

vergadering **C104 – ECO15**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Economie, Economisch
Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid,
Werk en Sociale Economie

van 31 januari 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het dalend aantal startende ondernemers - 453 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over Volvo Gent - 581 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Veli Yüksel tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van Volvo Cars Gent - 706 (2012-2013)	8
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over extra steun aan kmo's in moeilijkheden - 603 (2012-2013)	21
Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de Vlaamse ecologiepremie - 629 (2012-2013)	25
bijlage 1	29
bijlage 2	29

■

Voorzitter: de heer Matthias Diependaele, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het dalend aantal startende ondernemers - 453 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister-president, we hebben het hier al vaak gehad over de faillissementen en het dalende aantal startende ondernemingen. Het ene is gekoppeld aan het andere: als er een belangrijke ‘out’ is, is het even belangrijk dat de intake groter is dan wat er verdwijnt. We hebben nu een jammerlijk record behaald van 11.083 faillissementen. Opvallend is dat Vlaanderen daarbij de belangrijkste stijger is, met 5,24 procent, van de drie landsgedeeltes die België rijk is.

Niet alleen het beperken van het aantal faillissementen is belangrijk, maar natuurlijk ook de instroom van nieuwe startende ondernemers. Mijn vraag dateert al van begin december, toen De Standaard meldde dat er in de eerste tien maanden van 2012 in Vlaanderen 7,5 procent minder mensen een onderneming begonnen dan in dezelfde periode het jaar ervoor. In Brussel ging het om een daling van 4,7 procent en in Wallonië een daling van 3,9 procent. Het gaat om de sterkste daling sinds 2005, het jaar waarin de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) begonnen is met de meting van het aantal starters. De populariteit van zelfstandig ondernemen neemt dus in sneltempo af.

Ik zeg er eerlijkheidshalve bij dat er nogal wat discussie is over dat cijfermateriaal. Het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen (NSZ) zegt dat er 10 procent minder starters zijn. Uw federale collega, mevrouw Laruelle, heeft het over 4 procent en vindt het cijfer van 10 procent overdreven. Ook Graydon vond 10 procent overdreven. Uw eigen studiedienst is heel bescheiden en spreekt over 1,5 procent.

We laten de discussie over het percentage even in het midden, maar het is in elk geval duidelijk dat de trend niet goed zit. Het aantal starters gaat erop achteruit, ondanks het feit dat bij het begin van deze legislatuur duidelijk werd ingezet op een toename van het aantal startende ondernemingen. Het is misschien tijd om eens te bezinnen en het beleid ter zake in vraag te stellen. In het werkgelegenheids- en investeringsplan (WIP), dat al dateert van eind 2009, gaf u aan een gunstig klimaat te willen scheppen dat de oprichting en ontwikkeling van startende ondernemingen bevordert. In die optiek stelde de Vlaamse Regering voor om gebruiksvriendelijke maatregelen te ontwikkelen, die tegemoetkomen aan de kosten voor advies voor prestarters.

Daarnaast is er het actieplan Ondernemerschap van 2010, 2011 en 2012. Een van de drie uitdagingen die daarin verwerkt zijn, is de toename van het aantal starters. Daar is een resem projecten aan gekoppeld. Ik vermeld de drie belangrijkste in termen van budget.

Ten eerste: acht mediaprojecten, waarvoor de Vlaamse Regering een budget van in totaal 2,5 miljoen euro vrijmaakt. De fictiereeks ‘Crème de la Crème’ is recent gestart, en vanaf maandag is ‘Topstarter’ te zien op de VRT. Ten tweede: de adviesmaatregel prestarters, advies en begeleiding bij de opmaak van een haalbaarheidsstudie. Het budget daarvoor is 2 miljoen euro. Ten derde: het startersproject Bryo (Bright & Young). Jonge ondernemers worden drie jaar lang begeleid bij de opstart of overname van een zaak. Budget: 1,25 miljoen euro. De overige achttien projecten in het kader van het actieplan Ondernemerschap hebben een totaalbudget van 5,5 miljoen euro.

Alsof er nog niet genoeg subsidies zijn – u weet dat ik geen voorstander ben van subsidies –, besliste u om nog eens 8 miljoen euro vrij te maken voor een nieuwe oproep ondernemerschap voor startersinitiatieven. U wilt daarmee naar eigen zeggen “extra impuls geven aan de ondersteuning van nieuw en jong ondernemerschap in Vlaanderen.”

Minister-president, hoe evalueert u de cijfers met betrekking tot het dalende aantal startende ondernemingen? Hoe verklaart u het dalende ondernemersvertrouwen en de dalende

ondernemerszin? Dat is eigenlijk een retorische vraag, want ik heb er wel antwoorden op, maar ik zou graag ook uw visie vernemen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de voorgestelde tegemoetkoming in de kosten voor advies voor prestarters? Hoeveel keren maakten prestarters gebruik van die tegemoetkoming? Zijn er nog andere maatregelen – andere dan subsidies – die tot doel hebben enerzijds kandidaat-ondernemers, ondanks de afgenomen ondernemerszin, beter te overtuigen om effectief een onderneming op te richten, en anderzijds om de continuïteit van recent opgerichte ondernemingen te verbeteren?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Minister-president, ik heb de bezorgdheid omtrent het dalende aantal starters al geregeld aangekaart in deze commissie, onder meer tijdens besprekingen van beleidsbrieven en dergelijke meer. We worden geconfronteerd met een dalend aantal starters, gecombineerd met een stijgend aantal faillissementen. Dan besef je al gauw waar we heen gaan in Vlaanderen.

U wees telkens op de positieve maatregelen die u ter zake neemt of nam of zult nemen. Toch zien we in de feiten niet echt veel verbeteringen, wel integendeel. Hebt u een verklaring voor het feit dat, ondanks de initiatieven die de Vlaamse Regering in het verleden nam, het aantal starters blijft dalen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Sabbe, ik werk met de cijfers van de Studiedienst van de Vlaamse Regering. In 2009, toen de regering-Peeters II is gestart, bedroeg het aantal starters 37.949. In 2012 – nog altijd Peeters II – waren er 42.185 starters. Mocht ik uw simplistische redenering volgen, dan zou ik zeggen “goed bezig”, want sinds 2009 zijn er starters bijgekomen. In 2010 en 2011 waren er nog meer starters, in 2011 waren er 42.791. Het is dus iets verminderd ten opzichte van 2011, dat was een zeer goed jaar. In 2009 was het aantal met 6 procent gedaald ten opzichte van 2007. Ten opzichte van het basisjaar 2007 zitten we nu aan plus 3,7 procent. Met zulke cijfers zou ik bij wijze van spreken felicitaties moeten krijgen van de twee vraagstellers.

Dat geldt ook voor de index. Als we in 2007 100 hadden, zitten we nu aan 103,73. Dat is de bocht scherp genomen. In 2011 zaten we met een index van 105,22. Dat is in 2012 – niettegenstaande de economische crisis – gestegen. Als het economisch wat moeilijker gaat, is dat allesbehalve evident. Dit gezegd zijnde, vind ik de daling vrij beperkt.

De problematiek van de faillissementscijfers werd onlangs nog besproken in deze commissie naar aanleiding van een vraag van de heer Sannen. Als we nu kijken naar de verhouding tussen stopzettingen en oprichtingen, dan zijn er nog steeds meer nieuwe bedrijven dan dat er ondernemingen sluiten. De vernieuwing van het economisch weefsel gaat onverminderd voort. In dat opzicht is er nog steeds voldoende ondernemerszin in Vlaanderen. Wat de toekomst van het ondernemersvertrouwen betreft, kan ik enkel hopen dat er dit voorjaar al enige herleving van de economie kan plaatsvinden. De factoren die daaraan bijdragen, liggen tot ver buiten Vlaanderen, ik kan alleen maar hopen dat de heropleving van het ondernemersvertrouwen toeneemt. In dat opzicht is het hoopgevend dat de voorbije twee maanden de synthetische conjunctuurcurve voor Vlaanderen een lichte opwaartse evolutie kent. Ik heb hier een grafiekje, mijnheer Sabbe, dat ik u laat bezorgen.

U zegt dat het aantal starters daalt en dat al die instrumenten niet veel uithalen. U huilt een beetje mee met de wolven in het bos. Het resultaat is toch nog altijd positief. Ik ga ervan uit dat de instrumenten toch helpen en mensen aanzetten tot ondernemerschap. Politici-ondernemers zoals u zelf zouden jonge ondernemers wat meer moeten enthousiasmeren. Maar het is me bekend dat u dat in uw vrije tijd ook doet.

De wijze waarop de generieke prestartersmaatregel Go4Business werd vormgegeven in uitvoering van het WIP en de tussentijdse stand van zaken van de generieke prestartersmaatregel werd al meerdere malen besproken. Er werd een budget van 2 miljoen euro uitgetrokken voor een uitvoeringsperiode van drie jaar. De bedoeling van de maatregel is om 2500 kandidaat-ondernemers te begeleiden bij het onderzoek van de haalbaarheid van hun ondernemersidee. De basisbedoeling van deze maatregel is kandidaat-ondernemers te begeleiden zodat ze beter voorbereid een zaak starten en de faalkans kleiner wordt.

Het project werd opgestart in het najaar van 2011. Er waren per 30 november 2012 zo'n 670 dossiers in behandeling. Enkel de volledig afgeronde trajecten worden vergoed. Tot dusver werden 265 trajecten volledig afgerond en ook al vergoed, wat overeenkomt met 210.400 euro. Ik heb ook de laatste cijfers van de uitvoering van de maatregel op papier, ik laat ze u bezorgen.

Het is duidelijk dat ook deze maatregel het effect van de conjunctuur en het gedaalde aantal starters voelt en daardoor minder snel uitvoering krijgt dan oorspronkelijk gedacht. De maatregel zal zeker over drie jaar lopen om de beoogde 2500 trajecten te halen, mogelijk zal een verlenging met bijvoorbeeld zes maanden worden overwogen.

In september 2011 zijn aanvullend ook vijf projecten uitgerold die begeleidingstrajecten aanbieden voor de doelgroepen, namelijk voor allochtonen, voor arbeidsgehandicapten, voor high potentials met Bright & Young (BRYO), voor vrouwen met Ondernemer in Zich(t) en voor ouderen met Start 50+. Al deze lopende acties zijn dus specifiek bedoeld voor mensen die nog niet beschikken over een KBO-nummer (Kruispuntbank van Ondernemingen), de zogenaamde prestarters. In het kader van al deze projecten samen werden al zowat 1800 prestarters bereikt.

In 2011 steeg het aantal starters heel snel. Omwille van de crisis in 2012 zijn er initiatieven genomen. Er zit wat vertraging op de groei, maar al die projecten zullen over meerdere jaren een zeer zinvolle bijdrage leveren.

Verschillende maatregelen, structureel ingebed binnen de werking van het beleidsveld Economie, dienen deze doelstellingen. Een ruimer kader wordt gevormd door de actieplannen ondernemerschap en ondernemend onderwijs en de werking rond bedrijven in moeilijkheden. In zekere zin kan echter het volledige beleid van het beleidsveld op vlak van ondernemerschapsbevordering en financiering worden aangehaald omdat hier telkens de slagzin 'meer en sterker ondernemerschap' aan de basis van de acties ligt. Het aantal starters is één zaak. We moeten sterke starters hebben, waarbij de kans dat ze failliet gaan zo veel mogelijk wordt verminderd. Dit sluit allemaal aan bij de doelstellingen van Vlaanderen in Actie (ViA).

Eind 2012 werden nog specifiek twee extra initiatieven genomen om het bestaande aanbod aan maatregelen uit te breiden. Zo is er de oproep voor faillissementspreventie met een budget van 5 miljoen euro, die ertoe moet bijdragen dat de overleving van ondernemingen positief wordt beïnvloed. Ik zal straks, wanneer de heer van Rouveroy zijn vraag stelt – ik heb begrepen dat hij zijn vraag zal beginnen met een gedicht –, hierover meer toelichting geven.

Met een nieuwe oproep startersinitiatieven met een budget van 8 miljoen euro wil ik enerzijds een aantal projecten mogelijk maken die zorgen voor een omkadering van jonge bedrijven en zo hun overlevingskansen vergroten. In dit generieke luik wordt er ruime aandacht besteed aan steun voor het informeren, inspireren en coachen van starters. Zelf zie ik een grote toegevoegde waarde in het coachen. Dat is een goede manier om effectief resultaat te boeken. Anderzijds worden in de oproep enkele concrete doelgroepen voor nieuw ondernemerschap beoogd. Ook daar moet de nodige aandacht aan worden besteed. Ik denk bijvoorbeeld aan doelgroepen als 'starters in creatieve sectoren', 'starters in kennisintensieve diensten en vrije beroepen' en 'kennisgebaseerde bedrijven en spin-offs'.

Er zijn specifieke acties nodig ter ondersteuning van het management in pas gestarte bedrijven. Tools en coaching kunnen zorgen voor sterkere jonge bedrijven die beter gewapend zijn voor onzekere omstandigheden. Bovendien moeten we bijkomend nieuw ondernemerschap stimuleren in beloftevolle innovatieve activiteiten. Daarom wil ik extra omkadering mogelijk maken voor nieuwe bedrijven in onder andere de creatieve sectoren en spin-offs of spin-outs. Dergelijke vormen van kennisgedreven ondernemerschap zijn van onschatbare waarde voor de duurzame transformatie van ons economisch weefsel en de jobs van de toekomst.

Mijnheer Sabbe, het cijfermateriaal is duidelijk. Wat de initiatieven betreft: wij nemen veel initiatieven. Ik ken uw visie over subsidies. U houdt uw mantra al zo lang aan dat iedereen weet wat uw visie is. Ik werk in de huidige legislatuur. Ik ben er ook van overtuigd dat zeker ten aanzien van prestarters en starters subsidie een instrument is. We kunnen voor starters moeilijk met fiscale instrumenten werken want ze hebben nog geen belastingen te betalen. We hebben ten aanzien van de verschillende doelgroepen de nodige instrumenten ingezet en we zullen die nog inzetten. We hebben ook oog voor de nieuwe sectoren, de creatieve en kennisgebaseerde spin-offs. Ik ga ervan uit dat wanneer u de cijfers en de tabellen nog eens zult bekijken, u samen met mij kunt vaststellen dat het aantal starters in Vlaanderen nog altijd positief is, ook al is het moeilijk en is er nog altijd een economische crisis aan de gang.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister-president, ik ben zeer diplomatisch geweest in het stellen van mijn vraag. Dat is geen natuurlijke eigenschap van mij, maar toch heb ik geprobeerd mijn vraag zo diplomatisch moeilijk te brengen. Uiteindelijk discuten we een beetje over die cijfers maar ik wil toch even verwijzen naar uw eigen persmededeling van maandag 28 januari, een paar dagen geleden dus. Daar geeft u zelf aan: “We zien dit dan ook in een terugval van het aantal effectief nieuw opgerichte ondernemingen in 2012 ten opzichte van 2011.” We zijn het er dus over eens dat er een terugval is in 2012 ten opzichte van 2011. Dat is de essentie, daar gaat het over.

