

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C47 – ECO5**
zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

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

van 12 november 2009

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de gevolgen voor Opel Antwerpen van de beslissing van General Motors om het dochterbedrijf Opel toch niet te verkopen	3
Met redenen omklede motie	16

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Waarnemend voorzitter: de heer Matthias Diependaele, ondervoorzitter

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de gevolgen voor Opel Antwerpen van de beslissing van General Motors om het dochterbedrijf Opel toch niet te verkopen

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik wilde eigenlijk beginnen met het bedanken van de voorzitter van deze commissie. Hoewel deze commissie een belangrijke agenda moet afwerken, heeft de voorzitter me vandaag toch aan het woord willen laten. Dit is ook de reden waarom ik het niet al te lang zal trekken. Ik zou het in elk geval appreciëren indien u haar mijn welgemeende dank zou overmaken.

Mijn interpellatie gaat weer over Opel. In die saga lijkt er maar geen einde aan de onheilsberichten te komen. Het laatste bericht dat we hierover mochten ontvangen, luidde dat de gedoodverfde kandidaat-overnemer, Magna, het uiteindelijk toch niet zou mogen of kunnen worden en dat General Motors (GM) het bedrijf in eigen handen wil houden.

Op zich hoeft dit voor het bedrijf geen ramp te zijn. In de marge van de berichten hierover is echter onmiddellijk meegedeeld dat dit de toekomstkansen van de vestiging in Antwerpen zeker geen goed zal doen. De vakbonden hebben dit bericht geloofd en hebben terecht gereageerd met de mededeling dat ze zich niet zullen laten doen. Ze zullen de ingeslagen weg verder blijven bewandelen en ze hopen op het beste.

Ook de minister-president wil dat pad blijven bewandelen. Hij heeft verklaard dat hij achter de vakbonden en de lokale werkgevers staat. Hij houdt vast aan zijn plan A. Hij heeft dat niet letterlijk gezegd, maar daar komt het in feite op neer. Plan A houdt in dat de vestiging van Opel in Antwerpen moet worden opengehouden voor de activiteiten die er nu aan de gang zijn en, indien mogelijk, ook voor nieuwe activiteiten, zoals de destijds toegezegde ontwikkeling van een nieuw soort wagen, de sports utility vehicle (SUV).

De communicatie over dit dossier wordt steeds diffuser en onduidelijker. De ene keer luiden de berichten dat het zeer slecht gaat en dat Opel Antwerpen zal moeten sluiten. De andere keer wordt weer hoop gewekt en wordt er alles aan gedaan om Opel Antwerpen open te houden. De werknemers zijn daar niet mee gebaat: zij willen en verdienen zekerheid.

Ik begrijp dat de minister-president, zelf een politicus uit de kieskring Antwerpen, aan dat plan A vast wil houden. Hij wil alles in het werk stellen om Opel Antwerpen open te houden. Ik hoop dat hij straks zal kunnen bevestigen minstens over een aantal aanwijzingen te beschikken dat die optie geen droom is. Ik hoop dat die optie op iets meer dan vage geruchten berust en dat hier misschien een economische realiteit achter schuilt.

Nu word ik echter opnieuw het oppositielid dat ik moet zijn. Bepaalde andere mensen, onder meer mensen uit de automobielsector zelf, hebben hierover een heel andere mening. Zij zeggen dat we beter alle hoop laten varen en dat we ons best op een andere toekomst voor die vestiging concentreren. We zouden beter een plan B ontwikkelen. De huidige economische realiteit laat ons niet toe in verband met Opel Antwerpen optimistisch te blijven. Ik wil een optimist zijn. Ik ben een Antwerpenaar. Ik geloof in de kansen die dit bedrijf verdient. Volgens andere mensen zijn er geen kansen meer.

De minister-president is allicht even hard geschrokken van de recentste berichtgeving over dit dossier als wij allemaal. We hadden het eigenlijk kunnen zien aankomen. In De Tijd wordt al lang rekening gehouden met de optie dat GM Opel in eigen beheer zou houden. We moeten niet doen alsof dit uit de lucht komt vallen.

Mijnheer de minister-president, we moeten rekening houden met de huidige realiteit. We moeten u durven vragen hoe u met die realiteit omgaat. U hebt verklaard dat u met de werkgevers, de werknemers en een aantal ministers van de Vlaamse Regering hebt vergaderd. U hebt de ambitie uitgesproken om aan plan A vast te houden. U hebt verklaard alles te doen om Opel Antwerpen zijn verdiende kansen te geven. Wat hebt u eigenlijk concreet gedaan?

De Duitse bondskanselier Merkel, die misschien over een veel directere telefoonverbinding beschikt, heeft zeer snel naar de Amerikaanse president Obama gebeld. *(Opmerkingen)*

Dat klopt. Eigenlijk kwam ze er net vandaan. Ze is koud gepakt, maar ze heeft warm gereageerd.

Mijnheer de minister-president, u hebt dat niet gedaan. U kunt dat ook niet. We weten allemaal dat u niet over een dergelijke rechtstreekse lijn beschikt en dat u op een ander niveau moet spelen. Ik hoop dat u dat ook doet en dat u straks kunt uitleggen wat u op dat tweede niveau allemaal hebt gedaan. U hebt immers nog altijd een zekere slag om de arm, namelijk 500 miljoen euro in de aanbieding. Dat is niet niks. Daar zou elke bedrijfsleider toch minstens rekening mee moeten houden. De vraag is natuurlijk of dat het aanbod ook wordt gehoord.

Mijnheer de minister-president, ik ben bezorgd. Ik kom uit dezelfde kieskring als u. Wat zult u doen voor onze mensen bij Opel Antwerpen? Welke initiatieven hebt u genomen? Het nieuws was verrassend, misschien ook niet. U moet rekening houden met de economische realiteiten, waarvan u beter op de hoogte kunt zijn dan wij. Wij willen concreet weten wat u voor dit dossier al hebt gedaan en wat u denkt nog te kunnen doen.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Als Antwerpenaar en dochter van een gepensioneerde werknemer van Opel Belgium vind ik de berichtgeving heel verontrustend. Ze houdt ons ook wakker. Mijnheer Penris, ik sluit me dan ook aan bij uw interpellatie. Mijn collega zal straks ook nog een toelichting geven.

Mijnheer de minister-president, in de commissie ad hoc hebben we het over plan A en plan B voor Opel Belgium gehad. Ik herinner me nog zeer goed dat u weigerde te praten over een plan B. We hebben u toen allemaal de boodschap gegeven dat u ervoor moest zorgen dat het plan B klaar is. U moet nu niet alles op tafel gooien. Ik reken er vandaag op dat een plan B klaar ligt. Ik zal wel horen of u het wilt toelichten of niet.

