

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C273 – ECO33**  
zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

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

van 24 juni 2010

## 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 verschillende verklaringen betreffende de zoektocht naar een overnemer of investeerders voor Opel Antwerpen	
Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het bezoek aan Geely en de Chinese federatie van autoproducenten	
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 mogelijke overname van Opel Antwerpen	
Vraag om uitleg van de heer Veli Yüksel tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de productiecapaciteit van en werkgelegenheid bij Volvo Gent	
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 het afzien van staatssteun door GM en Opel	3
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de evaluatie van de RESOC's (regionale sociaal-economische overlegcomités) en de uitvoering van de streekpacten	16
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stijgende leegstand van handelszaken in steden	20
Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het urgentiebesluit met betrekking tot de waarborgregeling voor kmo's en grote ondernemingen	25
Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bevordering van ondernemerschap bij kansengroepen	27
Vraag om uitleg van mevrouw Fatma Pehlivan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over ondernemerschap bij personen van allochtone afkomst	27
BIJLAGEN	
Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het urgentiebesluit met betrekking tot de waarborgregeling voor kmo's en grote ondernemingen	36



**Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens**

**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 verschillende verklaringen betreffende de zoektocht naar een overnemer of investeerders voor Opel Antwerpen**

**Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het bezoek aan Geely en de Chinese federatie van autoproducenten**

**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 mogelijke overname van Opel Antwerpen**

**Vraag om uitleg van de heer Veli Yüksel tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de productiecapaciteit van en werkgelegenheid bij Volvo Gent**

**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 het afzien van staatssteun door GM en Opel**

**De voorzitter:** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Voorzitter, hartelijk dank voor het agenderen van deze interpellatie. Ik denk dat ze haar nut kan hebben, gelet op de actualiteit.

Minister-president, op 28 april hadden mevrouw Turan en ik een actuele vraag voor u, voor de zoveelste keer over het Opeldossier. Toen had ik u al aangekondigd dat ik u zou blijven achtervolgen zolang het nodig was. Vandaag, heb ik de indruk, is het nodig. We weten allemaal dat u – en u niet alleen, want er is een soort reconversiegroep die daar sturend optreedt – dat men dus ijverig op zoek is naar een mogelijke overnemer voor Opel. Indien die operatie zou slagen, zou dat goed nieuws zijn voor de nu nog overgebleven werknemers en voor de hele regio.

Die reconversiegroep bestaat uit mensen uit de politieke wereld, mensen van uw Vlaamse Regering, een aantal mensen uit de industrie, mensen van Flanders Investment & Trade (F.I.T.) en van de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV). Op 28 april zei u aan mevrouw Turan en mezelf dat die reconversiegroep al driemaal had vergaderd.

Nu krijgen we bijkomende signalen, die het verhaal onduidelijk maken. De vakbond communiceerde begin deze maand dat hij blijkbaar ook met die reconversiegroep aan tafel had gezeten en dat hij mee de agenda van die reconversiegroep zou bepalen. Zijn uitlatingen daarover waren nogal dispaaraat. Mensen van de socialistische vakbond deelden mee dat die reconversiegroep met 180 mogelijke overnemers contact ging zoeken. Daarvan waren er 47 bezig in de autoassemblagesector. Dat is goed nieuws: indien die zouden worden gevonden en bereid zouden zijn, zouden we al een stap verder staan. Maar u hebt het altijd over zeventien of achttien mogelijke overnemers gehad.

Dat getal werd eind mei bevestigd door de heer Klaus, die op het Europese niveau de ondernemingsraad van General Motors (GM) leidt. Hij zegt ook dat het over zeventien mogelijke overnemers gaat en dat hij daarover discreet zal blijven. Die mogelijke overnemers zouden actief zijn in de autoassemblage of in de toeleveringssector of zelfs in de distributiesector. U weet dat de grond, de plant, in Antwerpen zeer gegeerd is bij havengebonden

bedrijven, die daar heel wat opportuniteiten zien. Ik heb u dat al bij vorige gelegenheden gezegd.

Onze voorkeur gaat uit naar de overname door een industriële groep, en dan liefst een die actief is in de auto-industrie. Maar die optie moet voorhanden zijn. En mijn vraag is: is die voorhanden? U hebt al meegedeeld dat Geely niet bereid is om in Antwerpen bijkomende inspanningen te doen. Ik neem aan dat u hen daarover hebt gecontacteerd en dat hun antwoord duidelijk “neen” was. Misschien in het Chinees, maar in elk geval duidelijk “neen”. Was dat een van die zeventien? Zijn er dan nu nog zestien? Hoeveel blijven er over? Hoe valt uw verhaal en dat van de heer Klaus te rijmen met de verhalen die de vakbonden vandaag de wereld in sturen: dat er contact wordt gezocht met meer dan 180 geïnteresseerde bedrijven?

Ik kan het niet meer zo goed volgen. Ik had van u graag wat duidelijkheid gekregen. Die reconversiegroep is bezig. Hoeveel keer heeft hij al vergaderd? In welke richting gaan die vergaderingen? Met welke bedrijven – u moet geen namen noemen, maar u kunt toch wel getallen noemen – wordt er contact gezocht om Opel Antwerpen mogelijkwijze over te nemen?

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne:** Voorzitter, ik heb een vraag over dezelfde problematiek, alleen is hij meer opengetrokken en meer toegespitst op die andere automobielfabrikant in Vlaanderen – er zijn er gelukkig nog meer.

Minister-president, u bent naar China geweest. Dat is zeer goed, hoewel sommigen er blijkbaar aan twijfelden. U bent daar op de Wereldtentoonstelling in Shanghai naar de Vlaamse Week geweest. U hebt naar aanleiding daarvan een aantal gesprekken gehad, onder andere met de mensen van Geely, maar ook van de Chinese Federatie van Automobielfabrikanten. We weten allemaal dat Geely de nieuwe eigenaar is van Volvo, en dus ook van Volvo Gent, of dan toch van wat daar gebeurt.

Volvo Gent is een van de twee grote productiesites van Volvo. De andere is in Zweden. Ze houden elkaar zo ongeveer in evenwicht. Dit jaar mikt de site in Gent op een jaarproductie van ongeveer 200.000 auto's. Er zijn heel veel positieve verhalen over. U bent in Gent zelf het nieuwe model gaan inrijden. Het zag er heel goed uit. Nog een aantal andere modellen zitten in de pijplijn. Die investeringen zijn mogelijk gemaakt onder andere door de gewaarborgde lening via Gigarant voor een bedrag van 198 miljoen euro. Er is de nieuwe S60, en de nieuwe XC30 en V30 zouden vanaf 2012 in productie gaan. Op die manier zou er werkzekerheid worden gecreëerd tot minstens 2015 of 2018.

Kunt u de resultaten meedelen van de gesprekken in China? Wat zijn de concrete plannen van Geely met betrekking tot Volvo? Zal men Volvo introduceren op andere markten? Er was sprake van een productiesite in China voor de lokale markt. Het lijkt me zeer belangrijk voor Volvo om wereldwijd te kunnen verkopen en op die manier een brede markt aan te boren en zo ook de productie in Gent verder op te krikken.

