het zover is kunnen komen. Waarom moeten twee grote Antwerpse goederenbehandelaars, op het moment dat ze fuseren, een beroep doen op buitenlands kapitaal? Ten eerste omdat er geen kapitaal voorhanden is om deze fusie te begeleiden en ten tweede omdat de kosten van de fusie en het voortzetten van de behandelingsactiviteiten zo hoog zijn opgelopen dat de eigen middelen niet meer volstaan. We kennen allemaal de oorzaak daarvan.

Vroeger investeerde de overheid in zowel de infrastructuur als de suprastructuur van onze havens. Mettertijd financierde ze enkel nog de infrastructuur en moesten de goederenbehandelaars zelf aanzienlijke inspanningen leveren. Vandaag gaan we nog een stap verder. Vandaag beslist de overheid zelfs om niet meer in de infrastructuur te investeren. Deze kosten moeten nu worden gedragen door de Vlaamse bedrijven die dit financieel niet meer kunnen bolwerken. Daarom moet een beroep worden gedaan op buitenlandse investeerders. Wat is de visie van de minister terzake?

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de minister, voorlopig is er nog geen overname, het gaat hier om een potentiële overname van het kapitaal van de fusiegroep HesseNoordnatie door PSA. Aan de overname van dat kapitaal zijn een aantal voorwaarden verbonden, onder meer de voorwaarde van de uitbouw van het Deurganckdok.

Hierbij zijn een aantal bedenkingen te formuleren. Ik wil graag een andere invalshoek hanteren dan de heer Penris. We mogen niet vergeten dat Hesse-natie en Noordnatie niet zullen verdwijnen. Het gaat om een kapitaalovername. Dat betekent dat er iemand is die het kapitaal van de huidige fusiegroep bezit of grotendeels bezit, die zijn kapitaal aan iemand anders wil verkopen. Ik heb altijd een nogal terughoudende houding aangenomen in verband met het verankeringsdebat indien het neerkomt op een debat waarbij er een te groot accent valt op het bezit van het kapitaal. Het maakt daarbij niet uit of dat Vlaams of buitenlands kapitaal is. Ik ben namelijk de volgende mening toegedaan: het is niet omdat het een Vlaamse kapitalist is, dat het een goede kapitalist is. Het is niet omdat het een Vlaamse kapitalist is, dat hij het Vlaams maatschappelijk belang voor ogen houdt. De huidige meerderheidsaandeelhouder van de groep Hesse-Noordnatie, de familie Saverys, is Vlaams, maar heeft als Vlaams kapitalist niet vaak bewezen veel belang te hechten aan het maatschappelijk belang van Vlaanderen, integendeel.

Ik weet dus niet of het zoveel beter is om een Vlaamse kapitalist te hebben in plaats van een buitenlandse. Bij een overname door een Europese buitenlandse groep, was de verontwaardiging misschien minder groot geweest. Nu gaat het echter om Aziaten. Zij hebben een ander voorkomen en daardoor krijgen een aantal mensen wat schrik. Het gaat hier nochtans niet om een louter financiële groep maar om een bedrijf dat zeer goed ver-

Voorhamme

trouwd is met de sector, namelijk havenontwikkeling. Over het algemeen is het zo dat kapitaalverschaffers die een vrij grote bekendheid hebben met de activiteiten waarvoor ze kapitaal verschaffen, meestal een betere garantie voor de toekomst bieden dan kapitaalverschaffers die louter optreden als financiële groep. Dat geldt voor de hele economie, niet enkel voor de haven economie.

Een tweede feit dat de havenontwikkeling vandaag aantoonst, is dat we evolueren in de richting van steeds meer geïntegreerde ketens. In de toekomst zullen die groepen overleven die weten in te spelen op het concept van de geïntegreerde transportketen. De NMBS lijkt me trouwens ook heel actief te zijn om zich te profileren als een geïntegreerde transportketen. De strategie die de PSA-groep voorstelt lijkt me eveneens gericht op integratie van de transportketen. Als we dat verbinden met de containertrafiek, dan stellen we vast dat het aandeel van de Aziatische trafiek van containers naar Europa proportioneel veel sneller toeneemt dan de trafiek van andere landen. Ik denk dat de heer Penris dat ook zeer goed weet.

Het is Azië, via the Port of Singapore Authority, dat een groot deel van die trafieken verdeelt over de wereld. Het is niet PSA die ze echt verdeelt, maar het is van daaruit dat ze verdeeld worden. Vanuit het geïntegreerd concept lijkt het mij niet zonder strategisch belang dat er een uitstekende band bestaat met die haven.

Ik heb mijn twijfels bij heel het verhaal dat de heer Huts ophangt over de ingrijpende wijziging voor de technologie die wordt toegepast in de haven. Ik vraag me af waar hij zich op baseert. Ik heb in geen enkel verstandig rapport kunnen lezen dat PSA hier per se eigen technologie wil introduceren. Ik denk integendeel dat de toepassing van bepaalde technologieën, door Hessenatie in de eerste plaats maar ook door Noordnatie, bewijst dat we voor niemand ter wereld beschaamd moeten zijn. Zowel de cijfers inzake productiviteit zonder meer, maar zeker ook de cijfers inzake ruimteproductiviteit en dergelijke, bewijzen dat hier optimaal gebruik gemaakt wordt van 'existing technology'.

Ik weet wel dat er zeer futuristische alternatieven zijn, zoals de automatisering van overslag en dergelijke. Als we echter de combinatie van ruimtegebruik en gewone overslagproductiviteit bekijken, denk ik dat onze huidige toegepaste technologieën heel hoog scoren, namelijk het hoogst van heel Europa. De politiek van de betrokken bedrijven was

om altijd voor de meest adequate technologie te kiezen, niet voor de meest futuristische. Ik kan me voorstellen dat PSA, uiteindelijk toch ook een investeerder die return capital moet krijgen, wat dat betreft niet fundamenteel het geweer van schouder zal veranderen.

Er is wel iets waar we waakzaam voor moeten zijn, zonder ons ongerust te maken. Specialisten vertellen ons dat het overnamebod van PSA nogal hoog zou oplopen, hoger dan de meeste experts hadden geschat. De mogelijke reden daarvoor is dat PSA het strategisch belang van de investering in de haven van Antwerpen zo zwaar laat doorwegen in zijn toekomstige ontwikkeling dat het bereid is daarvoor een zekere meerprijs te betalen. Daar kunnen we dan alleen maar trots op zijn. Het kan ook zijn dat de PSA-groep meent dan over zo'n sterke positie in de haven van Antwerpen te beschikken dat die hem zal toelaten om hoe dan ook die return on investment terug te winnen door hogere tarieven te vragen of door de kosten te drukken. Ik denk vooral aan ingrepen inzake arbeidskosten en dergelijke. Er is waakzaamheid nodig. Indien de tarieven omhoog zouden gaan omwille van de return on investment van PSA, die teveel zou hebben betaald aan Saverys, is dit een slechte zaak voor de haven van Antwerpen. Het heeft dan immers niets te maken met het feitelijke rendement van de Antwerpse haven, maar wel alles met teveel aan kapitaal dat aan Saverys is betaald en dat nog eens moet worden opgehoest door anderen.

Ik vind dat wij hier niet voortijdig het proces moeten maken. Ik kan mij niet voorstellen dat PSA totaal niet op de hoogte zou zijn van de situatie in de haven van Antwerpen en van de voorwaarden waaronder een maximum aan rendement kan worden gehaald. Ik kan mij niet inbeelden dat het traditiegetrouw uiterst scherp gevoerde tarievenbeleid ontgaan zou zijn aan PSA en dat het plots zou denken in staat te zijn een totaal andere koers te varen. Ik kan mij niet voorstellen dat PSA niet op de hoogte zou zijn van de arbeidswetgeving in verband met de havenarbeid en dat het daar totaal abstractie van zou willen maken voor de planning in de toekomst. Alle kritiek ten spijt, heeft dit er wel voor gezorgd dat we een van de sociaal meest rustige havens zijn met een enorm hoge arbeidsproductiviteit. Ik kan mij dus moeilijk voorstellen dat zo'n belangrijke groep als PSA dit niet onder ogen zou zien en dat het als een 'cowboy in de saloon van het havengebeuren' zou willen binnenstappen. Waakzaamheid is wat dit betreft dus geboden maar laten we niet in paniek slaan.

Voorhamme

Inzake de infrastructuurkosten in de haven moeten we niet enkel op het vlak van milieuriichtlijnen steeds meer rekening houden met Europa, maar ook op het vlak van transporteconomische richtlijnen. Dat ervaren we meer in het bijzonder sinds de jongste weken. Het havendecreet heeft er onder meer voor gezorgd dat we in Vlaanderen sneller dan elders in Europa een financieringssysteem voor de haven heeft ontwikkeld dat zoveel mogelijk beantwoordt aan te verwachten Europese richtlijnen. We hebben dat financieringssysteem bovendien in een decreetvorm gegoten.

De Vlaamse overheid moet logischerwijze niet meer op dezelfde gulle manier omspringen met de subsidiëring van privé-exploitatie en de – groten-deels – privé-infrastructuur. Evenmin moet de Vlaamse overheid havenbedrijven, die ook moeten renderen, subsidiëren zoals in het verleden. Dit lijkt mij voor de hand te liggen. Europa zal dat niet meer toelaten in de toekomst. Daarom is het goed dat we ons daarop oriënteren. Sommigen denken misschien dat dit getuigt van een gebrek aan belangstelling voor de havens vanwege de overheid, maar dat stemt niet overeen met de werkelijkheid.

Mijnheer de minister, waarschijnlijk kunt u nog iets meer uitleg geven bij de vragen van ex-collega Huts. Mijns inziens is de heer Huts bijzonder slecht geplaatst om dit soort brieven rond te sturen. Ik ken een haven die nog altijd met problemen kampt omdat ze de heer Huts ooit een vrijegeleide heeft gegeven. Er zou ook een enorme containertrafiek worden ontwikkeld. Deze moest eerst worden weggesnoept van de haven van Antwerpen en is nadien op een totaal debacle uitgedraaid. Nu heeft men daar met grotendeels lege infrastructuur te maken, waardoor onze ex-collega de heer Coens waarschijnlijk enkele slapeloze nachten beleeft.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Na het betoog van de heer Voorhamme wil ik – met alle respect – een aantal opmerkingen maken en misschien toch met één vraag afsluiten. Ik wil aansluiten bij de laatste opmerking van de heer Voorhamme over de brief van de heer Huts. U zegt dat we die bezorgdheid kunnen verstaan, maar de betrokkenheid van de heer Huts in dit dossier noopt toch tot kiesheid. Hij stelt zich zogezegd als een gewone burger op. Hij is ex-parlementair en zakenman en heeft een aantal belangen te verdedigen in dit dossier waardoor hij zich niet zomaar als bezorgde burger kan voordoen. Ik vind dit een nogal verregaande vorm van

pretentie. Hij kan misschien de juiste vragen stellen, maar daar bestaan andere kanalen voor.

We zijn in het verleden – om het zacht uit te drukken – altijd koele minnaars van het verankeringsdebat geweest. We hebben dit altijd een debat gevonden dat weinig zoden aan de dijk brengt en zeker niet past binnen een sociaal en groen verhaal. We voelen ons dan ook niet geroepen om het over het zoveelste verlies van Vlaamse inbreng en dat soort toestanden te hebben. Ik denk dat er andere bezorgdheden zijn. Als de investeringen zouden doorgaan, moet de hier bestaande wetgeving door de nieuwe eigenaars van de HesseNoordnatiegroep worden toegepast. Er zullen geen aanpassingen komen van de wetgeving inzake sociale zekerheid, werkgelegenheid of wat dan ook. De nieuwe eigenaars moeten zich daaraan houden. Ik versta die bezorgdheid niet echt.

Het havendecreet blijft ook gelden. Dat werd daar-net aangetoond door de heer Voorhamme. Het vorige parlement heeft dat unaniem goedgekeurd. Het havendecreet wordt eigenlijk sterk gedragen. Ik denk niet dat de fracties er opmerkingen over kunnen maken. Het is gewoon een unaniem gedragen en goedgekeurd decreet uit de vorige legislatuur.