Achteraf bekeken vind ik het heel positief. Opel werd overgenomen door Magna. Slecht nieuws en daarna misschien toch nog een positieve mogelijkheid, dan weer niet. GM weigerde dan weer te verkopen. Is dat nu weer heel slecht nieuws? Recent is de vergadering van de ondernemingsraad uitgesteld. Tot nu toe stonden de vakbonden daar heel positief tegenover. Ze stelden dat GM misschien toch bezig is met een businessplan dat verder gaat dan wat eerder was beslist. We zitten in heel onzekere tijden. We moeten heel standvastig gaan voor een plan A. Bondskanselier Merkel heeft een aantal initiatieven genomen. Ik ben er zeker van dat u ook een aantal initiatieven zult nemen. Ik zal dat straks wel horen. Misschien is er een Detroitlijn of een Obamalinje: 'Yes, we can'. Als bondskanselier Merkel het kan, hoop ik dat ik ook van u kan zeggen: 'Yes, you can', en dat u misschien een rechtstreeks nummer kunt vinden.

We mogen echter ook de Europese schakel niet vergeten. Vorige keer had u een paar brieven geschreven. Europa had ons gegarandeerd dat het dossier ernstig bekeken zou worden van zodra men alles in handen had. Nu zijn de omstandigheden weer gewijzigd. We moeten erop toekijken of bondskanselier Merkel via bepaalde rechtstreekse lijnen kan zorgen voor andere realisaties, waardoor de kansen van Opel voorbij gaan.

Het antwoord is dus ja voor een plan A. Welke initiatieven zult u verder nemen? Een plan B om Antwerpen eventueel andere inplantingen te geven, vind ik nog wat voorbarig. Ik wil de

zaak nog heel positief bekijken en afwachten. Dat is wel heel moeilijk voor de werknemers. Mijnheer Penris, het klopt dat het voor hen een welles-nietesspel is. Ze hebben het positieve denken al lang achter zich gelaten. Ik vind het echter toch goed dat de politici daar nog in geloven.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Het is inderdaad heel belangrijk dat er zo snel mogelijk duidelijkheid ontstaat. Wij geloven in elk geval nog in plan A. We moeten op alles voorbereid zijn, maar we geloven in de competitiviteit en de mogelijkheid van de Opelfabriek in Antwerpen. We rekenen er dan ook op dat de Vlaamse Regering en in de eerste plaats minister-president Peeters zeker niet versagen, en dat de inspanningen worden voortgezet. We gaan ervan uit dat het aanbod van 200 en 300 miljoen euro van kracht blijft in de nieuwe configuratie waarmee we te maken hebben.

Mijnheer de minister-president, het is zaak heel kort op de bal te spelen, om snel een overleg te organiseren met General Motors. Is een dergelijk overleg al gepland of heeft er al een plaatsgehad? Indien dat laatste het geval is, wat was dan de uitkomst?

Het is belangrijk te focussen op de timing die GM voor ogen heeft. Er zou een nieuw herstructureringsplan worden opgemaakt, al dan niet gebaseerd op de berekeningen van de afgelopen maanden van Magna, al dan niet gebaseerd op de eerdere plannen van GM. Wat is de echte herstructureringskost die GM naar voren schuift? In de meest recente persberichten is er sprake van 3 miljard euro volgens GM. Er is echter ook de 5,6 miljard euro van Moodys en de 4,5 miljard euro van Magna. De scenario's zijn heel verschillend met heel verschillende effecten op de verschillende productiesites.

We hebben er allemaal belang bij dat er zo snel mogelijk duidelijkheid ontstaat over de plannen van General Motors. Een belangrijk element daarbij is dat vanuit Antwerpen, vanuit de vakbonden, vanuit het lokale management een aantal scenario's zijn uitgewerkt om, via de productie van een aantal modellen, een duidelijke rol te kunnen spelen in het nieuwe Opel. Vlaanderen heeft er alle belang bij om die scenario's te ondersteunen en te promoten bij General Motors. Misschien zijn dergelijke zaken ook al ter sprake gekomen tijdens een overleg met General Motors. Indien niet, kunnen ze nog ter sprake komen.

Een ander element gaat over het contact met de andere overheden. Duitsland stelt dat het alle steun zal terugtrekken. Er zou al een bedrag terugbetaald zijn. We lezen dat dat ook nog deze week zal gebeuren. Heeft dat gevolgen? Welke gevolgen heeft dat eventueel voor Antwerpen? Daarnaast zijn er ook nog Groot-Brittannië, Polen en Spanje, waar er veeleer positieve signalen waren ten aanzien van wat vorige week is gebeurd. Zijn er vanuit Vlaanderen contacten gelegd met die landen? Ik weet dat er in het verleden zijn geweest. Misschien is dat recent opnieuw gebeurd.

Ten slotte is er nog de rol van de Europese Commissie. In de nieuwe configuratie is de rol van Europa waarschijnlijk anders. Wat kan de Europese Commissie doen? Als de staatsteun van Duitsland wegvalt, dan zal de speelruimte vanuit Europa beperkter worden.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer de voorzitter, ik had over hetzelfde thema een interpellatieverzoek ingediend, maar dat is afgewezen omdat ik het 10 minuten te laat indiende. We hebben in dit parlement een zeer strenge voorzitter die geen kans voorbij laat gaan om dat te benadrukken. Ik sluit me dan ook graag aan bij deze interpellatie.

Bij wijze van inleiding moet me wel een bedenking van het hart, namelijk dat het uitzenden van diffuse signalen helemaal niet stopt en dat dit zowel bij de werknemers als bij de hele maatschappij zou kunnen leiden tot Opelmoetheid. Men gaat er dan van uit dat het kalf al is verdronken, dat we bezig zijn met een schimmenspel waarbij het reële gegeven achter de schermen zit en we alleen maar zicht krijgen op zaken die zonder voorwerp zijn. Ik wil me

daar ten zeerste tegen verzetten omdat het belang van deze fabriek en van de autosector in zijn geheel, met alle aanverwante industrietakken, niet kan worden onderschat.

Het schimmenspel gaat nog door. Vandaag las ik in Trends een nieuw rapport waarbij Opel als een van de minder productieve plants naar voren komt op basis van de tijd die nodig is om een wagen te produceren. We hebben daar in het parlement ooit andere berichten over ontvangen. Daarnaast is er via de ondernemingsraad een opening gemaakt om een nieuw herstructureringsplan aan te kondigen. Op één dag krijgen we enerzijds hoopgevende berichten en anderzijds berichten die die hoop de kop indrukken. Ik maak me zorgen over de psychische weerbaarheid, niet alleen van de betrokken werknemers, maar bijna van de maatschappij in het algemeen.

Mijnheer de minister-president, hoe reageert u op de nieuwe aankondiging van General Motors om Opel niet af te stoten? Misschien hebt u een zicht op scenario's die circuleren en weet u meer dan wat in de media naar voren wordt geschoven. Die aankondiging zadelt GM in elk geval op met een levensgroot probleem van geloofwaardigheid. Men heeft een aantal maanden niet alleen ons, maar ook de hele Europese publieke opinie en de beleidsmakers aan het lijntje gehouden. Duitsland eist nu het geld terug dat men in Opel heeft gestopt. Opel is bereid om dat te betalen. Wij hebben in het verleden een keer 300 miljoen euro en een keer 200 miljoen euro op tafel gelegd. We vreesden toen al met zijn allen of dit wel zou opwegen tegen de bedragen die andere overheden kunnen mobiliseren. Moeten we niet, gezien het probleem van de geloofwaardigheid van GM, ook kijken naar wat wij in het verleden in dit bedrijf hebben geïnvesteerd en wat daar eventueel van kan worden teruggevraagd? Er zijn een aantal beloften gedaan in verband met een nieuwe assemblage van SUV's. Daar is opleidingssteun tegenover geplaatst. Ik had graag eens gezien wat wij al in dit bedrijf hebben geïnvesteerd en hoe we represailles zouden kunnen nemen als men ons opnieuw de deur in het gezicht slaat.