We zien ook een stijging van de stopzettingen ten opzichte van 2011 van 5,24 procent. Zo we al niet willen discussiëren over het geslacht van de engelen, dan zijn we het toch eens dat er een terugval is. Daar gaat het over.

Ik begrijp dat u zegt dat we ondersteuning moeten geven en ik begrijp ook dat Vlaanderen maar een beperkt aantal mogelijkheden heeft. De grote fiscale hefbomen zullen na deze staatshervorming nog altijd op het federale niveau blijven, maar er zijn toch een paar dingen die we kunnen doen en die we nog meer zouden kunnen doen.

Ik verwijs graag naar de motie die ik heb ingediend op 5 december, de dag voor Sinterklaas. Dat is ondertussen alweer bijna twee maanden geleden. Daarin breng ik een aantal dingen naar voren waarvan ik overtuigd ben – de meeste behoren tot de Vlaamse bevoegdheid – dat ze wel duidelijk bestaande ondernemingen kunnen helpen om te blijven leven en kunnen stimuleren om te groeien. Dat zijn de zaken die we moeten doen.

We hebben ‘the pain in the ass’ voor de ondernemingen: het tijdskrediet. U weet dat goed: u komt genoeg in ondernemingen en bedrijven. U weet dat bijvoorbeeld de loopbaan-onderbreking geen gemakkelijke zaak is voor de ondernemingen. Ik heb minister Muyters al een paar keer gevraagd om veel dringender werk te maken van het stopzetten van de Vlaamse premie om tijdskrediet te stimuleren. Ik weet dat u niets kunt doen aan de federale premie, maar u kunt wel iets doen aan de Vlaamse premie die daarbovenop komt. Dat zou al een teken zijn dat Vlaanderen inziet dat dit een heel moeilijk systeem is voor de bedrijven, dat de flexibiliteit absoluut niet ten goede komt en in vele gevallen zeer moeilijk in te vullen is, zeker wanneer mensen vier vijfde willen werken, want hoe los je dat op?

Nog een punt dat minister Muyters al veel van mij heeft gehoord, is het activeren van de 50-plussers. Daarvan weten we dat de VDAB een traject aan het volgen is, maar ik denk dat we dat traject nog veel uitgebreider kunnen maken en er veel meer energie in kunnen steken.

Dan is er het punt van de passende dienstbetrekking. De VDAB kan dit doorgeven aan de RVA. U weet dat Di Rupo er in een moment van zwakte mee akkoord is gegaan om de 25 kilometer voor een passende dienstbetrekking op te trekken naar 60 kilometer.

De voorzitter: Is dat geen discussie die met minister Muyters moet worden gevoerd? Dit gaat nauwelijks over starters. Misschien kunnen we het dan ook hebben over fitnessruimtes in bedrijven.

De heer Ivan Sabbe: Excuseer, maar dit gaat over wat we in het algemeen moeten doen voor de bedrijven. De minister-president is de coach van de ploeg. Als de ploeg niet goed speelt, dan zal men zich op de eerste plaats toch wenden tot de coach. Die drie punten zijn heel duidelijk de verantwoordelijkheid van de minister in kwestie, maar dit is zeer zeker ook teamwerk.

Een ander voorbeeld van dat teamwerk is dat van de unieke omgevingsvergunning. Minister-president, ik heb me laten vertellen dat u dat persoonlijk ter harte neemt. We hebben het daar ook al een paar keer over gehad. Ook dat behoort duidelijk tot de bevoegdheden van minister Muyters, maar in de plenaire vergadering hebt u verklaard ervoor te zullen zorgen dat die vergunning wordt gerealiseerd. Dit en de digitale bouwvraag zijn zaken die voor ondernemers duidelijk iets kunnen doen aan een hoop administratieve hindernissen en organisatorische moeilijkheden. Vlaanderen heeft die hefboomen in handen.

Ik geef nog wat voorbeelden die mogelijk zouden kunnen zorgen voor kortingen op de Vlaamse fiscaliteit. De schijnvertoning over de benoeming van gouverneur Briers vond ik bedroevend. We weten immers eigenlijk allemaal dat heel die handel van de provincie allang had moeten zijn afgeschaft. We durven dat echter niet te doen. Die 1,5 miljard euro, waarvan 900 miljoen euro voor Vlaanderen, had allang moeten resulteren in een lastenverlaging voor de Vlaamse werkende bevolking.

Op die zaken moeten we nog veel meer inzetten. Ik zal in dit geval niet pleiten voor minder ondersteuning. Ik laat het ondersteunen aan u. Ik pleit er echter voor dat u er vooral voor zou zorgen dat we minder hinderen. Naast uw ondersteuningstrajecten zouden de maatregelen die ik naar voren breng, ervoor zorgen dat er minder wordt gehinderd en dat ondernemen aantrekkelijk is.

U weet ondertussen dat een burgemeester gemiddeld 54 uur per week werkt. Het was interessant om dat deze ochtend te horen. Ik ben blij dat de burgemeesters zo actief zijn. Dat doet me plezier. Zo voelen we ons niet helemaal alleen. U weet echter ook dat 60 à 65 uur per week tegenwoordig zeker geen uitzondering is voor een ondernemer. We moeten die mensen een duwtje in de rug blijven geven, niet in de filosofie van meer ondersteunen, maar vooral in de filosofie van minder hinderen.

Ik verwijs ook naar minister Smet en het werkplekleren. U bent de coach. Ik ben zeer geïnteresseerd in dat project. Ik vind dat zeer nuttig. Men zegt aan jonge ondernemers waarop ze moeten letten, en welke maatregelen er zijn als bepaalde flikkerlichten gaan branden. Zo ook is het werkplekleren, om jonge mensen klaar te stomen voor onze industrie, voor onze ondernemingen, zeker een aandachtspunt waarop veel sterker moet worden ingezet.

Ik hoop dat we, voor juni 2014 aanbreekt, toch kunnen stellen dat de helft van die maatregelen zijn gerealiseerd. Dan zouden we al een heel eind op weg zijn. Dat zou een zeer positief signaal zijn om in Vlaanderen verder te ondernemen.

Minister-president Kris Peeters: Ter informatie, het is mei 2014. In juni is het te laat.

De heer Ivan Sabbe: Bedankt voor deze correctie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over Volvo Gent
- 581 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Veli Yüksel tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van Volvo Cars Gent
- 706 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister-president, geachte leden, we hebben het in deze commissie al heel vaak gehad over de automobiellindustrie. Opel Antwerpen is hier meermaals de revue gepasseerd, jammer genoeg. Volgende week wordt het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) voorgesteld, naar aanleiding van de aangekondigde sluiting van Ford Genk. Dat is een noodzakelijke stap, maar een stap die we liever niet hadden gezet, omdat we die fabriek liever open hadden gezien.

Vandaag stellen zowel ikzelf als de heer Yüksel hier een vraag over Volvo, omdat we via de pers een aantal onrustwekkende en minstens waarschuwendende signalen hebben ontvangen. Ik zal daar straks op terugkomen. Ik zie mogelijk een parallel met de discussies die ik net heb genoemd over Opel en Ford Genk, hoewel ik hoop dat die er niet is.

Bij de overname van Volvo door het Chinese Geely heeft de Vlaamse Regering een waarborg van 198 miljoen euro verstrekt. Daar stond de belofte tegenover dat de tewerkstelling minstens tot 2015 op peil zou worden gehouden. Waar hebben we dat nog gehoord? Er werd ook een investering tegenover gesteld die eigenlijk min of meer met het bedrag van de waarborg overeenstemde.

Op 10 januari 2013 werd in een artikel in De Tijd opgeroepen alert te blijven met betrekking tot de toekomstplannen voor Volvo Gent. Er was toen een zeer begrijpelijke en terechte feeststemming, omdat de 5 miljoenste Volvo er van de band was gerold. In tegenstelling tot de eerder genoemde merken ondervindt Volvo immers heel wat minder last van de crisis. Het artikel kwam er echter omdat op datzelfde moment de productie was teruggevallen van vijf naar drie modellen. Ook de plannen voor een elektrische wagen werden stilgelegd. Gent verliest ook de exclusiviteit voor het bouwen van de S60 aan een Zweedse fabriek, wat betekent dat die productievolumes zullen worden verdeeld tussen de beide fabrieken.

Ik wil hier geen Cassandra spelen: van een vergelijking met Ford Genk is vooralsnog geen sprake. Volvo Gent kampt niet met overproductie en er is geen sprake van economische werkloosheid, integendeel. Toch zijn er voldoende elementen aanwezig om ons aan te manen alert te zijn voor de toekomst van Volvo in Gent en de bijhorende tewerkstelling. Waar ik me zorgen over maak, is dat het mogelijke verplaatsen van de productie de huidige rendabiliteit van de site zou kunnen hypothekeren als je ze gaat benchmarken met andere sites binnen de groep zoals we ook gezien hebben bij Opel en Ford.

Een tweede parallel is het engagement van de overheid tot investeren en garanderen van de tewerkstelling. Gigarant is in stelling gebracht, er is strategische opleidings- en investeringssteun, er is het project elektrische wagen. Naast een morele, heeft de Vlaamse overheid ook een juridische invloed. Zowel bij Opel als bij Ford Genk hebben we moeten laten onderzoeken in hoeverre we die post factum konden aanwenden. Een van de lessen zou kunnen zijn dat we die juridische invloed ook ante in het geding brengen, in het kader van eventuele benchmarks die gebeuren.

Een derde parallel is dat er zowel bij Opel als bij Ford in de pers af en toe artikels verschenen die dit soort van ballonnetjes oplieten die objectief werden weerlegd. We kunnen ons afvragen of ze op een gegeven moment geen deel uitmaakten van een strategie om een bepaalde sfeer te scheppen en om fabrieken van een bepaalde groep tegen elkaar uit te spelen.

Ik kom net uit de commissie Cultuur waar iedere vraag begon met een gedicht. Het is vandaag namelijk Gedichtendag. Ik kan iedereen geruststellen: ik ga geen gedicht voordragen. De heer De Ro van Open Vld citeerde Herman Gorter, een dichter die eerder in een sociaal-democratische hoek te plaatsen is. Ik heb hem moeten beloven dat ik in ruil een liberaal zou citeren. Ik heb niet onmiddellijk een liberale dichter in gedachte, maar ik heb wel een filosoof gevonden – misschien is dat in deze commissie nog iets meer van toepassing – die zei: “Optimism is a moral duty”. Het is een lange uitleg om te zeggen dat we waakzaam moeten zijn, maar ook niet defaitistisch moeten zijn.

Minister-president, wat is uw reactie op de berichten over Volvo Gent? Bent u van mening dat Volvo zich houdt aan de voorwaarden die verbonden zijn met de destijds verstrekte waarborg, met name behoud van tewerkstelling en een investeringsportefeuille? Hebt u aanwijzingen dat Volvo een deel van de productie in Gent zou verhuizen naar haar fabrieken in Zweden? Hebt u recent overleg gehad met de bedrijfsleiding in Gent en met het management in de hoofdzetel? Wat was hiervan het resultaat?

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Voorzitter, minister-president, collega's, ik hoef u het belang van de Volvofabriek in Gent niet te schetsen. De fabriek met 4500 werknemers en de toeleveringsbedrijven in de buurt, zijn een belangrijke werkgever voor de grote regio Gent.

In december 2012 werd gemeld dat de C30 niet langer in Gent zal worden gebouwd. De modellen S40 en V50 werden eerder dat jaar al afgevoerd. De productie van de S60 zal gedeeltelijk naar de fabriek in het Zweedse Torslanda worden verplaatst.

In 2012 kende de fabriek slechts tien dagen economische werkloosheid. 2013 is slecht gestart met twee dagen economische werkloosheid op 3 en 4 januari. Op donderdag 24 januari vernamen we dat de fabriek opnieuw drie dagen economische werkloosheid plant op 1 en 11 februari en op 4 maart. De heer Van Malderen heeft daarnet parallellen getrokken tussen Ford Genk en Opel Antwerpen en andere zaken in de automobielsector. Op basis daarvan hebben sommige media gewaagd van een mogelijk 'Ford Genk-scenario'. Op 10 januari kopte De Tijd – toch een belangrijke kwaliteitskrant in economische kringen –: “Zaagt Volvo de poten onder Gent weg?”

Het is belangrijk om de troeven van Volvo Cars Gent te onderstrepen. Het is de grootste en meest productieve Volvofabriek van Europa. 2012 was voor Volvo Cars Gent het op één na beste jaar ooit. Met een productie van bijna 260.000 wagens eindigde de fabriek op een zucht van het record van 2011, toen 266.000 wagens werden geproduceerd. De XC60, die alleen in Gent wordt gemaakt, is er een groot succes. Vorig jaar werden er liefst 106.000 stuks verkocht. Ook van de nieuwe V40 wordt veel verwacht. Deze twee modellen vormen nu de ruggengraat van de fabriek in Gent.

Minister-president, dit neemt niet weg dat waakzaamheid geboden blijft. 2013 wordt naar alle waarschijnlijkheid moeilijker dan de voorbije jaren. De economische crisis zorgt voor een daling van de vraag op de Europese markten. Nieuwe groeilanden zoals China bieden mogelijkheden, maar die zullen wellicht bediend worden door fabrieken die ter plaatse worden gebouwd. De Chinese eigenaar van Volvo, Geely, bouwt in China een motoren- en een assemblagefabriek met een capaciteit van 100.000 auto's. De vorige topman van Volvo, Stefan Jacoby, zei al in 2011 dat Volvo van plan is in China ook wagens te bouwen die bestemd zijn voor export. Het lijkt voor de hand te liggen dat dit ook een invloed zal hebben op de productie hier bij ons.

De mooie cijfers van Volvo Cars zijn mede te danken aan de steun van de Vlaamse overheid. In 2010 kreeg Volvo Cars nv van de Vlaamse overheid in het kader van de Gigarantwaarborgregeling een overheidswaarborg van 90 procent voor een krediet van 198 miljoen euro op vijf jaar. Dankzij de Gigarantbijdrage kon een investeringsplan worden opgemaakt voor de opstart van de productie van nieuwe Volvomodellen in Gent. Bij het

verstrekken van deze waarborg werden uiteraard voorwaarden gesteld. Zo garandeerde de Volvogroep om minstens 171 miljoen euro te zullen investeren in de Gentse fabriek en om een afgesproken tewerkstellingsgraad te zullen behouden.