Hoe wordt de integratie van Volvo binnen het Geelyconcern gezien? Is het de bedoeling dat Volvo ook in de toekomst autonoom blijft bestaan, of wordt er gezocht naar samenwerking met de andere Geelymerken?

Kunt u inzicht geven in de ontwikkeling van de elektrische auto in Gent? Het IWT heeft een project om dat te ondersteunen. Kunt u daar meer toelichting bij geven? Wat is de timing daarvan?

Ik maak de brug naar Antwerpen. Hoe reageert de Chinese Federatie van Autoproductanten op het dossier Opel Antwerpen? Zijn er Chinese kandidaat-investeerders voor Antwerpen? Daarmee sluit ik me aan bij de vraag van de heer Penris.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Ik dank mijn collega's die mij zijn voorgegaan, de heer Penris vooral voor Opel en de heer Bothuyne voor Volvo. Mijn vraag is een combinatie van beide.

De aanleiding is uw bezoek aan China, minister-president. U hebt daar aangekondigd dat u met Geely zou gaan praten, niet alleen over Volvo maar ook over GM. Het verslag na uw bezoek was heel kort. Geely was heel duidelijk: er is absoluut geen belangstelling voor Opel, tot onze teleurstelling. Geely komt wel naar Vlaanderen wat betreft Volvo. Ik heb vragen gesteld over de tewerkstellingsmogelijkheden en capaciteiten die Volvo in Gent hopelijk gaat behouden en eventueel uitbreiden.

Maar de grootste aanleiding tot mijn vraag was uiteraard GM en de toestand voor de Opelarbeiders in Antwerpen. We volgen dat dossier al een tijdje op en we zullen dat blijven doen. Gedurende een hele tijd hebben we een heel positieve houding aangenomen. We hebben gehoopt dat de vestiging van Opel in Antwerpen niet zou sluiten, dat de site verder zou worden uitgebaat door GM zelf. Dat is al voorbij. De beslissing is gevallen.

U hebt de reconversiegroep opgericht met de bedoeling om investeerders aan te trekken. De vestiging van Antwerpen is niet alleen belangrijk voor de arbeiders die daar werken, maar ook voor de tienduizenden arbeiders in onderaannemingen en toeleveringsbedrijven in en rond Antwerpen.

U hebt tijdens onze vorige discussie hierover in de plenaire vergadering gezegd dat er zestien geïnteresseerden waren, niet allemaal even interessant, maar toch enkele interessante. Franz Klaus spreekt van zeventien mogelijke overnemers. Dat klinkt goed. Als er nu één van die zestien of zeventien een serieuze overnemer zou zijn, zouden we content zijn. Meer hebben we er niet nodig. We hebben slechts één ernstige nodig met garanties inzake tewerkstelling en verdere investeringen in Antwerpen.

Ondertussen zijn er terecht andere berichten de wereld ingestuurd, onder andere naar aanleiding van het sociaal akkoord dat is gesloten. Als een onderdeel van dat sociaal akkoord is er een werkgroep 'investment search' opgericht. Ik heb daar vragen bij. Wat is de verhouding van deze werkgroep tot de reconversiegroep? Wat is de samenwerking? Wil dat zeggen dat de investmentgroep de taak van de reconversiegroep heeft overgenomen? Wat was de medewerking van GM Opel aan de werkgroep reconversie? Wat is de medewerking van GM aan de 'investment search group' die is opgericht naar aanleiding van het sociaal akkoord? Ik neem aan dat de bereidheid daar wat groter zal zijn. Ik verneem dat GM vanuit Duitsland consultants heeft aangesteld om het dossier te bestuderen.

Opel GM heeft zich in de afgelopen periode niet zeer positief opgesteld. De goede verstandhouding tussen Opel en Vlaanderen is verdwenen. We hebben er alles aan gedaan. Vlaanderen en het Havenbedrijf hebben 500 miljoen euro opzijgezet om Opel in Antwerpen te houden. Dat was niet goed genoeg. Ik heb zware bedenkingen bij de manier van werken en de houding van GM, ook op dit ogenblik. Het verleden geeft geen garanties voor de toekomst, maar integendeel meer vrees. Denken wij nu echt dat GM geïnteresseerd zou zijn om een concurrent naar Europa te halen? De Europese spelers zitten met een overcapaciteit en zijn niet geïnteresseerd in de Opelvestiging. Tegenover de nieuwe Aziatische spelers zal GM wantrouwiger staan om geen eigen concurrenten naar Europa te halen. Uw contacten in China, met Geely en de automobielsector, hebben daarom meer belang.

U hebt tijd gekregen tot 30 september. Het is vandaag de laatste mogelijkheid om u daarover te interpellieren, maar we mogen ons nu niet laten pakken op snelheid. Er is tijd tot 30 september, maar we moeten al rekening houden met de periode daarna als er geen overname komt. Hoe gaan we dan verder omgaan met die site? De Vlaamse overheid moet op dat moment een grote rol spelen, maar kan dat niet alleen. Ze moet samenwerken met het Havenbedrijf en de stad Antwerpen. Ik hoop dat u middelen vindt om GM te overtuigen om nu in alle openheid, eerlijkheid en objectiviteit naar overnemers te zoeken. Ik zou u willen vragen om u voor te bereiden samen met het Havenbedrijf en de stad Antwerpen.

Het is heel belangrijk dat, indien de site volledig vrijkomt, de industriële activiteiten met een zo groot mogelijke tewerkstelling worden vervangen. Uiteraard hopen we hier allemaal vandaag dat er een overnemer van de automobielsector komt. Zo niet, moeten we daar nog altijd het maximale uit kunnen halen. Daarom heb ik nogal wat wantrouwen tegenover GM en de verhoudingen tussen die twee werkgroepen, die parallel naast elkaar dan wel tegen elkaar werkzaam zijn.

**De voorzitter:** De heer Yüksel heeft het woord.

**De heer Veli Yüksel:** Voorzitter, minister-president, ik heb eind maart in deze commissie een vraag gesteld over de financiering van de overname van Volvo door Geely. U hebt toen aangekondigd dat u eind mei op missie zou gaan naar China in het kader van de wereldtentoonstelling. U hebt dat ook gedaan, en naar aanleiding daarvan een gesprek gehad met de mensen van Geely. Via de media hebben we begrepen dat dit een zeer geslaagde missie was.

Ik wil mijn vraag focussen op de relatie met Volvo Gent. Uit het gesprek is gebleken dat de overname formeel zou worden afgerond tegen de zomer, dus rond deze tijd. Daaruit leiden we af dat de financiële deal rond is met de PMV, met KBC. Uit het gesprek is ook gebleken dat de Chinese overnemer de productiecapaciteit en de werkgelegenheid zal verzekeren voor de Volvofabriek in de toekomst.