Een tweede vraag heeft betrekking op de reactie van de Vlaamse Regering. Er is een werkgroep opgericht met daarin uzelf, viceminister-president Lieten, minister Muyters, vertegenwoordigers van vakbonden en werkgevers, om proactief stappen te kunnen zetten. Plant u als minister-president een overleg, in de eerste plaats met de federale regering? Er zitten nog wel wat bevoegdheden en aanspreekmogelijkheden op het niveau van de raad van de Europese ministers van concurrentievermogen. Hebt u daarbij een strategie, ongeacht of ze succesvol is, om een herhaling te vermijden van wat de afgelopen maanden is gebeurd? Toen probeerde immers iedere lidstaat afzonderlijk iets op tafel te leggen in de hoop het beleg van het brood van de andere weg te pikken. Ik stel die vraag in het licht van het Europese voorzitterschap dat eraan komt en waar misschien een mogelijkheid op dat vlak zou bestaan.

Hebt u ondertussen contact gehad met mensen van General Motors zelf om een Vlaamse reactie te kunnen geven?

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik wil de aandacht toespitsen op de competitiviteit van de vestiging in Antwerpen. Dat is een belangrijk gegeven om naast een politieke en machtsdiscussie, ook op basis van objectieve cijfers te discussiëren over hoe competitief de plant in Antwerpen is. Het beeld is nogal diffuus en de cijfers over hoe productief de vestiging in Antwerpen is, worden op verschillende manieren geïnterpreteerd. Vandaag hebben we in Trends weer andere cijfers gelezen. De minister-president heeft ons enkele weken geleden ook een versie gegeven.

Vandaag is er de publicatie van het rapport van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) over de loonontwikkeling in ons land, en daar wordt ook op deze zaak ingezoomd. We weten ook wel dat er op federaal niveau inspanningen worden gedaan om de ploegenarbeid concurrentiëler te maken, wat voor de autoassemblage een belangrijk gegeven is.

Mijn vraag aan de minister-president is dan ook deze: hoe zit het met het overleg met de federale overheid? In welke mate kan de federale overheid een tandje bijsteken, bovenop de 500 miljoen euro die Vlaanderen aanbiedt om de toekomst te verzekeren?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, heel terecht wordt hier gezegd dat dit een heel belangrijk dossier is. Niet enkel de heer Penris en de mensen uit die prachtige provincie zeggen dat, maar geheel Vlaanderen en zelfs daarbuiten wordt dat gezegd. Het gaat immers over de toekomst van de automobielsector in Vlaanderen, inclusief de toeleveringsbedrijven. Die sector was en is belangrijk. Ik zoom eerst even in op GM Opel, om het daarna wat open te trekken.

Samen met u waren ook wij erg verrast. Dat gold voor ons, maar ook voor erg belangrijke mensen zoals Merkel en Poetin – al kan de vraag worden gesteld of ze misschien al op de hoogte waren vooraleer ze in het vliegtuig waren gestapt. Het heeft evenwel geen zin om ons nu lang met die vraag bezig te houden.

Iedereen ging ervan uit dat de deal met Magna er zou komen. Sommigen hadden opgemerkt dat er zich toch wat problemen voordeden en dat het allemaal niet zo evident was, maar dat terzijde. In elk geval is op 3 november de beslissing van de raad van bestuur van GM gevallen. Ik denk dat die beslissing ten eerste moet worden gezien in het licht van de positieve cijfers die GM's belangrijkste concurrent Ford kon voorleggen. Ten tweede is GM ook heel erg gehecht aan zijn technologie en wil die niet zonder meer verspreiden. Ten derde ging GM ervan uit dat het bedrijf over voldoende assets en activa beschikt om zijn positie te versterken. Ten slotte kende de automarkt een heropleving. Dat laatste is zeker in Europa het geval, en daarbij moet worden opgemerkt dat de Duitse schrootpremie een grote impact heeft gehad.

Er zijn inmiddels nieuwe voorspellingen die stellen dat de autoverkoop in 2010 niet zo positief zal zijn als verwacht. Sommigen voorspellen dat de toestand nog slechter zal zijn dan in 2009. Tot zover de informatie die ons bereikte over de beslissing van 3 november.

Wat de beslissing van 3 november betreft, maakte GM ook de uitgangspunten bekend die als leidraad voor de herstructurering in Europa zullen dienen. Ten eerste, een vermindering van de kosten in Europa met 30 percent. Ten tweede, een vermindering van het aantal medewerkers met 10.000. Een op vijf personeelsleden moet vertrekken. Ten derde, de uitgangspunten van de herstructurering zijn het 'Viability Plan 2 Plus' van GM en het Magnaplan. Beide plannen zijn de uitgangspunten. Ten vierde wenst GM ook dat de vakbonden de aan Magna beloofde verbintenissen honoreren. Ten vijfde: toponderhandelaar John Smith zei in een erg diffuse mededeling dat Antwerpen geen toekomst meer heeft.

GM-topman Fritz Henderson voerde maandag en dinsdag besprekingen met de mensen in Rüsselheim. Vanochtend heeft het management van GM in Brussel een toelichting gegeven ten behoeve van de experts van de verschillende betrokken regeringen. Ik zal u daar dadelijk en heet van de naald meer informatie over bezorgen. Nadat de beslissing van de raad van bestuur is bekendgemaakt, heb ik vrij snel de stuurgroep Opel bij elkaar geroepen. In die stuurgroep zetelen overheid, vakbonden en werkgevers. De federale overheid is ook in die stuurgroep vertegenwoordigd, door een lid van het kabinet van de premier. Het kabinet van minister Milquet heeft overigens gevraagd om ook te mogen deelnemen. De federale overheid is dus bereid om in de werkgroep mee te werken en wil nagaan wat er op haar niveau kan gebeuren. In elk geval is de lijn naar het federale niveau dus gerealiseerd. Straks zeg ik daar misschien nog meer over.

De conclusies van die stuurgroepvergadering zijn de volgende. Eerst en vooral moeten we proactief handelen en contact opnemen met GM. Bepaalde elementen moeten in rekening worden gebracht. Ik overloop ze even. Een: we moeten uitdrukkelijk verwijzen naar de in 2007 en 2008 gedane beloften om de assemblage van de SUV's bij Opel Antwerpen onder te

brengen. Dat heeft de heer Penris terecht gezegd. In een document heeft GM-Europa zich daartoe geëngageerd.