U hebt me in een antwoord op een eerdere schriftelijke vraag reeds laten weten dat Volvo zich nauwgezet houdt aan de gemaakte beloftes. Dat stemt me uiteraard tevreden. De engagementen van Volvo lopen eind 2014 af. De vraag is dus: wat daarna? De mensen van Gigarant hebben tweemaal per jaar een overlegmoment met het management van Volvo Cars nv in het licht van de opvolging van de engagementen van de onderneming in het kader van de verstrekte financiering met overheidswaarborg. Wellicht hebben zij dus wel indicaties over de toekomst. Valt uit de meest recente overleggen op te maken dat Volvo Cars nv plannen heeft om de productie en de tewerkstelling in Gent na afloop van de engagementen te verlagen?

Naast Gigarant kan Volvo Cars Gent ook op andere vormen van steun van de Vlaamse overheid rekenen. De Europese reglementering verbiedt investeringssteun aan grote ondernemingen die, zoals Volvo Cars Gent, buiten de Europese steunzones gevestigd zijn. Steun voor opleidingen van het personeel kan wel. Op 29 april 2011 verleende de Vlaamse Regering dan ook 2 miljoen euro steun voor een opleidingsprogramma van 17 miljoen euro.

De contacten tussen Volvo Cars Gent en de Vlaamse overheid zijn uiteraard niet beperkt tot de steundossiers. Volvo informeert zijn belangrijkste stakeholders, onder meer de Vlaamse overheid, regelmatig over de stand van zaken. Ook zijn er informele contacten met de raad van bestuur van Volvo Cars Corporation. Gemiddeld twee keer per jaar heeft een vertegenwoordiger van het Agentschap Ondernemen een gesprek met de directie van Volvo Cars over het lopende en de mogelijke toekomstige opleidingsdossiers.

Minister-president, heeft de Vlaamse overheid ook op deze fora beloftes en garanties gekregen aangaande de toekomst van de fabriek in Gent?

Volvo is ook een partner in het open innovatieplatform Vlaamse proeftuin elektrische voertuigen. In dat kader zijn er ook contacten met minister Lieten, bevoegd voor de innovatie. De vraag rijst echter welke impact het stopzetten van de productie van de klassieke C30 heeft op de deelname van Volvo aan deze proeftuin. Het was immers dit model dat werd gebruikt voor de proefprojecten met elektrisch aangedreven voertuigen. Ik hoop ook op deze vraag van u een antwoord te krijgen.

Minister-president, ik heb nog een laatste vraag. Ik had het daarnet al over Geely en de twee nieuwe fabrieken die worden gebouwd in China. Hebt u contacten met Geely over de activiteiten van Volvo Cars in Vlaanderen? Zo ja, wat wordt daarbij gezegd over de toekomst van de fabriek in Gent? Kunt u een inschatting maken van de impact van de opening van deze fabrieken op de productie en tewerkstelling bij Volvo Cars Gent?

Collega's, minister-president, u merkt dat mijn verschillende vragen er vooral op gericht zijn meer duidelijkheid te krijgen over de toekomst van de Volvofabriek in Gent. Ik hoop dat ik van u antwoorden zal krijgen die niet alleen mij, maar ook de duizenden werknemers in Gent en omgeving zullen geruststellen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Voorzitter, ik had hier eigenlijk ook een vraag om uitleg over ingediend, zij het iets ruimer, maar blijkbaar laattijdig, vandaar dat ik me hier zal aansluiten.

De afgelopen maanden staan er steeds meer jobs op de helling. We hebben de dramatische aankondiging gehad van de sluiting van Ford Genk een tijdje geleden. Nu wordt ook aangekondigd dat ArcelorMittal in Luik 1300 van de 2100 jobs schrapt. De auto- en staalindustrie in ons land krijgen nogal rake klappen.

Naar aanleiding van de sluiting van een deel van ArcelorMittal stelt men dat er in Gent voorlopig niet gevreesd moet worden aangezien Gent beschikt over een zeehaven, een

constructieve vakbond, topingenieurs en een beter geordende staalfabriek. Bovendien zijn 3 van de 24 leden van het managementcomité van ArcelorMittal begonnen in de Gentse fabriek, wat een band schept. Toch staat de staalnijverheid overal in Europa onder druk en volgt men, zeker vanuit de Vlaamse Regering, deze situatie beter nauwlettend op.

Ook bij Volvo Cars Gent doemen, ondanks de gunstige berichten uit het verleden, nu plots de eerste ongunstige voortekenen op. Toen de sluiting van Ford Genk werd aangekondigd, was men er als de kippen bij om te stellen dat “de situatie van Volvo helemaal niet te vergelijken is met de moeilijke gang van zaken bij de Europese divisie van Ford”.

In 2012 kreeg Volvo Cars een nieuw model, de V40, maar er werden sindsdien ook drie modellen geschrapt. De productie van de C30, S40 en V50 werden stopgezet, daar werd al naar verwezen. Ook de productie van de elektrische C30, nochtans een van de paradepaardjes van Vlaams minister van Innovatie Ingrid Lieten, zit volledig in het slop. Met de stopzetting van de productie van het model C30 lijkt het initiatief definitief opgedoekt te zijn. De XC60 doet het daarentegen verrassend goed, maar de vraag is natuurlijk of de nieuwe V40 dezelfde productiecijfers zal halen als de drie geschrapte Gentse modellen. Daar worden alvast de nodige vraagtekens bij geplaatst. Buiten de V40 ziet het er immers niet naar uit dat er nieuwe modellen bij zullen komen. De V40 mikt bovendien grotendeels op de Europese markt, die aan het krimpen is. De export naar de groeiende Aziatische afzetmarkt lijkt dan weer erg moeilijk, met de Chinese groep Geely als aandeelhouder.

Critici waarschuwen nu alvast voor de potentiële afbouw van Volvo in Gent. Men stelt dat de Vlaamse Regering, die na de overname van Volvo door het Chinese Geely een waarborg van 198 miljoen euro gaf, de zaak goed in het oog zal moeten houden. Van de vijf modellen die in Gent werden geproduceerd, blijven er immers nog maar drie over. Er wordt ook al rekening gehouden met de verschuiving van S60-volumes naar Zweden.

Is de Vlaamse Regering zich bewust van de problematiek? Welke initiatieven heeft ze ter zake al genomen? Heeft de Vlaamse Regering recent nog overleg gehad met Volvo Cars Gent en/of ArcelorMittal Gent over deze problematiek? Zo ja, wat zijn de resultaten van die gesprekken? Hoeveel heeft de Vlaamse Regering geïnvesteerd in het innovatieve project rond de elektrische C30? Wat zijn de netto resultaten van die investering?

De voorzitter: Ter informatie, mijnheer Deckmyn: uw vraag is onontvankelijk verklaard omdat ze blijkbaar was ingediend na de publicatie van de agenda.

De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, minister-president, collega's, omdat het vandaag Gedichtendag is, wil ik er ook een aantal lanceren. Het zijn heel korte: 'Wie niet horen wil, moet voelen' en 'Zachte heemeesters maken stinkende wonden'.

Minister-president, eigenlijk kunt u hier niet zo veel aan doen. We kunnen natuurlijk subsidies uitreiken en allerlei maatregelen treffen om innovatief te zijn en mensen en bedrijven te stimuleren om hier zaken te blijven produceren, maar laat ons eerlijk zijn: wij hebben een probleem met de maakindustrie. De gemiddelde loonkost in België is 39 euro per uur. In Duitsland is die door toedoen van Schröder en zijn opvolger Merkel inmiddels gezakt naar 30,5 per uur. In Spanje bedraagt die 20 euro per uur, in Slowakije 8 euro per uur.

Chinezen zijn niet de vriendelijkste mensen, maar het zijn mensen die enorm rekenen. Zij gaan er trouwens prat op dat ze het enige volk zijn dat slimmer is dan het 'zuiver blanke volk', zoals zij ons bekijken. Als wij willen dat we verder een rol spelen in de maakindustrie, is de uitdaging om een nieuwe sociale deal te maken, zoals Schröder dat gedaan heeft om de maakindustrie en met name de automobiellindustrie in Duitsland te houden. Dat overstijgt de Vlaamse Regering, maar niet de partijen hier aanwezig.

Als we, zoals we nu bezig zijn, zelfs niet in staat zijn om in januari 2013 een indexsprong door te voeren, die een besparing op de loonmassa was geweest van 2,5 procent, als we zelfs

niet de kloten aan ons lijf hebben om zoiets te doen, hoe willen wij dan de maakindustrie hier in België en Vlaanderen vrijwaren? We kunnen de minister-president nu wel vragen wat hij zal doen als omkaderingsmaatregel, maar ik herhaal: zachte heelmeesters maken stinkende wonden. Wij kunnen de maakindustrie enkel hier houden als we de zaken fundamenteel anders gaan bekijken en Vlaanderen en België de aansluiting doen vinden met de onmiddellijke concurrerende Europese landen, en op zijn minst met Duitsland.

In mijn eigen onderneming werken er 217 mensen. Door de indexering heb ik er sinds januari fictieve werknemers bij. Dat is de kostprijs van de indexering: we zijn vandaag nog altijd met 217, maar door de indexering betaal ik er vandaag eigenlijk 222. Dat is de realiteit waarmee we te maken hebben, niet alleen een gewone onderneming als de onze, maar alle ondernemingen, dus ook de grote. Als het gaat om een bedrijf van 5000 ondernemers en je laat daar de indexering op los, weet je waarvoor je staat.

De vraag is hier dus, over alle partijgrenzen heen: willen wij nog toekomst voor de maakindustrie in dit land? Dat debat moet op alle niveaus gevoerd worden. Er moet een wil zijn om dat te voeren. Ja, er zal hier en daar een beperking van de inkomst zijn, maar op termijn zal het de duurzaamheid van de tewerkstelling garanderen. Men is zelfs niet bereid tot een indexsprong, nochtans voorgesteld door een minister van ACW-signatuur, Steven Vanackere. Men kan dus zelfs dat kleine element niet doen, laat staan dat men aan het fundamentele probleem iets zal doen. Zolang we dat niet doen, is er geen oplossing.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik kan de collega's geruststellen: ik zal noch een gedicht brengen, noch een ellenlang betoog houden over de algemene competitiviteit – dat is ongetwijfeld zeer belangrijk, maar hier niet meteen ter zake. Ik wil het wel hebben over de toekomst van Volvo Cars Gent, aansluitend op de vragen van de collega's, maar deels ook in tegenspraak ermee.

Het zou immers heel fout zijn om van hieruit onrustwekkende signalen uit te sturen over de fabriek in Gent. Er zijn mijns inziens weinig parallellen met bijvoorbeeld Ford Genk. De situatie van Volvo als bedrijf met twee productievestigingen, een in Zweden en een in Gent, is helemaal anders dan die van Ford, waarbij verschillende vestigingen tegen elkaar op moeten bieden om modellen binnen te halen.

Het is heel belangrijk om de zaken te zeggen zoals ze zijn. Volvo Cars Gent heeft de beste jaren uit zijn bestaan achter de rug. Er zijn verschillende signalen die erop wijzen dat ook 2013, ondanks de economische crisis en de teruglopende vraag, geen slechte jaargang zal zijn.

Minister-president, bij mijn weten zijn de waarborgen die de Vlaamse overheid heeft toegezegd, ondertussen stopgezet in het kader van een heronderhandeling van de financiering van de investeringen van Geely in Volvo. Die waarborgen en de eraan verbonden voorwaarden zijn dus niet meer van toepassing. In welke mate is het overleg met Volvo Cars Gent nu gestructureerd? Zijn er nog toekomstige overlegmomenten gepland?

Er wordt in 2013 op het niveau van de Volvogroep bijvoorbeeld onderhandeld over de bouw van nieuwe platformen en het toewijzen van nieuwe modellen aan fabrieken. In die zin is 2013-2014 een beslissende periode voor de toekomst van de fabriek in Gent. Alle steun die de Vlaamse overheid in dat verhaal kan bieden, is dus relevant en belangrijk. Ook goed overleg met Geely en Volvo is van cruciaal belang voor de toekomst van de fabriek in Gent. We kunnen heel wat troeven op tafel leggen en hebben heel wat redenen om vrij optimistisch te zijn over die toekomst.

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Mijnheer Bothuyne, ik wil u wijzen op de gevleugelde woorden van uw minister-president, die zei dat je het onverwachte moet verwachten. In die zin is het

wel verstandig om vandaag te praten over wat zich voordoet of zou kunnen voordoen, de diverse scenario's in beeld te brengen en te kijken of we daarop kunnen anticiperen.

Minister-president, toen Ford eind 2009 meedeelde Volvo te verkopen en we in de eerste maanden van 2010 vernamen dat Geely de overname zou doen, waren we allemaal blij, en terecht. Beter een overname met behoud van productie en tewerkstelling dan een sluiting. Die had zich op dat ogenblik nog niet voltrokken, maar de eerste onweerswolken hadden zich toen al samengepakt boven de Opel-vestiging in Antwerpen. Later op het jaar zou de Opel-vestiging ook verdwijnen.

Geely maakte op dat ogenblik alleszins waar waarvoor het staat in de Chinese taal. 'Geely' staat immers voor geluk en voorspoed. Laten we hopen dat dat zo blijft. We hebben daarover toen ook van gedachten gewisseld, minister-president, en ik heb u toen gezegd dat men in de wandelgangen van de economie fluisterde dat de overname door Geely in hoofddorde was geïnspireerd door hun behoefte om de technische blauwdrukken te verwerven van de modellen, onder meer om Volvo te realiseren als wagen, maar ook om de Europese markt te kunnen penetreren, omdat ze toen worstelden met de door de EU opgelegde crashtesten, en om het dealernetwerk te kunnen overnemen.

Nu, nogmaals, het was goed nieuws dat Geely die fabriek overnam want de alternatieven waren slechter. Maar van in den beginne was het wel duidelijk dat er een risico aan vastzat. Op termijn zou er zich een scenario kunnen ontwikkelen waarbij deze productie-eenheden in Zweden en Gent zouden verhuizen naar China. Op dat moment kon dat niet omdat er nog geen productie-eenheden in China tot stand waren gebracht. Ondertussen weten we dat Geely de productiefabrieken aan het bouwen is. Ze zijn zo goed als klaar om de eerste auto's van de band te laten rollen.