Ik heb wel vragen over de situatie die ontstaat en de gevolgen die deze zou kunnen hebben voor de komende en bestaande investeringen in de Antwerpse haven. Ik begrijp niet dat in de nieuwe infrastructuur, die hopelijk zal ontstaan in het Deurganckdok, de groep HesseNoordnatie-PSA bijna een monopolie zou kunnen krijgen als doorgaat wat op stapel staat. Gaat het hier om een dedicated terminal die aan één iemand wordt toegekend, waardoor er geen concurrentie meer mogelijk is voor andere reders ? Is dit dan nog een investering van algemeen belang ? U weet, mijnheer de minister, dat algemeen belang een belangrijke notie vormt in dit dossier omdat het een aantal realisaties inzake het Deurganckdok verantwoordt. Dit heeft belang voor de Europese richtlijnen en voor het Arbitragehof, indien het validatiedecreet wordt goedgekeurd in dit parlement. Op welke manier kunnen we het algemeen belang nog verantwoorden als er zeker in het Deurganckdok en ook in de Noordzee- en de Europaterminal een soort van monopolie dreigt te ontstaan ? Ik denk dat dit een zeer belangrijke vraag is waarop een antwoord moet worden gegeven door u of door andere leden van de regering.

De voorzitter : De heer Ramoudt heeft het woord.

De heer Didier Ramoudt : Ik moet zeggen dat ik de reactie van de heer Huts enigszins begrijp, dit is waarschijnlijk een soort emotionele en toch zakelijke reactie. Ik moet toegeven dat deze verankeringsreflex, die misschien niet de goede is, in onze genen zit. Ik hoor hier nooit iemand zeggen dat Interbrew verkeerde zaken doet omdat het Engelse en Duitse bedrijven opkoopt. De Duitsers en de Engelsen hebben daar waarschijnlijk problemen mee. Ik denk dat de openheid van onze economie die grote toegevoegde waarde heeft gebracht aan Vlaanderen. Als we de buitenlandse bedrijven zouden willen verankeren, weet ik niet waar we zouden uitkomen of hoe we de zaak zouden moeten aanpakken. Ik besef evenwel dat we een soort verankeringsgevoel hebben. Destijds hadden we er ook moeite mee dat Marie Thumas in Franse handen kwam. Het is echter nooit de bedoeling geweest van buitenlandse groepen om onze economie armer te maken. De heer Voorhamme zegt terecht dat als een belangrijke groep met een grote knowhow inzake haventrafiek en exploitaties veel geld overheeft om zich in Antwerpen te installeren, ze dat doet om winst te maken. Hij zal deel moeten uitmaken van het geheel van exploitaties en marktconform moeten werken. Hij zal zich niet buiten de markt kunnen prijzen.

Ik wens ook even in te gaan op de problematiek van de NMBS en de investeringen. Specifiek voor de zeehavens zou Vlaanderen zelf moeten kunnen beslissen over de eigen infrastructuurwerken, inclusief die voor het spoor. Indien de NMBS in het investeringsplan onvoldoende ruimte vindt om bepaalde havens te ontsluiten, dan moet Vlaanderen op de een of andere manier – eventueel via een PPS – de infrastructuur ontwikkelen. Zoals het in een normale economie past, kan de infrastructuur worden doorverhuurd aan de NMBS of de andere gebruiker. Het goederenvervoer wordt binnen een paar jaar immers geliberaliseerd. Het doorverhuren gebeurt reeds voor andere kunstwerken zoals bruggen en tunnels, waarvoor men tol vraagt. Mijnheer de minister, we moeten niet wachten op een lang debat met de NMBS om haar ervan te overtuigen dat Vlaanderen een voorsprong moet krijgen op Wallonië.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, iedereen heeft recht van spreken. Misschien is de heer Huts slecht geplaatst om dergelijke brieven te versturen. Toch wens ik hier te zeggen dat elke burger het recht heeft op vrije meningsuiting en om zich mondeling of schriftelijk te uiten.

Het is aan ons om de ideeën en argumenten van de heer Huts te onderzoeken. We kunnen ze aanvaarden of we kunnen ze weerleggen. Daartoe dient net het democratisch gesprek. We moeten ons daar verder niet aan storen.

In de zaak die de interpellant naar voren brengt, wens ik één argument te benadrukken, namelijk dat van de NMBS-participatie in het havenbedrijf Antwerpen. Men moet de zaak ruimer stellen. We moeten de situatie verbeteren. Alle havens, en niet alleen de Antwerpse, moeten optimaal worden ontsloten. Als de NMBS dat niet doet, dan moet de Vlaamse overheid dit trachten te doen.

De voorzitter : Ik heb akte genomen van de open brief van de heer Huts. Het is de boodschap die belangrijk is, niet de boodschapper. De heer Huts houdt inderdaad een pleidooi pro domo. We moeten dat op zijn juiste waarde schatten.

Vlaams kapitaal staat niet gelijk met het algemeen Vlaams belang. Soms lopen beide parallel, maar meestal is dat niet het geval. Ik heb daar geen probleem mee.

Over de waarde van PSA op zich, voor wat de inhoud, de financiële middelen, de techniek en de expertise betreft, kan ik me op dit ogenblik onmogelijk uitspreken. Het gaat immers om een technisch vennootschapsdossier waarover enkel ingewijden een oordeel kunnen vellen. Ik heb terzake een interpellatie ingediend. Ik kon dat niet vroeger doen omdat ik op gegevens van Singapore wachtte. Het Bureau zal mijn interpellatieverzoek volgende maandag behandelen.

Ik trek me van de brief van de heer Huts niets aan. Ik stel in de interpellatie politiek-administratieve vragen over de rol van de Vlaamse regering, het al of niet geven van garanties, het contractuele aspect en de rol van het Vlaams Parlement.

De heer Penris gaat in zijn interpellatie voort op een open brief van een ingewijde, een expert, een betrokken partij. U mag daar het predikaat op plakken dat u wenst. De heer Huts heeft vanuit een bepaalde invalshoek willen verduidelijken dat iets haaks staat op een beleid dat men wil voeren. Ik neem daar akte van. Ik vel daar geen oordeel over vooraleer ik antwoorden heb over de politiek-administratieve vragen die werden gesteld.

Net zoals de heer Voorhamme vind ik dat we niet mogen vooruitlopen op de zaak. Er is nog geen overeenkomst. Het gaat inderdaad om preciaire onderhandelingen. Het klopt dat het parlement en de

Voorzitter

regering constant worden gewaarschuwd door hun houding of daden het dossier niet in gevaar te brengen. Daar heb ik geen boodschap aan. Het parlement en de commissie hebben het recht om met open vizier het debat te voeren.

Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, sommige ex-collega's worden meer geciteerd dan toen ze in het parlement zaten. Het debat dat wordt gevoerd naar aanleiding van de brief van de heer Huts heeft een deel van de antwoorden gegeven. De heer Voorhamme heeft terzake immers enige expertise. Het is dan ook logisch dat hij de zaken op een andere wijze bekijkt. Het debat wordt op die manier in de juiste context geplaatst.

Mijnheer Penris, vooraleer op uw vraag te antwoorden, wil ik erop wijzen dat Antwerpen de vierde haven in de wereld is. De problematiek van de haven behoort dan ook tot een wereldwijde problematiek, die we niet onder de kerktoeren kunnen oplossen. De uitdagingen waar we voor staan, moeten mondiaal worden aangepakt.

Het verbaast me dat er nu pas enige deining omtrent deze zaak ontstaat. De verkoopsovereenkomst dateert immers van maart van dit jaar. Waarom dan nu plots die brief? Een reactie had toch wat vlugger mogen komen.

Ik zal in mijn antwoord op uw concrete vragen een correctere inschatting van de zaken proberen te geven, zodat het geheel enigszins anders kan worden bekeken.

Productiviteit en prijsniveau zijn belangrijke factoren voor de aantrekkelijkheid van de haven. Het staat vast dat de participatie van PSA de investeringscapaciteit van de groep alleen maar kan versterken. Wellicht is dat een van de hoofdredenen waarom de huidige aandeelhouders een deal met PSA willen sluiten. Zowel in Antwerpen als in Vlissingen staan immers imposante investeringen op stapel. Dat heeft heel nieuwe bewegingen op gang gebracht.

De participatie zal leiden tot een verhoging van de Antwerpse productiviteit. Ten eerste werd vanuit politiek-maatschappelijke hoek voldoende druk uitgeoefend om het ruimtegebruik te optimaliseren. Bovendien moeten door de enorme kapitaal-

tensieve investeringen in de terminal grote behandelingsvolumes worden gehaald.

Ten tweede is de PSA-groep buiten haar activiteiten in de haven van Singapore, waar 17 miljoen ton wordt behandeld, vertegenwoordigd in twaalf projecten, verspreid over zeven landen. Dat laat de groep toe te komen tot een wereldwijde commerciële samenwerking met grote wereldwijd opererende bedrijven. De groep kan dus ongetwijfeld bijkomende trafieken genereren.

Ten derde voert PSA kwaliteitszorg en efficiëntie hoog in het vaandel, getuige de vele awards die door de groep werden gewonnen en de verhoogde productiviteit van een aantal terminals na de overname. Zo is na de overname in Voltri in Italië de productiviteit met 50 percent gestegen, in Dalian in China met 37 percent, en in Tuticorin in India met 17 percent.

Ten vierde kan het meerderheidsbelang van de PSA-groep een toegevoegde waarde creëren voor Antwerpen, voor Vlaanderen en voor België. De toegevoegde waarde is het verschil tussen de omzet van een bedrijf en de aankopen van goederen en diensten buiten het bedrijf, of anders gezegd de waarde van de geproduceerde verkochte goederen min het bedrag betaald voor grondstoffen en verrichte diensten, de zogenaamde intermediaire aankopen. Voor die intermediaire aankopen maakt het geen verschil of ze door een buitenlands of binnenlands bedrijf worden gedaan. Volgens ramingen van de Nationale Bank bedroegen in 1998 de intermediaire aankopen bij de goederenbehandelaars 45 percent van de omzet. In dat percentage zitten ook de loonkosten van de gehuurde arbeiders.

De toegevoegde waarde bestaat uit vier componenten : personeelskosten van vaste personeelsleden, afschrijvingen, andere kosten zoals voorzieningen en waardeverminderingen, en het bedrijfsresultaat, dus winst of verlies voor de belastingen. De eerste drie componenten zijn voor alle bedrijven, binnenlandse of buitenlandse, nagenoeg identiek. Dat betekent dat 93 percent van de toegevoegde waarde overwegend Belgisch of Vlaams blijft, ongeacht de bezitter van de activa, dus ongeacht de aandeelhouder. Op de overige 7 percent van de toegevoegde waarde moet nog een eigen, nationale vennootschapsbelasting worden betaald van 40 percent, die evenwel zal dalen tot 34 percent of lager, zodat maximaal – maar niet noodzakelijk – 60 percent van 7 percent, zijnde 4,2 percent van de toegevoegde waarde of 2,3 percent van de omzet van het bedrijf, naar het buitenland zou kunnen gaan. De keuze voor een buitenlandse of bin-

Gabriels

nenlandse investeerder heeft dus geen invloed op het niveau van de welvaart die in eigen land of in het buitenland wordt gecreëerd.

Ten slotte is de betrokkenheid van een wereldspeler als PSA geen alleenstaand gegeven. Dat we zo'n speler op ons veld krijgen, bewijst dat we interessant zijn. Dat is een aanmoediging voor de activiteiten in Antwerpen. Ter vergelijking, de groep Hutchinson uit Hong Kong controleert meer dan 70 percent van de Rotterdamse containerfabrieken en de havens van Felixstowe en Thamesport. Zou het niet eerder verontrustend zijn indien groepen als Hutchinson, PSA of P&O Ports geen belangstelling zouden tonen voor de Vlaamse havens?

De doorgedreven automatisering in de overslagactiviteit neemt niet weg dat heel wat werkgelegenheid wordt gecreëerd, onder andere voor het stufen en strippen van containers. Ook de afgeleide sectoren winnen aan volume en kunnen meer werkgelegenheid verschaffen.