Ten tweede, we moeten uitdrukkelijk verwijzen naar het werk dat de mensen van Opel en Magna, in samenwerking met het management van GM, hebben geleverd. We hebben het hier al eerder over de toen besproken scenario's gehad. Er zijn toen een zestal scenario's uitgewerkt. In die scenario's is steeds uitdrukkelijk voorzien in de productie van een SUV of in een combinatie van verschillende elementen. Die scenario's gaan eveneens uit van een sale-and-rent-back ten bedrage van 200 miljoen euro. Dit is allemaal aan bod gekomen tijdens de gesprekken met het management en de vakbonden. De vakbonden hebben zich trouwens ook geëngageerd. Ze willen een inspanning leveren die 20,2 miljoen euro zou opleveren. Aangezien dit allemaal al is besproken, heeft de stuurgroep gevraagd dit expliciet ter sprake te brengen.

Ten derde, we moeten uitdrukkelijk naar de centrale positie van Vlaanderen, Brussel en België verwijzen. Dit gaat dan onder meer om het hoofdkantoor, om de logistieke activiteiten, om de inspanningen in verband met Flanders' DRIVE en om de hele innovatie in de automobielsector.

Ik wil nogmaals benadrukken dat we 500 miljoen euro op tafel hebben gelegd. Wat ons betreft, ligt dat bedrag, met de hieraan verbonden voorwaarden, nog steeds op tafel. Het management en de werknemers willen 20,2 miljoen euro inleveren. We moeten dit allemaal in rekening brengen.

Na die vergadering heb ik verschillende contacten gehad en verschillende acties ondernomen. Op 9 november 2009 is een brief naar Europees Commissaris Kroes vertrokken. We hebben contact met het kabinet van de heer Barroso, voorzitter van de Europese Commissie, gehad. We hebben uitdrukkelijk gevraagd dit punt op de agenda van de Raad van de Europese Unie Concurrentievermogen van 3 en 4 december 2009 te plaatsen. We moeten ervoor zorgen dat dit punt daar aan bod komt.

Dit zijn allemaal acties die we na de bekendmaking en op basis van gesprekken met de stuurgroep hebben ondernomen. Het is zeer belangrijk dat de vakbonden, de lokale werkgevers, zowel het management in Antwerpen als Agoria, en de Vlaamse Regering duidelijk hebben verklaard dat ze de schouders niet laten hangen. We gaan er nog steeds voor. Onze aanpak is zeer realistisch. We weten goed dat dit dossier heel moeilijk ligt. Het is niet vanzelfsprekend op dit vlak resultaten te boeken. We willen Opel Antwerpen een toekomst bieden. Ik heb net de elementen van onze proactieve actie overlopen.

Deze ochtend heeft GM in Brussel een toelichting gegeven. Aangezien ze, onder meer met betrekking tot de timing, een aantal nieuwe elementen bevatte, was deze toelichting zeer belangrijk. Ze bestond vooral uit een overzicht van de herziening van de beslissing en van het proces dat hiertoe heeft geleid. Ik heb daarnet al een aantal elementen van dit proces opgesomd.

De vertegenwoordigers van GM hebben tevens laten weten dat het businessplan en het herstructureringsplan tegen eind november 2009 klaar zullen zijn. Het hierop volgende financieringsplan zal pas eind januari of begin februari 2010 worden afgerond. Het plan van Magna vormt voor GM een basis. Dit plan zal echter nog worden aangepast.

Vorige week gingen velen ervan uit dat GM vrij snel zou handelen en dat het een kwestie van dagen of misschien zelfs van uren zou zijn. Deze ochtend heb ik vernomen dat het businessplan eind november 2009 klaar zou zijn. Het financieringsplan zou zelfs pas eind januari 2010 klaar zijn.

Wat de financiering betreft, zal GM zelf 20 percent, ofwel 600 miljoen euro, inbrengen. De overige 2,7 miljard euro zal door middel van gesubsidieerde leningen of van

overheidswaarborgen door de Europese lidstaten moeten worden geleverd. Voor GM vormt het door Magna en de Vlaamse overheid geleverde werk een basis. (*Opmerkingen*)

Ik kan enkel zeggen wat ik deze ochtend heb gehoord. Ik geef hier heet van de naald de informatie die op tafel is gelegd. Ik ga ervan uit dat iedereen begrijpt dat GM een onderhandelingspositie inneemt. Dit is gewoon een toepassing van het Harvard Negotiation Project. De vraag is in welke mate iemand zijn onderhandelingspositie kan vastleggen zonder buiten de onderhandelingsmarges te vallen en toch niet te snel toe te geven. Persoonlijk vermoed ik dat dit standpunt daar moet worden gesitueerd.

De heer Reilly, topman van GM, zal nu met de verschillende betrokken regeringen spreken. Wij hebben maandagavond contact met hem. Dankzij onze proactieve aanpak hebben we er via verschillende wegen voor gezorgd dat de mensen die namens GM zullen onderhandelen ons vrij snel duidelijkheid zullen verschaffen.

Ik heb al eerder gesteld dat het hier natuurlijk om een belangrijk dossier met veel repercussies gaat. De voertuigindustrie blijft evenwel niet beperkt tot deze vestiging van GM. Er zijn nog anderen op de Vlaamse automobiemarkt actief. We mogen nooit uit het oog verliezen dat in de productie en in de distributie zeer interessante bedrijven actief zijn. De mensen die beweren dat die industrie geen toekomst meer heeft, moeten nadrukkelijk met de neus op de feiten worden gedrukt.

Op 29 september 2009 hebben we een rondetafelconferentie van de automobielsector bijeengeroepen. We hebben toen een aantal zaken overlopen. Het door de heer Van Den Heuvel aangehaalde rapport van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven was toen natuurlijk nog niet bekend. We hebben vastgesteld dat de loonkosthandicap ten aanzien van Duitsland, zeker voor de mensen die in ploegen werken, in feite niet bestaat. Ten gevolge van het initiatief inzake de loonkost dat de federale regering een tijd geleden heeft genomen, is ploegenarbeid in Vlaanderen even duur als in Duitsland.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om op te merken dat ik deze ochtend met enige verwondering het artikel in Trends heb gelezen. We hebben natuurlijk onmiddellijk de nodige informatie opgevraagd. Aangezien de communicatie op zich al diffuus is, is het spijtig dat nu ook nog andere cijfers de wereld worden ingestuurd.

Wat de loonkosten betreft, kunnen we de toets doorstaan. Dit is al door andere instanties bevestigd. We moeten echter altijd goed opletten indien we een vergelijking met Duitsland willen maken. Het moet immers om de juiste vergelijking gaan. Eerst moeten we het aantal geproduceerde wagens gelijkschakelen. Pas dan kunnen we zien wat de productiekosten zijn. De fabriek in Antwerpen heeft een sterke downsizing van het aantal geproduceerde wagens gekend. Wie die productie nu met de productie in de Duitse vestigingen wil vergelijken, vergelijkt in feite appels met peren.

We hebben de cijfers uit de geciteerde studie van het Verbond van Kristelijke Werkgevers en Kaderleden (WKV) opgevraagd. De komende uren of dagen zullen we dit verder uitklaren. Ik vermoed dat dergelijke informatie ook wordt gelezen door of wordt doorgestuurd naar mensen die de positie van Opel Antwerpen niet genegen zijn. We zullen op dit vlak de nodige initiatieven nemen. In het schemaatje dat ik heb uitgedeeld, blijft de vergelijking nog altijd overeind. We zullen overleg plegen met de auteurs.

