

vergadering **C115 – ECO20**

zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

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

van 30 januari 2014

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de versoepeling van de kapitaalregels door het Basel-comité - 743 (2013-2014)	3
Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de financiële steun van de federale overheid aan Brussels Airlines en de gevolgen van de komst van Ryanair naar de luchthaven van Zaventem - 774 (2013-2014)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken in het Opel-dossier - 779 (2013-2014)	10
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de achterstand van e-commerce in Vlaanderen/België - 810 (2013-2014)	13

■

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de versoepeling van de kapitaalregels door het Basel-comité
- 743 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Voorzitter, minister-president, de crisis toonde aan dat alleen kapitaal dat direct en volledig beschikbaar is, bruikbaar is voor het opvangen van verliezen. Het Basel-comité stelde daarom dat het grootste deel van het bankkapitaal van de hoogste kwaliteit moet zijn. De verstrengde kapitaaleisen hielden ook een nadeel in. Wanneer het slecht gaat met de economie, stijgt immers het risico dat de bank loopt en moet men naar het eigen vermogen grijpen en dus meer eigen vermogen vrijhouden. Banken kunnen daardoor minder kredieten verlenen, wat dan weer leidt tot de versterking van de laagconjunctuur en zwaardere eisen om krediet te kunnen verlenen.

Enkele dagen geleden versoepelde het Basel-comité de kapitaaleisen voor de bankensector na waarschuwingen dat de eisen activiteiten met een laag risico zouden dwarsbomen en de kredietverstrekking zouden kunnen beperken, wat de afgelopen periode ook het geval was. De banken zouden nu meer ruimte krijgen om de accountingmethode 'netting' te gebruiken die wordt toegepast om de kapitaalbuffer te berekenen. Die term heb ik even opgezocht om het goed te kunnen vatten. Veel mensen denken nog steeds dat banken geld van de spaarders bij zich houden, dat geld verder uitlenen en van het renteverskil leven. Maar dat is niet het geval. In ons huidig banksysteem mogen banken veel meer geld uitlenen dan ze werkelijk in kas hebben. De voorwaarde is wel dat de banken een bepaalde hoeveelheid eigen vermogen, dus geld dat ze daadwerkelijk hebben, aanhouden als buffer om eventuele leningen die niet worden terugbetaald, te kunnen opvangen. Dat is dan de kapitaalratio. Grote banken hebben vaak een kapitaalratio van minder dan 5 procent. Dit betekent dat voor elke 100 euro die ze uitlenen, ze daadwerkelijk minder dan 5 euro hebben. De overige 95 euro typt de bank dan simpelweg in een bankencomputer in als zijnde een vordering. Zodra iemand een gedeelte van de lening afbetaalt, wordt dit dan weer gedeletet in de computer, zonder dat daar een echte waarde tegenover staat.

De versoepeling van de regels voor de berekening van de omvang van de activiteiten die niet op de balans van de banken staan, zal een effect hebben op de markt. Een van de vier pijlers van het bankenplan stoelt op het verzekeren van de langetermijnfinanciering na Basel III. Minister-president, aangezien alternatieve financieringsvormen om die reden vorm krijgen in ons kmo-plan, stel ik u graag enkele vragen.

Kunt u ons schetsen wat de gevolgen van deze versoepeling inhouden voor de kmo's? Zal dat het verwachte effect hebben? Welk effect heeft deze maatregel op de uitrol van uw bankenplan, waar u al een tijdje mee bezig bent? Heeft deze wijziging een invloed op het verstrekken van woonleningen door de banken? Dat is toch een heel belangrijk aspect van de kapitaalverstrekking.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, mijn excuses dat ik iets later ben. We hebben een vergadering van het Vanguard Initiative gehad, vijftien regio's die samengekomen zijn. We zullen u graag de brochure daarvan bezorgen. We hebben ook een overeenkomst om de voorzitter van de Europese Raad een brief te schrijven omdat er in maart een Industriële Raad is. Ik ben heel gelukkig dat we met die andere regio's een akkoord hebben om die brief te schrijven.

Mevrouw Turan, ik ben blij dat u me nog eens iets vraagt over Basel. Toen ik nog jong was, heb ik me beziggehouden met Basel II. Ik heb er zelfs wat over geschreven. Nu is Basel III aan de orde. Het gaat over het Basel Committee on Banking Supervision. Het is een

internationaal comité voor toezichthouders op banken. Het is gevestigd in Bazel in het kantoor van de internationale bankenorganisatie Bank for International Settlements, maar het is wel een afzonderlijke entiteit. Het comité geeft voornamelijk standaarden voor de regulering van banken. In het Basel-comité zetelen centrale banken, voor België is dat de Nationale Bank van België. Wij zijn daar dus zelf niet in vertegenwoordigd.

Meer specifiek zijn de Basel III-akkoorden, opgestart in 2010-2011, een algemene vrijwillige regulatieve standaard over de kapitaalvereisten, de stressgevoeligheid en het liquiditeitsrisico van banken. Dit moet een antwoord vormen op de onvolkomenheden op het vlak van financiële regulering, die pijnlijk tot uiting zijn gekomen in de bankencrisis van 2008. In de invoering van de standaarden was oorspronkelijk voorzien vanaf 2013 tot 2015. In april 2013 is de invoering echter uitgesteld tot 31 maart 2018. U weet dat allemaal, maar ik geef het voor de collega's even mee.

De regio's zijn niet bevoegd of betrokken bij deze materie. Het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) volgt vanuit zijn beleidsvoorbereidende rol de activiteiten. Het betreft erg technische aspecten van de boekhouding van de banken, waar niet iedereen zich echt thuis in voelt, om het wat voorzichtig uit te drukken.

In uw eerste vraag verwijst u wellicht naar de technische wijzingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van de reacties op de consultatieve versie van het 'leverage ratio framework' van juni 2013. Ik wil nog even medelen dat het Basel Committee on Banking Supervision ontwerpstandaarden heeft uitgevaardigd waarop de stakeholders tijdens de consultatieve fase op kunnen reageren. De leverage ratio is de verhouding tussen het geleend vermogen en het eigen vermogen van een bank. Het Basel Committee on Banking Supervision wil in verband met die leverage ratio een maximum opleggen. Dit moet voorkomen dat banken overmatige schuldposities opbouwen. Daar hebben we de gevolgen van gezien. Dit is immers een van de onderliggende oorzaken van de crisis geweest.

De vereisten inzake de leverage ratio vormen, naast de kapitaalsvereisten en de liquiditeitsvereisten, slechts een van de standaarden in de Basel III-akkoorden. Na deze wijziging moeten de banken in verband met de leverage ratio nog steeds 3 procent aan kapitaal aanhouden. Dit stond ook zo in het origineel document. De banken krijgen wel meer ruimte om de grootte van hun activa in te schatten. Hiervoor wordt de accountingmethode 'netting' gebruikt.

Mevrouw Turan, ik ben eigenlijk onder de indruk dat u hiernaar hebt verwezen. Zoals u weet, heb ik lang geleden algemene boekhouding en analytische boekhouding moeten studeren. Het doet me plezier dat u hier ook thuis in bent.