Hoelang kan de productiecapaciteit en de werkgelegenheid gegarandeerd worden door Geely? Is dat tot 2015 of tot 2018? Ook de fabriek zelf creëert daarover weinig duidelijkheid. Bij Volvo werken vandaag ruim 4000 arbeiders. Met welke personeelsbezetting wordt er rekening gehouden? Momenteel worden vijf van de tien modellen in Gent gemaakt. Zijn er garanties dat dit ook in de toekomst zo zal blijven? Er worden vandaag meer dan 200.000 auto's gemaakt. Betekent dit dat er in de toekomst evenveel arbeiders nodig zijn om die capaciteit te behalen en te behouden? Geely wil een Volvofabriek oprichten in China. Zal dat gevolgen hebben voor de vestiging in Gent? Ik had daarover graag wat duidelijkheid gekregen.

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy:** Vorige week is bekendgemaakt dat GM en Opel alle aanvragen voor staatsteun intrekken. We hebben die discussie maanden gekend. Het herstructureringsplan voorzag in een bijdrage van 2,7 miljard euro door de Europese overheden, waarvan 1,1 miljard euro was beloofd door de Duitse overheid. Ook de Vlaamse Regering had steun vooropgezet, geen expliciete staatsteun, maar toch een aantal overheidsmiddelen om de reddingsoperatie van GM mogelijk te maken. U hebt herhaaldelijk gezegd dat u wilt weten wat de Europese Commissie mogelijk maakt. Die steunverlening is bepaald door regels. Is wat GM aan bepaalde lidstaten vraagt wel conform de concurrentieregels? Eerst was het Europees Commissaris Croes en nadien Almunia. Mijn vraag is of dat uiteindelijk aangemeld is geweest en of de Europese Commissie een standpunt heeft bepaald. Ik denk dat niet. Ze heeft zich daar nooit definitief over uitgesproken, of ze heeft nooit op voorhand een veto uitgesproken.

Dat is toch wel belangrijk voor de toekomst. Toen ik minister van Economie was, weet ik dat we dat systematisch – ook als het ging om heel kleine dossiers – moesten aanmelden bij de Europese Commissie. Toen Karel Van Miert nog Europees Commissaris was, kon men maar bijzonder beperkte staatsteun geven. Het heeft me altijd verwonderd dat de Europese Commissie met die grote bijdragen zoals van de Duitse overheid, 1,1 miljard euro, zou instemmen. Uiteindelijk wordt al die overheidsteun ingetrokken. Opel ziet ervan af. Mijn algemene vraag is of er een wijziging is in de houding van de Europese Commissie tegenover staatsteun, gelet op wat er de vorige jaren is gebeurd in andere dossiers.

Gelooft men daar eigenlijk in? Ik heb altijd mijn twijfels gehad. Ofwel slaagt zo'n bedrijf in zijn herstructurering, en dan moet het dat op termijn op eigen kracht doen. Nu gaat het

blijkbaar een sanering doen met een interne financiering. Ofwel slaagt het bedrijf daar niet in. In het algemeen heeft de Vlaamse Regering in de zaak van GM een heel duidelijk pakket aangeboden. Het was jaren geleden dat de Vlaamse overheid ten aanzien van een individueel bedrijf met zulke bedragen over de brug is gekomen. Het is geen pure staatsteun in de zin van overheidssubsidie, maar het gaat wel om overheidsmiddelen. En het betreft toch enorme bedragen, namelijk 500 miljoen euro.

Minister-president, dat aanbod heeft ook niet tot resultaat geleid. Overweegt de Vlaamse Regering, met de lessen die nu geleerd zijn, in de toekomst nog een rol te spelen in de saneringsplannen van grote multinationale bedrijven? Welk soort instrumenten zouden hiervoor interessant kunnen zijn, uw ervaring in acht genomen?

Dit zijn enkele algemene vragen. De overheidssteun aan bedrijven is de jongste jaren ontwikkeld, maar we hebben nooit geweten wat wel en wat niet kan. Ongetwijfeld zullen er nog meer zulke dossiers de kop opsteken. Wat zal dan de basishouding van de Vlaamse overheid zijn?

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**De heer Matthias Diependaele:** Ik heb een bijkomende, maar wel belangrijke vraag. Zijn er nu 16, 17 of 45 kandidaten? Hopelijk is er minstens één volwaardig kandidaat. Wordt de toezegging van 300 miljoen euro garantie en 200 miljoen euro sale-and-leaseback aan Opel Antwerpen achter de hand gehouden voor eventuele toekomstige overnemers? Zal dat nodig zijn? Ik neem aan dat je betere voorwaarden kunt bedingen als er 16 of 17 kandidaten zijn, als er meer dan één waardevolle partner is. Gaat het dan over dezelfde bedragen? Wordt er nagedacht over een grotere staatssteun of niet?

**De voorzitter:** De heer Janssens heeft het woord.

**De heer Chris Janssens:** Minister-president, we hebben enkele terechte vragen en verzuchtingen gehoord over Volvo Gent en Opel Antwerpen. Ik wil het heel even hebben over die andere autoassemblagefabriek, namelijk Ford Genk. Als ik me niet vergis, hebt u de heer John Fleming ontvangen voor een gesprek. U hebt toen gezegd dat we in de zomer zicht zouden krijgen op de eventuele toewijzing van nieuwe modellen aan Ford Genk. Hebt u daar nieuws over? Hebt u nog contact gehad met de top van Ford Europe? Wanneer mogen we een beslissing verwachten over de toewijzing van de nieuwe modellen?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, collega's, dat zijn heel wat vragen. Het is juist dat de dossiers, zowel van Opel Antwerpen, Volvo Gent als van Ford Genk deze commissie zeer ter harte gaan. Mijnheer Penris, ik heb begin augustus enkele dagen verlof gepland. Voor de rest sta ik ter beschikking, mocht deze commissie of dit parlement het nodig achten tijdens het zomerreces nog bij elkaar te komen. Ik zal niet overdrijven om u uit te dagen, want ik weet wat de gevolgen zijn.

Het is heel belangrijk dat dit van nabij wordt opgevolgd en dat een aantal zaken kan worden geduid, zeker ook de vragen van de heer Van Rompuy, die deze kwestie in een breder kader plaatsen. Ik zal proberen direct en concreet op alle vragen te antwoorden.

De eerste fase van de wet-Renault is door de directie van Opel Antwerpen afgesloten op 14 juni. De cao's werden door de directie ondertekend op 15 juni, en op 16 juni door de bediendenvakbonden. Hierdoor kunnen 1120 arbeiders en 130 bedienden Opel Antwerpen verlaten en wordt het eventueel mogelijk dat een aantal werknemers op 1 juli op brugpensioen kan gaan. Ik zeg 'eventueel mogelijk', omdat de federale regering op 29 juni een beslissing gaat nemen. Er is een advies gevraagd aan de Vlaamse minister van Werk, Philippe Muyters. Met dat advies zal de federale minister een beslissing nemen. Als mijn informatie juist is – godzijdank is dat meestal het geval – zal die beslissing op 29 juni worden genomen. Dan weten de mensen of ze al of niet op brugpensioen kunnen gaan.