Dat sluit ook aan bij de kritiek van sommigen. Men vraagt of het wel verstandig is van de Vlaamse Regering om het plan A voor dit dossier maximaal te verdedigen. Vorige week heb ik gezegd dat zolang Antwerpen niet gesloten is, Antwerpen open is. We bekijken dit dossier met een grote zin voor realiteit. We weten dat als het bedrijf niet gered wordt, velen zullen zeggen dat ze dat al lang hadden voorspeld en zullen stellen dat ik en enkele anderen de enigen waren die er nog in geloofden. Op dit moment vind ik die kritiek onterecht. Samen met ons zetten ook de vakbonden en het management daar hun schouders onder. Alleen al om die reden mag men van de Vlaamse Regering en de minister-president vragen om de nodige

acties te ondernemen en het plan A te laten slagen. Dat wil niet zeggen dat we onvoorbereid de andere situaties moeten bekijken. Ik blijf er echter bij dat ik me daar niet over uitspreek. Mijnheer Penris, ik heb begrepen dat we daar binnenkort misschien over kunnen discussiëren. Op dit moment is het echter belangrijk dat we er alles aan doen om Opel Antwerpen te redden.

Dat geldt ook voor de hele automobieliindustrie. Bij Volvo hebben we recent de nieuwste initiatieven besproken. We zullen dat ook doen met de andere autofabrikanten en -producenten in Vlaanderen om de zaak in een positieve richting om te buigen.

U hebt de informatie van deze morgen gekregen. Maandag hebben we met de topman van GM een onderhoud. Dat zal zorgen voor meer duidelijkheid, hoewel men zegt eind november en eind december klaar te zijn met de twee plannen. Mijnheer Van Malderen, ik kan alleen maar betreuren dat er diffuse signalen worden uitgezonden. Ik begrijp dat de toestand voor de werknemers, die elke ochtend moeten opstaan om te gaan werken en niet weten wat er nu weer staat te gebeuren, bijna ondraaglijk is. Het is een hele prestatie van die mensen dat ze hun kalmte bewaren. Ze hebben al van alles gehoord. Samen met de vakbonden hebben we aan één zeel getrokken.

Iemand vroeg om een overzicht van de ondersteuning die we al hebben gegeven. Ik heb dat al gedaan toen de commissie ad hoc is bijeengekomen. U kunt dat ook lezen in het verslag. Sinds 1995 heeft de Vlaamse Regering in totaal voor 27.824.700 euro geïnvesteerd in GM. Dat is een niet onaardig bedrag voor vorming, opleiding en steun aan de verschillende investeringen. We waren deze onderneming en deze sector dus ook in het verleden genegen. Dat is nu nog altijd het geval. De steun moet wel toekomstgericht zijn.

Mijnheer Van den Heuvel, de cijfers van Trends worden opgevraagd, bijgestuurd of bekeken. Ik heb u gezegd wat de reactie daarop is. Ik heb het rapport van de centrale raad nog niet gelezen. Ik heb begrepen dat de kloof is verminderd. Dat is een goede evolutie. Zeker in de sector en inzake de ploegenarbeid, waarvoor de lasten verminderd werden, zitten we goed.

Collega's, ik denk dat ik op de meeste vragen een antwoord heb gegeven, weliswaar in de mate dat ik zelf over de informatie beschik. De volgende dagen en weken zal de Vlaamse Regering – met minister Lieten en minister Muylers – daar heel intensief mee bezig zijn. Ik ga ervan uit dat de zaak de volgende week in de commissie aan bod zal komen of dat in de plenaire vergadering een actuele vraag wordt gesteld – tenzij de parlementsvoorzitter dat heeft afgeschaft. (*Gelach*)

De commissievoorzitter denkt van niet. Ik ben dus weer een illusie armer. We zullen in elk geval de informatie geven als we die hebben.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, ofwel kunt u gedachten lezen, ofwel bent u iemand met al enkele jaren ervaring in de politiek. U kunt ervan op aan dat we het dossier de volgende weken zullen blijven opvolgen via actuele vragen of op een andere manier. U zult ons alleszins nog op uw pad ontmoeten.

Ik heb vandaag toch wel een aantal interessante opmerkingen van u mogen noteren. Deels stemmen ze me tevreden, deels nopen ze me toch nog om bijkomende vragen te stellen. Er is dikwijls gezegd, gesuggereerd, geschreven dat dit dossier een geopolitiek kantje heeft. Ik ga ervan uit dat dat zo is. Ik ben geen geopoliticus. Ik zit ook niet in de commissie Buitenlands Beleid. Ik hou me niet met dergelijke dingen bezig, er zijn anderen in mijn partij die dat beter kunnen. Ik ga ervan uit dat in dit dossier voornamelijk economische aspecten hebben gespeeld. U hebt dat ook zelf aangegeven. De cijfers van Ford en de schrootpremie in sommige delen van Europa waren een succes aan het worden. Dat zal in het dossier GM Opel zeker meegespeeld hebben.

In dat verband was het trouwens niet oninteressant dat de groep Magna, die mee werd gesteund door de Sperbank, op het einde van de rit moest afhaken. Vandaag lezen we dat de Sperbank moet overgaan tot het ontslag van meerdere tienduizenden mensen. Dat wijst er toch op dat de financiële positie van die groep niet zo stevig was als wij dachten.

Het geopolitieke aspect laat ik voor de mensen die daarover beter zijn ingelicht. Ik ga ervan uit dat in dit dossier louter economische afwegingen hebben gespeeld, en ook zullen spelen. En dan doe ik opnieuw een beroep op u, want dan komt de tegenstelling tussen Bochum en Antwerpen steeds duidelijker tot uitdrukking. De Duitsers, en in het bijzonder bondskanselier Merkel, hebben zich kwaad gemaakt. U hebt er fijntjes op gewezen dat ze pas werd ingelicht dat de overname niet doorging toen ze al in het vliegtuig zat. Ze heeft zich behoorlijk boos gemaakt. Ik denk dat dat ook een beetje indruk heeft gemaakt op de bestuurders van General Motors.

We vrezen dat die bestuurders mogelijk – ik druk me erg voorzichtig uit – geneigd zouden kunnen zijn om de Duitsers en de Duitse plants ter wille te blijven. En dan komt de geopolitiek weer meer in het vizier, want dat zou in het nadeel van Antwerpen kunnen spelen. En voor één keer sta ik achter uw stelling dat Antwerpen intrinsiek sterker is dan Bochum. Ik vrees echter dat Bochum op dit moment in het politieke plaatje over – kunstmatig – sterkere papieren beschikt dan Antwerpen, omdat een grote mevrouw, bondskanselier Merkel, zich achter dit dossier zet. Ze heeft een rechtstreekse lijn met Amerika, een lijn die u niet hebt. En dan kunt u wel zeggen dat u 500 miljoen euro kunt aanbieden, uzelf hebt die niet. U hebt 300 miljoen euro en 200 miljoen euro komt van het Antwerpse Havenbedrijf, als ik me niet vergis. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Komt het daar niet op neer? Laten we dus allemaal bescheiden zijn. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Het verhaal moet sterk blijven. Als je een sterk verhaal hebt, dan zal het Antwerpse Havenbedrijf mee in dat sterke verhaal stappen, dat weet u ook. Vlaanderen in het algemeen – dat is voor een groot deel de Vlaamse Regering en voor een minder groot maar toch belangrijk deel het Antwerpse Havenbedrijf – is bereid om inspanningen te doen. Die inspanningen zullen al of niet gehonoreerd en gewaardeerd worden door de directie van General Motors. U hebt vanmorgen berichten opgevangen. Uw kabinet was aanwezig. Ik weet niet op welke manier uw signalen zijn onthaald. Misschien mag uw medewerker rechtstreeks antwoorden, anders doet u het. Mocht ik een Amerikaanse ondernemer zijn, dan zou ik dat signaal niet naast mij neerleggen als er geen hogere geopolitieke belangen meespeelden en als het verhaal zuiver economisch van aard zou zijn, wat ik hoop.