Vanaf 2015 moeten alle banken meedelen in welke mate ze aan deze vereiste inzake de leverage ratio voldoen. Vanaf 2018 wordt de regeling bindend. Het Basel Committee on Banking Supervision laat echter nog ruimte om in de toekomst verdere wijzigingen aan deze regeling aan te brengen.

Op basis van een in september 2013 gepubliceerd onderzoek door de Bank of International Settlements is vastgesteld dat wereldwijd meer dan een kwart van de banken aan het einde van 2012 niet voldeed aan de voorwaarden die in juni 2013 zouden worden geformuleerd. De banken zouden 200 miljard dollar meer basisfondsen moeten werven om aan deze vereisten te voldoen.

In tijden van beperkte economische groei kan zoiets mogelijk negatieve effecten op de kredietverlening in het algemeen hebben. Dit kan de moeizame kredietsituatie van bepaalde ondernemingen, in het bijzonder van kmo's, verslechteren. De versoepeling is er dan ook vooral op gericht de kredietsituatie en het algemeen economisch klimaat niet te laten verslechteren. De versoepeling is daarnaast ook deels bedoeld om de verschillen tussen de Verenigde Staten en Europa weg te werken.

Afhankelijk van de eigen individuele toestand met betrekking tot kapitaal en leverage ratio kan de versoepeling voor een individuele bank tot meer ruimte voor kredietverlening leiden. Of dit voor een of meerdere van de Vlaamse of Belgische grootbanken het geval is, kunnen de

deskundigen van het departement EWI moeilijk zeggen. Dat is het antwoord dat me is bezorgd. Het departement EWI monitort de kredietverlening aan ondernemingen zorgvuldig. De effecten van de verdere implementatie van de Basel III-akkoorden op de kredietverlening zitten hierin vervat. Aangezien de nieuwe ratio's pas tegen 2018 bindend zijn en er pas vanaf 2015 openlijk over moet worden gerapporteerd, vallen de effecten op dit ogenblik moeilijk in te schatten.

Wat het bankenplan en het gedeelte van de Basel III-akkoorden over de langetermijnfinanciering betreft, valt de impact van de daarnet aangehaalde wijziging moeilijk in te schatten. Vooral de wijzigingen op het vlak van de liquiditeitsvereisten, in het bijzonder de net stable funding ratio (NSFR), zullen immers een impact hebben op de langetermijnkredietverlening.

Ik ben geen academicus of groot expert op het vlak van boekhouding, maar de NSFR legt de banken een verhouding op tussen de langetermijnactiva en de langetermijnkredieten. Op die manier wordt getracht de stabiliteit van de financiering van deze kredieten te verzekeren. Het klinkt moeilijk en aangezien hier een doctor in de economie zit, moet ik voorzichtig zijn. Het komt er echter op neer dat tegenover langetermijnkredieten ook langetermijnactiva moeten worden geplaatst. Beide moeten elkaar in evenwicht houden.

Samen met de wijzigingen aan de leverage ratio zijn ook amendementen met betrekking tot de NSFR voorgesteld. Nog tot april 2014 kunnen wijzigingen worden voorgesteld. Tegen eind 2014 zou het werk met betrekking tot de NSFR moeten worden afgerond. Deze regel zou dan tegen 2018 bindend worden.

Het bankenplan is als een proactief antwoord op de mogelijke effecten van de Basel III-bepalingen op de langetermijnfinanciering uitgewerkt. De in het plan geformuleerde voorstellen over de gedeeltelijke waarborging van fondsen zijn er specifiek op gericht de effecten van de Basel III-akkoorden op de langetermijnfinanciering van ondernemingen tegen te gaan.

Vlaanderen staat klaar om met behulp van Gigarant fondsen te waarborgen ter ondersteuning van de striktere vereisten inzake de langetermijnfinanciering voor de banken. De noodzaak hieraan zal pas in 2018 ten volle tot uiting komen.

Tot slot is me gevraagd of deze wijziging een invloed heeft op de verstrekking van woonleningen door banken. Er is me meegedeeld dat de wijze waarop woonleningen voor de inschatting van assets voor de liquiditeitsratio in rekening moeten worden gebracht, niet is gewijzigd. De wijze waarop de banken hier kapitaal tegenover moeten plaatsen, is wel gewijzigd. Dit betekent dat de versoepeling, afhankelijk van de individuele toestand van het kapitaal en de leverage ratio, voor een individuele bank tot meer ruimte voor de verlening van woonkredieten kan leiden. Volgens de deskundigen die we hebben geraadpleegd, valt moeilijk te zeggen of dit voor een of meerdere van de Vlaamse of Belgische grootbanken zal gelden.

Daartegenover staat dat de NSFR een invloed heeft op de langetermijnkredieten, zoals de hypotheekleningen. De verdere uitrol van de NSFR zal dus een beperkende invloed kunnen hebben op de kosten en op het toestaan van hypotheekleningen. Het totale effect voor Vlaanderen is volgens de deskundigen op het departement EWI moeilijk in te schatten en afhankelijk van mogelijke wijzigingen aan het vooropgestelde plan en de individuele situatie en het individuele beleid van de banken.

We zijn er dus nog niet. Het is nog niet gestabiliseerd. Als het gestabiliseerd is, moet men bekijken hoe de banken daar individueel op zullen reageren. Dan zal blijken of er in de praktijk een probleem bestaat of niet. Mevrouw Turan, u hebt gelijk: we moeten zeer goed in de gaten houden hoe die NSFR verder evolueert.

Ik rond af en vat samen. De Basel III-akkoorden hebben als belangrijk doel de verbetering van de stabiliteit van de internationale financiële markten en de banken. Daar kan niemand iets op tegen hebben, zeker omdat dit kan bijdragen tot het voorkomen van financiële crisissen. Dit leidt deels tot een striktere kredietverstrekking, in het bijzonder op de lange termijn. Over de noodzaak van de regulering van de banksector bestaat grote maatschappelijke consensus, denk

ik, ook in dit parlement. De doorwerking van de bankencrisis op de reële economie is nog steeds niet verteerd, spijtig genoeg.

Als regionale overheid zijn we niet rechtstreeks betrokken bij de regelgevende maatregelen. Vanuit het economische beleid volgen we met het departement EWI de materie op, ook in het zesmaandelijks highleveloverleg met de banken en de ondernemersorganisaties. We zullen waar nodig en mogelijk ook specifieke instrumenten ontwikkelen om de kredietverlening aan de bedrijven in het licht van Basel III te ondersteunen, zoals met de waarborging van fondsen, waarnaar ik heb verwezen. Daarnaast zullen we ook niet nalaten om, waar nodig, signalen te geven naar de federale overheid en de Nationale Bank van België over de impact op de economie en de wenselijkheid van mitigerende maatregelen. Dat zullen we natuurlijk doen in de mate dat zij daar zelf al niet van doordrongen zijn, maar het is altijd goed om dat nog even te melden.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Minister-president, ik dank u zeer voor uw antwoord. Gelet op de zeer recente en de nog op komst zijnde wijzigingen, heb ik mijn vraag goed op tijd gesteld. Maar ik vind het heel belangrijk dat u deze signalen zowel naar de banken als naar de juiste instellingen stuurt, zodat zij daar rekening mee houden. De stabiliteit van de banken en van de financiën moet worden verbeterd. Wij dragen daarvan vandaag nog de gevolgen.