Hessenatie, dochter van CMB, en Noordnatie gaven in juni 2000 reeds te kennen dat ze binnen een jaar zouden fusioneren. Om hun fusieoperatie een internationale dimensie te geven, gaven ze de bank ING-Barings de opdracht een buitenlandse strategische partner te zoeken. Na een eerste selectie bleven er enkele kandidaten over die minstens 51 percent van de aandelen van de toekomstige groep HesseNoordnatie wilden verwerven. Dat waren PSA, het Duitse Eurogate, het grootste containeroverslagbedrijf van Europa, de financiële groepen Candover, Carlisle, HSBC en Chartered House en de Deense rederij Maersk. De verkoopovereenkomst tussen PSA en HesseNoordnatie kwam tot stand in maart 2001 en bepaalde dat PSA 61 tot 80 percent zou verwerven, CMB 20 percent en Noordnatie 6 percent. Het aandeel van de NMBS werd op 6 percent geraamd.

Uit persberichten blijkt dat de definitieve deelnemingspercentages niet vastliggen, maar afhangen van de beslissingen van de aandeelhouders van Noordnatie en van de NMBS. In de maand september keurde de raad van bestuur van de NMBS een strategisch plan voor de Belgische zeehavens goed. Een belangrijk onderdeel van dit plan was de versterking van de rol van de NMBS in de containertrafik. Vermits de NMBS een voorkooprecht heeft op de 67 percent van de aandelen die Noordnatie bezit in de Noordzeeterminal, kan de NMBS haar participatie opdrijven van 6 tot 20 percent door het uitoefenen van haar voorkooprecht.

Afhankelijk van wat de NMBS wil, kan bijgevolg de participatie van PSA in HNN schommelen tussen 51 en 78 percent. De afgevaardigde bestuurder Schouppe heeft van de raad van bestuur een mandaat gekregen om met Hessenatie, Noordnatie en PSA te gaan onderhandelen over de omvang en de kostprijs van de participatie van de NMBS in de groep.

Ik ben het bijna volledig eens met de opmerking van de heer Voorhamme dat we niet zwaar moeten tillen aan de vraag of de heer Huts nog elders dingen heeft gedaan. Dat zou hem immers niet mogen beletten zich te uiten. We kunnen de dingen wel zelf in de juiste context plaatsen, en er de juiste conclusies uit trekken.

De heer Stassen had het over het monopolie. Elke beslissing wordt echter getoetst aan het wettelijk areaal in binnen- en buitenland. We zullen hoe dan ook moeten handelen volgens de wetten van ons eigen Vlaams Parlement, volgens de Belgische wetgeving, en volgens de Europese monopoliewetgeving. Op overtredingen daartegen zal meteen worden gereageerd. Onder andere Interbrew kan daarvan meespreken. Alles ligt bijzonder goed vast.

Het is inderdaad belangrijk dat de infrastructuurwerken binnenkort van start gaan. Minister van Mobiliteit Stevaert heeft van de Vlaamse regering opdracht gekregen dat infrastructuurplan voor Antwerpen uit te werken op basis van het akkoord met de NMBS. Dat akkoord moet nog verfiend worden omdat de NMBS eenzijdig een aantal wijzigingen heeft aangebracht. Daar moet de Vlaamse regering uiteraard op inspelen, en ze heeft dus naar verduidelijkingen gevraagd.

Als dat klaar is, beschikken we over het instrumentarium om eindelijk de werken van start te laten gaan. Begin 2002 zullen de nodige stappen kunnen worden gezet voor dat belangrijke inhaalmanoeuvre, dat ten goede zal komen van de economie in Vlaanderen en België.

De voorzitter : De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris : Mijnheer de voorzitter, ik heb een aantal leden schamper horen doen over de brief van de heer Huts. Zijn pleidooi is waarschijnlijk een pleidooi pro domo. Dat belet echter niet dat ik als parlements lid die vragen politiek vertaal. Het antwoord van de minister bewijst trouwens dat de vragen niet zo dom zijn.

De havenarbeiders stellen zich dezelfde vragen. We moeten in dit dossier geen paniek zaaien, maar we

Penris

moeten wel waakzaam blijven. Volgens de heer Voorhamme hebben de Antwerpse stouwers steeds de meest geschikte behandelingsmethode gebruikt die de havenarbeiders ook ten goede kwam. Ik weet echter uit goede bron dat de terminalontwerpers een volautomatisch scenario uitwerken. De havenarbeiders worden dan ook terecht waakzamer en we moeten ook hun bezorgdheden hier vertolken.

De voorzitter : De heer Voorhamme heeft het woord.

De heer Robert Voorhamme : Mijnheer de voorzitter, over de inrichting van de terminals is het laatste woord nog niet gezegd. Mijnheer Penris, het is verkeerd om proberen paniek te zaaien. Het is logisch dat alle technologieën worden onderzocht, vooral vanuit de bekommernis van het ruimtebeslag. De havenontwikkeling kan niet eeuwig blijven doorgaan en de ruimte moet zo spaarzaam mogelijk worden gebruikt. Automatische terminals zijn daar niet altijd de meest geschikte oplossing voor en bieden niet steeds het meeste rendement. Denk maar aan Amsterdam.

Toen de eerste concessies voor het Deurganckdok werden verleend, is een deel van de terminals toegekend aan P&O Ports door het havenbedrijf. Er was daar toen fundamentele kritiek op omdat het tegen het Vlaams belang in zou gaan. Wie dat toen stelde, moet nu toch van gedachten veranderen. Doordat P&O Ports een concessie heeft, moeten we niet meer vrezen dat het Deurganckdok volledig in handen zal komen van een Singaporese groep. P&O Ports is een wereldspeler die in geïntegreerde termen denkt. Het is een goede zaak dat die wereldspelers staan te trappelen om in Antwerpen te investeren.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. We moeten ons inderdaad geen zorgen maken dat de monopoliewetgeving zou zijn overtreden. Ik wou met mijn vraag het algemeen belang duiden. Twee groepen hebben bijna alle containerterminals in aanbouw in handen. Het is belangrijk dat we dat blijven opvolgen.

De voorzitter : Het is verkeerd om steeds pleinvrees te hebben. We moeten vertrouwen hebben. De hele sector is in beweging en er is de laatste vijftig jaar ontzettend veel veranderd. De vraag is

echter in hoeverre we garanties hebben. Buiten Singapore heeft PSA momenteel vijftien terminals, waarvan twee in Italië. Verder heeft het er tien in optie en vijf in pre-optie. Dat maakt een totaal van dertig terminals. We hebben er natuurlijk geen zicht op welke activiteiten er waar zullen worden verzameld. We moeten er dan ook beducht voor zijn dat de afspraken worden nageleefd. Een gezond wantrouwen is in deze niet slecht.

Minister Gabriëls heeft het woord.

Minister Jaak Gabriëls : Mijnheer de voorzitter, ik ben niet bevreesd voor de evolutie. De specificiteit van elke haven zal hoe dan ook worden gerespecteerd. Singapore kan niet met Antwerpen worden vergeleken. Het is een haven waar grote schepen binnenkomen en binnen zeven uur ontvracht en opnieuw bevracht worden. Antwerpen is een binnenhaven en zal die specificiteit altijd behouden. PSA heeft enorm veel expertise. Volgens mij moeten we dus niet bevreesd zijn.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *De heer Frans Wymeersch treedt als voorzitter op.*

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Jaak Gabriëls, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over het opleidingschequesbesluit en het beleid inzake meertewerkstellingssteun

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Gabriëls, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over het opleidingschequesbesluit en het beleid inzake meertewerkstellingssteun.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, vanaf 1 januari kunnen de Vlaamse KMO's jaarlijks elk maximaal 200 cheques met een waarde van 30 euro kopen om de opleiding van hun werknemers te financieren. De helft van de kostprijs wordt betaald door de Vlaamse overheid, die hiervoor in haar begroting 2 miljard frank reserveert.

Dit beleid sluit terecht aan bij het actieplan 'Levenslang leren' van juli 2000 en in de uitvoering van de Europese werkgelegenheidsrichtsnoeren

Bogaert

van februari 2001. Een en ander werd vastgelegd in het Vlaams Werkgelegenheidsakkoord 2001-2002, waar vooral de KMO's vragende partij zijn.

Alvorens de fakkel aan minister Gabriels door te geven, legde minister Van Mechelen op 13 juli een ontwerp van besluit, met name het opleidingschequesbesluit, aan de Vlaamse regering voor. Vlaanderen koos dus voor een systeem dat ligt tussen het reeds bestaande Waalse en het door het VEV gevraagde systeem dat openstaat voor KMO's en grote ondernemingen. De minister die er toen toevoegde voor was, zegt dat grote bedrijven een beroep kunnen doen op het hefboomkrediet en wil de huidige middelen, dus 2 miljard frank, reserveren voor de zogenaamde KMO's.

In het vooropgestelde systeem zal de overheid steeds voor 50 percent tussenkomen en moet het bedrijf van zijn kant minstens 30 percent zelf betalen. Elk bedrijf beschikt over maximaal 200 cheques per jaar terwijl een uur opleiding om en bij de 50 euro kost. Dit betekent dat een KMO in het meest gunstige geval voor zijn personeel in 120 opleidingsuren per jaar kan voorzien. Het blijft een open vraag of hiermee de werkelijke opleidingsnood gelenigd wordt, zeker als men weet dat die 50 miljoen euro per jaar worden doorgetrokken tot en met 2004. Zal dit volstaan om de nood te lenigen ?

In de commissie voor Economie werd hieromtrent tijdens de begrotingsronde reeds een debat gevoerd. Het omzetten van de 'meertewerkstellingssteun' uit de jaren zeventig naar opleidingssteun was en is immers niet zo evident. De meesten van u waren aanwezig bij dat fundamentele debat. Op grond van de toenmalige gunstige economische en sociale indexen werd een beleid uitgestippeld waar ook de commissie zich achter kon scharen. Er is toen beslist om de miljarden meertewerkstellingssteun hoofdzakelijk om te zetten in vorming en opleiding van de werknemers. Ondertussen zijn die parameters door tal van omstandigheden ernstig omgebogen. Er zijn dan ook vragen of het haalbaar is deze beslissing aan te houden. Het besluit over de opleidingscheques zou hier een druppel op de hete plaat kunnen vormen, misschien zelfs vele druppels op de hete plaat.

Wordt de vroegere meertewerkstellingssteun op termijn omgezet in opleidingssteun ? Zo ja, wordt het bedrag inderdaad opgetrokken tot de huidige 8 miljard frank ? Volstaat de thans geplande 2 miljard frank, doorgetrokken tot en met 2004, voor de opvang van de nood aan opleiding en vorming ?

Blijft de meertewerkstellingssteun beleidsmatig bestaan zoals besproken werd tijdens de begrotingsronde ? Zo ja, onder welke vorm en met welke financiële middelen ? Worden er, zoals in de commissie gevraagd werd, toekomstgericht financiële reserves aangelegd voor het geval er minder jobs beschikbaar zijn als gevolg van een economische recessie ? Deze vraag is volgens mij na 11 september meer dan relevant geworden.

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, collega's, in mijn antwoord op deze nogal technische vraag wil ik proberen zo duidelijk en concreet mogelijk te zijn.

Ten eerste, mijnheer Bogaert, is er een verschil tussen berekende steun en vastgelegde steun, zoals u zelf ook wel weet. De berekende steun kan voor het volle bedrag worden verkregen, maar wordt meestal partieel uitgekeerd. Dit gebeurt niet alleen omwille van de budgettaire krapte, die er uiteraard ook is, maar ook omdat men het geld zo efficiënt mogelijk wil besteden. Dat heeft te maken met het feit dat bij bepaalde engagementen soms perspectieven worden geopend die achteraf niet worden ingevuld. Men moet daarna dan geld terugvorderen, wat steeds voor een groot probleem zorgt. Ik kan u enkel zeggen dat in de jaren 1999 en 2000 voor de KMO's een coëfficiënt van 60 percent is gehanteerd, en voor de grote en middelgrote ondernemingen 85 percent.

De berekende steun bedroeg in 1999 ongeveer 57 percent van de berekende expansiesteun op het FEERR-KO of ongeveer 2,3 miljard frank meertewerkstellingssteun. Op het FEERR-MGO bedroeg de berekende expansiesteun voor meertewerkstelling ongeveer 30 percent van het budget of ongeveer 1,3 miljard frank. Samen is dit ongeveer 3,6 miljard frank. In 2000 ging het om ongeveer 61 percent van het budget of 4,6 miljard frank voor de kleine ondernemingen en 26 percent of ongeveer 1,3 miljard frank voor de middelgrote en grote ondernemingen. Samen komt dit neer op ongeveer 5,9 miljard frank.