Ik zal nu de vragen van de heer Penris en mevrouw Turan behandelen over de reconversiegroep, het aantal, en andere groepen die actief zijn. We hebben een tijd geleden toelichting gegeven bij de reconversiegroep die de Vlaamse Regering heeft opgericht, bestaande uit de industrie, de havenwereld en de bankwereld, aangevuld met de vertegenwoordigers van de belangrijkste kabinetten in deze zaak. Die mensen zijn enkele keren samengekomen.

Een belangrijk bijkomend element – mevrouw Turan heeft ernaar verwezen – is dat er binnen het kader van de cao's en de vroegere overeenkomst op Europees niveau, voorzien is in een werkgroep met de directie van Opel België en Europa, en de vakbonden van Opel Antwerpen om investeerders te zoeken voor de overname van de Opelsite te Antwerpen.

We hebben dus de reconversiegroep. Een tweede element, zeker als die cao's gefinaliseerd zijn, was de overeenkomst die bestond op Europees niveau en die voorzag in de oprichting van een werkgroep waar zowel GM als de vakbonden kandidaat-investeerders zouden zoeken.

Ik heb op 17 mei een overlegvergadering georganiseerd waarop GM Europa en GM België, de vakbondsvertegenwoordigers, de heer Franz Klaus en ook de vertegenwoordigers van de verschillende betrokken ministers en ikzelf aanwezig waren. We gaan geen dubbel werk doen. We gaan niet met de reconversiegroep zoeken, terwijl de andere groep daarop staat te kijken of zit te wachten. De heer Penris heeft gelijk dat GM niet vertegenwoordigd is in de reconversiegroep. Dat is een groep die is opgericht door de Vlaamse Regering, waar GM geen deel van uitmaakt.

We hebben afgesproken om de werkgroep die in de cao's en op het Europees niveau was geconcipieerd, op te starten. GM en de vakbonden maken er deel van uit. We hebben gezegd dat een aantal mensen van de reconversiegroep ook in die groep wordt afgevaardigd, om te voorkomen dat er dubbel werk wordt gedaan. Het gaat om een drietal mensen die vanuit de reconversiegroep in de werkgroep zitten waar ook GM deel van uitmaakt.

Het is heel belangrijk – en mevrouw Turan heeft ernaar verwezen – dat GM voor zijn verantwoordelijkheid wordt geplaast. GM is nog altijd eigenaar van de site, is nog altijd in de driving seat en moet zijn verantwoordelijkheid nemen om samen met de andere partners heel actief naar investeerders te zoeken.

Vanuit de reconversiegroep hebben wij zestien partners – met Franz Klaus zijn het er eigenlijk zeventien, maar het gaat om dezelfde lijst – ingebracht in de groep met GM en de vakbonden, ook op Europees niveau. Die werkgroep is voor de eerste keer samengekomen op 7 juni en heeft dan beslist om een internationale consultant in te schakelen om de zoektocht te begeleiden. In de reconversiegroep hadden wij al met KPMG een aantal zaken gedaan. We hebben gezegd dat we die ook wilden inbrengen, maar dat we wilden nagaan hoe we dat financieel zouden kunnen regelen. Vanuit de reconversiegroep zijn er dus twee belangrijke zaken gebeurd: het overmaken van de lijst van die zestien en het inbrengen van het werk dat wij geleverd hebben, samen met KPMG België.

Die groep is nu heel actief bezig. We proberen om geen dubbel werk te doen. We maken alle contacten die wij hebben, over aan die groep. We wachten af hoe de internationale consultant verder zal beoordelen en opvolgen. Los daarvan, proberen we zowel in China als op andere plaatsen, na te gaan of er opportuniteiten zijn die van belang kunnen zijn in het dossier van Opel Antwerpen.

Er waren ook vragen over het contact met Geely en de voorzitter, de heer Li. Het belangrijkste onderdeel van het bezoek aan Geely was natuurlijk het dossier Volvo. Ik wou niet dat het dossier Volvo een beetje de mist in zou gaan omdat er even het dossier Opel werd aan toegevoegd. We hebben eerst een heel belangrijk gesprek gehad waarover ik dadelijk meer zal zeggen.



Ik heb gezegd dat ik – wat ik zou noemen – de ‘Geely-case’ heel goed begrijp. Er is een Chinese autoproducent die auto’s produceert voor de Chinese markt die zeer aanzienlijk is met 1,3 miljard mensen. In Beijing zie je nog weinig fietsen. Het liedje over ‘10.000 bicycles’ gaat niet meer op. De markt is dus groeiende. Met de fiets geraak je sneller door de stad dan met de auto, maar dat is een ander probleem.

De ‘Geely-case’ is dat Geely meent dat de productie van wagens in China een groei kent en dat er een vraag is naar heel kwaliteitsvolle wagens, met een merk dat er staat en met veiligheidsnormen enzovoort. Geely zegt dat als het Volvo koopt, het bedrijf ook Volvo op de Chinese markt kan brengen en – en dat is voor ons heel belangrijk – dat het blijft investeren niet alleen in de Europese markt, maar zeker ook in de twee vestigingen die Volvo heeft in Europa, bij ons en in Zweden.

Ik heb gezegd dat ik begreep hoe Geely de zaken aanpakte, maar dat er zich nog een andere opportuniteit aandienende, namelijk een productie van Astra en andere zeer degelijke wagens, wat misschien ook een interessante case was om te onderzoeken. Geely zou dan niet alleen Volvo hebben, maar ook Opel voor de Chinese markt. Hij heeft me geantwoord dat hij eerst de deal met Volvo wil afsluiten. Pas daarna wil hij eventueel een nieuw spoor trekken en daarover gesprekken voeren. Ik kan dat volledig begrijpen. Ik wil voorkomen dat beide dossiers elkaar zouden kruisen. Dit zou er immers toe kunnen leiden dat geen van beide tot een goed einde komt. Hij heeft in elk geval niet gezegd dat het hem niet interesseert en dat hij daarover niet meer wil worden aangesproken. Eerst moet de deal met Volvo worden afgerond. Daarna zullen we wel zien. Dit lijkt me een verstandig antwoord.

We hebben daar belangrijke gesprekken over gevoerd met een aantal andere Chinese autoproducenten. Een van die firma’s was zelfs betrokken bij de vorige poging om GM Europa over te nemen. Ze vonden het nog steeds spijtig dat ze het niet hadden gehaald.