Als ik een korte samenvatting zou moeten geven van deze legislatuur van het Vlaams Parlement, zou ik twee grote drama's onthouden: Opel en Ford Genk. En dan zijn er al die kleinere daartussenin, waar ook duizenden tewerkstellingsplaatsen verloren zijn gegaan door toedoen van de crisis. Misschien was het niet rechtstreeks een gevolg van de financiële crisis. We moeten alles in het werk stellen om de kmo's, die de motor zijn van onze economie, te ondersteunen.

We hebben hard geroepen dat we de banken veilig moeten stellen. We moeten banken hebben die de spaarcenten veilig stellen. Er mogen ook zakenbanken zijn die wat meer farcen mogen uithalen, maar dat mag niet op de kap gebeuren van de belastingbetaler. Er is op het federale niveau een nieuwe bankenwet goedgekeurd. Men heeft daar niet uitdrukkelijk voor die splitsing gekozen, maar men heeft toch garanties ingebouwd. De maatregelen die worden genomen op het Europese niveau en met de Basel-normen willen ook de financiële markten beter afschermen en de banken duidelijke grenzen geven zodat ze niet opnieuw te veel uitlenen en met niet-bestaand geld werken, waardoor alles opnieuw als een kaartenhuisje in elkaar zou vallen. Als we vandaag een versoepeling doorvoeren, dan mag die versoepeling er niet alleen toe leiden dat de banken meer winsten boeken en meer risico's nemen. Er moet daarin zeker ook rekening worden gehouden met de kmo's, die financieringen en kredieten nodig hebben voor hun activiteiten en ondernemingen, en met de gezinnen, die op lange termijn financiering voor hun woning nodig hebben.

Minister-president, ik dank u omdat u rekening houdt met mijn opmerkingen. U hebt die opmerkingen ook. Ik hoop dat u daarop ook in de komende periode zult toezien in uw connecties met zowel de federale als de andere instellingen. U moet de banken telkens wijzen op hun verantwoordelijkheid. Die versoepeling komt er niet alleen om hen toe te laten om meer winst te boeken, maar ook om onze economie met kredietverlening draaiende te houden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de financiële steun van de federale overheid aan Brussels Airlines en de gevolgen van de komst van Ryanair naar de luchthaven van Zaventem
- 774 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Minister-president, collega's, net voor Kerstmis 2013 heeft de federale overheid beslist om financiële steun toe te kennen aan Brussels Airlines: vanaf 2014 maar ook retroactief voor 2013. Volgens de Federale Regering zou het gaan om 15 miljoen euro voor Brussels Airlines, Thomas Cook en JetairFly. Het is geen rechtstreekse steun: de federale overheid neemt de kosten voor veiligheid en brandweer op de luchthaven van Zaventem voor haar rekening.

Er is de laatste maanden een hele polemiek ontstaan over de komst van Ryanair. We hebben daarover al in december 2013 in deze commissie gesproken. Nu gaat het er duidelijk alsmaar scherper aan toe. Zo heeft op donderdag 23 januari Michael O'Leary, de CEO van Ryanair, gezegd: "Brussels Airlines telt op dit ogenblik 5,8 miljoen passagiers per jaar. Wij halen er in Zaventem en Charleroi samen dit jaar 6,5 miljoen." Hij zegt dus dat Ryanair in België globaal gezien meer passagiers vervoert dan Brussels Airlines. Ryanair poogt steeds meer de dominantie te krijgen op de luchthaven van Zaventem.

Hij zegt zelfs openlijk dat 'home carrier' Brussels Airlines zware klappen zal krijgen door de prijzenslag op Zaventem: "Het is duidelijk dat Brussels Airlines kleiner en kleiner zal worden en geld zal blijven verliezen. Ik ben er niet zeker van dat de hoofdaandeelhouder Lufthansa dat soort verlieslatende maatschappijen blijft steunen."

Dit is dus een openlijke verklaring waarin hij zegt dat hij zal proberen om Brussels Airlines zodanig te beconcurreren qua prijzen dat de maatschappij op termijn geen levenskansen meer heeft en Lufthansa daar conclusies uit zal trekken.

Op de luchthaven zelf zien we een geleidelijke terugkeer van het aantal passagiers. Uit de laatste cijfers van 2013 blijkt een toename van het aantal passagiers met 2 procent. Men zit nu op het hoogste niveau sinds 2001. Het hoogste niveau was 20 miljoen, nu zit men op 19 miljoen. Het gaat dus vooruit.

De nieuwe voorzitter van de raad van bestuur van Brussels Airport, Marc Descheemaecker, stelt dat als Brussels Airlines verder wordt weggedrukt door Ryanair, dat zal leiden tot een vershraling van de vluchten. Dat zal gevolgen hebben voor de Belgische economie, namelijk voor de economische ontwikkeling in en rond Zaventem, nog altijd een heel belangrijke groeipool voor de economie in Vlaanderen.

Minister-president, hoe kijkt de Vlaamse Regering aan tegen steun voor Brussels Airlines? Die stond volgens mij in de sterren geschreven, de vraag was of het om directe of indirecte steun zou gaan. Blijkbaar heeft men ondertussen de weg van de indirecte steun gevonden.

Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over Ryanair in het algemeen, want volgens de CEO van Ryanair zal die maatschappij altijd groter zijn in Charleroi dan in Zaventem? Hij blijft dus mikken op de ontwikkeling in Charleroi en hij poogt op deze manier de luchthaven van Zaventem te beconcurreren en er op termijn de 'home carrier' weg te drukken. Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering daarover?

Zijn er de laatste maanden contacten geweest met Brussels Airport en met Brussels Airlines? Zijn er indirecte maatregelen die kunnen worden genomen om Brussels Airlines te steunen?

Hoe kijkt u aan tegen de recente ontwikkelingen? De Europese luchtvaartsector wordt gedomineerd door vijf grote luchtvaartmaatschappijen. De lagekostenspeler Ryanair is daarbij. Het is belangrijk dat we de volgende jaren de 'home carrier' houden, zo niet zal de luchthaven van Zaventem in grote moeilijkheden komen. De toegevoegde waarde die daar wordt gecreëerd, is nochtans heel belangrijk voor de regio.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, dames en heren, de vraag van de heer Van Rompuy is heel actueel omdat twee uur geleden in de media werd bekendgemaakt dat Brussels Airlines de strijd aangaat, er wordt zelfs gesproken van een oorlog met Ryanair.

Deze vraag kon dus niet actueler zijn. Maar oorlogen verklaren is altijd gevaarlijk. Ze beginnen is geen probleem – zo heeft men mij geleerd –, ze beëindigen, is een groter probleem.

Ook ik heb begrepen dat de Federale Regering maatregelen heeft genomen ten belope van 19 miljoen euro als steun aan luchthavenmaatschappijen die operationeel zijn op de luchthaven van Zaventem. De Federale Regering focust hierbij op de ondersteuning van de infrastructuur inzake beveiliging. Het geld wordt besteed aan de luchthaven die het totale bedrag teruggeeft aan zijn klanten, namelijk de luchtvaartmaatschappijen die meer dan 400.000 passagiers vervoeren via de luchthaven van Zaventem.