De vastgelegde steun bedroeg in 1999 voor de kleine ondernemingen ongeveer 1,38 miljard frank, voor de middelgrote en grote ondernemingen 1,1 miljard frank. Samen is dat 2,48 miljard frank. Voor 2000 komt dit neer op ongeveer 2,8 miljard frank voor de kleine ondernemingen en 1,1 miljard frank voor de middelgrote en grote ondernemingen. Samen komt men zo aan 3,9 miljard frank.

Gabriels

Bij de opschorting van de meertewerkstellingssteun werd berekend dat deze maatregel ongeveer 2,75 miljard frank zou moeten opbrengen. Volgens maximalistische berekeningen zou het systeem van de opleidingscheques een budgettaire weerslag hebben van circa 1,8 miljard frank. Dat is dus slechts een gedeelte van de steun die vrijkomt als gevolg van de opschorting van de meertewerkstellingssteun.

De geciteerde 8 miljard frank omvat natuurlijk de hele actueel beschikbare expansiesteun, inclusief de steun omwille van strategisch belang of ecologische steun. Het is derhalve niet de bedoeling voor de opleiding een bedrag van 8 miljard frank uit te trekken, aangezien in het kader van de heroriëntering van de expansiesteun de overige budgettaire middelen aan de nieuwe initiatieven worden toegevoegd. Dit zal vallen onder de noemer 'expansie nieuwe stijl'. Het nieuwe ontwerp van decreet op het economisch ondersteuningsbeleid voorziet onder meer in investeringssteun aan kleine ondernemingen, regionale steun aan middelgrote en grote ondernemingen en steun aan ecologie-investeringen.

Voor het antwoord op uw tweede vraag zijn nogal wat technische cijfersgegevens nodig, die ik nu zal overslaan maar die ik u achteraf wel bezorg. Ik kan al zeggen dat de beschikbare budgettaire middelen ontoereikend zullen zijn om alle vormings- en opleidingsnoden te dekken. Dat is een feit dat sowieso vaststaat. Het is niet de bedoeling om met de opleidingscheques de totale opleidingskosten van alle ondernemingen, groot en klein, op te vangen. De cheques zullen, door hun budgettaire massa en hun administratief klantvriendelijk karakter, vooral voor KMO's een hefboom zijn om het vormingspeil structureel op een hoger niveau te brengen. Het beleidsinstrument kan niet los worden gezien van andere initiatieven zoals het betaald educatief verlof, het hefboomkrediet, VDAB-opleidingen en sectorale opleidingsfondsen.

Op uw derde vraag wil ik antwoorden dat de meertewerkstellingssteun bij besluit van de Vlaamse regering van 20 april 2001 werd opgeschort, dus niet afgeschaft. De steun wordt niet meer toegepast voor dossiers ingediend vanaf 28 april 2001. Op dossiers ingediend voor die datum blijft de meertewerkstellingssteun wel nog van toepassing. In het ontwerp van decreet betreffende het economisch ondersteuningsbeleid staat de meertewerkstellingssteun nog steeds ingeschreven. De Vlaamse regering kan de loonkosten in aanmerking nemen die

over een periode van twee jaar betrekking hebben op de gecreëerde arbeidsplaatsen onder de voorwaarde dat de arbeidscreatie verband houdt met het uitvoeren van een investering in materiële of immateriële activa en dat het investeringsproject een netto toename van het aantal werknemers tot gevolg heeft.

Op uw laatste vraag kan ik antwoorden dat bij het opstellen van de begroting in bepaalde kredieten voorzien wordt, en dat we die bij een budgetcontrole kunnen bijsturen waar nodig. Het aanleggen van reserves zou kunnen betekenen dat in tijden van hoogconjunctuur budgettaire reserves worden aangelegd die in tijden van laagconjunctuur in de economie kunnen worden geïnjecteerd. Het actuele expansiesysteem werkt als open-end-systeem. Ik denk dat in tijden van hoogconjunctuur hoe dan ook andere prioriteiten moeten worden gelegd dan in tijden van laagconjunctuur. Daarom denken we nu meer in de richting van een veralgemeningsprincipe bij de toepassing van deze expansiekredieten.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank de minister voor zijn zeer volledige en technisch onderbouwde antwoord. Ik vind het belangrijk dat de meertewerkstellingssteun inderdaad is opgeschort, behalve voor de vroegere dossiers. Ik vind het ook belangrijk dat de regering beseft dat in minder gunstige economische tijden begrotingsmatig moet worden bijgeschaafd. Wat ik ook zeer belangrijk vind, is dat het nu reeds vaststaat dat de geplande kredieten niet zullen volstaan voor het lenigen van de noden. Misschien dat er hierover een discussie kan ontstaan bij de begroting.

Minister Jaak Gabriels : Ik wil hier nog even iets aan toevoegen. We wachten nog steeds op het advies van de Raad van State in verband met de opleidingscheques. Binnenkort zou dat advies er moeten zijn. Het gaat hier om een websitetoeepassing, de aanvraag moet via internet gebeuren. We zijn wel al bezig met het uitbouwen van die site, zodat we on line kunnen gaan vanaf 1 januari 2002. Dat is dus zo gepland. Ik moet natuurlijk nu eerst wachten op de opmerkingen van de Raad van State. Ik zal die opmerkingen dan uiteraard meteen ook voorleggen aan de SERV op de eerste plaats en ook aan het Vlaams parlement, opdat wij daarover een ruimer debat kunnen houden.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : De opleidingscheques moeten ook aangemeld worden bij de Europese Commissie. Hoe staat het daarmee ? Ik herinner mij nog dat er bij de discussie indertijd over Vlami-vorm zaliger heel wat problemen zijn geweest met de Europese Commissie. Het was al bijna uitgevoerd vooraleer we van Europa bemerkingen kregen met alle gevolgen van dien. Het systeem van opleidingscheques dat nu voorligt, zal ook enige tijd nodig hebben. Op dit vlak is de Europese Commissie immers bijzonder restrictief. Ik vrees dat dit niet op 1 januari 2002 in werking zal kunnen treden.

Minister Jaak Gabriels : We hopen natuurlijk van wel want het is noodzakelijk. Tijdens ons onderhoud met Europees Commissaris Monti heeft deze ons gezegd dat de opleidingscheques niet gemeld moeten worden. Ze zijn dus eigenlijk aanvaard als het principe toegepast wordt. We hoeven dus niet op voorhand aan Europa om goedkeuring te vragen. Het was naar aanleiding van dossiers, die zoals u weet al zeer lang hangende zijn, dat de Europese Commissie nogal formalistisch de interpretatie heeft toegepast, maar wat dit betreft ziet Commissaris Monti geen graten. We hoeven het zelfs niet aan te melden.

De heer Jos Stassen : U laat zelfs meteen een bepaald bedrag vallen.

Minister Jaak Gabriels : Ja, de minimisregel die hier geldt.

De heer Eric Van Rompuy : We dachten dat er ook voor Vlamivorm een typische regeling was, maar uiteindelijk heeft de Europese Commissie dat betwist. We hebben dan een hele discussie gehad en uiteindelijk is die vraag dan een jaar later gesteld.

Minister Jaak Gabriels : We hebben het expliciet gevraagd. De Europees Commissaris heeft ons gezegd dat het niet nodig is als daar tenminste rekening mee wordt gehouden.

De voorzitter : Mijnheer Van Rompuy, u weet ongetwijfeld als voorzitter van een niet onbelangrijke fractie in het Vlaams Parlement dat ik u normaal

gezien het woord niet had mogen geven. U hebt handig gebruik gemaakt van mijn aangeboren soepelheid om dit alsnog te doen. Gelieve daar in het vervolg rekening mee te houden.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, de heer Paul Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Buitenlands Beleid en de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over het plan van de Vlaamse regering tot ontmanteling van het VIZO, het Vlaams Instituut voor het Zelfstandig Ondernemen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, de heer Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Buitenlands Beleid en de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over het plan van de Vlaamse regering tot ontmanteling van het VIZO, het Vlaams Instituut voor het Zelfstandig Ondernemen.

Minister Gabriels zal antwoorden in naam van de andere ministers.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, ook dit onderwerp is inhoudelijk reeds ter sprake gekomen in deze commissie. Het is duidelijk dat het VIZO reeds een tijdje in het vizier van de politiek ligt, zeker van de huidige paarse regering, en dat is grotendeels terecht mijns inziens. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de werking van het instituut heel wat vragen oproep en oproept. Daarom voerde de regering een overgangsbeleid waarbij er steeds meer zou worden overgegaan tot

Bogaert

een opsplitsing en misschien een ontmanteling van het VIZO om de taken elders onder te brengen. Het betrof de herziening en het samenbrengen onder één koepel van alle respectieve opleidingen in het kader van het OSP, het VIZO en de VDAB. Op een bepaald moment stelde de Vlaamse regering onder de koepel van het Beter Bestuurlijk Beleid voor het VIZO als het ware te ontmantelen en de kerntaken ervan onder te brengen bij reeds bestaande en nog op te richten VOI's.

Middenstands-en ondernemersopleidingen zijn van uitzonderlijk belang voor het behoud van het economische weefsel van kleine en middelgrote ondernemers. Inderdaad, te pas en te onpas wordt er in bijna alle discussies op gewezen dat grote bedrijven belangrijk zijn maar dat vooral het net van de KMO's en de ambachten hoofdzakelijk instaat voor de economische meerwaarde van het gewest. Daarom zijn de opleidingen in die sector van uitzonderlijk belang. Er moet dus heel omzichtig te werk worden gegaan bij een ontmanteling, een overbrenging of een heroriëntering. Daar is een zeer grote duidelijkheid vereist.

De regering stelt dat een deel van de centrale werking van het VIZO bij een extern verzelfstandigd agentschap zou worden ondergebracht. Dat zou groeien uit de basisdienstverlening van de VDAB. De opleidings- en vormingsactiviteiten van het VIZO zouden in het plan van de regering terechtkomen bij een agentschap. Een voorlopige naam die toen circuleerde was het Instituut Voor Vorming en Ondernemerschap. Eens te meer hangt dit agentschap blijkbaar ook af van de VDAB, die eigenlijk als regisseur zal optreden.

De activiteiten in verband met bedrijfsadvies en promotie van nieuwe vormgeving vormen de derde pijler of kerntaak van het VIZO. Ze zouden worden overgeheveld naar een op te richten Vlaams Huis van de Onderneming. Dit huis is een van de stokpaardjes van minister Van Mechelen. Hij heeft er verschillende malen in deze commissie over uitgeweid. We weten eigenlijk niet wat er wordt bedoeld met het Huis van de Onderneming waarin dat deel van de kerntaken van het VIZO zou worden ondergebracht. Het zou kunnen aansluiten bij de GOM's, alhoewel er over hun werking de laatste tijd heel wat vragen worden gesteld. De hele operatie moet eigenlijk tegen 2003 afgerond zijn. Het streven naar meer functionaliteit in de dienstverlening leidt tot een drastische hervorming van de bestaande instellingen. Ik heb er geen probleem mee dat er drastisch wordt ingegrepen in een beter be-

stuurlijk beleid. De vraag is alleen wat de meerwaarde is van een drastische ingreep.

Momenteel weet niemand of het VIZO nog bestaat en hoe het werkt. Op het ogenblik dat ik deze vraag om uitleg opstelde, zou – waarbij ik het woord 'zou' wil beklemtonen – de Vlaamse regering nog geen beslissing hebben genomen. Meer nog, ook de raad van bestuur van het VIZO zou met de Vlaamse regering nog geen onderhandeling, debat of samenspraak hebben gevoerd.