Ik kom tot de alternatieven, het plan B. Ik blijf dat plan B in mijn achterhoofd houden. Ik hoop dat u dat ook in uw achterhoofd houdt. U moet daar vandaag niet op antwoorden, want dat zou vanuit uw positie inderdaad verkeerd zijn, maar Volvo is bezig met dat plan B. Volvo wil een e-wagen ontwikkelen, uiteraard in Gent. De heer Van Malderen en ikzelf zaten nog een beetje op dezelfde golflengte en de heer Deckmyn ook, maar zij vragen van u ook wel een bijdrage in dezen. U zou de ontwikkeling van een dergelijke e-wagen niet ongenegen zijn, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Mijn vraag is de volgende. U zult ze vandaag niet beantwoorden en u moet dat ook niet doen. *(Opmerkingen van de heer Robrecht Bothuyne)*

Vragen stellen in de politiek is meer dan antwoorden willen ontvangen. Een vraag stellen is een heel retorisch gebeuren in de politiek, het is het maken van een statement, mijnheer Bothuyne.

Er blijkt in de automobielsector meer dan een zekere belangstelling te bestaan voor het ontwikkelen van een nieuw type wagen. Mijn vraag is: moet een dergelijke wagen worden ontwikkeld op bestaande sites als er overheidsmiddelen van Vlaanderen ter beschikking worden gesteld? Of kan die ontwikkeld worden op sites die mogelijkerwijze binnen dit en

twee jaar, zoals sommige specialisten als de heer Heylen zeggen, niet meer actief zullen zijn? Het is een open vraag, maar wat mij betreft een politiek statement.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Mijnheer de minister-president, op basis van uw verslaggeving over de vergadering van vanochtend, heb ik een aantal concrete vragen om de onduidelijkheid voor de werknemers en alle betrokkenen proberen weg te nemen. U zegt dat er een businessplan en een herstructureringsplan verwacht worden tegen eind november. Het financieringsplan zal misschien iets langer op zich laten wachten. Zodra het businessplan en het herstructureringsplan duidelijk zijn, hebben we duidelijkheid over de toekomst van Antwerpen, neem ik aan. Kunnen we stellen dat we tegen eind november zullen weten waaraan en waaraf?

Tegenover de centen, of die nu van Vlaanderen of van het Antwerpse Havenbedrijf komen, moet uiteraard iets staan. Als er geen goed businessplan of herstructureringsplan is voor Opel Antwerpen, zullen die middelen aan de fabriek voorbij gaan. Ik heb een beetje schrik dat het feit dat Duitsland al middelen klaar heeft staan, niet impliciet de plannen zal beïnvloeden. GM gaat er blijkbaar van uit dat de onderhandelingsbasis is wat er met Magna is afgesproken, namelijk dat GM slechts 600 miljoen euro inbrengt en de rest moet komen via subsidiëring en ondersteuning. Is daarop gereageerd, of heeft men gewoon nota genomen van de opmerkingen van GM en zal men erover nadenken?

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Mijnheer de minister-president, ik heb nog enkele bijkomende vragen naar aanleiding van uw verhelderend antwoord. Ik zal niet zoals de heer Penris over geopolitiek spreken. Hij zegt dat hij er niets van kent, maar hij is er wel 20 minuten aan een stuk over bezig.

Wat betreft de communicatie van GM deze morgen, is het alvast hoopgevend dat men het Vlaamse aanbod als een basis tot onderhandelen beschouwt, wat in het verleden zelden het geval was. Hoe we dat moeten interpreteren, zullen we waarschijnlijk maandag merken. Belangrijk in de timing is wanneer men op plantniveau denkt te landen. Wordt in het businessplan meteen beslist over de allocatie van de te produceren modellen, of wordt dat pas op een later tijdstip bepaald? Dat is belangrijk om duidelijkheid te scheppen bij de mensen in Antwerpen en voor de vakbonden die al zoveel maanden en jaren strijden voor het behoud van de tewerkstelling in Antwerpen.

Ook belangrijk is het feit dat wordt uitgegaan van een herstructureringskost van 3 miljard euro en dat er geen andere cijfer meer wordt genoemd. Het is een veel beperkter cijfer dan cijfers in alle andere scenario's waar tot op heden is van uitgegaan, zowel van Magna, van anderen, als van GM in een eerste viability plan. Betekent dat dat men niet meer uitgaat van bedrijfssluitingen? Het helemaal opdoeken van een bepaalde site is immers de duurste vorm van herstructurering. Heeft men daar al enigszins informatie over gegeven? Dat is een belangrijk element in de discussie.

Maandag is er opnieuw een overleg met de top van Opel. Kent u de agenda van dat overleg, of wordt daar pas op het moment zelf duidelijkheid over gegeven?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de minister-president, op basis van het interessante verslag dat u hebt gegeven, kan ik opmaken dat u zware inspanningen doet om de plant in Antwerpen open te houden. Ik vind dat vanzelfsprekend. Het is goed nieuws dat het Vlaamse aanbod een basis is om verder te spreken. Ik ben dus tevreden met uw antwoord.

Het is vooral mijn bekommernis dat de automobielsector en de toeleveringsindustrie uiteindelijk toch zullen moeten worden geheroriënteerd. We hebben ook al vastgesteld dat de productie de markt volgt, en daar zitten we in Vlaanderen in een kwetsbare positie. De vraag

is hoe die heroriëntering zal verlopen. We hebben het hier even gehad over de e-wagen bij Volvo, de groene wagen. Ik ga ervan uit dat dat maar een klein element is in de heroriëntering. Er zal zwaarder moeten worden geïnvesteerd dan alleen in die e-wagen. Zelfs daar staan we nog nergens: de infrastructuur voor de hybride en elektrische wagens is er nog niet in Vlaanderen. Ik heb gelezen dat recent de eerste oplaadpaal is neergepoot door een bedrijf. Er is dus nog een hele weg te gaan.

We gaan nu inspanningen leveren voor deze plant. Dat moet gebeuren, maar hoe verhouden die inspanningen zich tot de investeringen die nog moeten volgen om te komen tot een echte heroriëntering van deze sector? Die heeft immers een groot en belangrijk industrieel potentieel dat we niet verloren mogen laten gaan.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Er is al enkele keren geprobeerd om de toekomst te voorspellen. De minister-president heeft al aangekondigd welke vragen het parlement zal stellen. Dat leek me een hint om een getelefoneerde vraag te stellen. Vervolgens heeft de heer Penris aangekondigd op welke vragen de minister-president niet zal antwoorden.