Vanuit de Vlaamse Regering kunnen wij dat positief duiden. De maatregelen zijn een goede ondersteuning van de luchthaven van Zaventem en zullen onze luchtvaartmaatschappijen helpen om hun concurrentiële positie te handhaven. We hebben het hier al vaker over gehad, ook met mevrouw De Vroe, die nu niet aanwezig is, en we hebben inderdaad telkens weer herhaald dat de luchthaven van Zaventem een economische poort is die van heel groot belang is voor Vlaanderen. Alles wat daaraan kan bijdragen, moeten wij positief beoordelen.

De eerlijke mededinging en de toepassing van de mededingingswetgeving is een federale bevoegdheid, dat weet u ook. Uiteraard zijn wij hiermee niet gelukkig en ondersteun ik als minister van Economie Vlaamse bedrijven die slachtoffer zouden zijn van oneerlijke concurrentie door concurrenten uit Wallonië, Frankrijk of Nederland.

De Vlaamse Regering, maar ook vele anderen, kijken met gemengde gevoelens en met een zekere bezorgdheid aan tegen de komst van Ryanair op Zaventem. Dit werd reeds besproken in december 2013. De komst van een luchtvaartmaatschappij naar de luchthaven van Zaventem is een positieve zaak, maar in een tweede fase is het natuurlijk een ander verhaal als daar anderen door in gevaar komen.

Het is natuurlijk zo dat een luchthavenmaatschappij vrij is om projecten aan te bieden als ze denkt daarvoor een rendabele ‘business case’ te hebben, al dan niet in concurrentie met bestaande luchtvaartmaatschappijen. Die eventuele concurrentie zal leiden tot producten die de klant het meeste kan appreciëren – dat is zuivere economie – op het vlak van dienstverlening in het vliegtuig, het gebruik van internet voor reservatie, de stilstandtijd van de vliegtuigen op de luchthavens, de mate van het gebruik van het vliegtuig, een groter aantal stoelen per oppervlakte, etcetera.

De toekomst zal uitwijzen of de bestaande dan wel de nieuwe producten die worden aangeboden, het zullen halen en zullen worden geapprecieerd door de klanten.

Ik heb ook begrepen uit de pers dat het de bedoeling is van Ryanair om nieuwe hoofdsteden, Baltische staten, Polen en Italië aan te bieden vanuit Brussel. In dat opzicht lijkt er geen sprake van een traditionele concurrentie. De extra vliegtuigpassagiers creëren immers ook bij ons een toegevoegde waarde door hun uitgaven in de horeca, toerisme en binnenlands vervoer bijvoorbeeld. In die zin lijkt er me vooralsnog geen sprake te zijn van verschraling.

Bovendien blijkt uit een studie van de Europese Commissie van 2007 dat de goedkope tarieven van de lowcostcarriers een motivatie is voor 37 procent van de respondenten om van vliegtuigmaatschappij te veranderen, maar dat 59 procent een invulling is van een nieuwe vraag naar vliegvervoer. 71 procent van die 59 procent zou anders niet hebben gevlogen. 15 procent zijn autobegebruikers, 6 procent is afkomstig van het spoorvervoer. Blijkbaar boren de lowcostcarriers voor een deel een nieuwe markt aan. De vraag is of we daar iets op tegen kunnen hebben.

Anderzijds is het wel belangrijk dat de eerlijke mededinging wordt gerespecteerd. Vanzelfsprekend gaan we ervan uit dat de spelregels correct worden gevolgd door Ryanair en eventueel anderen, wanneer ze hun strategie uitvoeren. Ik heb alvast begrepen uit de verklaring in de media van de heer Arnaud Feist, CEO van Brussels Airport, dat de komst van Ryanair zal gebeuren onder dezelfde voorwaarden als voor de andere maatschappijen.

Dat is een positief element. Of de loon- en arbeidsvoorwaarden daar ook onder vallen, zal verder nog moeten blijken.

Zoals in december 2013 in deze commissie gesteld, staat de Europese wetgeving toe dat elke Europese luchtvaartmaatschappij kan vliegen van of naar luchthavens die haar voorkeur geniet, zolang ze de nodige ruimte in uurroosters verkrijgen en de tarieven en heffingen van de luchthavens betalen. De luchthaven kan die maatschappij er niet van weerhouden ook operaties vanuit Zaventem op te starten.

Een ander aspect is de concurrentiepositie van de luchthaven en de mogelijke concurrentievervalsing door Ryanair, en een aantal luchthavens waaronder Charleroi. Een onderzoek hiernaar wordt momenteel gevoerd door de Europese Commissie.

Mijnheer Van Rompuy, u en mevrouw De Vroe hebben al gevraagd om te onderzoeken of er een andere invalshoek mogelijk is, met name dat de Vlaamse Regering via de Europese mededingingsautoriteit aan de Europese Commissie een onderzoek zou vragen naar de oorzaken van het vertrek van verschillende luchtvaartmaatschappijen uit Zaventem ten voordele van Charleroi.

We hebben die suggestie laten onderzoeken, zoals ik had aangekondigd. Uit het onderzoek van mijn administratie blijkt dat de Vlaamse Regering zoals anderen uiteraard een klacht wegens onrechtmatige staatssteun kan indienen bij de Europese Commissie. Het moet echter gaan om een klacht wegens vermoedelijk onrechtmatige staatssteun. Een verzoek tot onderzoek naar de oorzaken van het vertrek van luchtvaartmaatschappijen uit Zaventem naar Brussel is veeleer vaag en behoort niet tot het takenpakket van de Europese Commissie. Bovendien moet je vandaag vaststellen dat door de actie van Ryanair, Zaventem blijkbaar wel nog aantrekkelijk is.

Momenteel loopt echter reeds een onderzoek van de Europese Commissie naar onrechtmatige steun aan de luchthaven van Charleroi en aan Ryanair. Bovendien heeft ook Brussels Airport als eerste betrokkene recent een nieuwe klacht ingediend bij de Europese Commissie. In die omstandigheden lijkt het me, wegens geen toegevoegde waarde, niet nuttig om als overheid een parallelle klacht in te dienen. Ik heb aan de Vlaamse permanente vertegenwoordiger bij de Europese Commissie gevraagd het dossier op te volgen bij de commissiediensten en steun te verlenen aan Brussels Airport Company in deze zaak.

Het resultaat van het lopend onderzoek kan mogelijk het level playing field herstellen indien dat nodig zou zijn. Zodra de oneerlijke concurrentie volgens de Europese regelgeving aantoonbaar is, moeten alle wettelijke instrumenten worden gehanteerd, zodat alle overheden een gelijke behandeling zouden organiseren van de luchthavens zodat ze eerlijk kunnen concurreren met elkaar.

Tot hier, voorzitter, een lang antwoord met alle facetten die nodig zijn en die heel actueel zijn, gezien de acties van Brussels Airlines.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Ik heb ook vernomen via de website van een medewerker dat er inderdaad een oorlog aan de gang is en dat Bernard Gustin heeft aangekondigd dat hij nieuwe bestemmingen gaat aanboren, services, comfort enzovoort. Het is belangrijk dat we hem daar maximaal in steunen.