Is de ontmanteling van het VIZO binnen de Vlaamse regering inderdaad aan de dag? Zo ja, wanneer werden deze beslissingen genomen? Betekent dit dat het VIZO zal verdwijnen? Is het inderdaad zo dat de bestaande opleidingsactiviteiten van het OSP, het VIZO en de VDAB worden ge-centraliseerd onder één nieuwe koepel, al of niet afhankelijk van de VDAB? Komt de centrale werking onder de hoofdkoepel van de VDAB? Wordt er een nieuw agentschap opgericht? Komen advies en promotie onder de GOM's via op te richten Vlaamse Huizen van de onderneming? Wanneer start het overleg van de raad van bestuur van het VIZO met de Vlaamse regering en op welke wijze worden leden van het Vlaams Parlement en van de bevoegde commissie – en dat is in feite wat mij het meeste interesseert – bij de ontmantelingsstrategie van het VIZO betrokken?

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Ik denk dat sommige vragen van de heer Bogaert reeds achterhaald zijn door het tijdstip waarop ze werden ingediend. Hij zegt immers dat er geen overleg is, maar ondertussen hebben we wel een uitstekend overleg met de VIZO-instanties op gang gebracht. Ik kon op 17 juli uiteraard niet met het VIZO onderhandelen vermits ik pas vanaf 1 augustus bevoegd was. U begrijpt dat ik daar even op moest wachten.

Zoals u weet is Beter Bestuurlijk Beleid een reorganisatie die moet leiden naar een doelmatiger en meer klantgericht Vlaams overheidsapparaat. Voor wat de opleidings- en vormingsopdracht van het VIZO betreft zijn er mijns inziens twee belangrijke aandachtspunten in het kader van het Beter Bestuurlijk Beleid. Ten eerste heeft de regering op 15 juni 2001 beslist een overlegplatform op te richten waarbij het VIZO, de VDAB en onderwijs zullen worden vertegenwoordigd. Dit platform heeft als doel door overleg en samenwerking te komen tot een betere taakafbakening en -afstemming tussen de publieke opleidingsverstrekkers. Op die manier zal men beter kunnen inspelen op de steeds evolu-

Gabriels

erende maatschappelijke behoeften inzake professionele vorming.

Ten tweede is inderdaad voorzien in meer synergie tussen het opleidingsaanbod van de VDAB enerzijds en van het VIZO anderzijds, maar wel met respect voor ieders eigenheid. Aan de huidige decretale opdrachten van het VIZO zal niet worden geraakt. Wel komt er een duidelijke taakafbakening en -afstemming inzake professionele vorming. Er zal een extern verzelfstandigd Agentschap, EVA, worden gecreëerd voor de vorming van ondernemerschap waarin de functies van het VIZO worden ondergebracht. Tevens komt er een EVA voor de opleiding van werkzoekenden ter vervanging van het huidige VDAB. Tenslotte zal er één operationele regie-EVA voor beide publieke actoren worden opgericht. Hierin zullen zowel de functies van het VIZO als van het VDAB worden ondergebracht en niet enkel het VDAB zoals de heer Bogaert zegt. Het departement zorgt vanzelfsprekend voor de conceptuele beleidsondersteuning.

De keuze voor twee afzonderlijke publieke actoren met een specifiek aanbod voor werknemers en ondernemers is verworven en is ook gerechtvaardigd. Dat blijkt uit de specifieke behoeften van beide doelgroepen. De VIZO-opdrachten inzake adviesverlening, vormgeving en promotie van het ondernemerschap zullen gebundeld worden in het Huis van de Onderneming. Beide ingrepen houden in dat het VIZO als dusdanig inderdaad zou verdwijnen. Voor alle uitgeoefende functies wordt in een opvang voorzien in de nieuwe, aangepaste entiteit.

Ik wijs er u op dat de Vlaamse regering nog geen definitieve beslissing heeft genomen over het voorstel van sectorale invulling van het beleidsdomein Economie, Werkgelegenheid en Toerisme. Het spreekt voor zich dat bij de implementatie van de nieuwe structuur bijzondere aandacht zal worden besteed aan de rechten van de huidige VIZO-personeelsleden.

De leidende ambtenaren van het VIZO werken bovendien mee aan de uitwerking van de voorstellen in overleg en met de inbreng van de andere VIZO-medewerkers, de leden van de beheersorganen en de centra. Het formele overleg kan pas worden opgestart als we een principiële beslissing hebben genomen. Met de raad van bestuur van het VIZO hebben we uitvoerig overleg gepleegd over de schaaloptimalisatie en over de aanpassing van de leertijd. We wachten dus niet af tot de toekomstige structuren zijn opgericht. We zouden daar-

door veel tijd verliezen. We actualiseren ondertussen de inhoudelijke taken van het VIZO.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U beaamt hetgeen ik heb gezegd. Er ontbreekt enkel een tijdschema. De principiële beslissingen zijn nog niet genomen. Het is evident dat men geen tijd wil verliezen met de leertijd en dergelijke. Kunt u een tijdschema geven ? Kunt u de commissie en het Vlaams Parlement bij de zaak betrekken ? Zo zou men overbodige vragen kunnen vermijden. Het is niet onbelangrijk wat er gebeurt : de herschikking van het VDAB, van het VIZO, enzovoort.

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Mijnheer Bogaert, ik zal me niet vastpinnen op een precieze datum. Het is echter duidelijk dat deze hervorming een kwestie is van enkele maanden. Ook voor de instelling is het van enorm belang te weten welke richting men uitgaat. Het is zeer belangrijk dat men weet binnen welk kader de invulling van het beleid en de taken gebeuren. We hebben reeds uitvoerig van gedachten gewisseld. Stricto sensu is echter nog geen principiële beslissing genomen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, en tot de heer Renaat Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme, over het dossier Opel Belgium en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, tot de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, en tot de heer Landuyt, Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme, over het dossier Opel Belgium en de gevolgen hiervan voor Vlaanderen.

Minister Gabriels zal antwoorden in naam van de andere ministers.

Voorzitter

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit dossier is van vrij groot strategisch belang. Na Renault Vilvoorde dachten we dat we de kelk tot de bodem hadden geleidigd. Plots zagen we opnieuw een sociaal slagveld. De uitvoerende en de wetgevende macht, en de ambtenarij hebben in de mate van het mogelijke oplossingen gezocht.

De media hebben ons overstelt met de problemen van internationale concerns en multinationals. De regeringen, zeker die van de deelstaten, worden daarbij ondergeschikt aan beslissingen van niet-verkozen organen. Dit heeft vergaande gevolgen voor het eigen sociaal en economisch weefsel.

Minister Van Mechelen heeft in een interview gezegd dat de Vlaamse regering van kortbij bij het syndicale overleg is betrokken. Deze uitspraak deed me mijn wenkbrauwen fronsen. Dezelfde minister stelde tegelijkertijd dat er wordt gewerkt 'aan een strategie om Opel open te houden'. Als de bevoegde minister zegt dat er zo'n strategie is, dan stellen de mensen zich daar vragen bij. Tenzij men voor verstaatsing is of tenzij de overheid financiële middelen inbrengt, zie ik niet in hoe men dat kan doen. Van minister Landuyt heb ik terzake in de media nog niet veel vernomen.

We staan voor een grote uitdaging. Volgens de laatste berichten zou Opel de productie willen verminderen van 312.000 wagens naar 264.000. De vestiging zal blijven bestaan maar er zullen mensen moeten afvloeien. Er is sprake van een vermindering van de productiviteit met 15 percent en een daling van de tewerkstelling met 17 percent.

In een bepaald beleid wordt in financiële middelen voorzien. De minister zegt dat men 400 miljoen frank zal vrijmaken ter ondersteuning. Dat gebeurt in volle vakantieperiode. Het parlement kon daar dan ook niet op reageren.

Opel Belgium is het zoveelste voorbeeld dat het kan verkeren en dat besturen ook vooruitzien is. Was Renault Vilvoorde de verre voorbode en Lernout en Hauspie het duidelijke bewijs, dan zou Opel Belgium wel eens het begin kunnen zijn van een – hopelijk korte – recessie. Ik zou de lijst nog kunnen aanvullen met Alcatel, enzovoort. De economie heeft zuurstof nodig.

Mijnheer de minister, sinds wanneer heeft de Vlaamse regering kennis van de problemen bij Opel Belgium ? Minister Van Mechelen heeft immers gezegd dat de regering rechtstreeks betrokken is bij het syndicaal overleg en dat in de eerste helft van juni al een strategie werd ontwikkeld om Opel open te houden.

Op welke wijze werd de Vlaamse regering betrokken bij het algemeen overleg ? Welke rechtstreekse contacten heeft de Vlaamse regering reeds gehad ? Welke Vlaamse overheidsmiddelen – rechtstreeks en onrechtstreeks – gingen er naar Opel Belgium Antwerpen ? Wat gebeurt hiermee ingeval van sluiting en/of drastische vermindering van de bedrijvigheid en tewerkstelling ? Indien Opel Belgium tot een drastische vermindering van de werkgelegenheid zou beslissen, wordt de hulp dan gekoppeld aan bepaalde voorwaarden ?

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wens me aan te sluiten bij de vraag van de heer Bogaert. Toen de discussie over Opel startte, heeft de minister zich geëngageerd om Vlaamse steun te geven. In de persartikels had men het over de tweede lastenverlaging. Voor Opel zou dat 377 miljoen frank opbrengen. Bovendien werd nog eens 414 miljoen frank expansiesteun toegezegd. Daarenboven zou er eventueel ook nog expansiesteun worden gegeven om de vennootschapsbelasting naar 30 percent te brengen.

De tweede lastenverlaging gaat niet door. Zal dit gevolgen hebben voor Opel ? Ging het om een voorwaardelijk engagement ? Is daar reactie op gekomen ? De strategie van Opel zou door de begrotingsnota van de federale regering wel eens anders bekeken kunnen worden.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Mijnheer de voorzitter, minister Landuyt heeft enkele dagen later contact gehad met de vakbonden van Opel. Hij zei dat de expansiesteun gekoppeld is aan het behoud van de werkgelegenheid. De daling van de vennootschapsbelasting, die overigens door iedereen gewenst is, belangt de bedrijven die winst maken aan. Voor wie geen winst maakt, is een daling van de belastingen niet interessant. Uw redenering van toen over de verlaging van de vennootschapsbelasting is dus irrelevant voor bedrijven in herstructurering en voor bedrijven die zich moeten herposi-

Van Rompuy

tioneren op de markt wegens een tekort aan rentabiliteit.

Het verlagen van de vennootschapsbelasting en het verstrekken van investeringssteun zijn twee totaal verschillende instrumenten die nuttig zijn voor verschillende types van bedrijven. Hoe schat u de huidige economische situatie in ? Heeft het te maken met 11 september ? Mijns inziens zit het veel dieper. We zitten de jongste jaren met een overinvestering, een soort bubble economy, die in veel sectoren geleid heeft tot een overcapaciteit, niet alleen in de automobielsector, maar ook in de technologie sectoren. De economische teruggang is na zo'n overinvestering veel dieper en veel moeilijker. Dat geldt des te meer voor de Vlaamse economie, omdat we vooral actief zijn in sectoren met multi-nationale bedrijven die overal investeren en nu hun plannen uit de periode van hoogconjunctuur, acht jaar in Amerika en twee jaar bij ons, moeten terugschroeven.

Op de vraag naar aanleiding van het probleem van Opel hebt u in feite weinig relevante antwoorden gegeven. De lastenverlaging is natuurlijk belangrijk, maar ze komt er niet. Daar heeft Opel dus niets aan. De verlaging van de vennootschapsbelasting komt er ook niet, maar daar was geen nood aan, omdat ze alleen van invloed is op het algemeen investeringsklimaat, en nieuwe vestigingen of winstgevendende ondernemingen aantrekt. Opel heeft de jongste jaren expansiesteun gekregen. Toen ik minister van Economie was, heeft het een fors investeringsplan voor de volgende jaren voorgelegd, waar die 400 miljoen frank gedeeltelijk in zat, onder meer voor opleidingen. We kregen toen enorme moeilijkheden met Europa omdat we voor het eerst opleidingssteun gaven, namelijk voor ongeveer 250 miljoen frank. Dat werd jarenlang betwist.

Toen u als minister aantrad, beloofde u naar aanleiding van het Opel-dossier meteen 40 miljard frank, waarvan 25 miljard frank arbeidskostenverlaging en 16 miljard frank verlaging van de vennootschapsbelasting. Dat was een formidabele entree. Maar uiteindelijk houdt u als instrumentarium alleen nog de expansiesteun over. De andere twee instrumenten zijn op dit ogenblik niet meer aan de orde.

