

Elke dag peilt De Morgen naar uw mening. Hier vindt u elke dag de uitslag

**De dag zonder krediet wil aandacht vragen voor de gevaren van het kopen op krediet. Betaalt u vaak met een kredietkaart?**

**JA 31%**  
**NEE 69%**

IVAN VAN DE CLOOT waarschuwt voor een kortzichtige overheid

# De overheid als redder in nood van de industrie?

De Opelsaga in ons land is het meest in het oog springende voorbeeld van de economische crisis die almaar meer druk zet op het voortbestaan van de industrie. Nadat de overheid de banken te hulp moest snellen, wordt er nu ook door andere bedrijven in nood beroep op hen gedaan. Het extreme is de vijftig miljard dollar die de Obama-administratie in GM stopte. Industrieel beleid is sowieso controversieel, maar als politici er enkel in crisistijd aandacht voor hebben, lopen we het risico dat er veel improvisatie bij komt kijken. Wat we nodig hebben is een kader waarbij de voorwaarden voor overheidssteun duidelijk afgelijnd worden.

Vorige week verspreidde Michael Boskin de waarschuwing dat nu regeringen weer de economie te steunen, ze ook in de verleiding komen industrieel beleid te overwegen. De slagzin die dan gebruikt wordt is dat de overheid niet goed is in het kiezen van de winnaars van de toekomst. Wat zeker juist is, is dat elk economisch project slecht kan aflopen. Er zijn geen avonturen met garantie op succes.

Economen hebben altijd een tweeslachtige houding gehad ten aanzien van het ondersteunen van specifieke sectoren. Vaak hangt het van hun ideologie af of men tot de conclusie komt dat industrieel beleid negatief of positief is. Conservatieve denkers slagen er vaak in om enkel voorbeelden te vinden waarbij het faliekant afliep. Progressief geïnspireerden pakken dan weer uit met de mirakelverhalen van de overheidsgeleide transformatie van de economie in Zuid-Korea en Taiwan. Onafhankelijke



**IVAN VAN DE CLOOT**  
is hoofdeconoom van Itinera Institute, een onafhankelijke denktank voor duurzame economische groei en sociale bescherming.

economen zoals Dani Rodrik van Harvard proberen net de objectieve factoren te achterhalen die bepalen of specifiek industrieel beleid leidt tot een succesverhaal of een geldverslindend prestigeproject.

Om de diversiteit van de materie te erkennen, doet men er goed aan om in het achterhoofd te houden dat zowel het steunbeleid van de Waalse staalindustrie als het flankerend innovatiebeleid dat tot het wonderverhaal van Nokia leidde onder de noemer van industrieel beleid vallen. Een kernvraag is steeds tot hoever de overheidssteun kan gaan. Aangezien de middelen waar de overheid over beschikt niet gelimiteerd worden door commercieel succes riskeert men bepaalde innovatiepistes te lang te bewandelen zodat achteraf vastgesteld wordt dat er geen economisch draagvlak voor bestaat.

Omdat industrieel beleid zoveel jaren geen intellectuele voedingsbodem vond, komen we nu in de situatie dat vooral erg defensief

industrieel beleid het licht ziet. De overheid vervult de rol om miljarden te pompen in het openhouden van bepaalde sites waarbij vooral werkgelegenheid doorweegt als criterium. Nochtans kan dat soort initiatieven enkele duurzame resultaten opleveren als er ook werkelijke toegevoegde waarde gecreëerd wordt waarvoor een rendabele afzetmarkt bestaat. Als een autofabriek enkel wat extra jaren kan worden opgehouden door subsidies, zonder dat er een fundamenteel antwoord volgt op de overcapaciteit en onaangepaste modellen, dan is het slechts uitstel van executie. Mulhouse is daarentegen een voorbeeld van industrieel beleid waarbij in het kader van de nationaal ondersteunde innovatieclusters elektrische wagens ontwikkeld worden. Het is evident dat zelfs als aan begeleidende voorwaarden voldaan wordt, succes

Er werden ook gigantische overheidsmiddelen gekanaliseerd om technologie te dupliceren die bij Boeing al op punt stond.

Europa kent vele bedrijfssectoren die louter vervangingsmarkten bedienen. Bovendien zitten we in een aflopend verhaal waar tot nu toe onze hoge kostenstructuur gecompenseerd werd door onze hoge productiviteit. Dat is niet langer vol te houden als het impliceert dat een heel segment van de beroepsbevolking niet participeert aan de arbeidsmarkt wegens een ongunstige verhouding tussen productiviteit en arbeidskost. Op deze manier kan ons sociaal model niet blijvend gefinancierd worden.