Luchtvaartmaatschappijen zijn niet eeuwig. Alitalia is nu ook bankroet. In het verleden hebben niet alleen Sabena, maar ook de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen moeten samenwerken om te overleven. O'Leary verklaart in een interview dat hij niet zeker is dat Lufthansa dit soort verlieslatende dochtermaatschappijen nog zal blijven steunen. Hij zegt te denken dat Lufthansa niet veel ambities heeft met Brussels Airlines. Wat hij eigenlijk zegt, is: "We gaan dat laten vallen."

Ondertussen probeert hij de Waalse overheid aan zijn kant te krijgen. Zijn prognoses voor het aantal passagiers in Zaventem is 1,5 miljoen, en hij wil naar 3 miljoen gaan. In Charleroi hebben

ze er nu 5 miljoen, en ze willen tegen 2019 naar 10 miljoen gaan. Er wordt een sfeer gecreëerd in de media. Dan heb je de Ieren, die Charleroi steunen en eigenlijk maar naar Zaventem komen om Brussels Airlines op termijn weg te concurreren. Dat is het sfeertje dat daar hangt.

Ik heb, in mijn functie als schepen in Zaventem, veel contacten met de mensen van Brussels Airport, en zij zijn echt bezorgd. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering – en ze doet dat ook – de zaak op de voet volgt, want ik vrees dat het in de volgende jaren een probleem kan worden. Als wij daar geen echte goede home carrier hebben, is dat ook voor de hele ontwikkeling van de regio niet goed. Het aantal passagiers is globaal gelukkig wel gestegen, maar het vrachtvervoer is duidelijk gedaald. Hetzelfde geldt voor de invulling van al die bedrijvenparken daar. Daar is een zeer grote leegstand.

We moeten die zaak echt goed opvolgen. Ik dank de minister-president voor zijn antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken in het Opel-dossier - 779 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Collega's, ik zal geen vragen stellen. Ik zal de minister-president gewoon om een stand van zaken vragen, die ik dan samen met u kan vernemen. Het laatste wat ik vernomen heb, minister-president, is dat op 30 oktober jongstleden het havenbestuur zou samenzitten met Opel, om te kijken of ze eruit zouden komen. Weet u daar meer over? Wat is de stand van zaken, zowel procedureel als qua overleg?

Voor de terugvordering van meer dan 20 miljoen euro wachtte u af tot er eventueel een akkoord zou komen. Als u mij vandaag niet het bericht geeft dat we effectief op een akkoord kunnen afstemmen, is mijn vraag wat u er nog van weerhoudt om die terugvordering van 20 miljoen euro voor een rechtbank te brengen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw Turan, ik had gehoopt dat we hier net als bij Ford snelle vooruitgang konden boeken. Op een bepaald moment zag het daar ook naar uit, maar toch is het een ander paar mouwen gebleken.

Wat is de stand van zaken? Het Agentschap Ondernemen heeft op 18 maart 2013 terugvorderingsbrieven verstuurd in een viertal dossiers, ten belope van 20.422.486 euro. Voor alle duidelijkheid: er is 20.998.052 euro toegekend en 20.422.486 euro uitbetaald. Daar zit dus een klein verschil op.

Daarop vond er in mei een overleg plaats met General Motors, op mijn kabinet. In het kader van dat overleg werd afgesproken om voorlopig geen aanmaningen te versturen met betrekking tot de terugvorderingen, gegeven de lopende procedure in verband met de gronden. Ook hier proberen we maximaal uit een juridische procedure te blijven, hoewel we er hier toch al een beetje in zitten, wat de waardering van de gronden betreft.

Aangezien een definitief akkoord tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf en General Motors uitbleef, heb ik in oktober de terugvordering geheractiveerd. Op 6 november 2013 heeft de financiële directie van General Motors Belgium geantwoord dat ze de terugvorderingen inzake ecologiesteun uit 2000 en opleidingssteun uit 2003 onredelijk vinden, met het oog op de actueel geldende tijdsbeperking in de wetgeving. Bovendien stelt men dat de terugvordering van de twee dossiers met opleidingssteun ongegrond is, voornamelijk omdat de opleiding aan de werkgevers gegeven is.

Over het dossier ecologiesteen van 2005 maakt men geen tegenwerpingen. Het uitbetaalde bedrag van 962.748 euro werd op 20 november 2013 teruggestort aan het Hermesfonds. Als je dat van die 20 miljoen euro van daarstraks aftrekt, komt de vordering van het Vlaamse Gewest neer op 19.459.738 euro.

In de brief meldt GM ten slotte dat zij open staan voor verdere besprekingen en bereid blijven om een aanvaardbare minnelijke regeling in overweging te nemen. De terugvorderings-procedure met aanmaningsbrieven loopt wel verder. Ik kom daar straks op terug.

Wat de contacten met GM Belgium betreft, is het belangrijk te weten dat die gevoerd worden buiten de lopende gerechtelijke procedure, waarbij in de eerste plaats het expertencollege een als verkoopprijs geldende waarde heeft bepaald van de gronden, namelijk 43,6 miljoen euro. Het betreft dus informele gesprekken, die op een confidentiële basis verlopen. Het is voor mij dus onmogelijk om daar nu over in detail te treden. Ik hoop dat u dat begrijpt.

Ik kan samen met u vaststellen dat er nog geen echte toenadering is tussen GM en het Gemeentelijk Havenbedrijf over de prijs van de gronden. Dat is bijzonder jammer, maar de partijen wensen de dialoog nog enige kans te geven. Ik kan u ook meegeven dat er in mei een zitting van de rechtbank verwacht wordt, waar hopelijk meer duidelijkheid komt over de prijsbepaling door de experts.

Zo ver staan we nu dus. Wij hebben ten eerste de gewone procedure gevolgd voor de terugvordering. Ten tweede heeft GM gevraagd om ons nog even in te houden en niet meteen naar de rechtbank te stappen om dat hard te maken, omdat men open staat voor een minnelijke regeling. Wij hebben een aantal contacten gehad. Mei is een zeer belangrijke maand dit jaar, ook in dit dossier. Ik heb nu de indruk dat we, samen met Havenbedrijf, ofwel moeten wachten tot in mei, als er duidelijkheid komt over de prijs van 43,6 miljoen euro, dan wel nu verdere gerechtelijke stappen voor de terugvordering van die 19,459 miljoen euro, dan wel te wachten tot na mei, om dan in een volgende fase terecht te komen, zijnde een volledige gerechtelijke fase, waarbij we naar de rechtbank gaan.

Dat is de stand van zaken. Ik vind het spijtig dat GM anders tegen de zaak aankijkt dan Ford. GM wil – tot vandaag toch – geen evenwichtige deal sluiten. Op een bepaald ogenblik hoopte ik dat de nieuwe directie in Duitsland, die zei er werk van te zullen maken, voor een oplossing zou zorgen. Maar daar is allemaal weinig of niets van in huis gekomen. In elk geval hoop ik dat u met mijn antwoord volledig op de hoogte bent gebracht.

Mevrouw Güler Turan: Voorzitter, minister-president, collega's, ik dank u voor het antwoord. De teleurstelling is groot. Het Havenbedrijf, u als minister-president en wij als leden van het Vlaams Parlement overleggen om een minnelijke schikking alle kansen te geven. De waarde van de terreinen is geschat op ongeveer 40 miljoen euro. De terugvordering bedraagt 20 miljoen euro. Hoewel het moeilijk is om een schuldvergelijk te bereiken, denk ik toch dat wij de hoop hadden om een akkoord te kunnen afsluiten waarbij wij de vordering zouden kunnen laten vallen en een opleg aan GM zouden betalen. Dat scenario valt uit elkaar. Ze delen u officieel mee dat ze uw vordering niet ernstig nemen. Ze houden ons aan het lijntje.