Moet dat bedreigend zijn? Als ik het businessplan van Geely voor 2011-2015 bekijk, is het niet zo bedreigend. De productiecapaciteit of de verkoop van Geely benaderde in 2011 de 500.000 auto's. Ze hebben de ambitie om in 2015 – hou u vast – de kaap van de twee miljoen te ronden. Er mag en zal nog veel gebouwd worden door Geely.

Dat doet niets af aan het feit dat het risico bestaat dat Geely tegen 2016-2017 beslist om Zweden en Gent te sluiten. Dat kan gebeuren wanneer zou blijken dat de productie in China een overschot heeft door gebrekkige interne vraag, of wanneer de kosten in China zo laag zijn dat, ondanks de transportkosten die erbij komen, het toch beter is om ze daar te bouwen en hier te verkopen. Dat is het scenario dat ik al schetste, dat Geely alleen maar blauwdrukken heeft gekocht voor een paar miljard euro en een dealernetwerk heeft overgenomen. In dat geval krijgen we Chinese wagens op de Europese markt.

Collega's, ik ben eerlijk gezegd niet bevreesd voor een benchmark met Zweden. Die kunnen we met de vingers in de neus halen, of we zullen alleszins de fabriek in Gent kunnen behouden. De productiecapaciteit, de productiviteit van onze arbeiders, de constructieve houding van de vakbonden: het zijn allemaal waarborgen om de interne Europese concurrentie aan te kunnen. De vraag blijft of we met China gaan kunnen concurreren.

Minister-president, de heer Sabbe heeft het heel breed opengetrokken, maar mijn vraag sluit wel aan bij die van hem. Minister-president, wat zijn voor u de belangrijkste kritische succesfactoren die we samen in het oog moeten houden om in de komende maanden en jaren daar waar mogelijk te interveniëren als een van die factoren in het rood gaat?

Het is een moeilijke vraag. Ik vraag dan ook geen gedetailleerd antwoord. Wat zijn voor u de belangrijkste componenten? Die moeten we kunnen definiëren. Europa kan daarin een partner zijn. In welke mate hebt u contact met Europa, met de bevoegde Europese commissaris? We moeten er samen voor zorgen dat de Europese automobieliindustrie niet zo fel wordt bedreigd door China als vandaag het geval is.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Collega's, er zijn veel vragen over deze belangrijke aangelegenheid. Volvo Gent is een zeer belangrijke industriële vestiging in onze regio. Daarmee trap ik een open deur in, maar ik wil het nog eens herhalen. Op dit ogenblik werken er 4791 personen, waarvan 405 uitzendkrachten. Na de herziening van de cyclustijd heeft de fabriek een capaciteit van 250.000 auto's op jaarbasis.

Naar aanleiding van het Autosalon zijn er over de productievestiging van Volvo in Gent in de media een aantal sceptische uitspraken gedaan en is er opgeroepen tot alertheid bij de politiek die u hier nog eens herhaald hebt. Het is evident – mocht u daaraan twijfelen – dat ik de grootste alertheid aan de dag leg met betrekking tot alle buitenlandse productievestigingen in onze regio en met betrekking tot de automobielassemblage en Volvo in het bijzonder. Maar tot op heden is er geen bijzondere reden tot ongerustheid. We moeten wel constant alert zijn en de zaak opvolgen. Mijnheer van Rouveroi, ik heb heel wat contacten met die industriële spelers. Ik wil van hen ook horen hoe zij een en ander zien.

Ik baseer me voor de feiten op informatie die me ter beschikking werd gesteld door de CEO in Vlaanderen, Geert Bruyneel. Ik heb regelmatig contact met hem. Ik heb naar aanleiding van de berichten met hem gesproken en antwoord gekregen op mijn vragen.

In de pers wordt gezegd dat de productie terugvalt van vijf naar drie modellen. Beter is te spreken van het vervangen van drie oude modellen door twee nieuwe. In feite zijn de kleine modellen S40, V50 en C30 volgens planning 'uitgefaseerd' omdat ze het einde hebben bereikt van hun levenscyclus. In de automobielsector heeft elk model een cyclus. Als die op zijn einde loopt, moeten we nog meer alert zijn dan anders. Dat was ook bij Ford zo. Als een model afloopt, heeft het hoofdkantoor een aantal opties.

De kleine modellen bij Volvo zijn dus uitgefaseerd. De verkoopvolumes waren al dalende, en in 2012 werden er nog maar 47.000 exemplaren van geproduceerd. Ze zijn vervangen door twee nieuwe modellen: de V40 en de V40 Cross Country. Bovendien moet men niet alleen kijken naar het aantal modellen, maar vooral naar de volumes. De V40 en de V40 Cross Country gingen vorig jaar in productie en bevonden zich toen nog in een aanloopfase. In 2012 werden er al 35.000 auto's van gemaakt. Op jaarbasis verwacht Volvo een verkoop van 90.000 à 100.000 van de V40-modellen.

Het Volvomanagement toont ons hiermee aan dat er op het vlak van volume een groei is bij de compacte Volvomodellen. Daarnaast benadrukt men dat Volvo Cars Gent eigenlijk geluk heeft omdat het compacte gamma vernieuwd werd met de succesvolle V40.

De pers onderstreept het 'verlies' van de exclusiviteit van de S60 voor Volvo Cars Gent. Volvo heeft recent inderdaad beslist om van de S60 een 'flex-model' te maken, dit wil zeggen een model dat in de twee Volvofabrieken kan worden gebouwd. Dit past in een optimalisatie van de totale productiestructuur en kwam in overleg met de vakbonden tot stand. Gent blijft evenwel de hoofdfabriek voor de S60.

In de periode 2010-2011 had Volvo Cars Gent – doordat het de limieten had bereikt van zijn capaciteit – het moeilijk om aan de sterke marktvraag te voldoen. In die optiek werd de beslissing genomen om de S60 ook in Zweden te bouwen, naast het zustermodel V60.

Zodoende kan Gent meer auto's maken van de XC60 en ook van de compacte Volvo's, als de markt dat zou vragen. Gent blijft de enige fabriek waar zowel de grote als kleine Volvo's worden gebouwd, en het produceert als enige de XC60, die met 106.000 verkochte exemplaren Volvo's belangrijkste model blijft. Volvo Cars Torslanda produceerde vorig jaar 155.000 auto's, Gent 258.000. Dit geeft duidelijk de verhouding weer tussen de twee plants.

Ten slotte, wat de elektrische wagens betreft, mijnheer Yüksel, werden er de voorbije jaren door Volvo een vierhonderdtal C30 'electric modellen' gedeeltelijk in Gent gebouwd. De elektrische aandrijflijn werd immers in Zweden gemonteerd. Hoewel de productie van de C30 is stopgezet, bevestigt Volvo dat ze verder onderzoek verrichten naar puur elektrische

aandrijving. Volvo Cars werkt samen met Siemens België in het proeftuinproject van de Vlaamse Regering. Dat loopt verder. De auto's voor de voorziene projecten zijn geproduceerd en geleverd. De komende weken zal Flanders' DRIVE een onderzoeksproject afronden betreffende het inductief laden van elektrische voertuigen, een project waar ook Volvo trouwens aan meewerkt. Midden dit jaar zullen de resultaten daarvan worden bekendgemaakt. Er is op dit moment geen beslissing genomen om een nieuw puur elektrisch model op te nemen in het gamma.

Collega's, dit is informatie die me is bezorgd door de CEO van Volvo Gent en die ik bij dezen met u deel. Ze moet een aantal berichten in een juist kader plaatsen.

Wat betreft de stand van zaken in verband met de waarborg Gigarant ten bate van Volvo, heeft de heer Bothuyne al terecht een aantal zaken aangestipt. In 2010 bood de Vlaamse Regering via Gigarant kredietwaarborgen voor 178 miljoen euro aan opdat Volvo Car Corporation een lening zou kunnen aangaan bij ING ten belope van 198 miljoen euro. Toen was de crisis nog zodanig dat we 90 procent konden garanderen, nu is dat teruggevallen op 80 procent. Het door Gigarant gewaarborgde krediet voor Volvo werd op 13 december 2012 integraal vervroegd terugbetaald, samen met de 400 miljoen euro EIB-krediet (Europese Investeringsbank), gewaarborgd door de Zweedse staat.

De verschillende leningen worden vervangen door een nieuwe lening bij de China Development Bank ten belope van 922 miljoen euro. Het is natuurlijk een feit dat de overheidswaarborg gepaard ging met een tewerkstellingsgarantie en aangezien er geen garantie meer wordt gegeven, is ook die garantie ten aanzien van werkgelegenheid er natuurlijk niet meer. Als je een garantie geeft, moet er werkgelegenheid gegarandeerd worden. Als die garantie er niet meer is, is er natuurlijk ook geen voorwaarde meer wat tewerkstelling betreft. Maar de reden voor de beslissing – en dat is nog belangrijker – is puur strategisch-financieel en heeft niets te maken met een intentie om niet langer te kunnen of te willen voldoen aan de verplichtingen die gepaard gaan met de leningen bij ING en de EIB. We hebben uitdrukkelijk gevraagd of het feit dat men de leningen terugbetaalde en elders een nieuwe lening is aangegaan waardoor men die garantie niet meer nodig had, een slinkse wijze was om zich niet meer te moeten houden aan een en ander. Ons is overgemaakt dat het niet de bedoeling is om de werkgelegenheid niet langer te behouden.

U vraagt hoe ik reageer op negatieve voorspellingen over de toekomst van Volvo in Vlaanderen. Collega's, mijn antwoord is dat ik sterk geloof in de troeven van Vlaanderen en van de fabriek in Gent voor de toekomst van de assemblage van Volvo's in Vlaanderen. Een aantal feiten uit het recente verleden geven daar ondersteuning aan. Ten tijde van de zware crisis in 2008-2009 heeft Volvo beslist om de nachtshift af te schaffen, niet in Gent maar in Zweden, in Göteborg. Bovendien zal Volvo dit jaar een fabriek sluiten in Zweden. Wat de actuele situatie betreft, maakte Volvo Cars Gent zelf al duidelijk dat, na de twee succesrijke jaren 2011 en 2012, dit jaar wat moeilijker wordt. Het consumentenvertrouwen in Europa blijft immers aan de lage kant en de verwachtingen voor de autoverkoop op korte termijn zijn niet positief. Volvo deelt natuurlijk in de algemene sfeer en de algemene klappen. Men hoopt op een opleving en men verwacht wel groei in de Verenigde Staten, Japan en China.

In 2013 zullen de volumes dus wat lager liggen. Men houdt rekening met een daling tussen de 5 tot 10 procent. Deze volumedaling zal worden opgevangen door het inlassen van economische werkloosheid, waar daarstraks in de vraagstelling naar verwezen is, en door het niet verlengen van contracten van uitzendarbeiders. Er werden al zes dagen van economische werkloosheid aangekondigd, waar daarstraks ook al naar is verwezen, en men verwacht nog enkele dagen meer in het eerste trimester van dit jaar. Maar de vaste tewerkstelling zal op peil blijven. Daar hebben we ons ook over bevraagd en men heeft ons dat antwoord bezorgd.

Ondertussen blijft Volvo ook investeren in Vlaanderen. De laatste vijf jaar investeerde Volvo 234 miljoen euro in Gent. Daarstraks is gevraagd of er naar aanleiding van die garantie ook investeringsengagementen waren. Die zijn uitgevoerd. Vorig jaar werd begonnen met het

vernieuwen van de spuitinfrastructuur, de paintshop, een project van 50 miljoen euro dat loopt tot 2017.

Wat een mogelijke delokalisatie van de productie naar China betreft, wordt er door het Volvomanagement op gewezen dat Volvo momenteel maar over twee hoofdfabrieken beschikt en dat Volvo Cars niet zonder de capaciteit van de Gentse fabriek kan. Er wordt wel een nieuwe fabriek in China gebouwd. De capaciteit van deze fabriek zal ongeveer 100.000 eenheden bedragen en de productie is bestemd voor de lokale Chinese markt. Tegen 2020 wil Volvo 200.000 auto's verkopen in China. Als men dit businessplan kan realiseren, lijkt er geen bedreiging te kunnen uitgaan naar de productie in Europa.

Wat de verdere toekomst betreft, is het essentieel dat Volvo Cars Gent toekomstige modellen, op basis van een nieuw platform, krijgt toegewezen. Het gaat dan om de toekomstige opvolgers van zowel de grote modellen, namelijk de S60 en de XC60, als de kleine auto's, namelijk de V40 en V40 Cross Country, die in 2016 in productie moeten worden genomen. De strategische beslissingen hierover in het concern zijn nog niet genomen. Het is duidelijk dat 2014 op dit vlak belangrijk zal zijn.

Collega's, ik heb daarstraks gezegd dat wanneer men in de autoassemblage een model heeft, en dat is op een gegeven ogenblik afgelopen, men opnieuw in een kritische fase komt. In 2016 zal de productie moeten worden hernomen. Dat betekent dat 2014 een heel belangrijk momentum is om te kijken waar het hoofdkantoor die productie zal laten plaatsvinden.

Ik heb al gezegd dat er met de CEO regelmatig contacten zijn. Ik ben zelf in mei 2012 persoonlijk in de fabriek in Gent geweest en ik heb in december 2012 een uitgebreid gesprek gehad met de CEO Geert Bruyneel. De afgelopen weken zijn er concrete afspraken gemaakt voor een bezoek dat ik zal brengen aan Volvo in Zweden, waar ik een onderhoud zal hebben met de nieuwe CEO van Volvo en de directie van de 'manufacturing' in Zweden. Ik zal binnenkort zelf afreizen naar Zweden om daar met de top van Volvo een gesprek te hebben. Het opzet is een degelijke update te kunnen krijgen van de huidige situatie en de toekomstige uitdagingen. Daarbij zal ik zeker spreken over het behoud van het productievolume voor de S60 en de toewijzing van toekomstige modellen.

Volvo is vandaag, gegeven de aangekondigde sluiting van Ford, nog de enige autoassemblagefabriek in Vlaanderen, ervan uitgaande dat Audi-Volkswagen in Brussel zit, wat natuurlijk ook Vlaanderen is. Voor het Vlaamse industrieel weefsel is dergelijke productiefootprint bijzonder belangrijk, zowel qua tewerkstelling, als voor de relaties tussen autobedrijven en toeleveranciers. De Vlaamse Regering wenst met het Nieuw Industrieel Beleid het kader te bieden voor een meer competitieve en toekomstgerichte industrie. De bouw van auto's heeft daarin absoluut een plaats en we wensen al het mogelijke te doen om een eigen assemblageactiviteit te behouden. Dat is perfect mogelijk, kijk naar Audi. Ook Volvo is tot hier toe een positief verhaal.