De enige uitweg die we hebben is de kaart trekken van een innovatieve kenniseconomie. Het is echter een eigenschap van de kenniseconomie dat ze erg moeilijk tot ontwikkeling komt door louter private

**Als een autofabriek enkel wat extra jaren kan worden opgehouden door subsidies, zonder fundamenteel antwoord op de overcapaciteit, is het slechts uitstel van executie**

niet gegarandeerd kan worden en dat er steeds voorbeelden zullen zijn voor sceptici om industrieel beleid in vraag te stellen. Merken we gewoon al op dat tot op vandaag het Europees project Airbus niet als onverdeelde succes wordt gezien. Recente studies bewijzen dat enkel vanuit Europees oogpunt werkelijke welvaartscreatie gepaard gaat met dat project, en niet vanuit mondiaal standpunt.

initiatieven. Dat wordt duidelijk als we denken aan president Bush die miljarden in het ontwikkelen van de brandstofcel pompte vooraleer er ook maar een euro aan rendabele activiteit uit voortvloeide.

De uitdaging waar we nu voor staan is ook op geen enkele manier te vergelijken met eenduidige beslissingen als die van de Franse overheid om in 1934 Citroën van het faillissement te redden.

## BRIEF VAN DE DAG

### Abortus en euthanasie

Yves Desmet benadrukt het recht op abortus in Belgische ziekenhuizen en maakt een interessante vergelijking tussen het opdringen van de katholieke sharia aan een multiculturele samenleving (DM 28/II). Hij herhaalt dat instellingen zoals ziekenhuizen geen geweten hebben in tegenstelling tot personen. Het is enkel aan de individuele arts om op het verzoek tot abortus in te gaan of niet. Een door de overheid betaald ziekenhuis dat regels oplegt strijdig met de Belgische wetgeving is inderdaad onaanvaardbaar.

Dezelfde problematiek is ook brandend actueel bij een euthanasieverzoek, echter niet alleen in ziekenhuizen maar ook in talloze rusthuizen. Bovendien gaat het hier meestal niet over jonge vrouwen, maar over doodzieke, bedlegerige patiënten. Nog te vaak krijgen die pas op het einde van hun leven te horen dat euthanasie niet kan maar dat ze eventueel wel "in slaap kunnen gespoten worden". Veel zwaar zieken stem-

men daar noodgedwongen mee in omdat ze nu eenmaal te zwak zijn voor de andere opties: overplaatsing naar een ander ziekenhuis of naar huis. In het laatste geval wordt de hete aardappel doorgeschoven naar de huisarts. Op zich is er niets mis met palliatieve sedatie, maar het mag niet misbruikt worden door instellingen die daarmee de euthanasiewet willen omzeilen. Bij die procedure brengt men de patiënt in slaap en nadien drijft men de dosissen op om hem te doen overlijden. In dat geval gaat het dus niet meer over het in stand houden van een kunstmatig coma tot aan het overlijden, maar betreft het levensbeëindigend handelen.

Het siert Mechelen dat het een dagcentrum opstart voor vrouwen met een verzoek tot abortus. Maar in feite zou het probleem van het schikken van de private moraal boven de wetgeving meer fundamenteel en juridisch aangepakt moeten worden.

**Wim Distelmans,**  
voorzitter federale  
commissie Euthanasie



**TOM VANDYCK**

ziet hoe heel wat bedrijven en steden toch al de weg van de groene technologie inslaan, ondanks de vele non-believers.

## DATELINE US

Tom Vandyck, *De Morgen*-correspondent in de VS, bericht wekelijks in een column over de stand van zaken in het land van Barack Obama.

## Het klimaatdebat verhit

**Met de VN-klimaatop in Kopenhagen in het verschiet is het percentage Amerikanen dat in klimaatverandering gelooft flink gedaald, stelde een peiling van de krant *The Washington Post* vorige week. Geloofde een jaar geleden 82 procent dat de aarde opwarmt, dan is dat nu nog 70 procent.**

Dat is opmerkelijk, want Amerikanen moeten niet eens buiten hun eigen land kijken om in te zien dat de aarde wel degelijk opwarmt. Als je van Boston naar Seattle kan varen via een ijsvrije noordelijke passage, als de eeuwenoude gletsjers in het Glacier National Park in Montana wegsmelten en als hele dorpen in Alaska door de ontdooiende permafrost zakken, kun je moeilijk anders dan concluderen dat er iets aan de hand is.

Het uitlekken van honderden gehackte e-mails van de toonaangevende Climate Research Unit van de University of East Anglia in Groot-Brittannië vorige week, was echter niet van die aard om de

groeïende groep Amerikaanse non-believers van gedachte te doen veranderen. In die mails licht één klimaatwetenschapper toe hoe hij een statistisch handigheidje gebruikte om zijn onderzoekresultaten op te smukken en noemde een andere de klimaat-sceptici 'idioten'.

Dat schandaaltje doet niks af aan de vaststelling dat de temperatuur van de aarde duizenden jaren constant bleef, maar rond 1900 steil omhoog begon te gaan, samen met de uitstoot van broeikasgassen. Voor de non-believers is het echter het bewijs dat er wel degelijk een grootscheepse samenzwering aan de gang is om Amerika uit zijn SUV's en pickup-trucks te krijgen.