Ze zeggen dat u moet wachten om die vordering in te stellen en een minnelijke schikking een kans moet geven. Maar ze laten niet na om u een antwoord te sturen dat straks, als er een rechtszaak komt, zal worden gebruikt om te stellen dat zij uw vordering verwerpen. Zij hebben 900.000 euro terugbetaald, maar dat is een lachertje. Die terugbetaling dient om u te sussen. Zo zeggen ze eigenlijk dat ze redelijk zijn, want wat niet wordt betwist, wordt terugbetaald. Het gaat ons echter om die 19,1 miljoen euro.

Wij overleggen nog, en in mei vindt er een rechtbankzitting plaats. Ik vind niet dat ze te goeder trouw zijn. Ik ben slechts een juriste, u moet dat eens met uw specialisten bekijken. Al in augustus 2013 was GM bereid om te praten. Ondertussen had GM wel de schatting van een onafhankelijke expert in vraag gesteld. Wellicht zal die kwestie in mei door de rechtbank worden behandeld. Zal de zaak om een of andere reden worden uitgesteld? Stel even dat de

rechter zegt dat de expert het bij het rechte eind heeft en dat het bedrag inderdaad 40 miljoen euro is. Zal GM zich daarbij neerleggen? Zeggen dat het bedrijf hier veel geld heeft verdiend en dat het zich met een globale regeling akkoord verklaart? Ik geloof daar niets van. GM zal dan zeggen dat we cash mogen betalen, punt.

Ik vrees dat GM tijd probeert te winnen. Ik stel de vraag die ik ook aan de Antwerpse havenscheper stel. Ik doe dat ook omdat ik vaststel dat we inzake Ford Genk zeer goed bezig zijn. Terecht is dat zo, voor alle Genkenaars en voor de hele regio. Maar in Antwerpen staat er een gebouw dat misschien nog wordt onderhouden, maar wel is leeggehaald. Wij weten niet welke activiteiten er kunnen plaatsvinden. U moet nog op zoek gaan naar andere actoren die er activiteiten kunnen ontwikkelen. Wanneer zal dat gebeuren?

Als in mei word gepleit over de prijsbepaling, dan valt in het beste geval de uitspraak in juni. Als de rechter meer tijd nodig heeft, dan gaat het gerechtelijk verlov erover heen, en dan wordt er in oktober opnieuw over gepraat. Ik denk dus dat u eens grondig moet nadenken en een laatste gesprek met de Antwerpse havenscheper moet voeren. De 20 miljoen euro van de Vlaamse belastingbetaler hangen in de lucht. Waar zijn die? U hebt het over GM Belgium, maar wat is dat? Wellicht hebben die nog ergens een zetel gevestigd. Nooit zal ik nog met een Opel rijden.

U moet echt knopen doorhakken. De timing en de manier waarop, is uw zaak. Ik geloof in overleg. De beste uitkomst is een akkoord waarbij iedereen water in zijn wijn doet. Maar 'water' is in dit geval 'tijd'. Hoe lang zult u nog geduld opbrengen?

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, het is een goede zaak dat u dit belangrijke dossier van zeer nabij opvolgt. Ook wij hopen zo snel mogelijk een doorbraak te realiseren. Wanneer GM echter zegt dat wij gerust naar de rechter mogen stappen om die 20 miljoen euro te vorderen, dan zijn we nog vijf of tien jaar bezig. Dus welke zware hefboom heb ik eigenlijk in de hand? Als we gaan procederen over de waarde van de grond en over de terugvordering zijn we vertrokken voor jaren. Dat moet ik afwegen.

Ik heb GM gewezen op de aanpak van Ford. Ik heb Ford aangehaald als goed voorbeeld. Het hangt soms van kleine dingen af. Stephen Odell kwam van Volvo naar Ford en kent de situatie in Vlaanderen zeer goed. Bij de sluiting van Ford heeft hij zich geëngageerd om de zaken te regelen. Bij GM heb ik spijtig genoeg niet zo'n counterpart die beseft dat veel mensen hun werk kwijt zijn. Door zo'n houding verhindert men dat er zich nieuwe economische activiteiten ontwikkelen.

Ik ben bikkkelhard voor GM, maar ik moet kiezen: een zware juridische strijd waarmee ik over tien jaar nog nergens sta, of een akkoord. Dat is spijtig genoeg niet gelukt.

De terugvordering gebeurt in verschillende fases. De eerste stap is het uitsturen van de terugvordering. Ten laatste dertig dagen later moet er worden betaald. De tweede stap – bij niet-betaling – stuurt de boekhouding een herinnering. De onderneming krijgt opnieuw dertig dagen tijd. Dat is de eerste aanmaning. Bij niet-betaling stuurt de boekhouding een ingebrekestelling en krijgt de ondernemer vijftien dagen tijd om te betalen. Wordt na de tweede aanmaning nog niet betaald, dan gaat het dossier naar de centrale invorderingscel van het agentschap Vlaamse Belastingdienst (V LABEL).

GM zit in de derde fase en heeft op 20 januari een tweede aanmaning ontvangen. Ze hebben daarop schriftelijk gereageerd en verwezen naar hun eerdere argumentatie en naar de onderhandelingen met mijn kabinet. Dat laatste klopt. De tegenwerpingen zijn te beschouwen als een betwisting. We moeten daar nu op antwoorden dat dit allemaal naast de kwestie is. Dat is een juridische repliek op hun argumentatie en we herhalen de vraag tot terugbetaling, plus intresten trouwens. Als GM dat blijft betwisten en we geen vooruitgang boeken, en ik ben bereid om dat nog tijdens deze legislatuur te doen, moeten we de terugvordering juridisch inleiden. Daar staan we.

Ik moet dat doen samen met de havenautoriteiten omdat zij een belangrijke partner zijn. Dat is het verschil met Ford. Dat hebt u al begrepen. In Genk zijn wij nu eigenaar van de gronden. Hier wordt de haven eigenaar van de gronden.

We hebben een inschatting laten maken van onze slaagkansen. Gaan we voor een juridische procedure voor de rechtbank? Of gaan we ervoor nog vóór mei, als we zeker weten dat het 43,9 miljoen euro betreft en geen frank meer? Die afweging is mij toevertrouwd. Ik zal samen met het Havenbedrijf alle elementen zeer zorgvuldig en ernstig in rekening brengen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de achterstand van e-commerce in Vlaanderen/België
- 810 (2013-2014)**

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Uit een recente studie van Comeos, de belangenorganisatie van handelaars en diensten, blijkt dat de sector van de e-commerce in België onder druk staat. “De Belgische e-commerce strijdt met ongelijke wapens tegen e-shops uit de buurlanden. Dat zal de komende jaren banen kosten.” Dat beweert gedelegeerd bestuurder Dominique Michel van Comeos.