Een aantal collega's hebben de vraag opengetrokken. De maakindustrie is natuurlijk zeer belangrijk. Mijnheer Sabbe, tenzij ik me vergis, bent u niet direct actief in de maakindustrie maar wel in de groothandel. Ik zou geen slecht woord willen zeggen over de groothandel, die levert aan de distributie en de horeca. De horeca en de distributie moeten het hebben van de burgers, die het dan weer moeten hebben van hun loon dat ze kunnen gebruiken, als het geïndexeerd wordt, voor consumptie. Voor de groothandel moet u dus wel oppassen met die indexering, want u zou misschien de eerste zijn die daarvan de gevolgen draagt. Maar goed, u hebt uw punt gemaakt over die indexering, maar u hebt ook duidelijk gezegd dat Vlaanderen daar vooralsnog niet bevoegd voor is.

Mijnheer van Rouveroy, u had het over de knipperlichten. U weet dat we op Europees niveau volop bezig zijn met CARS 2020. Ik heb daar ook over gesproken met Europees commissaris Tajani. De EU probeert dus ook die automobielsector in Europa een boost te geven, met

innovatie, elektrische wagens enzovoort. U kent die elementen ook. We proberen daar zeer intensief toe bij te dragen.

Ik heb daarnet ook al even vermeld dat ik heel wat vergaderingen heb met CEO's en topmensen van grote bedrijven, maar ook van middelgrote bedrijven. Ze melden me bepaalde problemen. We proberen voor elk bedrijf oplossingen te vinden. Dat lukt niet altijd, maar we proberen voor elk dossier, binnen het Europese, Belgische en Vlaamse kader dat er is, te bekijken wat we kunnen doen.

Die knipperlichten zijn hier ook al aan bod gekomen, met de Vlaamse Commissie voor Preventief Bedrijfsbeleid en dergelijke, maar tot nu toe zijn dergelijke knipperlichten niet erg efficiënt. Daarom proberen we nu geval per geval op te volgen en de nodige ondersteuning te geven, ook door de administratie.

Ik zal dus het hoofdkantoor in Zweden van Volvo bezoeken. Ik hoop dat een aantal elementen die ik hier heb meegegeven, wat ongerustheid kunnen wegnemen, maar nogmaals, alertheid is in dezen zeker geboden. Grote ongerustheid is niet aan de orde. De komende jaren zijn er echter wel een aantal cruciale momenten. Dan gaat het over 2014 en over 2016, voor de nieuwe modellen. We moeten dat zeer goed in de gaten houden.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister-president, ik ben eigenlijk bijzonder tevreden met uw uitgebreide en gedetailleerde antwoord.

Ik ben begonnen met de verklaring dat optimisme een morele plicht is, maar de waakzaamheid waarover u het daarnet had, is dat al evenzeer. Het lijkt me dan ook terecht dat hier vragen worden gesteld wanneer een aantal berichten de wereld worden ingestuurd, al is het maar om er geen selffulfilling prophecy van te maken. Mijnheer Bothuyne, dat is iets anders dan te pas en te onpas proberen onheil af te roepen, waarmee ik niet beweer dat u dat doet. We mogen de kop niet in het zand steken. De minister-president heeft heel goed aangetoond dat er door de combinatie van diverse modellen eigenlijk sprake is van een vrijwel continu proces van opstarten, piekproductie en het al voorbereiden van de opvolger. Ik neem er akte van dat 2014 een bijzonder belangrijk jaar is.

Uiteraard wordt de aantrekkelijkheid van een regio bepaald door de kosten die productie op die plaats met zich meebrengt. Er zijn ook andere factoren, zoals de logistieke omgeving. Een van die omgevingsfactoren is echter ook de aanwezigheid van een stabiel kader, zodat op eventuele vragen van bedrijven een passend antwoord kan worden gegeven. Wie in 2014 graag een systeemcrisis zou willen afroepen over dit land, zal dan toch ook wel rekening moeten houden met dit dossier, en zien wat daarvan dan desgevallend de gevolgen zijn.

Ik neem er akte van dat de waarborgen daadwerkelijk zijn terugbetaald. Het is goed dat u dat hebt geduid. Uiteindelijk mogen we het doel en de middelen niet omkeren. De tewerkstellingsgarantie die aan die waarborg was gekoppeld, was er om te kunnen verantwoorden waarom we dat overheidsgeld ter beschikking stellen van een privébedrijf. Als dat bedrijf dan die uitzonderlijke waarborg die in het kader van de crisis is aangevraagd, terugbetaalt, dan mag men niet de gevolgtrekking maken dat dit dan automatisch de voorbode zou zijn van het terugschroeven van die tewerkstelling.

We hebben aan de andere kant wel een aantal opleidingsprojecten gesteund. Ter zake bestaan eigenlijk ook dezelfde waarborgen. U hebt heel goed geduid dat er diverse contacten zijn. Dit is altijd een kwestie van de wortel en de stok: enerzijds proberen we onszelf te promoten en anderzijds wijzen we op het belang van het naleven van regels die nu eenmaal eigen zijn aan faire afspraken.

Andere leden hebben inderdaad een veel ruimere beschouwing gegeven hierover. Ik ben het ermee eens dat, als we moeten concurreren met de buurlanden, en ik beschouw Zweden als buurland, we uiteraard op de kosten en op de organisatie moeten letten. Maar willen we op

het vlak van kosten, arbeidsrechten en milieu concurreren met China? Ik denk dat niemand daar echt om staat te springen. Des te meer belang moeten we hechten aan de transformatie, die evenzeer een continu proces is. We moeten dat dan uiteraard wel concretiseren. We moeten evenzeer die overbrugging kunnen doen. Ik heb echter heel wat cijfers genoteerd die inderdaad aantonen dat we alert moeten blijven, maar dat we toch nog altijd troeven hebben en dat er geen slechtere raadgever is dan wanhoop.

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Minister-president, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. U hebt de puntjes op de i gezet. Daarmee toont u aan dat wij hier geen vragen stellen om aan stemmingmakerij te doen, maar dat onze bezorgdheden en de uwe terecht zijn.

Ik ben uiteraard gerustgesteld. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen om ons grote zorgen te maken over de tewerkstelling en de productie bij Volvo. Dat is goed nieuws, maar uiteraard moeten we de zaken blijven volgen.

Die garantie is inderdaad terugbetaald. Op dit moment, zo zegt u, is er geen engagement qua werkgelegenheid. Dat ontslaat u en de politiek echter niet van de verantwoordelijkheid. Voor de mensen op straat zult u immers geen verhaal hebben als u stelt dat we niets hebben gegeven, dat er geen garantie en geen engagement is. Ter zake mogen wij samen onze politieke verantwoordelijkheid niet ontlopen. Er zijn voldoende elementen om te blijven insisteren, om waakzaam te blijven wat de situatie in Gent betreft. Ik roep de Vlaamse Regering uiteraard ook op om maximale inspanningen te doen voor het behoud van die werkgelegenheid in Gent.

Uiteraard hebben ook de lokale stakeholders een belangrijke opdracht en verantwoordelijkheid. In dit geval is dat de stad Gent. Begin deze week heb ik in de gemeenteraad de bevoegde schepen ertoe opgeroepen om waakzaam te blijven en de zaken op de voet te volgen. Dat is erg belangrijk.

U hebt ook een belangrijke boodschap gegeven met uw verklaring dat het management zegt dat er twee fabrieken met een capaciteit van 100.000 auto's zullen worden gebouwd, maar dat dit de productie in Gent niet in het gedrang brengt. Dat is zeer belangrijk nieuws. We moeten op dat elan doorgaan.

Ik had nog een kleine vraag: wanneer vindt dat onderhoud plaats met de CEO van Volvo in Zweden?

Uiteraard blijven we dit dossier van nabij volgen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Voorzitter, op zich is het goed dat de bijstand die we leveren uiteraard wordt gedekt door contractuele verplichtingen, in functie van gemaakte afspraken, zodat er bij een niet-inlossing sprake kan zijn van een terugvordering. Dat is echter een soort juridisch spierballenvertoon wanneer het kwaad meestal is geschied. Daarmee beweer ik geenszins dat dit niet nodig is, maar laten we eerlijk zijn, als we die clausules moeten inroepen, dan is de wedstrijd jammer genoeg al verloren en kunnen we alleen nog maar proberen terug te krijgen wat we ooit hebben gegeven. Vandaar dus mijn vraag, die u nogal algemeen beantwoordde. Wat zijn voor u de kritische succesfactoren die leiden tot knipperlichten?

Sta mij toe het een beetje in te schalen op de situatie Volvo in concreto. Het zou me bijvoorbeeld wel boeien – en ik weet niet of uw regering dat doet en of ze analisten in huis heeft of ze inhuilt – om een aantal dingen na te gaan. U zegt me dat er sprake is van één fabriek met een productiecapaciteit van 100.000 auto's. Bent u ervan overtuigd dat het correct is? Wordt dat gecheckt? Ik vind het zeer goed dat u met de top die in Zweden zit, gaat praten, maar ik ben er niet altijd van overtuigd dat u de juiste en perfecte informatie krijgt. Dat is ook logisch. U praat met werknemers van Geely. Uw werknemer is de Vlaamse welvaart. U hebt

geen andere dienstbaarheid te betonen dan aan de Vlaming. Dat betekent dat ik me afvraag of die informatie juist is. Het kan zijn, maar check ze. De Vereniging België-China spreekt over twee vestigingsplaatsen – en dat kan best fout zijn –, namelijk een in Shanghai en een in Chengdu. Ze maken er motoren, maar ik zou willen weten wat de productieplatformen zijn en hoe flexibel ze in ombouw zijn.

Als het businessplan van Geely inderdaad aangeeft dat men tegen 2020 200.000 auto's in China wil verkopen, dan zou ik graag een analyse hebben – en uw diensten kunnen dat – om na te gaan wat de vooruitzichten voor het merk in China zijn. Zal de middenklasse, die deze auto's moet afnemen, gestaag groeien? Zijn er geen signalen voor risico op overproductie? Stel dat de productiecapaciteit hoger is dan wij vermoeden en stel dat er ook snel productiecapaciteit met omvorming van platformen van andere fabrieken in China kan worden gekocht, dan kan het zeer snel kantelen. Het is dus interessant om te weten of we die risico's lopen.

Wil het zeggen dat we er iets tegen kunnen doen? Ik vrees van niet, maar het belangrijkste is dat we niet zoals met Opel en Ford te laat komen – en ik bedoel op het einde van dat proces – waardoor elke weerbaarheid verloren is gegaan en elke remedie onmogelijk wordt.

Wat zijn de verwachtingen voor de transportkost van de grote autocarriers tussen China en Europa? Hoe zien uw diensten dat? Gaan de transportkosten verhogen tussen 2013 en 2017 of 2018? Als de transportkosten door de capaciteit van de carriers enorm variabel zijn, dan zullen ze ook meespelen in de mate dat Europese fabrieken worden bedreigd wanneer in China een overcapaciteit ontstaat.

In welke mate hebben uw diensten zicht op de financiële weerbaarheid van Geely? Ik herinner mij berichten van eind 2011 waarin werd gesteld dat Geely in feite te klein was voor de overname van Volvo. Analisten hadden duidelijk gemaakt dat de schuldgraad van Geely in 2008 5 miljard yuan was en dat die twee jaar later was opgelopen tot 70 miljard yuan. Ik herinner me berichten dat Geely in de problemen zou zitten om aan vers kapitaal te geraken met het oog op de financiering van de investeringen waarover we het daarnet hadden. Die investeringen zijn bezig, men zal het dus wel gevonden hebben. Ik heb ook vernomen dat Goldman Sachs aandeelhouder is geworden, maar dat zou ons te ver leiden. Mijn vraag is in welke mate uw diensten Geely op de voet volgen. Zodra er een knipperlicht is waaruit blijkt dat Geely overcapaciteit heeft, te veel leningen heeft en een veel te groot vreemd vermogen, dan weet je dat Volvo opnieuw in de etalage staat. Ik vrees dan dat we in de wereld niemand anders zullen vinden met de naam 'voorspoedig en geluk' – wat Geely betekent –, want de automarkt heeft het bijzonder moeilijk en zal het moeilijk blijven hebben de volgende jaren.

Voorzitter, minister-president, vandaar mijn dringende vraag – en het gaat niet alleen over Geely versus Volvo – over in welke mate u wordt bijgestaan door diensten. Of huurt u diensten in om echt de vinger aan de pols te hebben? Met die kennis – en ik zal u graag begeleiden – gaan we samen naar Geely in China, want daar moet u zijn. De vraag is natuurlijk of we groot genoeg zijn. *(Opmerkingen)*

De havens proberen dat. Ik heb als voorzitter van de Gentse haven vaak in China rondgelopen. Ik werd er inderdaad niet door de nummer één ontvangen, misschien zelfs niet door nummer twee, maar je probeert zo hoog mogelijk te klauteren. Vaak lukte me het om tot het derde of vierde niveau te geraken. Met Honda ben ik tot op het derde niveau geraakt. Minister-president, u had het ook al moeilijk om tot de allerhoogste te geraken, maar: hij doet het! Ik kan getuigen over de Flanders Port Area-reis naar Japan – dat was een zeer gezellige reis waar we elkaar beter hebben leren kennen – waarbij de minister-president als minister-president van een kleine deelstaat probeert om zijn voet tussen de deur te krijgen. Je moet dat blijven doen. Het is het meest efficiënt als je goed bent voorbereid. Een knipperlicht is een slechte beeldspraak. Het gaat eigenlijk over groen, oranje en rood. Als het oranje is, moet je snel gas geven want anders wordt het rood. Natuurlijk moet je bij snel gas geven, opletten dat

je niet te laat bent, want anders heb je een ongeval op het kruispunt met het groen van de andere rijrichting.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Minister-president, ik wil u danken voor uw omstandig antwoord, maar ik blijf toch bezorgd.

De vraagstelling over Volvo is uiteraard niet bedoeld om onrust te wekken, wel integendeel. Het is belangrijk om te anticiperen op mogelijke, negatieve evoluties in de toekomst. De heer van Rouveroi heeft wel gelijk als hij de uitdrukking citeert 'Verwacht het onverwachte'. *(Opmerkingen)*

Het is alleszins de uitdrukking die we in ons achterhoofd moeten houden.

Minister-president, u zegt dat we al bij al nog geluk hebben dat een nieuw model zoals de V40 naar Gent is gekomen, maar ik maak mij daar toch twee bedenkingen bij. Die V40 mikt op een toch wel krimpende Europese markt en er is buiten Europa allicht weinig afzet voor. Bovendien moeten we vooruitzien naar toekomstige modellen. U hebt er zelf ook naar verwezen. De vraag is natuurlijk of die er komen, dan wel of we met een scenario van delokalisatie naar China te maken zullen hebben. Het is niet omdat er nu of het volgend jaar geen direct gevaar is, dat we niet moeten nagaan of er in de toekomst gevaar is.