De toekomst voorspellen is verschrikkelijk moeilijk, maar ik heb een donkerbruin vermoeden dat deze case wel eens in de handboeken van onderhandelingstechnieken zou kunnen opduiken. GM probeert om een pijnlijke herstructurering bijna gratis uit te besteden bij een ander bedrijf. Blijkbaar vat men de engagementen van de vakbonden die zijn gemaakt in de besprekingen tussen Magna en de vakbonden op als verworvenheden. Waartoe Magna zich verbond, wordt weggegooid. Ik ben het dus niet met u eens, mijnheer Watteeuw, dat het Vlaamse aanbod als uitgangspunt nemen goed nieuws is. Want vandaag staat er niets tegenover de engagementen. Men gebruikt die engagementen als een startpunt om de kostprijs van de herstructurering te laten betalen door overheden en werknemers, zonder dat daar iets tegenover staat. Dat is een gewiekste onderhandelingstechniek, maar wij moeten daar toch vragen durven over te stellen. Dat is zeker zo omdat de oefening die vandaag voor de collectiviteit is gebeurd nog eens zal worden herhaald bij de verschillende regeringen afzonderlijk. Men kondigt eerst de spelregels aan, en nadien gaat men dan bij ieder afzonderlijk langs om zo de cutthroat competition te institutionaliseren.

Dat choqueert, vooral ook omdat wordt gesteld dat men amper 20 percent van de herstructureringskosten wil ophoesten, en wie meer wil ook meer inspanningen moet leveren. Ik heb dus een beetje dezelfde vraag als de heer Bothuyne. Men begroot de herstructureringskost op 3 miljard euro. Uiteraard is een sluiting duurder. Ik kan me voorstellen dat in een land waar ontslagen moeilijker zijn en er sterkere sociale tradities zijn dan in een ander land, de kostprijs gevoelig kan oplopen. Het zou kunnen dat men ook op dat vlak de verschillende landen tegen elkaar zal uitspelen en een opbod zal organiseren, rond de vraag: wie werkt mijn sociaal passief het beste weg? Dat choqueert me.

Wat me ook choqueert, en wat ik ook moreel verwerpelijk vind, is wel dat men om andere, strategische redenen dit dossier gebruikt om argumenten ten behoeve van andere doelstellingen te ontwikkelen. Vandaag stonden in de pers verwijzingen naar de studie van de CRB, maar die zijn voor dit bedrijf en deze sector nauwelijks relevant. De CRB geeft een overzicht van de loonevolutie in de gehele profitsector, maar niet voor deze sectoren, waar men volcontinu actief is. Dergelijke informatie dient bepaalde belangen, en het is bijzonder jammer dat men zo de werknemers van Opel tot speelbal maakt van strategische belangen die niets met de zaak te maken hebben. We moeten immers weten dat ieder element dat hierover vandaag in onze pers verschijnt, wordt gebruikt en misbruikt door diegenen die Opel veel minder zijn genegen.

Dat alles brengt me ertoe twee vragen te stellen. Een, wat de aanpak van Europa op korte en langere termijn betreft, waren een aantal besprekingen gaande. Werkt men daarop voort? Zult u proberen om uw stelling ingang te doen vinden dat Opel Antwerpen goedkoper is als men

de productiecapaciteit meeneemt en rekening houdt met voorbije herstructureringen? Ik stel immers vast dat dit geen verworvenheid is. Wat de lange termijn betreft, is het aangewezen te vermijden dat de verschillende Europese landen tegen elkaar worden uitgespeeld. Er is een Europese strategie nodig. Als wij in dat verband een initiatief nemen, bijvoorbeeld in het kader van het komende Europese voorzitterschap, dan zou het goed zijn dat uw uitgangspunt als vertrekbasis voor de discussie kan worden genomen. Alleen als we erin slagen om iedereen dezelfde startpositie te geven, kunnen we aantonen dat Antwerpen een valabele actor voor Opel Europa is. Vandaag is dat evenwel geen verworvenheid, en dat moeten we realiseren.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik kan misschien met de laatste vragen beginnen. De heer Van Malderen benadrukt terecht dat ons uitgangspunt altijd is geweest dat dit dossier op basis van de economische merites moet worden afgehandeld. Een politieke of geopolitieke benadering is dodelijk – niet enkel voor dit dossier, maar ook voor Antwerpen.

Ik blijf erbij dat Europa in dit verband een belangrijke rol moet spelen. Er wordt een aanzienlijke bijdrage gevraagd: 3,3 miljard euro. Als politieke overwegingen de doorslag geven, dan zijn we ver verwijderd van de economische benadering die we altijd hebben bepleit. Ik zal daarvoor blijven pleiten. Op 3 en 4 december vergadert de Concurrentieraad. We hebben een brief naar mevrouw Kroes verstuurd, en een kopie daarvan aan de heer Barroso bezorgd. We zullen nagaan of we ter zake nog stappen vooruit kunnen zetten.

Er rijst wel een praktisch probleem, want met uitzondering van de heer Barroso is geen enkele Europese Commissaris zeker of hij of zij binnenkort nog in de Commissie zal zetelen en met welke bevoegdheden dat zal gebeuren. Zo gaat Commissaris Verheugen, die in deze fase van de afhandeling van het dossier erg nadrukkelijk zou moeten ageren, ervan uit dat hij niet meer in de volgende Europese Commissie zal zetelen. Zijn partij behoort in Duitsland immers niet langer tot de regering. Dat alles maakt het allemaal nog wat moeilijker. Zodra een nieuwe commissie er is, wordt duidelijk wie aanspreekbaar is, en voor wat. Dat is een opmerking terzijde, maar natuurlijk niet onbelangrijk. In elk geval zullen we waken over de economische aanpak van het dossier, en ervoor zorgen dat er geen cutthroat competition tussen de verschillende landen wordt georganiseerd.

Dat laatste kwam al niet zo lang na de beslissing op gang. De overheden en vakbonden van Spanje en Engeland reageerden positief. De vakbonden waren tot op dat ogenblik eendrachtig. Ze verdedigden een en hetzelfde standpunt. Maar sindsdien is die eendracht toch wel – ten minste tijdelijk – ernstig verstoord. Het is een verschrikkelijk moeilijke toestand, maar in elk geval handhaven we ons standpunt en we zullen daartoe initiatieven blijven nemen.

Mijnheer Watteuw, we hebben het al eens gehad over de heroriëntering van de automobielsector. Het is een en-enverhaal. De 'gewone' productie van wagens met een brandstofmotor is belangrijk. Volvo komt met nieuwe wagens: als ik me niet vergis, zijn dat de S60 en C30. Ford werkt aan een refreshment van een aantal modellen. Het is belangrijk dat de productie van milieuvriendelijke traditionele Europese wagens met een zo laag mogelijke CO₂-uitstoot wordt voortgezet. Maar het is een en-enbenadering: we ondersteunen en werken mee aan initiatieven om hybride en zeker ook elektrische wagens te produceren. De heer Penris had het daar ook over. De eerste stap is gezet. Er worden prototypes gemaakt. Er zijn nog problemen met de batterij – met het gewicht, de levensduur en het opladen ervan. Maar de massaproductie van elektrische wagens is vandaag nog niet mogelijk; de omslag moet geleidelijk gebeuren.