Er wordt ook vermeld dat de webshops zich in toenemende mate verplaatsen naar het buitenland. Een handelaar uit het Antwerpse kan zijn Belgische klanten beter bedienen als hij zijn webshop vanuit Nederland runt. U hebt de studie ongetwijfeld ook ontvangen. Er worden nog redenen naar voren gebracht. De parafiscale druk ligt erg hoog in ons land, we hebben te kampen met regelgeving, buitenlandse spelers worden minder gecontroleerd, en onze wetgeving omtrent nachtwerk, btw en productveiligheid maken het moeilijk.

Volgens Comeos is e-commerce vandaag in België goed voor 5 procent van de totaalomzet in de detailhandel. Zij menen dat deze omzet kan worden verdubbeld tegen 2018. De Europese groei van e-commerce bedroeg in 2012 al 20 procent. Dat zouden we toch moeten kunnen volgen. Zo niet zal de omzet en werkgelegenheid zich verplaatsen naar het buitenland. Dan is er een mogelijk banenverlies van 36.000 jobs.

Het is niet de eerste keer dat de logistieke sector in het nieuws komt met deze problematiek, getuige de verschillende behandeling van de sector door de haven van Antwerpen en de haven van Gent. De heer Diependaele stelde hier al vragen over.

Hoewel het gros van de bevoegdheden federale materie is, dat geef ik grif toe, is de weerslag voor Vlaanderen niet beperkt. De Vlaamse Regering nam al initiatieven met onder andere de kmo-portefeuille, het eTIC Handvest binnen het project Strategisch Ondernemen en het project Commerciële Inspiratie van 2012. Recent lanceerde het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL) het project: ‘VIL 4 e-boost’. Met uitzondering van dat laatste initiatief waren de inspanningen eerder gericht op het eerste deel in de keten, met name de creatie van de e-commerce business voor de handelaar zelf.

Comeos maakte echter een duidelijke analyse van de nadelen voor alle spelers in de e-commerceketen. Hun verdict is duidelijk, en ik deel die ongerustheid toch wel: ondanks de Vlaamse initiatieven, die we, voor alle duidelijkheid, zeker steunen, wegen de nadelen van het kader waarbinnen onze e-commerce moet opereren, steeds zwaarder door. Vroeger waren het de grenshandelaars die eventueel nadelen ondervonden, maar nu maakt e-commerce steeds meer van alle handelaars grenshandelaars.

Minister-president, recent waren er de onderhandelingen tussen de regio's en de Federale Regering over het concurrentiepact, waarbij u een toch niet onbelangrijke rol hebt gespeeld. De loonkostenproblematiek stond daarin centraal. Werd bij dat overleg ook specifiek gepraat over bepaalde sectoren, zoals de e-commerce? Vroegere publicaties van het Agentschap Ondernemen waren veeleer positief, op basis van het aantal Vlaamse handelaars die de stap zetten in de richting van e-commerce. Is er vandaag een wijziging in de evoluties of de inschatting door het agentschap? In welke mate worden de vrij negatieve voorspellingen van Comeos gesteund door bevindingen van het agentschap? Is er een verschil tussen de Vlaamse vooruitzichten en de Belgische?

In het project VIL 4 e-boost werken regionale overheidsinstanties en een aantal bedrijven uit de sector in een platform samen. Het project loopt tot midden 2015. Zijn daar instanties van de federale overheid bij betrokken, of zullen dergelijke instanties daar in de toekomst bij worden betrokken?

Dan is er ook het project dat u zelf in 2012 hebt voorgesteld, het project 'Commerciële inspiratie'. De bedoeling ervan was vanaf 1 juli 2013 te voorzien in individuele trajectbegeleiding, en dat mogelijk voor minstens een zeshonderdtal handelaars. Inmiddels zou dat meer dan een half jaar operationeel moeten zijn. Zijn er al eerste bevindingen ter zake?

Mogen we in deze legislatuur nog overleg verwachten met de Federale Regering over de specifiek door Comeos geduide pijnpunten?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Voorzitter, minister-president, geachte leden, ik wil me gewoon aansluiten bij de vraag van mevrouw De Ridder. Gisteren werd e-commerce ook even aangehaald, bij een vraag van mevrouw Peeters. Ik wil hier nogmaals het belang van e-commerce voor de detailhandel aankaarten. Het lijkt me belangrijk voor de detailhandel om op twee sporen voort te kunnen werken. Het heeft een tijd geduurd voor e-commerce bij ons in Vlaanderen of België ingeburgerd is geraakt. Nu is het toch wel voor een deel ingeburgerd. Ik wil dus vragen dat de overheid deze vorm van winkelen maximaal zou ondersteunen.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, geachte leden, zoals mevrouw Fournier ook gisteren heeft onderstreept, zetten wij met de winkelnota en andere initiatieven de kleinhandel opnieuw in het middelpunt, waar hij ook hoort. We zullen dat blijven doen.

Mevrouw De Ridder, tijdens het overleg in het kader van het concurrentiepact ging het natuurlijk over structurele maatregelen voor alle sectoren. U ziet echter dat ook de federale collega's zich vooral concentreren op de lage lonen, en het is natuurlijk zo dat in bepaalde handelssectoren die lage lonen zeer nadrukkelijk aanwezig zijn. Onrechtstreeks is er dus toch rekening gehouden met die sector. Ook die sector zal daar de positieve gevolgen van ervaren. Over de winkelnota heb ik het daarnet gehad.

Ik trap een open deur in als ik zeg dat de rol van het internet de voorbije jaren absoluut belangrijker is geworden voor de detailhandel. Er is sprake van een gemiddeld aandeel van 5 procent meer of minder in de totale verkoop en een jaarlijks groeipercentage van 20 procent. Dat is toch wel een trend waarmee we rekening moeten houden. Het belang van het internet is bovendien nog groter als men bedenkt dat meer dan 50 procent van het internet wordt gebruikt om zich te informeren voor men een aankoop doet. Dat betekent echter niet dat de klassieke handel ten dode is opgeschreven: 95 procent van de omzet verloopt nog altijd via de traditionele winkelvloer.

Detailhandelaars moeten zich echter wel bewust zijn van de evolutie die ik net heb geschetst. De aanwezigheid op het web en het werken aan een unieke winkelbeleving moeten op het todolijstje van onze handelaars staan. Ik heb daarom ook diverse initiatieven genomen om de detailhandelaars daarbij te helpen. Daarover zijn eerder reeds een aantal vragen gesteld in deze commissie, onder meer over het onlangs opgestarte project 'Commerciële inspiratie',

waarbij zeshonderd handelaars individueel worden begeleid om gebruik te maken van het internet als verkoopskanaal. Een tijdje geleden hebben we het hier daarover gehad.

Het wordt steeds duidelijker voor mij dat de rol van de fysieke winkel in de detailhandel niet is uitgespeeld. Het consument verkiest veeleer een perfecte integratie van online en offline. Dat blijkt ook uit cijfers: bijna drie kwart van alle elektro-internetverkoop wordt toegeschreven aan zogenaamde 'pure players', spelers met enkel een webshop. Dit aandeel lag hoger tot 2010, maar uit recente data die het KennisNetwerk Detailhandel heeft verzameld, blijkt dat de traditionele winkels ten opzichte van 2010 geleidelijk aan omzet terugwinnen ten opzichte van de 'pure players'. De traditionele detailhandelaars hebben dus wel degelijk hun weg naar het internet gevonden. Ook in het buitenland maakt 'click-and-collect' nog steeds opgang, om zo de logistieke problemen met het op tijd leveren, het herhaaldelijk moeten aanbieden van leveringen, het correct verwerken van retours enzovoort op te lossen.