Het is me duidelijk geworden dat die autoproducenten, waarvan er in China meer dan honderd zijn, in eerste instantie in hun eigen markt geïnteresseerd zijn. Die markt groeit nog. Ze produceren daar in massale hoeveelheden auto’s van bepaalde types die ginds goed verkopen. Gezien de situatie waarin ze zich bevinden, is het voor die producenten niet eenvoudig de stap te zetten die Geely al heeft gezet. Ze zijn daar eigenlijk nog niet klaar voor. Er is trouwens een consolidatiebeweging aan de gang. Ik heb begrepen dat er een grotere concentratie van autoproducenten zal komen. Ik ga ervan uit dat het, zodra die concentratiebeweging zich heeft voltrokken, mogelijk wordt naar Europa of naar andere markten te trekken.

De Chinese autoproducenten wensen kwaliteit. Ze zijn zeer gevoelig voor de merknamen Volvo, Ford en GM. Wat hier wordt geproduceerd, klinkt in China zeer goed. De Chinese wagens hebben niet dezelfde uitstraling van kwaliteit. Ze bereiken overigens ook niet hetzelfde niveau.

Er is heel wat in beweging in China. Ik ga ervan uit dat er in de richting van Europa zal worden bewogen. Er zijn daar voor ons mogelijkheden. Ik heb een interview aan een belangrijk Chinees automobieltijdschrift gegeven. Ik heb de tekst van het artikel nog niet ontvangen. Ik heb in elk geval verklaard dat er opportuniteiten in Vlaanderen zijn en dat zich in Antwerpen een vestiging bevindt. De hele sector weet dit of zal dit nog lezen. Dit kan eventueel nog een aantal leads geven.

Mijnheer Penris, ik weet hoe de communicatie over de 160 of 180 is verlopen. We hebben de lijst met zestien kandidaten overgemaakt. Het is mogelijk dat hier al kandidaten aan zijn toegevoegd of dat er al kandidaten zijn geschrapt. Dit intensieve werk moet verder worden verricht. Ik hoop dat het u nu duidelijk is hoe beide zullen functioneren.

September 2010 wordt in elk geval zeer belangrijk. Dan zal GM zien of een investeerder kan worden gevonden. Indien dit niet het geval blijkt, wil GM de fabriek eind 2010 sluiten. Indien de lijst serieuze kandidaten bevat of indien er tussen vandaag en september 2010 serieuze

leads komen, ga ik ervan uit dat dit met de nodige soepelheid zal worden bekeken. GM heeft er alle belang bij maximaal investeerders te zoeken. Wij doen net hetzelfde.

Er zijn ook een aantal specifieke vragen over Volvo gesteld. Ik heb al met veel mensen gesproken. Ik heb ook een gesprek met de China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) gevoerd. Ik heb een aantal conclusies getrokken over de wijze waarop deze markt zich verder zal ontwikkelen. Daarnaast ben ik ervan overtuigd dat de producenten zeker in onze markt geïnteresseerd zijn. De enige vraag is binnen welke tijdsperiode ze willen komen. De contacten zijn in elk geval gelegd. Ik heb de CAAM voorgesteld hier een kantoor te openen. Dit kantoor zou niet enkel voor Vlaanderen of België, maar voor heel Europa bedoeld zijn. Aangezien al heel wat contacten zijn gelegd, hoop ik dit nog verder te kunnen concretiseren.

Wat Volvo betreft, hebben de contacten met de voorzitter een aantal zaken duidelijk gemaakt. Over Opel heb ik het daarnet al gehad. De voorzitter heeft me verzekerd dat hij in Volvo en in de vestigingen in Gent en in Zweden gelooft. Hij heeft me verklaard dat ik me geen zorgen hoeft te maken. Hij zal alles doen om hiervan een succes te maken.

Mijnheer Bothuyne en mijnheer Yüksel, u hebt zelf verwezen naar het nieuwe type, de S60, dat nu wordt geproduceerd. De voorzitter heeft gezet dat men eerst maximaal wil inzetten op nieuwe types omdat er vragen zijn gesteld over de elektrische wagen. Hij zegt dat men alles zal doen voor de Volvomarkt met nieuwe modellen die ook in Gent worden gebouwd, en dat men stappen zal zetten in de productie van de elektrische wagen. Men mag echter niet vergeten dat de markt van de elektrische wagen langzaam zal groeien, en dat men wel auto's moet produceren en verkopen. Daar gaat op dit moment hun grootste zorg naar uit. Ze zullen er wel met pilootprojecten en dergelijke aan werken, maar het kwam mij over dat hij zei dat we realistisch moeten zijn. Hij zal een automobielbedrijf moeten runnen dat groter is dan voordien.

Na dat onderhoud is het voor mij duidelijk dat het engagement van Geely zeer sterk is. Tot wanneer dat engagement gaat, weet je nooit. We hebben de garantie gegeven voor de nieuwe productielijn. Die gaat een aantal jaren mee. Een automobielbedrijf rekent in productielijnen. Dat is goed voor een aantal jaren, maar geen enkele ondernemer kan voorspellen of in 2020 of later de zaken zullen zijn zoals men ze nu inschat. We moeten altijd voorzichtig zijn en met twee woorden spreken. De toekomst van Volvo Gent ziet er vrij goed uit. Dat wil niet zeggen dat we dat niet van zeer nabij moeten blijven opvolgen.

Mijnheer Van Rompuy, we hebben heel veel meegemaakt in dit dossier. U hebt het einde van het verhaal weergegeven. Duitsland heeft gezegd, met alle elementen die het op dat moment had, dat het geen steun geeft. Dan heeft GM de conclusie getrokken dat het geen steun meer nodig had en aan niemand meer een eurocent staatsteun zou vragen. Het gevolg is dat het dossier een volledig andere dynamiek heeft gekregen. Het is volledig een privé dossier geworden, want er wordt aan de verschillende overheden niets gevraagd. Europa heeft daar met betrekking tot het al dan niet toestaan van overheidssteun, niets meer mee te maken. Wel komen de overheden nog wel in aanraking met de gevolgen voor wat betreft personeel en dergelijke.

In dit dossier is heel duidelijk gebleken dat men in grote dossiers waar grote landen bij zijn betrokken, een heel eigenaardige dynamiek krijgt. Ik zet alles nog eens op een rijtje. Bij de eerste poging om de zaak over te nemen, waarbij men staatssteun had gevraagd, hebben de verschillende commissarissen gezegd dat het mogelijk is om staatssteun te geven binnen het tijdelijke kader, het 'temporary framework', in het kader van de financiële en economische crisis. Dat is volledig afgeblazen omdat GM zijn knowhow niet zomaar wilde overmaken aan Rusland of andere landen. GM heeft dan gezegd dat het zelf verder wilde, maar dat het nog staatssteun nodig had.

We hebben heel de discussie gehad met de verschillende commissarissen en Commissievoorzitter Barroso, die zei dat we er zeker van mochten zijn dat vanaf het moment dat er een dossier wordt aangemeld, ze zullen nakijken of die staatssteun verantwoord is. We hebben van in het begin gezegd, ook al in de vorige regering, dat we er geen probleem mee hebben dat er staatssteun wordt gegeven op basis van economische argumenten, met een businessplan en dergelijke. Op Europees niveau heeft men gezegd dat men ex ante niets kan doen en dat men moet wachten tot het moment waarop een lidstaat staatssteun toezegt op basis van een dossier. Dan kan men dat dossier opvragen en onderzoeken. Zolang dat niet het geval is, kan men niets doen.