We moeten dus alert blijven voor elke mogelijke indicatie waaruit blijkt dat de toekomst van Volvo Gent in het gedrang kan komen. Minister-president, uit uw antwoord blijkt dat u zich daartoe zult engageren en dat zal zeker nodig zijn.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik vind het zeer belangrijk dat we de vinger aan de pols houden en dat we proactief handelen. Dit is nu net een dossier waarin de Vlaamse Regering bewezen heeft dat ze die twee dingen doet. Ze zal dit ook blijven doen als ik de minister-president goed begrepen heb.

Mijnheer Deckmyn, het is geen geluk dat de V40 naar Gent is gekomen, maar het is afgedwongen door het bedrijf, in samenwerking met de regering en met alle sociale partners.

Het is heel belangrijk dat we als politiek verantwoordelijken geen doemberichten de wereld insturen en geen scenario's gaan creëren waar er geen hoeven te zijn. We moeten ervoor zorgen dat het proactief handelen bestendigd wordt. We zijn heel blij dat de minister-president aankondigt dat hij binnenkort een overleg heeft met de top in Zweden. Dat is heel belangrijk. We moeten er ook voor zorgen dat we Volvo Gent maximaal ondersteunen om in 2014 de nieuwe modellen binnen te halen. Ik ben ervan overtuigd dat de fabriek heel wat troeven heeft om die modellen ook te krijgen. Met de Vlaamse Regering kunnen we ondersteuning bieden, wat de minister-president ook effectief doet.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik zal naar Zweden afreizen in april, wanneer u geniet van de paasvakantie. *(Rumoer)*

Sommigen werken door, anderen genieten – terecht, vind ik – van de vakantie. Ik zal dan naar Zweden gaan, dat is toch de bedoeling.

Mijnheer van Rouveroi en anderen, het is zo dat wij alert zijn. Ik moet eerlijk zeggen dat we dat ook waren bij Ford. Ford is een goed voorbeeld. We hebben heel veel energie en centen geïnvesteerd om Ford Genk bij ons te houden. De werknemers hebben inspanningen gedaan, wij hebben inspanningen gedaan, er werd een toekomstcontract getekend enzovoort. Alertheid is heel belangrijk, maar Ford Genk heeft ons geleerd dat er ondanks die alertheid nog altijd beslissingen kunnen worden genomen in hoofdkantoren waar we dan met grote verbijstering kennis van moeten nemen.

Wat Volvo en Geely betreft – tenzij mijn informatie niet correct zou zijn, maar ik ben in China geweest bij Geely – is Geely voor 51 procent in handen van de Chinese staat. U twijfelt over de financiële mogelijkheden van Geely, maar ik ga ervan uit dat de Chinese staat toch enige basis heeft. Er is nu een lening van 922 miljoen euro, dat is toch lening waarbij we ervan mogen uitgaan dat de nodige dimensie wordt gegeven aan Geely.

Natuurlijk volgen we alles op. We informeren bij de CEO's. En in die zin hebt u gelijk dat een goed geïnformeerde minister-president heel gevaarlijk is in vergaderingen. Ik probeer me dus maximaal te laten informeren, zeker wanneer ik dergelijke contacten heb. Maar we hebben dit dossier en ik heb u gezegd dat we nog een aantal andere dossiers hebben. Ervan uitgaande dat de mensen van F.I.T. en anderen daar ook heel intensief mee bezig zijn, wil ik natuurlijk ook bekijken wanneer ik ze waarvoor inzet – u bent niet voor het bijkomend aanwerven van ambtenaren of het uitbesteden. Goed informeren is belangrijk om met heel gerichte vragen te weten te komen wat de effectieve bedoelingen zijn. Maar nogmaals, verwijzend naar Ford Genk, ook al is men heel goed geïnformeerd, dan nog kan in een hoofdkantoor op een bepaald moment een beslissing genomen worden waar noch het Europees noch het Belgisch management van op de hoogte is. Ook al die mensen gingen ervan uit dat Ford Genk een toekomst had in Vlaanderen.

Als ik in april naar Zweden ga, zal dat heel goed voorbereid zijn, met heel goede informatie. Het management van Volvo Gent heeft er immers alle belang bij om alle informatie ter beschikking te stellen zodat het ook wijzer wordt uit het bezoek dat ik zal afleggen.

Wat China betreft, heb ik u de informatie gegeven. De ene fabriek is nieuw, de andere bestond al. Ik heb u de cijfers gegeven. Ik ga ervan uit dat we ons nu, met de alertheid, geen grote zorgen moeten maken. 2014 zal een heel belangrijk jaar zijn, omdat vanaf 2016 de nieuwe modellen aan Gent moeten worden toegewezen. Zeker tegen 2014 – en dat is dus vrij snel – moeten we het hele dossier van Gent verder uitwerken en moeten we alle informatie verzamelen die zinvol kan zijn om de troeven van Gent en Volvo Gent op tafel te leggen in ons pleidooi.

Mijnheer van Rouveroi, ik moet u natuurlijk niet vertellen dat bedrijven private instellingen zijn. Wanneer een bedrijf om de ene of de andere reden beslist om een heroriëntering te doen, dan is de impact van de overheid beperkt. U als verdediger van de vrije markt par excellence, weet dat wij natuurlijk niet van elk bedrijf een staatsbedrijf kunnen of willen maken. Daar zou het budget van Vlaanderen ook niet toereikend voor zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over extra steun aan kmo's in moeilijkheden - 603 (2012-2013)

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Voorzitter, collega's, u had inderdaad nog iets te goed, de minister-president verwees terecht naar een tweet. Muziek verzacht de zeden, minister-president, en gedichten hebben hetzelfde vermogen. Ik neem dus aan dat het er vandaag wat minder woelig aan toe zal gaan. Ik heb een gedicht gekozen dat nochtans bijzonder weerbaar is. Het is van de hand van een icoon van de Nederlandstalige woordkunst, Remco Campert. Als schepen van cultuur van Gent had ik het genoeg om hem te mogen ontmoeten. Ik heb gekozen voor het gedicht 'Verzet begint niet met grote woorden'.

Verzet begint niet met grote woorden
maar met kleine daden

zoals storm met zacht geritsel in de tuin
of de kat die de kolder in zijn kop krijgt

zoals brede rivieren
met een kleine bron
verscholen in het woud

zoals een vuurzee
met dezelfde lucifer
die de sigaret aansteekt

zoals liefde met een blik
een aanraking iets dat je opvalt in een stem

jezelf een vraag stellen
daarmee begint verzet

en dan die vraag aan een ander stellen.

Minister-president, dat is nu juist wat ik in dezen zal doen: ik zal u een vraag stellen. Maar ik moet toegeven dat de brandstof voor mijn vraag vandaag niet gevonden wordt in verzet, maar wel in nieuwsgierigheid. Ik verzet me niet tegen het initiatief dat de Vlaamse Regering hier neemt, maar ik heb wel vragen over de modaliteiten. En naargelang het antwoord daarop, kan het verzet uiteraard alsnog worden aangewakkerd.

Minister-president, op 17 december 2012 hebt u in de pers aangekondigd extra steun te zullen bieden aan kmo's in moeilijkheden. Hiervoor zou 5 miljoen euro uitgetrokken worden, bestemd voor projecten van werkgeversorganisaties om faillissementen te voorkomen. Meer bepaald zou het gaan om projecten van werkgeversorganisaties die erop gericht zijn kmo's te begeleiden naar het bestaande instrumentarium van de overheid.

Daarnaast zou ook de bijdrage vanuit de Vlaamse Regering bij het opmaken van een doorstartplan voor ondernemingen in moeilijkheden, verhoogd worden. Hiervoor zou, in het kader van de kmo-portefeuille, de bijdrage van het Agentschap Ondernemen in het opmaken van zulke plannen verhoogd worden van 50 tot 75 procent van het totale bedrag.

Deze maatregelen liggen buiten het doelbereik van het bankenplan, voor zover blijkt uit de conceptnota die op 7 december 2012 is goedgekeurd door de Vlaamse Regering en uit de gedachtewisseling, waarbij ik zelf aanwezig was, die daarover in de commissie plaatsvond op 8 januari 2012.

Minister-president, dat brengt me tot de volgende vragen. Hoe zal deze 5 miljoen euro voor bijstand aan kmo's precies verdeeld worden over de werkgeversorganisaties? Of anders geformuleerd: welke werkgeversorganisaties komen hiervoor in aanmerking en op basis van welke criteria wordt het totale bedrag verdeeld over de verschillende werkgeversgroepen?

Welke projecten van werkgeversorganisaties zullen concreet gesteund worden? Wat zijn hiervoor de criteria? Gaat het enkel om begeleiding naar het bestaande instrumentarium van de overheid, zoals we begrepen hebben uit uw persmededeling, of denkt u wat ruimer en kunnen ook nog andere projecten gevisieerd worden?

Valt de verhoging van 50 tot 75 procent subsidie voor een doorstartplan binnen de kmo-portefeuille eveneens binnen de reikwijdte van deze 5 miljoen euro extra steun of zullen hiervoor andere budgetten worden aangesproken?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Voorzitter, mijnheer van Rouveroi, ik dank u om dit terug op de agenda te plaatsen.

Minister-president, uiteraard was ik een van de meest gelukkige personen, toch wat betreft onze ondernemers, en vooral onze kmo's in moeilijkheden. We zien het aantal

faillissementen spijtig genoeg toenemen. Sommige zullen terecht failliet gaan omdat ze bij de start al geen goed plan hadden. We hopen echter dat dit voor de meeste niet zo is. We proberen dat ook te voorkomen met prestartersadvies en dergelijke meer.

Preventie van faillissementen en armoede bij de ondernemers zijn ook aan elkaar gelinkt. Ik probeer me al sinds enkele jaren in deze materie in te werken, en ik denk dat ik weet wat er juridisch mogelijk is en binnen welk kader. Ik weet welke factoren ervoor kunnen zorgen dat een bedrijf in moeilijkheden dreigt te geraken, en ik weet welke beperkingen er bestaan.

Collega van Rouveroijs had het over 'geen verzet maar wel nieuwsgierigheid'. Ik treed hem daarin bij.

Minister, tijdens commissiebesprekingen is het altijd goed om te luisteren en te noteren. Eerst hoor ik dat er 5 miljoen euro beschikbaar is voor een preventief beleid inzake faillissementen. Wel, dan ben ik uiteraard zeer tevreden. Ik blijf ook nu nog altijd tevreden, maar ik heb ondertussen de projectoproep zelf ook al bekeken, en op basis daarvan heb ik toch ook een aantal vragen.

Die vragen sluiten grotendeels aan bij de vragen van collega van Rouveroijs. In het kader van mijn vragen verwijst ik ook naar organisaties zoals Efrem en Tussenstap. In geval van moeilijkheden proberen ze bij de kleine ondernemer thuis opnieuw een ordening teweeg te brengen zowel in het papierwerk als in het hoofd van de kleine ondernemer. Op die manier proberen ze een doorstart mogelijk te maken. Dat is zeer intensief werk.

Ik hoop dat we ervoor kunnen zorgen dat de ondernemer die in moeilijkheden dreigt te komen, geholpen wordt om de mislukking van een faillissement te vermijden. Ik heb het dan over een concrete, effectieve hulpverlening. Bij uw oproep zie ik dat wel als een van de zes punten, maar volgens u bestaat de hoofddoelstelling van deze projectoproep er vooral in om elke ondernemer met mogelijke continuïteitsproblemen te wijzen op de bestaande instrumenten, dienstverleners en projecten die te zijner beschikking staan om een snelle, effectieve interventie mogelijk te maken – kortom, toeleiding naar de instrumenten van het Agentschap Ondernemen.

Minister, als dat de hoofddoelstelling is, hadden we er dan niet beter een professioneel communicatiebureau op gezet om dat uit te voeren? U zult straks de vraag beantwoorden welke concrete werkgeversorganisaties hierbij betrokken zullen worden, maar die organisaties krijgen al middelen en staan al in de markt. Ze krijgen al verschillende subsidies en hebben hun eigen websites. En toch zijn ze er tot nu toe niet in geslaagd om de ondernemers die het moeilijk hebben, te bereiken en hen bij te staan. Ik vraag me dus af of we niet beter een professioneel communicatiebureau hadden genomen. Zo'n bureau kan dat zeer goed lanceren in de sector, zodat wij onze instrumenten van het Agentschap Ondernemen tot bij de kleine ondernemer kunnen brengen.

Met die 5 miljoen euro kunt u al heel wat campagne voeren en reclame maken, denk ik, maar er zijn uiteraard ook andere onderdelen. Ik had van u graag vernomen hoe die 5 miljoen euro zal worden verdeeld over de verschillende onderdelen van het project. In dezelfde oproep zie ik namelijk ook de doelstelling – al is het jammer geen hoofddoelstelling – om onmiddellijk operationeel te kunnen zijn en oplossingen aan te bieden voor een acuut probleem. Ik ben het volledig met u eens: dat is wat de kleine en middelgrote ondernemer echt nodig heeft. Men gaat de problemen niet detecteren als de ondernemer zelf naar UNIZO moet stappen, want dan is het al te laat, en bovendien gaan ze dat aan het loket ook niet direct kunnen detecteren.

Minister, acute problemen oplossen staat dus ook in uw oproep. Het is dan ook zeker geen slechte oproep. Ik vraag me echter af welke verhouding er zal zijn bij de toewijzing. U hebt het over 'de nodige samenwerkingsverbanden af te sluiten' – dan weet ik uiteraard welke organisaties u voor ogen hebt – 'om snel de nodige competenties binnen het projectteam te verzamelen'. Mij maakt het totaal niet uit om welke organisatie het dan gaat. Voor mij is het

belangrijk dat we de doelstelling bereiken: een team dat klaar staat om – zoals tante Kaat – in uw huis binnen te komen, alles op te lossen en u opnieuw een doorstart te geven.

Al deze verschillende deelaspecten zijn aanwezig in uw oproep: grondige analyse gericht op het proactief opsporen van ondernemingen in moeilijkheden; detectie en individuele vertrouwelijke benadering van potentiële kandidaten; eerste financiële en operationele analyse op basis van een scan; concrete acties als gevolg van die eerste financiële en operationele analyse, en begeleiding; toeleiding naar de instrumenten van het Agentschap Ondernemen; en nazorg. Dit zijn zes aspecten, en ik ben het eens met alle zes punten, maar ze moeten wel in evenwicht zijn. Dat vind ik uitermate belangrijk.