Wat is de opvatting daarover van de Vlaamse regering ? Minister Landuyt heeft gezegd dat er geen steun komt, als er minder werkgelegenheid is. Was dat verkeerd ? Onder welke voorwaarden bent u

bereid expansiesteun te geven ? Is dat gekoppeld aan werkgelegenheid, of is het een uitvoering van het investeringsplan dat twee jaar geleden is opgesteld ?

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, collega's, de vraag van de heer Bogaert is deels achterhaald. De gegevens zijn snel veranderd. Ze is tegelijk ook voorbarig in verband met de beslissingen die nog moeten worden genomen. Daar worden wel gesprekken over gevoerd, ook op Europees niveau, maar de uitlatingen van de general manager zijn niet van aard om nu reeds te kunnen zeggen wat er precies gaat gebeuren bij Opel België Antwerpen. We moeten daarop wachten. Wel kan ik de evolutie schetsen van het dossier, en kan ik zeggen wat tot nu toe het engagement is geweest van de Vlaamse regering, en wat dat verder nog zal inhouden.

Op 15 juni 2001 werd minister van Economie Van Mechelen door het management van Opel België op de hoogte gesteld van een doorlichting van het concern. Sinds juni 2001 onderzoekt de Vlaamse regering dan ook op welke wijze kan worden tegemoetgekomen aan de gerechtvaardigde noden van Opel België. Opel België overweegt verscheidene investeringen voor de periode 2001-2006 met de bedoeling de productie van een aantal nieuwe Opelmodellen naar Antwerpen te kunnen halen. De laatste beslissing gaat slechts over één nieuw model, dat erbij komt vanaf 2004.

Op basis van gesprekken met het management van Opel, en rekening houdend met de communautaire regelgeving inzake staatssteun aan de automobielsector, werd berekend dat Opel maximaal 440 miljoen frank aan opleidingssteun zou kunnen ontvangen op voorwaarde dat de geplande investeringen ook effectief worden gerealiseerd en dat de Europese Commissie die geplande investeringsposten integraal aanvaardt.

In augustus heb ik naar aanleiding van de evoluties in het dossier het Opelmanagement op mijn kabinet ontvangen. Het management mag qua informatie en transparantie zowel ten aanzien van de overheid als ten aanzien van de sociale partners een voorbeeld worden genoemd voor vele bedrijven. Er wordt niets verborgen gehouden. Het spel wordt open en bloot gespeeld, eerst in het sociaal overleg en parallel daaraan met de Vlaamse regering. Dat heeft dan ook de onrust tegengehouden. Het interview waarin de heer Forster deze week in vage termen sprak over de toekomst van Opel Eu-

Gabriels

ropa in het algemeen, en waarin hij terzijde even naar Antwerpen verwees, droeg niet bij tot die transparantie. Dat was veeleer nadelig. Toch gaat het management over het algemeen op een open wijze om met de sociale partners en met de overheid. Dat is een heel andere houding dan die van Renault destijds.

Sinds 1995 ontving Opel België in verschillende investeringsdossiers 449.457.220 frank expansiesteun. In geval van sluiting door een sociaal-economische herstructureringsoperatie met tewerkstellingsafbouw tot gevolg, moet de subsidie volledig worden terugbetaald voor dossiers die werden geregistreerd binnen een periode van vijf jaar voorafgaand aan het feit dat aanleiding gaf tot de terugvordering. Dat betekent dat 338,7 miljoen frank, plus 108,9 miljoen frank die nog niet zijn uitgekeerd omdat de voorwaarden niet zijn vervuld maar waarvoor wel een engagement is genomen, dus samen 447 miljoen frank teruggevorderd kan worden in geval van het slechtste scenario.

Naar aanleiding van de acute situatie bij Opel België Antwerpen hebben we het geheel in een bredere context geplaatst, mede op verzoek van de directie van Opel. In de loonkostenverlaging was inderdaad voorzien bij een normale economische groei. Er zou eenzelfde operatie worden doorgevoerd als die welke in eerste instantie is doorgevoerd.

De zaak van de vennootschapsbelasting mag niet louter in de huidige situatie worden gezien, maar moet ook bekeken worden in het perspectief van de toekomst. Elk bedrijf wil winst maken, dus ook Opel België. Het was de bedoeling een aantal troeven te hebben in de onderhandelingen met de directie van General Motors Europa.

Daarom was die discussie over vennootschapsbelasting heel belangrijk. Het is van groot belang dat hier nu een principiële beslissing over is genomen, wat zeker ook door het bedrijfsleven wordt toegejuicht. We hadden wel allemaal gehoopt dat de percentages nog lager zouden liggen, omdat dat een concurrentievoordeel biedt.

Op federaal niveau was al vanaf het begin gezegd dat hier in deze legislatuur geen ruimte voor zou zijn naast de lastenverlaging voor de personenbelasting en naast het terugdringen of afschaffen van een aantal beslissingen uit het verleden. Dat stond zelfs al vast voor de economische groeivoet van 1,3 percent vastlag, die nu aan de basis ligt van het opstellen van de begroting 2002.

Die tweede lastenverlaging is inderdaad omwille van die slechtere vooruitzichten moeten wijken. Bij een eventuele heropleving van de economie zullen we die echter hoe dan ook als een prioriteit naar voren blijven schuiven. We doen dat omdat die loonkostverlaging Opel Antwerpen 375 miljoen frank oplevert op jaarbasis, wat uiteraard veel meer is dan wat tot nog toe aan dat bedrijf aan expansiesteun werd verleend. Een en ander maakt 3,5 percent van de totale productiekost uit. Als dat percentage nog eens verdubbeld kan worden, is dat een heel sterk argument dat ook bij de hardste Duitse bedrijfsleider in de smaak valt. Spijtig genoeg zit die verdubbeling er voorlopig niet in omwille van de slechtere vooruitzichten. Toch is de eerste loonkostverlaging een feit, iets wat voor Opel Belgium een belangrijk argument is in de benadering van de hele problematiek.

Mijnheer Van Rompuy, we hebben het er al over gehad bij de Septemberverklaring in het Vlaams Parlement. U zegt dat ik 40 miljard frank zou hebben beloofd. Ik heb alleen gepleit om dit te doen, een pleidooi dat de premier ook heeft overgenomen. Als er een normale economische groeivoet was geweest, dan was dit zeker gebeurd, maar nu is de economische toestand slechter. U hebt gelijk dat dit niet alleen te maken heeft met de gebeurtenissen van 11 september, er was natuurlijk ook al het signaal van de slabakkende Nasdaq waarvan de gevolgen ook in ons land merkbaar waren. Ik denk dat we nu met die lagere groeivoet even moeten wachten, maar bij een eventuele heropleving van de economie willen we er alleszins een hot item van maken om als algemene maatregel door te voeren.

Ik denk dat lineaire maatregelen het grootste effect opleveren. Daarom zoeken we ook naar de mogelijkheden die wij hebben binnen de expansiesteun om aan dat doel tegemoet te komen. Daarmee kan iedereen op gelijke voet, al naargelang de inspanningen, worden geholpen. We zijn daar volop mee bezig en we zijn reeds een heel eind gevorderd. Ik hoop dat ik volgende week bij de aangekondigde interpellatie een aantal voorstellen wat meer in detail kan toelichten. Momenteel kan ik dat nog niet, omdat we nog volop aan het werk zijn met de berekeningen en omdat we moeten zorgen dat het de goedkeuring wegdraagt van iedere instantie die daarbij moet worden betrokken.

Het is ook van het allergrootste belang dat we Europa op tijd inlichten. Ik heb een afspraak gemaakt met de heer Monti om reeds voor het nemen van de beslissingen de haalbaarheid op Europees ni-

Gabriels

veau te toetsen. Zo zijn we er zeker van dat we achteraf niet voor een situatie komen te staan waarbij toezeggingen niet kunnen worden gehonoreerd en moeten worden terugbetaald.

Dat zijn de stappen die momenteel worden ondernomen, maar we zullen daar volgende week bij de interpellatie iets uitgebreider op ingaan. Ik denk dat dit ons ook de gelegenheid geeft om samen bepaalde algemene opvattingen te bespreken over de economie en over de economische situatie nu en in de toekomst. Dit is natuurlijk geen privilege van mij of van u, noch van de parlementsleden, noch van de bedrijfsleiders. Dit is een zaak die wereldwijd in handen is van heel wat actoren.

Het spreekt voor zich dat we nu niet op elk essentieel onderdeel een afdoend antwoord kunnen geven. Momenteel zijn daar nog te veel onzekerheden over. Niemand kan nu voorspellen hoe lang de crisis aanhoudt.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Ik dank de minister voor zijn omstandig antwoord. We zullen hier inderdaad uitgebreider over kunnen debatteren naar aanleiding van de aangekondigde interpellatie.

Tot voor enkele maanden waren economie en werkgelegenheid eigenlijk softe materies geworden. Alles ging zeer goed, het waren geen harde materies meer. Sinds enkele maanden zijn het echter weer harde materies, die in deze discussie in het Vlaams Parlement zeker aan bod kunnen komen.

Ik vond het dossier van Opel een zeer goed en exemplarisch dossier, maar opeens heeft de topman van Opel een hele bocht genomen. Plotseling hult hij zich in vaagheid, die ook strategisch kan zijn en te maken kan hebben met de besprekingen die in Duitsland lopen over de herpositionering van de verschillende productie-eenheden wereldwijd. Daar moeten we zeer handig op inspelen. De belofte dat de vervanger van de Opel Astra vanaf 2004 naar Antwerpen zou komen, is reeds gemaakt.

Ik zou de Vlaamse regering willen vragen om met behoedzaamheid, maar ook met ondernemersleef de zaak op te volgen om de schade te beperken. Er zal altijd wel sociale schade zijn, dat werd ook aangekondigd. Het is onmogelijk om de huidige tewerkstellingsgraad te behouden.

De voorzitter : De heer Laurys heeft het woord.

De heer Jan Laurys : Als ik de minister goed heb begrepen, zal de lastenverlaging er niet komen en de verlaging van de vennootschapsbelasting ook niet. Die 440 miljoen frank expansiesteun zal er pas komen vanaf 2004. Dat betekent eigenlijk dat Opel momenteel geen enkele financiële tegemoetkoming wordt aangeboden.

Ik vraag me af of Opel dit niet beschouwt als een soort vertrouwensbreuk. Uiteindelijk werd onmiddellijk een aanbod gedaan. Nu stel ik vast dat er enkel expansiesteun komt vanaf 2004, namelijk 440 miljoen frank die niet gekoppeld is aan het behoud van werkgelegenheid.

Minister Jaak Gabriels : Buiten de algemene maatregelen zoals opleidingscheques en dergelijke, denk ik dat we pas definitieve toezeggingen kunnen doen op basis van een concreet dossier. Ik heb nog geen enkel concreet dossier.

Er zijn hier gedachtewisselingen geweest, en er werd berekend wat de steun zou kunnen opleveren. Ik heb u gesproken over die 440 miljoen frank die mijn voorganger Opel heeft toegezegd als mogelijke steun. Ik moet echter eerst het dossier in handen hebben voor ik kan zeggen wat Opel België juist zal krijgen. De directie weet dat echter ook. Als de huidige besprekingen afgerond zijn, wat misschien nog wel enkele weken of maanden kan duren, en als men opnieuw zekerheid heeft over waar men naartoe wil in Europees verband, dan zal ik waarschijnlijk snel een dossier ontvangen. Zolang de besprekingen bij Opel niet afgerond zijn, zal Opel België natuurlijk ook geen dossier indienen voor een onderdeel.

De voorzitter : De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy : Ik wil me aansluiten bij wat de heer Laurys zegt. Eigenlijk is er nog niets concreets beloofd. Een van de dingen waar we enorm mee moeten oppassen, is dat nu het signaal gegeven is naar het hoofdkwartier dat er een lastenverlaging zou kunnen komen, maar dat de economie dat helaas niet toelaat. De Vlaamse overheid zegt dat ze de vennootschapsbelasting had willen verlagen, maar dat ze daar helaas niet bevoegd voor is.

Ik vraag me af waaruit die 440 miljoen frank opleidingssteun juist bestaat. Ik weet niet wat dit inhoudt in het kader van de expansiesteun. Onder de expansiesteun valt een luikje immateriële steun.