We moeten weten waar we willen landen. Ik verwijs dan naar Vlaanderen in Actie en het 'groenestedengewest'. Gezien onze beperkte oppervlakte en onze bevolkingsdichtheid

vormen elektrische wagens een interessante markt om hier uit te testen. We kunnen de rest van de wereld tonen dat dit hout snijdt. Vanuit die invalshoek is het belangrijk dat elektrische wagens zo veel mogelijk hier worden geproduceerd.

Indien hier veel elektrische wagens zouden rondrijden, zou dit zelfs een positieve invloed op onze CO₂-uitstoot en dergelijke hebben. We moeten in elk geval maximale inspanningen leveren om die productie hier te laten plaatsvinden. Dit betekent onder meer dat we onze smart grid, met de bijbehorende oplaadpunten, moeten realiseren. Vlaanderen in Actie is op dit vlak bijzonder ambitieus. We moeten heel het elektriciteitsnet aanpassen. Ook inzake informatie- en communicatietechnologie zal dit heel wat aanpassingen vergen.

Dit veronderstelt dat we een heel plan moeten opstellen. We zijn hier volop mee bezig. We zullen dit in Vlaanderen realiseren. De heer Watteeuw hoeft zich niet bezorgd af te vragen of we hiermee bezig zijn. Hij moet zich zorgen maken over negatieve opmerkingen die hij nog zou kunnen maken wanneer we hier eenmaal mee naar buiten treden. Ik wil hier echter niet op vooruitlopen.

Het is natuurlijk belangrijk dat we zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen over de vestiging in Antwerpen. Deze voormiddag hebben we wat informatie gekregen. Volgende maandag zal de heer Reilly ons tekst en uitleg geven. Ik hoop dat tijdens dit gesprek afspraken over de verdere communicatie door GM en over onze opstelling ten aanzien hiervan kunnen worden gemaakt.

De hier gestelde vraag is in elk geval pertinent. Eind november 2009 zal het business plan klaar zijn. De vraag is of het dan duidelijk zal zijn of Opel Antwerpen open blijft of wordt gesloten. We beschikken onder meer over de wet-Renault. Een bedrijf moet een aantal belangrijke stappen zetten. Mochten de mensen van GM hiervan niet op de hoogte zijn, zal ik hen daar minstens aan herinneren. Ze moeten een procedure doorlopen. Nu zegt iemand dat de fabriek dicht gaat en zegt iemand anders dat de fabriek open blijft. Dat kan niet. Indien het tot een sluiting zou komen, zal ik erop staan dat de wetgeving maximaal wordt gerespecteerd.

Ik vraag me tevens af hoe GM de samenstelling van het bedrag van 3,3 miljard euro ziet. Zal dit aan de hand van leningen of kapitaalsverhogingen verlopen? Ik hoop volgende week meer tekst en uitleg te kunnen geven.

Mijnheer Penris, ik ga ervan uit dat we pas met een plan B naar buiten komen als plan A ten dode is opgeschreven. Dit is nog niet het geval. Het lijkt me wijs daar in alle stilte aan te werken. Dit gebeurt momenteel ook.

Magna heeft het politiek gespeeld. Magna was van plan zo veel mogelijk fabrieken in Duitsland open te houden. Het bedrijf vond de Duitse bijdrage immers essentieel om het eigen plan rond te krijgen. De situatie is nu veranderd. Duitsland heeft een overbruggingskrediet van 1,5 miljard euro vrijgemaakt. De Duitse regering vraagt GM nu om een terugbetaling. GM heeft verklaard dit bedrag te zullen terugbetalen indien dit nodig zou zijn, maar anderzijds vraagt GM de betrokken overheden om een belangrijke ondersteuning. Het zou bijgevolg kunnen dat de Duitse regering beslist dat GM het bedrag aan het einde van de rit geheel of gedeeltelijk moet terugbetalen. Die beslissing zou kunnen uitgaan van de veronderstelling dat GM niet aan de fabriek in Bochum raakt. Het politieke aspect is niet ver weg.

Indien overheden om een belangrijke bijdrage wordt gevraagd, koppelen die overheden die steun natuurlijk aan de toekomst van de fabrieken in hun eigen regio of in hun eigen land. We doen in feite net hetzelfde. Enkel door op het Europees niveau een platform te creëren, kunnen dergelijke discussies worden opgelost. Gezien de bevoegdheidsverdeling is dit tot op heden niet gebeurd. Het is wettelijk zelfs onmogelijk dit te laten gebeuren.

Deze discussie zal in de toekomst opnieuw worden gevoerd. Iedereen weet dat een overheid die een bijdrage moet leveren maximaal voor het eigen dossier gaat. Het economische wordt tot op zekere hoogte ondergeschikt aan de eigen dynamiek. Ik ga er natuurlijk van uit dat

geen enkele overheid een bijdrage zal leveren indien ze weet dat het betrokken bedrijf drie of vier jaar later opnieuw zal aankloppen.

De huidige situatie is in feite niet beter of slechter dan de situatie waarin we ons met Magna bevonden. Dit is de stand van zaken. Volgende week hebben we belangrijke contacten. Ik hoop dan meer duidelijkheid te kunnen geven. We zullen dan weten wat onze contacten hebben opgeleverd en welke bijkomende informatie GM ons heeft verstrekt.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Alvorens een met redenen omklede motie aan te kondigen, zou ik bij wijze van slot nog twee opmerkingen willen maken.

Ik heb de minister-president belangrijke uitspraken over het Europees niveau horen doen. Hij heeft het niet met zo veel woorden willen, kunnen, mogen of durven zeggen, maar zijn scepsis was bijzonder duidelijk. Jammer genoeg, zullen op het Europees niveau andere elementen een rol spelen dan de zuiver economische elementen of de elementen die het Europees recht op dit vlak zouden moeten beheersen.

De minister-president heeft onder meer over personen gesproken. Er zal een wissel komen aan de top of in heel het directoraat-generaal Economische en financiële zaken. Natuurlijk spelen de belangen van de grote natiestaten in dit verband een rol. Dit ondersteunt in feite onze eigen stelling. Wij zijn steeds eurosceptisch geweest, en wij blijven ook nu eurosceptisch. Wij hopen dat andere mensen eerlijker en rechtlijniger zullen denken dan sommigen op het Europees niveau nu doen.

Ik wil de heer Watteeuw geruststellen. De commissie Energie is net afgelopen. Het Vlaams Parlement moet oog hebben voor de bekommernis van de heer Watteeuw. Indien we de wagen van de toekomst op onze Europese wegen willen laten rijden, zullen we onze grid of ons elektriciteitsnet aan de noden van die wagen van de toekomst moeten aanpassen. We zullen hier alle beschikbare middelen voor moeten inzetten.

De heer Watteeuw mag op dit vlak niet sektarisch zijn. We zullen dit net niet enkel met windmolens kunnen laten draaien. We zullen de andere vormen van energieproductie in Vlaanderen de rol moeten laten spelen die ze verdienen.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Penris werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■