We hebben erg hard gelobbyd op Europees niveau, zeggende dat men nu al een onderzoek moet kunnen doen om duidelijk te maken dat een aantal dingen goed zitten of niet goed zitten, namelijk dat men overheidssteun en het al of niet sluiten van vestigingen samen bekeek vanuit GM. Als Duitsland zei hoeveel steun het gaf, dan bleef de fabriek in Duitsland open en met onze kleine bijdrage zou Antwerpen sluiten. Men heeft daar zeer schoorvoetend op gereageerd. Ik herinner me dat er een informele vergadering is geweest met alle ministers van Economie. Nadien is dat wat geformaliseerd. Daar heeft GM toelichting gegeven. Commissaris Kroes heeft dan gezegd dat op basis van wat is toegelicht, zij op het eerste gezicht geen groot probleem zag. Dan is er de hele discussie geweest over de toegang tot de dataroom en het uitgebreid businessplan. Dit brengt mij tot de volgende persoonlijke conclusies.

Ten eerste, multinationale ondernemingen gebruiken lidstaten en spelen die tegen elkaar uit om staatssteun te krijgen. Wij moeten daarover preventief een aantal afspraken maken om geen herhaling meer te krijgen van wat wij allemaal hebben meegemaakt. Wij zullen nu met andere lidstaten zien hoever we, met betrekking tot de verdere aanpak van het sectorale beleid inzake auto's en autoproducenten enzovoort, geraken en of men daartoe bereid is.

Ten tweede, het 'temporary framework' loopt af. Dat stopt. Men zal terugvallen op de gewone regels: er is geen staatssteun toegelaten behalve voor uitzonderingen die aan duidelijke regels moeten beantwoorden.

Ten derde is er een fundamentele vraag: wat is de rol van de overheid in de economie? De overheid is zeer ver gegaan in het redden van de banken. Iedereen was het daarover eens omdat het redden van de banken essentieel was voor onze economie. Wij zullen de vraag verder moeten beantwoorden naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Industrie: hoever kan en moet een overheid gaan in het ondersteunen van bepaalde zaken?

Ik geef u een voorbeeld. In Spanje is de hele zonnepanelenindustrie stilgevallen doordat het Spaanse beleid inzake de ondersteuning van zonnepanelen is stopgezet. Ik heb het niet zozeer over het produceren van zonnecellenpanelen; die worden voor een groot deel in China gemaakt. Men is nu bezig dit in dakpannen te verwerken. Zo kan dat ook een beetje deftig zijn. Het is een toegevoegde waarde als dat hier kan. In Spanje intervenueert de overheid met niet-onbelangrijke bedragen. Dit is zinvol. Hoe moeten we dat voortzetten?

Er zijn nog andere voorbeelden te geven. Ik ben ervan overtuigd dat de overheid een belangrijke opdracht heeft met betrekking tot de transformatie van de industrie. Hoe die opdracht moet worden ingevuld, zullen we nu verder bekijken. Daarom werken we, met dat Transformatie, Innovatie en Acceleratie Fonds (TINA), meer met kapitaal dan met subsidies en benadrukken we ook sneller het economische. Bijvoorbeeld met betrekking tot onderzoek en ontwikkeling vragen we ons af wat de mogelijke economisch waardeerbare en gevaloriseerde producten zijn. Wij geven daar met een beperkte kapitaalinjectie ondersteuning in plaats van te subsidiëren.

Mijnheer Van Rompuy, dit is een heel belangrijk debat, dat zich ook op Europees niveau zal afspelen. U zult zeggen dat de oude koeien uit de gracht worden gehaald, maar Europa is de zaken opnieuw meer sectoraal aan het bekijken. Je zit daar ook met de transformatie van onze

industrie. Welke instrumenten en middelen zijn er op het Europese niveau inzetbaar? Hoe pakken wij dat in Vlaanderen aan zonder – en u spreekt vanuit uw ervaring van toen u destijds minister van Economie was – in situaties te komen zoals van de staal- en de textielindustrie, waarin wij absoluut niet meer kunnen en mogen terechtkomen?

Voorzitter, ik heb alle vragen gegroepeerd. Ik heb er misschien een aantal overgeslagen, maar dat zal dan wel direct worden gesignaleerd en dan zal ik er alsnog op antwoorden.

**De voorzitter:** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Minister-president, ik zal u meteen geruststellen: ik zal u begin augustus met rust laten. Geniet maar eens van uw vakantie, ik denk dat u eraan toe bent. Maar ik zal het dossier wel blijven opvolgen. Zeker ook omdat u vandaag aangeeft dat er een aantal ontwikkelingen zijn die volgens mij moeten worden opgevolgd.

Het goede nieuws dat u vandaag hebt gemeld, is dat Geely niet boudweg “neen” heeft gezegd maar wel: “nu niet, maar we sluiten niets uit”. Het andere goede nieuws was dat een van de kandidaat-overnemers van Opel destijds – zo heb ik het toch begrepen – mogelijkerwijze bereid zou zijn om de Antwerpse plant over te nemen. En dan spreken we over die andere Chinees wiens naam we maar niet gaan noemen om de discretieplicht die in dit soort dossiers moet worden aangehouden niet te schenden.

Maar wat me wel verontrust, is dat er op dit moment parallelle groepen de zaak begeleiden. Er is enerzijds de paritaire werkgroep waarin de vakbonden en de directie van GM hun verantwoordelijkheid opnemen. Ten aanzien van de werkzaamheden en de slaagkansen van die groep ben ik even sceptisch als mevrouw Turan. GM heeft er geen commercieel belang bij om hier een Europese concurrent toe te laten. En de vakbonden hebben de plicht om ten aanzien van hun achterban optimistisch te blijven. Dat blijkt uit de communicatie die zij over dit dossier verspreiden: 180 mensen worden aangeschreven waarvan 47 uit de autoassemblagesector. Ik wil wel, maar als u er met uw specialisten zestien of zeventien vindt, denk ik dat dat heel wat realistischer is dan wat de vakbonden vandaag aan hun achterban meedelen.

Ik weet wel dat die paritaire werkgroep moest worden opgericht, maar ik heb er geen vertrouwen in. Ik heb meer vertrouwen in de reconversiewerkgroep die u destijds hebt opgericht. Ik hoop dat hij zijn werkzaamheden zal voortzetten en dat hij minstens erop zal toezien dat hij kan ingrijpen wanneer de paritaire werkgroep niet doet wat hij moet doen, dat wil zeggen snel serieuze resultaten boeken. Dat is trouwens ook de enige groep waarop u kunt worden afgerekend. Ik kan de paritaire werkgroep niet beoordelen. Dat behoort niet tot mijn bevoegdheden. Ik kan u wel politiek afrekenen met betrekking tot de inspanningen die u via de reconversiegroep doet. Dat zal ik ook doen. Ik hoop dus dat u met de reconversiewerkgroep alert blijft en de zaak blijft opvolgen en niet zomaar overlaat aan de paritaire werkgroep. Daarin heb ik, net zoals – meen ik te hebben begrepen – de overkant, weinig vertrouwen.