Van Rompuy

Opel heeft daar in het verleden ongeveer 180 miljoen frank van gekregen, maar Europa maakte er enorme bezwaren tegen, wat betekent dat het ten vroegste in 2004 kan worden behandeld. Het lijkt me alleszins veel meer te omvatten dan alleen opleidingssteun.

Het antwoord dat minister Landuyt op deze vraag gaf, heb ik ooit eens uitgeknipt. Van paars-groen mag je niet teveel bijhouden. Soms gooi ik de artikels al een uur later weg omdat de plannen waarschijnlijk geen 24 uur stand zullen houden. Dit artikel heb ik echter wel bijgehouden op mijn bureau. Ik heb tegen minister Landuyt gezegd dat er zonder behoud van werkgelegenheid niets in huis komt van die fameuze 440 miljoen frank opleidingssteun.

Mijnheer de minister, als ik uw antwoord hoor, vraag ik me af wat uw standpunt hieromtrent is. Wat is die opleidingssteun precies? Mij lijkt dit een soort algemene stelling. Ik denk dat ik die expansiewetgeving toch ook ken. Die 1,8 miljard frank aan opleidingscheques en andere initiatieven staan trouwens los van de expansiewetgeving. Op basis van welke elementen in de wetgeving kan die 440 miljoen frank voor een bedrijf als Opel worden beloofd?

Op dit ogenblik hebben de mensen van Opel dus niets. Ik waarschuw u, als minister van Economie, dat het slechtste wat u kunt doen voor bedrijven die in moeilijkheden zijn en zich herstructureren, is hen iets voor te spiegelen waarmee ze naar hun hoofdkwartier moeten gaan. In die hoofdkwartieren waar de beslissingen genomen worden, wordt uiteindelijk gezegd dat de Vlaamse regering dit en dat heeft beloofd, maar dat er niks komt.

Ik heb het meegemaakt met Ford Genk. Eén van de grote argumenten van de heer Heller was altijd dat er in bijna een miljard frank expansiesteun voor Ford was voorzien in de loop van de volgende vijf à zes jaar. Indien dit wordt beloofd, moet het ook gebeuren. Dan kunnen de bedrijfsleiders in hun hoofdkwartieren zeggen dat ze bepaalde investeringen in Vlaanderen zullen doen en dat ze zwart op wit weten dat dit soort steun komt.

De expansiesteun wordt hier misschien wat weggelachen. Ik heb die discussies hier ook meegemaakt. In hoofdkwartieren maakt het echter nog altijd een verschil indien er gedurende een aantal jaren steun wordt verkregen, al is het maar 200 à 300 miljoen frank per jaar. Dat is dikwijls doorslaggevend. Die steun gebeurt ook in andere landen. We zitten hier op een minimumdrempel.

Mijnheer de minister, ik ben verontrust door uw antwoord omdat er op dit ogenblik niets tastbaar is gedaan ten aanzien van Opel.

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Ik wil uiteraard nog eens herhalen wat ik heb gezegd. Er is wel een duidelijke afspraak met Opel gemaakt. Volgens de berekening van niet alleen opleidings- maar ook van ecologiesteun, die niet alleen op Europees niveau worden aanvaard, is het mogelijk 440 miljoen frank te krijgen indien plaatsvindt wat de mensen van Opel toen in het vooruitzicht stelden. Nu is ondertussen natuurlijk ook dit dossier nog bezwaard door het feit dat die nieuwe productielijn er voorlopig althans niet zal komen.

We moeten nu afwachten wat we concreet met de mensen van Opel kunnen doen. We hebben met hen heel concreet en open die cijfers besproken, en zij weten precies waar ze aan toe zijn. Ik wacht dus op een dossier vooraleer ik mij daar definitief over kan uitspreken.

Wij kunnen zeker vroeger dan 2004 iets doen mits die voorwaarden ook worden ingevuld. Opel moet de investeringen uitvoeren waarvoor die steun wordt gevraagd, anders kan er uiteraard nooit steun worden gegeven. Vanzelfsprekend keurt Europa dit ook goed. Daarover hebben we reeds een principieel onderhoud met Europees Commissaris Monti gehad. We zullen een nieuw onderhoud hebben om daar op voorhand de zegen voor proberen te krijgen. Zodoende willen we voorkomen dat die steun later nog moet worden terugbetaald.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot mevrouw Marleen Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over het gebrek aan voorlichting over ondernemerschap en de gevolgen hiervan

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot mevrouw Vanderpoorten, Vlaams minister van Onderwijs en Vorming, over het gebrek aan voorlichting over ondernemerschap en de gevolgen hiervan.

Minister Gabriels zal ook antwoorden in naam van zijn collega's.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de minister, ik moet eerlijk zeggen dat ik steeds voldoende opleiding heb genoten. Er is mij altijd gezegd dat wij een zeer ondernemend volk zijn en dat het eigenlijk onze meerwaarde is dat we met de Vlaamse werklust zowel in gesalarieerde als niet-gesalarieerde domeinen de spits afbijten.

Tijdens de vakantie werd ik plots opgeschrikt door een artikel in de FET van eind juni met de titel 'Vlamingen zijn geen ondernemend volk meer'. Ik vroeg me af of dit nu een slogan, een intro was of dat deze stelling echt onderbouwd was. Uit een onderzoek dat werd uitgevoerd volgens de zeer goede methodiek van GEM, blijkt echter inderdaad dat slechts één Vlaming op zeventig een eigen zaak aan het opzetten is of dit deed tijdens de jongste 3,5 jaar.

Het verontrust mij dat Vlaanderen daarmee op internationaal niveau de zwakste ondernemende regio is. De grootste oorzaak hiervoor ligt volgens de studie vooral bij een gebrek aan voorlichting over ondernemerschap. Dit behoort tot de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering, het Vlaams Parlement en de administratie.

De studie is zeker representatief. Het gaat over 2000 Belgen, aangevuld met 37 sleutelgetuigen. De resultaten van zulke bevragingen moeten ons tot nadenken stemmen. Amper 2,4 percent van de volwassen Belgen zette medio 2000 een zaak op of

deed dit kort tevoren. Indien we alleen Vlaanderen als referentiepunt nemen, gaat het nog slechts over 1,4 percent. Op dat moment waren daar in de Verenigde Staten bijvoorbeeld 8 percent van de mensen mee bezig. Of dit nu nog zo is, laat ik uiteraard in het midden. Ik baseer me op de studie.

De vaststelling is dat er te weinig bloed naar de ondernemerswereld vloeit om de opvolging te kunnen garanderen. Niettemin zag één op drie van de ondervraagden wel een opportuniteit in het opstarten van een eigen bedrijf. Tal van factoren staan meer ondernemerschap in de weg : te weinig bedrijfssites, het mobiliteitsprobleem, te duur advies en onbereikbaar durfkapitaal waarbij de GIMV voorop staat. De GIMV was ooit een durfkapitaalverstrekker voor kleine starters, maar is dat nu niet meer. Verder zouden de respectieve regeringen in België veel te weinig middelen aan onderzoek en ontwikkeling besteden.

Het grootste probleem en de feitelijke kern van de vraagstelling is het volkomen gebrek aan voorlichting rond ondernemerschap. Vooral de expertise van het veld heeft aangetoond dat er iets schort. De resultaten van die enquête staan wat haaks op het profiel van een zeer ondernemend volk dat we onszelf hebben toegemeten. Daarom is het niet onbelangrijk dat ook de Vlaamse regering daar oog voor heeft.

Zal de Vlaamse regering haar beleid inzake voorlichting over en opleiding tot ondernemerschap aanpassen, nu ze kennis heeft van de resultaten van dit onderzoek ? Niet dat men elk onderzoek moet nahollen, maar als een onderzoek voldoende gefundeerd is en de vinger legt op de zere plek en zout in de wonde strooit, moeten we daar beleidsmatig oog voor hebben.

Daarom stel ik deze vraag zeker ten aanzien van de Vlaamse universitaire middens. Vindt de Vlaamse regering het nodig drastisch in te grijpen om ervoor te zorgen dat Vlaanderen internationaal niet meer de zwakste ondernemende regio zou zijn ? Welke initiatieven zal de Vlaamse regering nemen om het bewezen gebrek aan voorlichting over ondernemerschap te verhelpen ?

Wordt het niet de hoogste tijd dat ons onderwijsstelsel reeds van in de lagere school mee invulling zou geven aan de opleiding tot ondernemerschap, zoals ook wordt gevraagd in het kader van de mobiliteit ? Ik denk dat dit toch een onderzoek waard is. Daarom heb ik mijn vraag ook tot minister Vanderpoorten gericht.

De voorzitter : De heer Vandenbroeke heeft het woord.

De heer Chris Vandenbroeke : Ik mis nu even de fractieleider van CD&V, die in de vorige zittingsperiode minister van Economie was. Ik herinner mij dat door toenmalig minister Van Rompuy een keuzevak aan de universiteit werd ingeleid met de naam van een eminent econoom, die me nu even ontsnapt, maar dat doet niets ter zake. Het keuzevak kon door alle opleidingen worden gevolgd en was precies gericht op het bijbrengen van ondernemerschap. Bestaat dit keuzevak nog ? Gelieve mij te excuseren voor het feit dat ik het zelf niet weet. Werd dit ooit op een degelijke manier uitgebouwd ?

De voorzitter : De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Enkele maanden geleden heb ik hier een voorstel van resolutie ingediend in verband met het oprichten van een ondernemerscel voor zelfstandigen. De leden van deze commissie zullen zich dat wel herinneren.

Het was dus inderdaad mijn bedoeling om een cel op te richten waar goede studies kunnen worden gemaakt in verband met de op te richten ondernemingen. Dit zou in vervanging kunnen komen van het Waarborgfonds, wat we allen in twijfel trekken. Ik heb echter van de vraagsteller geen steun ontvangen.

De voorzitter : De heer Moreau heeft het woord.

De heer André Moreau : Mijnheer de voorzitter, ik heb het moeilijk met een uitspraak van de heer Bogaert. Toen hij het had over ondernemerschap, verwees hij naar de problematiek van het verkeer dat in het lager onderwijs ruim aan bod zou komen. Dat klopt natuurlijk niet. In het onderwijs is het thema verkeer nog steeds geen eindterm. Er is wel een debat aan de gang over het verkeer en wat de inbreng moet zijn van het onderwijs.

De opleiding tot ondernemerschap is een probleem waarover het laatste woord nog niet is gezegd.

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de problematiek slaat op een gedeelte bevoegdheid van minister Van Mechelen, minister Vanderpoorten en mezelf. Onderwijs, wetenschappen en innovatiebeleid spelen hierin een grote rol.

De resultaten van de studie werden voor het eerst gepresenteerd in het kader van de Vlaamse Kleurenconferentie onder de sessie Ondernemerschap. In dit kader werden de bevindingen enigszins genuanceerd. De bevraging gebeurde medio 2000 toen de Vlaamse economie zich in een echte hoogconjunctuur bevond. Om uitsluitsel te geven, zouden men dezelfde vragen moeten stellen op een moment dat de conjunctuur dalend is. Als men een vergelijking maakt met andere landen in dezelfde situatie, is er met de resultaten natuurlijk niets mis. We scoren inderdaad zwakker.

De studie doet echter geen uitspraak over het feit of er een correlatie is tussen de graad van openheid van de economie en de graad van ondernemerschap. Als er een verband bestaat tussen de groei van de economie en het ondernemerschap, hoe kunnen we dan verklaren dat Vlaanderen de afgelopen drie jaar een sterke groei kende terwijl er weinig starters waren in de termijn waarop de enquête betrekking had, zijnde medio 2000 en de 42 maanden voordien ?

Moet hieruit besloten worden dat de groei van de Vlaamse economie het resultaat is van buitenlandse ondernemers en derhalve geïmporteerd is ? Is de correlatie tussen economische groei en ondernemerschap wel dusdanig sterk en moet de bepalende factor voor economische groei niet veeleer worden gezocht in de internationale conjunctuur waarbij Vlaanderen, als zeer open economie, ongeacht de graad van ondernemerschap wordt meegetrokken in deze evolutie ? Deze bedenking moet eveneens worden gerelativeerd aangezien ze ook van toepassing is op andere open economieën, zoals de Nederlandse.