Minister, hoe zal de toekenning van het project op zich gebeuren, en krijgen alle zes aspecten evenveel aandacht, of wordt er aan één aspect meer aandacht besteed dan aan een ander?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, om te beginnen wil ik collega van Rouveroi bedanken voor zijn mooi gedicht. Ik dacht, collega Turan, dat u ook met een gedicht zou beginnen, maar het zal voor volgend jaar zijn. *(Opmerkingen van mevrouw Güler Turan)*

Mijnheer van Rouveroi, ik zei net tegen de voorzitter dat u uw vraag had ingediend voor de oproep publiek was gemaakt en dat ik soms te doen heb met parlementsleden, omdat wij in het proces beslissingen nemen. Een parlements lid heeft soms geen kennis heeft van die beslissing en stelt dan vragen die misschien anders zouden zijn geweest na de beslissing of, zoals hier, nadat de oproep gelanceerd was. Gisteren hadden we daar ook al een kleine discussie over in de plenaire vergadering. *(Gelach)*

Ik betreurt dat, want men vraagt toch dat de regering beslissingen neemt, zeker ook in het kader van kmo's in moeilijkheden. Als het aantal faillissementen stijgt, moeten we zeer snel handelen.

Mevrouw Turan, wat wij hier proberen te doen, is eerste hulp bij dreiging van faillissement – EHBO in het economische kader. Sensibilisering is maar één element. Ik ben ervan overtuigd dat de efficiëntie kan worden verhoogd als je werkgeversorganisaties inschakelt. De overheid kan een communicatiecampagne voeren, maar het is nog geloofwaardiger wanneer werkgeversorganisaties, die per definitie dicht bij hun leden staan, dat doen en daarop worden aangesproken. Men kan overigens projectvoorstellen indienen tot en met 1 maart 2013, 12 uur.

U hebt het zelf al proberen te plaatsen: sensibilisering, eerste hulp bij dreiging van moeilijkheden, en dan doorverwijzing. Als de eerste hulp is geboden, is het de bedoeling dat men voor het verder behandelen van het probleem kan doorverwijzen. Net zoals bij eerste hulp bij ongevallen: men verstrekt de eerste nodige zorgen, de ambulance is gekomen, het slachtoffer zit veilig in het ziekenhuis en kan daar dan rustig werken aan de oplossing van zijn probleem, onder meer met de kmo-portefeuille en andere dingen. Dat is zo'n beetje wat daar allemaal achter steekt.

Mijnheer van Rouveroi, enkel privaatrechtelijke entiteiten, die een werkgeversorganisatie zijn, kunnen een project indienen, al dan niet in samenwerkingsverband. Publiekrechtelijke entiteiten kunnen optreden als projectpartner, maar niet als indiener. De structurele partners van de Vlaamse overheid inzake de begeleiding van ondernemers in moeilijkheden – vzw Zenitor, vzw Efram en Boeren op een Kruispunt – kunnen eveneens een project indienen in samenwerking met minstens één ondernemersorganisatie.

In deze oproep worden indieners gestimuleerd om projecten op te zetten met een inhoudelijk sterk en actief samenwerkingsverband. Zeker aangezien enkel werkgeversorganisaties projecten kunnen indienen, zal het van belang zijn een degelijk samenwerkingsverband op te zetten om alle noodzakelijke competenties binnen het projectteam te verzamelen.

Voorbeelden van competenties die extern, en in het geval van samenwerking met ondernemingen door toepassing van de wetgeving overheidsopdrachten, kunnen worden ingewonnen, zijn: bankenorganisaties, beroepsinstituten van cijferberoepen, kenniscentra, consultancy en dienstenbedrijven, regionale paritaire organisaties, vakbonden enzovoort.

Het totale projectbedrag wordt verdeeld op basis van een wedstrijdformule, waarbij de projecten gerangschikt worden volgens de behaalde score op de beoordelingscriteria. Gunstig gerangschikte projecten zullen gesubsidieerd worden tot de budgetenveloppe is uitgeput. Als het zover is, kunt u mij vragen wie het geworden is. Een jury beoordeelt dat. Dat gebeurt volgens de regels van het spel.

Welke projecten van werkgeversorganisaties zullen concreet gesteund worden? Dat zal afhangen van de ingediende voorstellen, maar in de oproep zijn een aantal duidelijke kenmerken voorgeschreven. De ingediende projecten mogen een regionale of (sub)sectorale invalshoek hanteren of gericht zijn op specifieke doelgroepen, maar moeten uitgaan van Vlaamsbreed werkende werkgeversorganisaties of samenwerkingsverbanden van organisaties met werkgeversorganisaties.

De projectoproep is erop gericht bij te dragen tot oplossingen voor een acuut probleem – die EHBO, dus. De ingediende projecten zullen dan ook voldoende moeten aantonen dat ze bij het verkrijgen van de subsidie onmiddellijk operationeel kunnen zijn om de piek aan faillissementen waarmee het Vlaamse Gewest geconfronteerd wordt, mee te helpen bestrijden, door onmiddellijke bijstand aan bedrijven in moeilijkheden of die in moeilijkheden dreigen te komen. Het gaat niet over een EHBO-situatie als een bedrijf een project indient met de boodschap “ik wil dat allemaal wel doen, maar het gaat nog een tijdje duren voor ik alles onder de knie heb”. Neen, dat moet direct kunnen functioneren en inzetbaar zijn.

Om onmiddellijk operationeel te zijn zal de projectpromotor de nodige samenwerkingsverbanden moeten afsluiten om snel de nodige competenties binnen het projectteam te verzamelen. Op korte termijn, de hoofddoelstelling van deze projectoproep, moet de aandacht van elke ondernemer met mogelijke continuïteitsproblemen gevestigd worden op de bestaande instrumenten, dienstverleners en projecten die ter beschikking zijn om een snelle en effectieve interventie mogelijk te maken.

De verhoging tot 75 procent valt binnen het budget kmo-portefeuille. Voor 2013 werd in de kmo-portefeuille een globaal budget van 38.080.000 euro gepland, wat een stijging is met 1 miljoen euro ten opzichte van 2012.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: In deze fase van het dossier volstaat het antwoord. Ik dank u, minister-president.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de Vlaamse ecologiepremie - 629 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: De ecologiepremie (EP) is een financiële tegemoetkoming aan ondernemingen om hun ecologische investeringen te ondersteunen. De overheid wil daarmee het productieproces vergroenen.

De premie dateert van 2004 en onderging sindsdien meerdere aanpassingen. Eerst was er EP-oud, nadien EP-light, dan kwam er een systeem van calls en ondertussen zitten we aan EP-plus. De verschillende systemen van de ecologiepremie werden ook intern dikwijls aangepast. De laatste wijzingen dateren van 16 oktober 2012 en werden halverwege december doorgevoerd.

Ook de budgetten werden doorheen de tijd sterk gewijzigd. In de meeste jaren verhoogde een intern herverdelingsbesluit de definitieve kredieten in functie van de mate waarin de subsidiëring op een bepaald ogenblik succesvol was. In 2011 was er nog een budgettaire enveloppe van 102 miljoen euro, terwijl uiteindelijk 36 miljoen euro werd toegekend. In 2013 trekt de Vlaamse overheid 63 miljoen euro uit voor de ecologiepremie.

Op basis van informele cijfers van het Hermesfonds zou blijken dat het agentschap in de periode 2004-2011 voor de ecologiepremie maar liefst 687,3 miljoen euro aan vastleggingen en 356 miljoen euro aan ordonnancerings heeft uitgevoerd. Dat is ongeveer de helft. Dat is toch wel een substantieel bedrag.

Het Rekenhof toonde zich in een recent rapport echter kritisch over de premie. Daar wil ik het met u over hebben. Het rapport hekelt onder andere het gegeven dat de aanpassingen aan het kader van de premie de voorspelbaarheid ervan ondergraven. Men heeft vooral vragen bij de veelvuldige aanpassingen van het premiesysteem en de impact van de premie. Zo varieerden de definitieve kredieten sterk in de tijd, maar ook de bestedingen en effectief toegekende steun.

Minister-president, hoeveel aanvragen werden er gedaan in 2012? Voor welk totaalbedrag? Volstond het vastgelegde bedrag in 2012 om aan alle aanvragen te voldoen? Wat zijn de vooruitzichten voor 2013, rekening houdend met afgelopen jaar en de budgetwijziging voor 2013?

Wat zijn de laatste wijzigingen die aan de ecologiepremie werden gedaan? Wat zijn de beoogde effecten daarvan? Ik denk dat de laatste wijziging van 16 oktober dateert. Hoe rijmt u de veelvuldige wijzigingen aan de premie met de kritiek van het Rekenhof over de problematische voorspelbaarheid van de premie?

Volgens het Rekenhof zijn er geen meetbare economische en ecologische doelstellingen vastgelegd en is het daarom moeilijk om na te gaan in hoeverre de premie bijdraagt tot de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Dat is een belangrijk punt. Hoe interpreteert u deze stelling van het Rekenhof? Werd dit gegeven meegenomen in een evaluatie van de ecologiepremie? Wat zijn de eventuele bevindingen ter zake? Acht u een aanpassing aan de doelstellingen van de ecologiepremie wenselijk?

Voorts adviseert het Rekenhof om het stimulerend effect van de premie na te gaan. Met andere woorden, men vraagt zich af of de betrokken bedrijven de investeringen zouden doen zonder de premie. Kunt u dit aspect van de ecologiepremie toelichten vanuit uw ervaring? Werd dit in het verleden al onderzocht of werd dit gegeven al meegenomen in een evaluatie van de ecologiepremie? Wat zijn de eventuele bevindingen ter zake? Indien dit nog niet geëvalueerd werd, zal er alsnog een outcome-evaluatie plaatsvinden? Het Rekenhof zou zelf een bevraging hebben uitgevoerd bij de derde call in 2010 waaruit zou blijken dat 32 procent van de aanvragers de investeringen ook zonder de premie zouden hebben uitgevoerd. Dat is niet zo veel, een kleine 70 procent vindt de premie noodzakelijk.

Volgens het Rekenhof vindt de driejaarlijkse evaluatie waartoe de Vlaamse overheid zichzelf heeft verbonden, niet plaats. Ik heb daarover al eens een vraag om uitleg gesteld in september 2010. U stelde toen dat de bijgestuurde ecologiesteunregeling die begin 2009 van start ging, nog niet formeel werd geëvalueerd. Werd de ecologiepremie sindsdien wel geëvalueerd, conform de richtlijn dat een steunmaatregel drie jaar na het in werking treden, geëvalueerd wordt? Wat zijn de globale positieve en negatieve punten van de ecologiepremie ter zake?

Voor alle duidelijkheid: het Rekenhof zegt dat die evaluatie niet heeft plaatsgevonden. Indien er nog geen evaluatie heeft plaatsgevonden, wanneer zal hiervan werk worden gemaakt?

In het rapport van het Rekenhof lees je, resumerend, kritiek op een viertal zaken. Eerst en vooral is dat het nut, het stimulerend effect. Ik heb al aangegeven dat 32 procent aangeeft dat het redelijk nuttig is. De juiste doelstellingen zijn niet meegegeven. De evaluatie heeft niet plaatsgevonden. Er is ook kritiek op de rechtszekerheid door de veelvuldige aanpassingen. Minister-president, u hebt zelf antwoorden gegeven op de opmerkingen van het Rekenhof, maar dan wordt het al snel een welles-nietesspelletje, want daarop heeft het Rekenhof dan weer zelf antwoorden gegeven. Ik had graag uw reactie gehad op die vier bezorgdheden van het Rekenhof.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, minister-president, mijn brandstof voor het aansluiten bij deze vraag, is bezorgdheid, geen verzet, wel integendeel. Het zijn maatregelen die van belang zijn.

Mijn voorganger, de heer Watteeuw, heeft half november 2012 een vraag gesteld over de stand van zaken in het toekennen van de ecologiepremies. Toen bleek dat er 167 ontvankelijke aanvragen waren en er 166 gehonoreerd werden. Het totale bedrag dat toen was uitgegeven voor 2012, was 8,2 miljoen euro. Als je dan kijkt naar het budget dat daartegenover staat, aanvankelijk 99,5 miljoen euro, en dan via begrotingswijziging een kleine 72 miljoen euro, dan kun je toch wel vragen stellen bij de impact van de ecologiepremie, hoe belangrijk die ook is.

Ik stel me wel wat vragen, minister-president. In het Vlaams regeerakkoord en in een aantal beleidsdocumenten, onder meer de beleidsnota en de beleidsbrieven Economie van de opeenvolgende jaren, verwijst u nogal sterk naar de ecologiepremie als een motor voor de omslag naar een groene economie. Ik stel me daar toch wel wat vragen bij als je bekijkt wat de impact is van het instrument. Daar worden de laatste jaren, terecht, zeer stevige budgetten tegenover gezet, maar blijkbaar vinden de kmo's, waar de steun vooral op gericht is, op een of andere manier de weg niet naar de ecologiepremie of komen ze te veel drempels tegen om gebruik te maken van de ecologiepremie.

Ik verwijs ook naar het rapport van het Rekenhof, trouwens een zeer interessant rapport. Ik ga de vragen van de heer Diependaele niet herhalen, ik heb grotendeels dezelfde. Ik wil de vraag wel een stukje opentrekken, wat eigenlijk ook gebeurt in het rapport van het Rekenhof. Dat verwijst naar de vraag die al in 2009 door u was beantwoord, namelijk dat er een masterplan groene economie komt. U hebt daar deels ook al op geantwoord in een eerdere vraag van de heer Watteeuw. In een antwoord op een vraag van 7 oktober 2011 hebt u verwezen naar dat masterplan groene economie en naar een aantal projecten van de Vlaamse Regering, onder andere het Nieuw Industrieel Beleid.

Een ander interessant rapport, dat collega Diependaele vermoedelijk gezien heeft, is het rapport van de innovatieregiegroep Eco-innovatie. Daar hebt u zelf toendertijd naar verwezen. Ik raad de collega's aan om ook dat rapport even te bekijken. Ik zie grote parallellen tussen wat de innovatiegroep Eco-innovatie in zijn rapport heeft neergeschreven en wat het Rekenhof heeft vastgesteld over de ecologiepremie. Bij uitbreiding kan ik nog verwijzen naar een rapport van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) van 2011, dat ook gaat over de groene transformatieprocessen in de Vlaamse economie. Als je die drie documenten naast elkaar legt, zie je een zeer sterke rode draad wat betreft het beleid voor groene economie van deze Vlaamse Regering, waar toch heel wat opmerkingen op te maken zijn.