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne:** Mijnheer Penris, GM heeft wel degelijk belang bij een goede en vlotte afhandeling van dit dossier omdat het alle belang heeft bij een goede verkoop van deze site. Of dat aan een automobielproducent zal zijn, zullen wij moeten afwachten. Dat ligt niet in onze handen en ook niet in de handen van de overheid tout court.

De minister-president heeft aangegeven dat er samenwerking is tussen de twee groepen en dat er dus niet dubbel wordt gewerkt. Efficiëntie is hier zeer belangrijk.

De minister-president sprak in China met de heer Li, die aangaf te geloven in Volvo en in de automobielp productie in Europa. De doemdenkers stellen of stelden dat de automobielp productie in Europa geen toekomst meer heeft en dat alles naar het Oosten zal verhuizen en dat er dan van daaruit zal worden ingevoerd. Uit dit dossier blijkt het tegendeel. Dat is hoopgevend. Ook blijkt dat wij met ons overheidsbeleid wel degelijk een impact kunnen

hebben op de manier waarop een industrie zich hier kan ontwikkelen. Kijk maar naar het dossier van Volvo: steun in de vorm van waarborgen, steun in de vorm van opleidings- en investeringssteun, steun voor wat betreft innovatie. Er zijn uiteraard nog andere factoren waaraan we moeten werken. Niet alles is op dit moment in Vlaamse handen. Maar toch blijkt dat het Vlaamse beleid wel degelijk resultaten kan hebben en dat het die ook duidelijk heeft in het geval van Volvo.

Ik dacht dat in het kader van de Staten-Generaal van de Industrie deze week de projectvoorstellen vanuit de diverse sectoren bij u zouden moeten aankomen. Er zal ook vanuit Flanders' DRIVE en vanuit de automobielsector een project worden voorgesteld. Samen met de Vlaamse Regering moeten wij daar snel een aantal beslissingen nemen en daaraan snel de nodige steun geven. Zo kunnen wij ervoor zorgen dat de brede automobielsector in Vlaanderen de toekomst krijgt die hij verdient.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Ik dank u voor de toelichting, minister-president, vooral over de twee werkgroepen. Maar u hebt mij niet kunnen geruiststellen. Het Vlaams Parlement heeft meer vertrouwen in de reconversiegroep. Het sociaal akkoord voorziet in een andere werkgroep, maar alles staat of valt met de verantwoordelijkheid die GM gaat nemen. Ik hoop ten zeerste, maar ik wil niet naïef zijn, dat GM een constructieve houding gaat aannemen in de 'investment search group'. Uit het feit dat er drie mensen overstappen van de reconversiegroep naar de andere werkgroep, leid ik af dat de reconversiegroep niet ontbonden wordt, maar ik wacht op een resultaat of de eerste bevindingen van de 'investment search group'.

Ik blijf ervan overtuigd dat u als verantwoordelijke van de Vlaamse overheid twee scenario's moet bedenken: één om het beste te maken van een actieve overname van de plant. U hebt tijd tot 30 september. Maar u gaat in augustus met vakantie. De werknemers zullen niet gerust met vakantie kunnen gaan. Als er geen overnemer wordt gevonden tegen 30 september, moet u voor het tweede scenario zorgen. Wat doen we in dat geval met de plant in Antwerpen? Daarvoor moeten er nu al werkzaamheden worden opgestart. Alleen zo kunnen we industriële activiteiten ontwikkelen met maximale tewerkstelling. Dat moet de uitdaging worden. Hopelijk lukt dat in de automobielsector. U hebt constructieve gesprekken gehad met Geely en andere Chinese, al dan niet Aziatische, investeerders, maar u hebt ons niet geruistgesteld. U kunt niet zeggen dat er gesprekken zijn met ten minste één ernstige overnemer.

**De voorzitter:** De heer Yüksel heeft het woord.

**De heer Veli Yüksel:** Minister-president, ik ben wel geruistgesteld wat de toekomst van Volvo Gent betreft. U bevestigt de berichten in de media nog eens. Het is goed voor Gent dat de Vlaamse overheid inspanningen levert voor de tewerkstelling daar.

Ik heb enkele concrete vragen gesteld. U kunt daar niet meteen op antwoorden omdat de toekomst van zo'n bedrijf van heel wat factoren afhangt. Maar de toekomst van Volvo Gent ziet er goed uit.

Ik wil één vraag graag herhalen. De Chinezen willen ook in China een fabriek openen. U hebt het in uw antwoord aangehaald: de Chinese markt is enorm groot, maar de technologie, kwaliteit en veiligheid van die auto staan niet op het niveau van Europa. Het scenario dat er een deel van de productie zou verhuizen en een deel van de knowhow in Vlaanderen mee zou gaan naar China, is niet denkbeeldig. Als we overheidsgeld beschikbaar stellen van een autobouwer, moeten we daarover waken.

De beslissing over de elektrische auto is uiteraard autonoom. Volvo Gent wil vanaf 2015 starten met de elektrische auto. We moeten de Chinezen aanmoedigen om in die richting inspanningen te doen, zeker wat de vestiging in Gent betreft.

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**De heer Eric Van Rompuy:** Ik dank u voor uw antwoord, minister-president.

Ik vind het geen slechte zaak dat de staatssteun aan die grote bedrijven uiteindelijk niet is toegekend. Als klein land met veel multinationale bedrijven vormen wij de zwakke schakel, want wij kunnen die bedragen niet opbrengen. De Vlaamse overheid kan mee sturen, maar 1,1 miljard euro voor één bedrijf is gigantisch. Omgerekend in arbeidsplaatsen is dat een enorm dure zaak. De terugkeer naar business as usual is op termijn voor een kleine lidstaat de beste keuze.

Ik geloof niet dat staatssteun op middellange termijn de rendabiliteit garandeert. Men kan waarborgen aanbieden en dergelijke, maar de zuivere staatssteun als hefboom om bedrijven te redden, kan voor mij niet, zeker niet als het om zulke grote bedrijven gaat. Gelukkig hebben we daar niet moeten over beslissen. Ik bewonder de inspanningen van de Vlaamse overheid om Opel een kans te geven. U hebt in de afgelopen 2 jaar alles geprobeerd om iets te redden. Dat is uiteindelijk niet gelukt. We zijn een klein land in een multinationale omgeving. Staatsteun zou op termijn zeer nadelig uitvallen voor ons.