De studie doet geen uitspraak over het overheidsbeslag versus de graad van ondernemerschap. Kan er gesteld worden dat hoe groter het overheidsbeslag is, hoe kleiner de graad van ondernemerschap is ? Ik verwijs hierbij naar de situatie in de Verenigde Staten.

Los van deze bedenkingen, die de resultaten enigszins kunnen nuanceren doch waarschijnlijk niet ten volle kunnen ondergraven, kan men een aantal conclusies trekken. De rol van het onderwijs in de promotie van het ondernemerschap kan bezwaarlijk worden onderschat. In eerste instantie ressorteren de inzetbare instrumenten onder de bevoegdheid van de minister van Onderwijs of, indien men de focus wil leggen op de onaangesproken arbeidsreserve, onder de bevoegdheid van de minister van Werkgelegenheid. Vanuit mijn bevoegdheid wordt het ondernemerschap actueel vooral gepromoot

Gabriels

via het initiatief van de mini-ondernemingen, waarbij de doelgroep van de middelbare scholieren in 2002 zal worden uitgebreid naar de hogescholen.

Het advies zou te duur zijn. Het is echter mogelijk om een adviespremie te bekomen, die tot 50 procent van de advieskosten kan dekken. Deze aanvraag verloopt via het KMO-loket, dat via het internet gemakkelijk toegankelijk is. Voor 2002 wordt een aanpassing van het systeem voorbereid met het oog op het aantrekkelijker maken van het instrument, onder meer door de introductie van het concept van trajectbegeleiding voor de doelgroep van de starters. Ook de nieuwe maatregel van de opleidingscheques speelt in op de behoefte om de ondernemerszin bij bestaande ondernemers aan te scherpen.

De studie kaart ook het gebrek aan informeel durfkapitaal – startkapitaal – aan. Er wordt vastgesteld dat de inzet van risicokapitaal onder druk staat omdat de risicokapitaalverschaffers door de dalende beursnoteringen voorzichtiger zijn bij de inbreng van risicokapitaal en hardere garanties eisen inzake return on investment.

Omtrent de actuele moeilijkheden die vooral KMO's zouden ondervinden om krediet te bekomen bij de financiële instellingen, lopen de meningen uiteen. In dit verband verwijs ik naar een artikel in de FET van 23 juli jongstleden. Hierin noemt de Belgische Vereniging der Banken het bestaan van kredietschaarste een mythe terwijl de kleinere banken het fenomeen bevestigen, daarbij verwijzend naar de Basel-II-normen. Op dit moment wordt in samenspraak met minister Van Mechelen gewerkt aan een heroriëntatie van het Vlaams Waarborgfonds naar een fonds voor startende en jonge ondernemers teneinde aan dit marktfalen te verhelpen. In de beleidsbrief heb ik daaraan trouwens een belangrijke passage gewijd.

Tot slot wordt de aandacht gevestigd op het gebrek aan bedrijfsruimte. Indien de focus wordt verengd tot de starters, is de vraag of deze problematiek zo scherp mag worden gesteld. We stellen immers vast dat de diverse bedrijvencentra, waarin de GOM's participeren, en die tot taak hebben starters te begeleiden en te laten doorgroeien, moeite hebben om hun ruimte te vullen. Andere niet-startende ondernemingen worden zelfs toegelaten teneinde de bedrijvencentra in de mogelijkheid te stellen break even te draaien.

De gepaste voorlichting van deze en andere initiatieven ter bevordering van het ondernemerschap waren voorwerp van intens overleg bij het uittekenen van het nieuwe Vlaams overheidslandschap. De voorgenomen concentratie van de communicatie-acties bij het Huis van de Onderneming zal toelaten vanuit één loket de voorlichting en sensibilisering op geconcentreerde wijze te organiseren.

Mijnheer Boutsen, over het Waarborgfonds staat in de beleidsbrief een belangrijke passage. We zullen in het licht daarvan zien in welke zin we de herziening zullen doorvoeren. We kunnen daarover een discussie voeren wanneer de zaak hier aan bod komt.

Mijnheer Vandenbroeke, op dit ogenblik kan ik niet antwoorden op uw vraag. Ik zal de zaak laten onderzoeken.

De voorzitter : De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, jonge ondernemers hebben problemen op drie niveaus : inhoudelijk-technische, administratieve en financiële. Voor het eerste moeten de sectoren zelf een oplossing bieden. De huidige regering zegt te willen zorgen voor een beter bestuurlijk beleid en het oprichten van een éénloketfunctie. Het tweede probleem kan dus zeker worden opgevangen.

Een aantal jaren geleden stond de GIMV model voor het verschaffen van risicokapitaal. Nu is dat al geruime tijd niet meer het geval voor starters of kleine ondernemers. De GIMV is een multinational geworden die op zeer grote fronten return on investment wil. De privé-banken zijn zeer terughoudend geworden. Starters hebben het dan ook zeer moeilijk.

Het moet mogelijk zijn dat de nieuwe PMV, die hopelijk binnenkort een nieuwe naam krijgt, wordt afgesplitst van de GIMV. Ze moet rusten op drie pijlers : PPS, de 'garagefunctie' voor overheidsbedrijven, de mogelijkheid risicodragend overheidskapitaal onder decretaal vastgelegde voorwaarden aan te dragen.

Minister Jaak Gabriels : Het gaat om een gebrek aan risicokapitaal. Ik had vorig jaar het voorrecht om met de Kamers van Handel en Nijverheid Silicon Valley te bezoeken. Langs de hoofdstraat van Stanford University is 70 procent van de kapitaalverschaffers voor beginnende ondernemingen in de Verenigde Staten aanwezig. De aanwezigheid van een universiteit en van financiële middelen is erg

Gabriels

belangrijk. Mijn kabinetschef deed de voorbije jaren de spin-off aan de KUL, en met succes. Ook andere universiteiten moeten zich op dat model richten. Dan zullen we in de omgeving van kenniscentra heel wat nieuwe ondernemingen tot stand zien komen.

Het kapitaalprobleem heb ik aangekaart bij de bankiers. In het federaal parlement heeft een werkgroep onder leiding van de heer De Simpel samen met minister van Financiën Reynders gewerkt om meer risicokapitaal, vooral voor KMO's, los te krijgen. Aan de bankiers heb ik met een boutade gevraagd om hun kluizen te openen. Het belang van die vraag was erop te wijzen dat we juist nu, in een periode van laagconjunctuur, mogelijkheden moeten verschaffen om op een vlotte wijze aan risicokapitaal te komen. Daarvoor moeten we inderdaad sensibiliseren. Ik heb me voorgenomen eerstdaags een rondetafelgesprek te organiseren met de bankiers die hoofdzakelijk in Vlaanderen actief zijn, teneinde hen te wijzen op de acute noden en te polsen naar de mogelijkheden. Zo kan er ook meteen een goede communicatie ontstaan met iedereen die initiatief wil nemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Jaak Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de teloorgang van het Ieperse Investeringsfonds FLV Fund

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening en tot de heer Gabriels, Vlaams minister van Economie, Buitenlandse Handel en Huisvesting, over de teloorgang van het Ieperse Investeringsfonds FLV Fund.

Minister Gabriels zal ook namens minister Van Mechelen antwoorden.

De heer Bogaert heeft het woord.

De heer André-Emiel Bogaert : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, zoals blijkt

uit een communiqué van het management, houdt het Ieperse Investeringsfonds FLV Fund er tegen eind 2004 definitief mee op. De raad van bestuur wil tegen die datum alle bedrijven in zijn portefeuille aan derden verkopen. Op 26 oktober eerstkomend moeten de aandeelhouders zich over dat plan uitspreken.

Het fonds raakte in de problemen nadat het in de marge van het Lernout & Hauspieschandaal eveneens in opspraak kwam. Dat was vooral het gevolg van een zeer bitsige, in Europa nooit geziene strijd tussen de revisoren en het management.

De crash van de technologieaandelen gaf het Investeringsfonds ten slotte de doodsteek. Dit was nu eens een investeringsfonds waaruit kon worden geput voor nieuwe initiatieven in de communicatiesector. Dit is een bewijs dat er inderdaad problemen zijn met de aanbreng van kapitaal.

In een persbericht lezen we in november 2000 : 'Analisten vinden beurskoers FLV Fund zo gek nog niet'. Nu lezen we : 'Beursnotering FLV Fund ter discussie gesteld'. Hetzelfde management stelde dat de problematiek van Lernout & Hauspie geen enkele impact kon hebben op de participaties van FLV Fund. Een analist stelde letterlijk : 'De vraag is dan wat ze gaan doen wanneer hun cash is opgesoupeerd.' In november 2000 werd er echter nog wat zand in de ogen gestrooid.

Uit voorgaande debatten en vragen bleek dat ook het Vlaams Gewest rechtstreeks of via derden mee aan dit fonds heeft geparticipeerd, erin heeft geïnvesteerd, ermee heeft samengewerkt, of er waarborgen aan heeft gegeven. Volgende vragen dringen zich dan ook op.

Geldt de morele betrokkenheid van politiek Vlaanderen ten aanzien van Lernout & Hauspie ook ten aanzien van FLV Fund ? Ik heb ooit gezegd dat ongeveer alle politieke partijen en tenoren het laatste jaar uit het fotoalbum van Lernout & Hauspie trachtten weg te komen alsof ze er nooit hebben ingestaan. Eenzelfde kritiek geldt FLV Fund. Welke samenwerking is er sinds de oprichting van FLV Fund geweest met het Vlaams Gewest, de Vlaamse regering, de Vlaamse administraties of de VOI's ? Werden er door voormelde partijen aan FLV Fund rechtstreeks of onrechtstreeks geldmiddelen verstrekt door middel van participatie, toelage, lening of waarborg ? Wat is het standpunt van de Vlaamse regering ten opzichte van de vrij bruiske beslissing van het management om het FLV Fund gewoon op te doeken via ontmanteling en verkoop ?

De voorzitter : Minister Gabriels heeft het woord.

Minister Jaak Gabriels : Mijnheer de voorzitter, collega's, ten aanzien van FLV Fund is er geen sprake van enige morele betrokkenheid van de Vlaamse overheid. FLV Fund is een risicokapitaal-verstrekker, en was het eerste risicokapitaal- en technologiefonds op de Europese beurs. Bij de beursgang in 1998 had FLV Fund 1,23 miljard frank geïnvesteerd in een twaalfstal bedrijven. KBC Securities, de begeleider van FLV Fund bij zijn introductie op de markt, raamde het eigen vermogen van het fonds op 2,94 miljard frank.

De problemen met Lernout & Hauspie hebben geleid tot een opschorting van de notering van het aandeel op Easdaq op 20 november 2000 aan 5,94 dollar. Na de opschorting van 10 maanden noteerde het opnieuw op de beurs tegen een koers van 1,46 dollar.

De enige betrokkenheid van de Vlaamse overheid bij FLV Fund situeert zich bij de GIMV. Op 15 mei 1998 nam de GIMV een participatie van 33 percent door het inbrengen van 5 miljoen frank in FLV Management, de statutaire zaakvoerder van het fonds. De overige aandeelhouders waren Lessius en Sailtrust. Bovendien onderschreef de GIMV een automatisch converteerbare obligatie van dit

fonds van 125 miljoen frank, die bij de beursintroductie werd omgezet in aandelen.

Als aandeelhouder van de managementvennootschap heeft de GIMV ook een vertegenwoordiger in de raad van bestuur van FLV Management, namelijk één op zes bestuurders. Bij de kapitaalsverhoging in mei 2000 onderschreef de GIMV een deel van de kapitaalsverhoging, namelijk 65 miljoen frank, waardoor de totale investering van de GIMV in het fonds 190 miljoen frank bedraagt van de 8,9 miljard frank aan ingebrachte investeringsmiddelen.

FLV Fund is een privé-investeringsmaatschappij. De beslissing tot het laten uitdoven van de activiteiten tegen 31 december 2004 en het geleidelijk aan verkopen van de participaties behoort geheel tot de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur van het fonds. Dit plan moet trouwens nog worden goedgekeurd door de algemene vergadering die doorgaat op 26 oktober aanstaande. Het is de bedoeling om de participaties van het fonds te verkopen tegen de best mogelijke prijs.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident is gesloten om 12.25 uur.*