Een van de belangrijkste opmerkingen die je doorheen de drie rapporten leest, is de versnippering. Dat is ook een concrete vraag van mij. Men stelt drie keer vast dat er ongelooflijk veel initiatieven zijn, maar ze zitten versnipperd over verschillende domeinen en

onder verschillende ministers. De eerste aanbeveling van het eindrapport van 22 november 2012 van de innovatieregiegroep, is eigenlijk een cluster van aanbevelingen, een horizontale beleidsaanbeveling, namelijk de vraag naar sterkere coördinatie van alle verschillende initiatieven die in dezen worden genomen door de Vlaamse Regering. Als je het rapport van het Rekenhof goed leest, is een van de bemerkingen dat het op dit moment veel te versnipperd is en men door de bomen het bos niet meer ziet. Men zegt dat het belangrijk zou zijn om naar een masterplan groene economie te gaan om al die verschillende dingen mee te nemen in één grote beweging, zodat het duidelijk is wie wat doet, waarom, en binnen welk kader.

Er wordt zelfs in het eindrapport van de innovatieregiegroep zeer concreet naar u verwezen, minister-president, als geknipt persoon vanuit uw functie om de coördinator van alle individuele beleidsdomeinen op u te nemen. Ik zie u al lachen en denken: nog meer werk! Ik denk toch dat het een terechte bezorgdheid is. Als ik de drie documenten naast elkaar leg en analyseer, dan worden er in mijn ogen een aantal terechte bekommernissen geformuleerd. Wat is uw houding ten opzichte van dat laatste rapport? Wilt u die coördinerende taak, die in een aantal van die documenten naar voren wordt geschoven, ter harte nemen? Zoals de heer Diependaele heeft aangehaald, is het een zeer belangrijk domein en een zeer belangrijke tak binnen de economie om deze te verduurzamen. Op basis van deze rapporten heb ik toch de indruk dat er op dit moment veel te verspreid wordt gewerkt. Zoals het debat van gisteren ons geleerd heeft, is het ‘vernevelen’ van middelen niet zo interessant.

De voorzitter: Het vernevelen leidt tot druppels op een hete plaat.

Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, in 2012 werden 193 aanvragen ingediend voor een ecologiepremie, met een potentiële subsidie van 12.419.268,26 euro. In 2012 werden 205 aanvragen voor een ecologiepremie beslist. Het aantal besliste aanvragen ligt hoger dan het aantal ingediende aanvragen omdat er ook aanvragen beslist werden die in 2011 werden ingediend. In 2012 werd een subsidiebedrag van 12.911.398,22 euro vastgelegd. Ik heb de meest recente informatie bij. Sinds de premie nog eens werd aangepast – de laatste bijsturing dateert van 20 december 2012 –, zijn er 47 dossiers ingediend met een investeringsbedrag van 18.753.953,78 euro en een subsidie van 5,5 miljoen euro. De bijsturing heeft er dus toe geleid dat, sinds december vorig jaar, er al 47 dossiers zijn. Er zijn er die zeggen dat het aantal dossiers door de bijsturing wat aan de lage kant is, maar we zullen afwachten hoe het zal evolueren.

Het budget voor de ecologiepremie voor 2013 bedraagt 63.462.000 euro. De verhoging van de steunpercentages zal ervoor zorgen dat het aantal dossiers hoger ligt. Er wordt ook op gerekend dat meer bedrijven hierdoor een dossier zullen indienen, wat ook al is vastgesteld. Daar komt nog bovenop dat er strategische ecologieprojecten zullen kunnen worden gesteund, waarbij er ook in de mogelijkheid is voorzien om superstrategische projecten te ondersteunen, waarbij een hoger steunbedrag kan worden toegekend. Dat zit dus goed. Morgen is er op de Vlaamse ministerraad een discussie over het Klimaatplan, waar ook het gedeelte Energie in zit. U zult dus op uw wenken – het zijn niet uw wenken, maar onze eigen wenken die we concretiseren – worden bediend. We zullen dan ook het Rekenhof van antwoord dienen.

De meest recente wijzigingen aan de ecologiesteunregeling dateren van 20 december 2012. Hierbij werd de bestaande EP-PLUS-steunregeling bijgestuurd en werd een nieuw steunregime voor strategische ecologieprojecten in het leven geroepen, waarbij het de bedoeling is om investeringen in groene spits technologie, die vanwege hun unieke bedrijfsspecifieke karakter niet kunnen worden gestandaardiseerd en opgenomen op de limitatieve technologieënlijst, te subsidiëren. Mijnheer Rzoska, met alle instrumenten die wij inzetten, kunt u alleen maar vaststellen dat we goed bezig zijn en dat de vergroening van de economie niet met woorden, niet met masterplannen, maar met concrete projecten dag na dag

wordt gerealiseerd. Dat kan u alleen maar zeer positief stemmen. We moeten alleen nagaan welke vragen u in de toekomst nog kunt stellen.

In beide steunregimes werden de steunpercentages opgetrokken in functie van de maximale steungrenzen die de Europese Commissie toelaat, met als hoogste steunpercentage 70 procent van de meerkost van de groene investering. Omdat de maxima die de Europese Commissie toelaat, verschillend zijn voor milieu-investeringen en energie-investeringen, wordt ook deze opsplitsing gemaakt om het maximale steunpercentage te kunnen geven.

Mijnheer Diependaele, ik ga ervan uit dat u verwijst naar een vraag over e-commerce, waar nadien iets ruimer over in de pers is geschreven. Ik dacht het al. Ik heb heel wat tabellen bij, die ik u zal bezorgen (zie [bijlage 1](#)). Ik ga ervan uit dat u niet verwacht dat ik al die tabellen even toelicht. Als ze dan in de pers verschijnen, is dat ook goed, denk ik.

Via een herindeling van de technologieën in ecoklassen krijgen bijna alle aanvaardbare projecten een hoger steunpercentage. Het principe van de indeling van de technologieën in ecoklassen met daaraan gekoppeld een subsidiepercentage, blijft behouden om te sturen naar de meest performante technologieën: hoe performanter een technologie, hoe hoger de steun. De indeling van deze klasse zelf werd herbekeken. De bestaande indeling leidde tot een piramidestructuur met weinig technologieën in de klassen A en B en veel technologieën in de klassen C en D, wat tot gevolg had dat er weinig technologieën met een hoog steunpercentage waren en dus veel met een lager. Met de bijgestuurde steunregeling wordt een meer gelijke spreiding van de technologieën verkregen. Ik kan u die verschillende klassen en de spreiding ook geven (zie [bijlage 2](#)).

De ecologiesteunregeling is in de eerste plaats een economische maatregel die ressorteert onder de bevoegdheid van de minister bevoegd voor het economisch beleid en erop gericht is om bedrijven ertoe aan te zetten om het productieproces milieuvriendelijk en energiezuinig te organiseren. De Vlaamse overheid wil het concurrentieel nadeel dat de onderneming van een dergelijke investering ondervindt, zo goed mogelijk wegwerken. De doelstellingen ten aanzien van het milieu en het rationeel energiegebruik zijn uiteraard cruciaal, maar komen in de rangorde pas na de economische finaliteit van de maatregel, waarmee we vooral de concurrentiepositie van onze ondernemingen willen behouden. Als er dus operationele doelstellingen worden geformuleerd, dan zouden die op economisch vlak geformuleerd moeten worden, met name over de mate waarin de ecologiepremie erin slaagt om de concurrentiepositie van de deelnemende ondernemingen te behouden.

Het operationaliseren van zulke doelstellingen is geen evidentie en bovendien is de impact van andere factoren dan de ecologiepremie er moeilijk uit te filteren. Wat operationalisering van doelstellingen betreft, kan ik in verband met de milieu- en energiedoelstellingen enkel herhalen dat in het verleden de grote ondernemingen wel indicatoren moesten formuleren die dan ook opgevolgd werden, bijvoorbeeld in verband met de CO₂-emmissiereductie. Wegens de zware administratieve belasting die dit met zich meebracht voor de ondernemingen, is deze verplichting opgeheven.

Het standaardiseren van de impact van een technologie op de limitatieve technologieënlijst zou hier soelaas kunnen bieden. Ik stel echter vast dat de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), die heel wat expertise bezit inzake deze lijst, het onmogelijk acht om de impact van een technologie te standaardiseren. Die is immers afhankelijk van de implementatie van de investering in de specifieke bedrijfseconomische context, de grootte van de investering, de benuttingsgraad enzovoort. De impactmeting van een ecologie-investering zou via een bevraging achteraf kunnen gebeuren, al heb ik ook hier mijn bedenkingen bij wegens de administratieve last die dit met zich meebrengt voor het Agentschap Ondernemen en de bedrijven. Als ik dat zou doen, zou ik kritiek krijgen van u, en dat zou ik begrijpen.

Bij de nieuwe steunregeling voor strategische ecologieprojecten die zich richten op algemene of integrale milieu- en energieoplossingen, zal de beoordeling gebeuren door middel van een individuele behandeling van elke aanvraag. De meting van de impact van de investering op het milieu en het energieverbruik wordt bij deze benadering ad hoc wel mogelijk en die wordt meegenomen.

Ik kan verder alleen maar herhalen, voorzitter, dames en heren, dat in de huidige steunregeling niet moet worden getwijfeld aan de impact van de investeringen op het milieu en het energieverbruik omdat de technologieën die voorkomen op de limitatieve technologieënlijst, gebaseerd zijn op de sectorale BBT-studies (beste beschikbare techniek), wat betekent dat het om de meest performante technologieën gaat die op dit ogenblik op de markt zijn en waarbij dan ook de hoogst mogelijke impact op het milieu en op de besparing van energie kan worden bereikt.

Het Rekenhof adviseert een en ander. Het stimulerend effect van elke maatregel is moeilijk te controleren. Het is ook vaak de resultante of het samengaan van verschillende steunmaatregelen die gezamenlijk een stimulerend effect bewerkstelligen. Zo was het de combinatie van de ecologiepremie met de ondersteuning via de groene stroomcertificaten en de fiscale stimuli die samen maakten dat de investeringen in zonnepanelen enkele jaren geleden een enorme vlucht namen en die maakten dat investeringen in deze technologie economisch erg rendabel werden. Het precieze stimulerend effect van de ecologiepremie op zich hieruit filteren is allesbehalve evident en volgens sommigen zelfs vrijwel onmogelijk.

Door de diverse aanpassingen die er aan de ecologiepremie zijn doorgevoerd, wordt het instrument veelvuldig geëvalueerd. Zo hebben de lagere steunpercentages in 2012 geleid tot een verminderde steunaanvraag. Met betrekking tot de evaluatie van de regelgeving wil ik echter toch wel wijzen op de externe opdracht die het Agentschap Ondernemen op mijn vraag liet uitvoeren. De bedoeling daarvan was dat de door VITO gehanteerde methodologie bij het samenstellen van de limitatieve technologieënlijst door een objectieve partij zou worden geëvalueerd. TRITEL voerde deze opdracht uit, en het merendeel van de aanbevelingen die in deze studie naar voren werden gebracht, werden ook effectief geïmplementeerd of zullen dat in de nabije toekomst worden. Zo wordt er in de recent opgestarte nieuwe regeling voor strategische ecologieprojecten steun verleend voor het bereiken van generieke milieu- of energie beleidsdoelstellingen of algemene of integrale milieu- en energieoplossingen.

Voorts werd onlangs een studie uitgeschreven waarbij een tool zal worden ontwikkeld om de kosteneffectiviteit van een technologie te integreren in de bepaling van de prestatie van een technologie. Op die manier kan VITO een nog betere indeling in ecologieklassen voorstellen.

Ten slotte wil ik nogmaals herhalen dat er enkel een procentuele steun wordt verleend voor dat deel van de investering waarbij verder wordt gegaan dan de norm. Alle technologieën worden permanent geëvolueerd zodat de steun vermindert als de norm intussen is opgeschoven.

Mijnheer Diependaele en mijnheer Rzoska, ik hoop dat u met dit antwoord al wat meer gerustgesteld bent en volgend jaar dus ook een gedicht zult voordragen. Dat kan alleen maar onderstrepen dat alle zorgen die u had in 2013, door de Vlaamse Regering werden behandeld en maximaal werden weggewerkt.

De voorzitter: De tabellen zullen als bijlage bij het verslag worden gevoegd.

De heer Matthias Diependaele: Ik heb er alle begrip voor dat een minister graag zelf uitpakt met zijn werk en dat het vervelend is als er een parlements lid tussen komt, maar we steken er ook ons werk in.

Bedankt voor uw uitgebreid antwoord, minister-president. 13 miljoen euro in 2012 was dan wel het minimum sinds 2004, denk ik. Het gaat bij de aanpassingen, zegt u zelf, om 47

dossiers sinds december 2012. We hopen dat dat beter gaat. Dat was ook het verwijt van het Rekenhof. De afdeling van het Agentschap Ondernemen heeft zelf gereageerd aan het Rekenhof dat ze begrip hebben voor de opmerking en dat het inderdaad geen goede zaak is dat de regelgeving voortdurend wordt omgegooid.

U zegt dat het een economische maatregel is, en daarom is het moeilijk om de doelstellingen te operationaliseren. Het Rekenhof antwoordt daarop dat het wel noodzakelijk is. In het antwoord aan het Rekenhof stond niet wat u nu hebt verduidelijkt, waar ik blij om ben. Ik ben er absoluut geen voorstander van om nog meer administratieve overlast te creëren. Als VITO zegt dat het onmogelijk is om die impactmeting uit te voeren, lijken me dat twee argumenten die de operationalisering tegenspreken.

Volgens het Rekenhof was de studie van TRITEL nog niet uitgevoerd. Ik neem aan dat die nog maar heel recent is uitgevoerd.

De heer Björn Rzoska: 47 dossiers sinds december: dat lijkt goed nieuws. Het zou me niet verwonderen dat we dat opvolgen in de loop van het jaar. Daarvoor dienen we ook wel. Ik vind het soms wel wat merkwaardig – maar goed, dat is uw insteek – dat u zegt dat het vooral een economische maatregel is en pas secundair een ecologische. Een van de kritieken van het Rekenhof is dat het instrument wel opduikt in meer milieugerelateerde beleidsdocumenten. U hebt daarnet zelf bij het begin van uw antwoord verwezen naar het Klimaatbeleidsplan, dat morgen door de regering wordt besproken. In se kunnen we het toch een stuk breder bekijken. Maar als u stelt dat we voor de vergroening goed bezig zijn, zullen wij dat de volgende maanden en jaren verder opvolgen.

Minister-president Kris Peeters: Ik dank de collega's.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■