De heer Diependaele is hier niet, maar ik herinner me dat zijn vrouw regelmatig schoenen kocht – misschien nog altijd – die ze dan moest terugsturen. Ook dat kan de positie van fysieke winkels ten goede komen, omdat er toch heel wat kosten aan verbonden zijn. Ik zie e-commerce dus eerder als een uitdaging dan als iets negatiefs, en ik hoop dat u zich daarbij kunt aansluiten. Ik ben er mij wel van bewust dat bij een constant gezinsbudget voor aankopen in detailhandel alles wat online wordt gekocht, niet meer in fysieke winkels wordt gekocht. Je kunt een gezinsbudget natuurlijk maar één keer uitgeven, ofwel in een fysieke winkel ofwel online.

De omzet per vierkante meter winkelruimte is van belang, ook daarom ben ik bezorgd over de grote toename van bijkomende winkelvloeroppervlaktes buiten de kernen. Dat leidt tot meer dalende omzetcijfers per vierkante meter. De toenemende leegstand van handelspanden, waarover we het gisteren hebben gehad, komt ook niet uit de lucht vallen. Er zijn heel wat uitdagingen. We hebben ook initiatieven opgezet.

Wat het memorandum van Comeos betreft, is het een open deur intrappen om te zeggen dat loonkosten en fiscaliteit belangrijk zijn. Dat weet iedereen. De volgende regeringen in dit land kunnen en moeten daar verder aan werken, dat is ook mijn mening. Of alles cijfermatig zo lineair zal verlopen als geschetst in het memorandum, kan ik niet voorspellen. De veranderingen in de detailhandel volgen elkaar zeer snel op. De consumenten en de handelaars ondergaan die veranderingen niet, maar spelen erop in en reageren. De sector laat meer dan ooit ondernemerschap, flexibiliteit en klantgerichtheid zien. Het blijft een belangrijke verantwoordelijkheid van de overheid om een passend kader te bieden, in het belang van ondernemers, werknemers en consumenten.

Het klopt dat het VIL de kick-off gaf van het project VIL 4 e-boost. Het is trouwens niet de eerste keer dat het VIL een project over e-commerce lanceert. Een aantal jaren geleden besloot het VIL van e-commerce een focusnaam te maken. Projecten rond e-commerce die daaraan voorafgingen, zijn e-warehouse in 2012 en e-commerce en e-fulfilment in 2011. Een project rond e-green staat in de starblokken voor dit jaar.

Wat concreet VIL 4 e-boost betreft, wil het VIL het antwoord bieden op de vraag waarom Vlaanderen momenteel veelal vanuit het buitenland wordt bediend voor e-commerce. Wat zijn de sterke punten van Vlaanderen? Hoe kunnen we die nog versterken? Het VIL maakt een synthese van alle e-logistieke locatiegebonden factoren die zullen resulteren in een slotanalyse. Die analyse dient als input voor het uitwerken en het concreet uittesten van innovatieve en vernieuwende e-logistieke concepten en modellen voor Vlaamse bedrijven, e-shops en logistieke dienstverleners.

De kost van dit project bedraagt 408.000 euro, waarvan 80 procent wordt gefinancierd door minister Lieten, die bevoegd is voor Innovatie en waarvan 20 procent wordt gedragen door bedrijven uit de private sector en enkele vertegenwoordigers van regionale besturen.

De zeventien deelnemers aan het project zijn ondernemingen zoals bpost, Colruyt, Federal Mogul, Goodman, Groep Heylen, Katoennatie enzovoort. Er is ook een klankbordgroep met

vertegenwoordigers van Comeos en becommerce. Er is geen enkele reden waarom federale overheidsinstanties geen deel zouden kunnen uitmaken van de klankbordgroep. Bij andere VIL-projecten gebeurde dat ook.

U kunt een aantal concrete suggesties nog verder bespreken met minister Lieten.

Uit de SWOT-analyse zullen ongetwijfeld conclusies en aanbevelingen kunnen worden getrokken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister-president, het lijkt me een goede zaak dat u zegt dat de kleinhandel opnieuw in het middelpunt wordt geplaatst. Tijdens de bespreking van het concurrentiepact zou daar niet apart aandacht voor zijn gevraagd. Dat is jammer, want het gaat om een specifieke sector met specifieke noden waarvoor aandacht zou kunnen worden gevraagd.

Uiteraard is het een en-enverhaal en is de rol van de fysieke winkel niet uitgespeeld. Het is ook een goede zaak dat het de traditionele riettelers zijn die hun weg vinden naar het internet. Het is niet de bedoeling alle internethandelaars een winkel te laten opstarten.

Wat VIL 4 e-boost betreft, zegt u dat u geen reden ziet waarom federale instanties geen deel zouden kunnen uitmaken van de klankbordgroep. Kunt u laten navragen of dat momenteel gebeurt? Kunnen federale instanties daarin worden gehoord of daaraan worden toegevoegd? Daar blijft u vaag over. Of verwacht u suggesties vanuit het parlement?

Ik had ook gevraagd naar een eerste stand van zaken of een evaluatie van het project Commerciële Inspiratie dat vorige zomer zou zijn opgestart. Zijn daar al resultaten over bekend? Het gaat over trajectbegeleiding van een 600-tal handelaars bij het opzetten van een e-commerce en internethandel.

U zegt dat de volgende regering werk zal maken van loonkosten enzovoort. Is er concreet nog binnen deze legislatuur overleg opgestart of gepland? Zult u nog iets concreets doen met het rapport van Comeos? Zult u dat nog onder de aandacht van de federale collega's brengen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Of de federale instanties van de klankbordgroep deel kunnen uitmaken: ik heb gezegd dat dat in het verleden al is gebeurd en dat, wanneer de deelnemers aan die klankbordgroep dat wenselijk achten, dat wat mij betreft kan. Ik zal even natrekken of dat in tussentijd al gebeurd is en welke federale instanties daar dan bij betrokken zijn. Ik heb er niet onmiddellijk een probleem mee als ook al die bedrijven de toegevoegde waarde ervan inzien.

Het memorandum zal ook wel bezorgd zijn aan de federale collega's. Ik wil wel eens informeren in welke mate er deze legislatuur op federaal niveau nog acties kunnen worden ondernomen. Zeker wat loonkosten betreft, denk ik dat wij met de uitvoering van het concurrentiepact, zowel op federaal als Vlaams niveau, onze handen al vol hebben. Ik denk niet dat er nog bijkomende budgettaire engagementen kunnen en zullen worden genomen. Aangezien Comeos zelf spreekt van een memorandum dat gaat naar de volgende legislatuur, denk ik dat ze er zelf van uitgaan dat dit een volgende regering of regeringen betreft.

Wat de zeshonderd handelaars betreft die wij een op maat aangeboden pakket bezorgen, kan ik nog geen evaluatie geven want dat is juist opgestart. Zodra dat kan, zal dat bekendgemaakt worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■