Senator James Inhofe, de Republikein uit Oklahoma die klimaatverandering 'het grootste bedrog dat het Amerikaanse volk ooit aangedaan werd' noemt, was maar wat opgezet met de gehackte e-mails. Die betekenden het einde van de mythe van de door de mens veroorzaakte klimaatverandering, vond hij:

"Vijfennegentig procent van de nagels zat voor deze week al in de doods-kist en nu zitten ze er alle-

máál in."

De non-believers zijn dan ook vooral bij zijn partij te vinden. Ook onder Democraten en onafhankelijken zakte het aantal believers respectievelijk van 92 tot 86, en van 86 tot 71 procent. Bij de Republikeinen gelooft echter nog met moeite iets meer dan de helft dat de aarde opwarmt. Hen komt 'Climate Gate', zoals de affaire met de gehackte e-mails hier algauw ging heten, perfect uit. Als de wetenschappers liegen, is er geen reden om je SUV aan de kant te zetten.

Tegelijkertijd slaagt de VS er als grootste vervuiler ter wereld maar niet in om zichzelf een CO<sub>2</sub>-plafond op te leggen. De klimaatwet die daarvoor moet zorgen, zit in het parlement muurvast omdat eerst andere hete hangijzers - met name gezondheidszorg - van de baan moeten. Dat terwijl wetenschappers het erover eens zijn dat de tijd om een klimaatcatastrofe af te wenden met de minuut meer gaat dringen.

Een en ander verhindert echter niet dat bedrijven en lokale overheden in de hele VS er nu al op gokken dat klimaatverandering echt is en dat je er je net zo goed je

voordeel mee kan doen. Je moet niet eens een groene jongen zijn om te voorspellen dat de overheid de komende jaren nieuwe marktregels zal opleggen die voor heel wat nieuwe banen, investeringen en winsten in de groene technologie sector kunnen zorgen. In plaats van daarover te bekvechten, zorgen heel wat steden, staten en bedrijven dat ze de trein niet missen.

**Je moet geen groene jongen zijn om te voorspellen dat de overheid nieuwe regels zal opleggen die voor heel wat investeringen in de groene technologie sector kunnen zorgen. In plaats van te bekvechten zorgen heel wat steden dat ze de trein niet missen**

Zo ligt de burgemeester van Downey, een voorstad van Los Angeles die vroeger van de ruimtevaartindustrie leefde, zowat plat op de buik om autofabrikant Tesla binnen te halen. Tesla is bekend om zijn elektrische Roadster, een karretje dat onder andere bij George Clooney en Arnold Schwarzenegger in de garage staat en van nul tot honderd gaat op minder dan vier seconden.

Tesla gaat nu ook een goedkope-

re vierzit bouwen en is op zoek naar een fabriekssite. Dat kan Downey 1.200 arbeidsplaatsen en vele miljoenen voor de stadskas opbrengen, en zou ervoor zorgen dat de stad haar titel van technologiecentrum kan terugclaimen. Mario Guerra, de rondbuikige burgemeester, beloofde dan ook dat hij genoeg kilo's zal verliezen om in de Tesla Roadster te passen. Batterijfabrikant A123 Systems

uit Watertown, nabij Boston, bouwt dan weer een fabriek in Livonia, een voorstad van Detroit. Batterijen zijn het hart van de hele groene technologie sector en A123 wil ze gaan maken in de regio van Detroit, die economisch gedecimeerd is door de toelgang van de Amerikaanse autoindustrie. De fabriek gaat onder andere batterijen bouwen voor autoconstructeur Chrysler. Ze moet op termijn vijftienduizend

arbeidsplaatsen opleveren. Meer vestigingen in de regio zouden volgen.

Iets zuidelijker probeert Toledo, Ohio, dat voorheen miljoenen autoruiten maakte voor Detroit, zichzelf opnieuw uit te vinden als productiecentrum voor zonnepanelen. En zo zijn er doorheen de hele VS nog tientallen voorbeelden te vinden van zeltogende industriesteden die hun relance zoeken en vinden in groene technologie.

Dat moet ook wel. De werkloosheid in de VS ligt boven de tien procent. Amerika doet er dus maar beter aan om te hopen dat de voorspellingen van de optimisten uitkomen en dat groene technologie inderdaad de groeisector van de toekomst is.

Nu maar kijken of de president Obama de belofte die hij meeneemt naar Kopenhagen om de Amerikaanse CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 terug te brengen tot 17 procent minder dan in 2005 ook door zijn eigen parlement krijgt. Zonder wettelijk CO<sub>2</sub>-plafond en de daaruit voortvloeiende economische incentives zal het meteen een heel stuk moeilijker zijn om de groene technologie sector van de grond te krijgen. En dan zit het erin dat het voor die van nieuwe hoop gloeiende industriesteden terug naar af is.