**De voorzitter:** De heer Janssens heeft het woord.

**De heer Chris Janssens:** Ik wil geen Limburgs Calimerocomplex ontwikkelen, maar ik zou het bijzonder appreciëren als u toelichting kunt geven over de situatie bij Ford Genk. Hebt u nieuws over de onderhandelingen en de toewijzing van de nieuwe modellen? Als dat niet het geval is, bent u van plan zelf contact op te nemen met de directie van Ford Genk? Of zult u andere stappen ondernemen?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijn excuses, dat was ik uit het oog verloren. Ford heeft me laten weten dat de beslissingen omtrent de Mondeo en de volgende modellen is uitgesteld. Ze zullen tegen het einde van dit jaar of begin 2011 worden genomen. Dat is de boodschap die werd overgebracht. We volgen dat van zeer nabij. We hebben daar zeer veel inspanningen rond gedaan. Het hoofdkantoor heeft de beslissing uitgesteld. Dat betekent nog niet dat het negatief zou zijn. Dat heeft met andere zaken te maken, vermoed ik, waar ik minder zicht op heb.

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**De heer Matthias Diependaele:** Ik had ook nog een vraag over de zestien of zeventien overnemers. Ik zou net als de heer Van Rompuy zuivere staatssteun willen afwijzen. Zijn er nog andere middelen om hen te overtuigen om te investeren in de plant in Antwerpen?

**Mevrouw Patricia Ceysens:** Ik ben het ook helemaal eens met de heer Van Rompuy. We hebben wel altijd waarborgen gegeven: een sale-and-lease-backwaarborg en een waarborg gekoppeld aan een businessplan dat kon aantonen dat private middelen de overleving zouden garanderen.

**De heer Bart Van Malderen:** Ik waardeer al uw inspanningen, minister-president. U hebt een uitgebreid relaas gedaan van uw bezoek aan China. Ik was er al van overtuigd dat dat geen plezierreis was.

Onze klok tikt natuurlijk wel. Ik zou de impliciete vraag van mevrouw Turan duidelijker willen stellen. We hebben in feite nog 3 maanden. Zijn er vandaag gesprekken aan de gang? Bent u daarbij betrokken? Bent u op de hoogte van andere gesprekken? Eventueel met een realistische overnemer?

Ik deel uw verontwaardiging. GM heeft hier een verantwoordelijkheid. Dat is vooral een moreel oordeel. Qua afdwingbaarheid is dat heel wat minder sterk.

Ik deel ook uw mening dat multinationale ondernemingen pogen om inzake staatssteun – ik bezondig mij een beetje aan waar ik straks iets ga over zeggen tegenover de heer Van Rompuy – staten, regio's en overheden tegen elkaar uit te spelen. We hebben 6 maanden

geleden aangekaart dat bovenationale herstructurerings op Europees niveau zouden moeten worden aangemeld, net zoals men fusies en overnames moet aankondigen. Zo zouden alle betrokkenen ten minste zicht hebben op eventuele staatsondersteuning in de brede zin van het woord. Via deze transparantie kan iedereen controleren dat er geen sprake is van concurrentievervalsing.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Ik heb al geantwoord op de vragen van de heer Janssens. Ik wil voorkomen dat ik de heer Diependaele een tweede keer vergeet. Dat zou bijna dodelijk zijn voor mij. Mijn excuses.

We hebben in het kader van de hele problematiek van Opel een voorstel gedaan wat de voorzitter zeer correct heeft weergegeven, namelijk de garantie op een lening en een sale-and-rent-back. Dat was volledig ingegeven, niet alleen op basis van een economisch plan, maar ook in het kader van de voorstellen van andere landen en van de werkgelegenheid. Dat voorstel ligt niet meer op tafel. We proberen geen investeerders te lokken door te zeggen dat er 500 miljoen euro op tafel ligt en dat ze maar moeten langskomen. Het dossier is terug open. Ik vermoed dat in een latere fase de investeerder wel zal vragen of er ondersteuning vanuit de overheid mogelijk is. Het antwoord daarop is dat het voorstel niet meer op tafel ligt. Maar ik ben een realist. Op een bepaald moment zal er wel een vraag komen om ondersteuning te geven als een investeerder daar maximaal werkgelegenheid realiseert, wat we ook hopen.

Ik begrijp de bezorgdheid van de heer Penris en van mevrouw Turan. De klok tikt. Dat is juist. Ik kan u zeggen – en ik heb het ook in de plenaire vergadering gezegd – dat er bij de zestien kandidaten die we hebben overgemaakt aan GM, een aantal serieuze zitten. Verder moet u toch goed begrijpen dat ik het akkoord dat de vakbonden en GM op Europees niveau samen zijn overeengekomen, maximaal wil respecteren. Nog belangrijker is dat ik wel kan zeggen dat de kandidaten die de reconversiegroep of ikzelf voorstellen, over heel wat troeven beschikken, maar dan moet er wel nog onderhandeld worden.

Ik heb over die vestiging niets te zeggen. Ik ben een makelaar die zegt dat het iets heel interessant is en dat men daar eens moet naartoe gaan. Als men verder wil gaan, moet GM dat doen. Ik kan dat niet namens GM doen. Ik kan alleen maar stimuleren. Dat is ook wat de mensen van die reconversiegroep kunnen doen.

Dat zal uw bezorgdheid niet wegnemen. Die van mij ook niet trouwens. Er zitten serieuze kandidaten bij. Ik ga ervan uit dat GM met die kandidaten ernstige gesprekken voert. Dat wordt door de vakbonden en ook door de mensen van de reconversiegroep opgevolgd. Die reconversiegroep bestaat nog altijd. Die is niet opgeheven, maar die heeft nu als belangrijke opdracht investeerders te vinden en die aan GM voor te stellen. Als GM in september zegt dat er geen kandidaat tussen zit die de moeite waard is en de fabriek gaat sluiten, dan gaan we wel zeggen dat we zestien kandidaten hebben voorgesteld, waarvan een aantal heel serieuze. Dan willen we weten wat daar allemaal mee gebeurd is enzovoort. Wat ik nu probeer te doen met de reconversiegroep, is om serieuze kandidaten over te maken. Als GM zegt dat er niets tussenzit, dan kan ik wel volgen, maar ik weet dat er een aantal heel ernstige kandidaten bij zijn. Ik hoop dat er iets uitkomt binnen de gestelde termijn. Dat die scherp is, hebben we vanaf het begin gesteld.

Mijnheer Yüksel, ik heb gezegd dat Geely ook Volvo's gaat produceren voor de Chinese markt. Er zit enige logica in dat dit in China zal gebeuren. Ik heb hem ook uitdrukkelijk gevraagd dat dit niet mag betekenen dat men op een bepaald moment de vestiging in Gent en ook in Zweden zou sluiten, dat men alles zou produceren in China en van daar de auto's overbrengen naar de Europese markt. Men heeft me gezegd dat dit niet zal gebeuren. U zult dat samen met mij de volgende jaren opvolgen. Ook het personeel heeft daarover gesprekken gehad met Geely en ik denk dat ze de nodige geruststellende antwoorden gekregen hebben.

De heer Bothuyne heeft een aantal terechte bedenkingen gemaakt. Zoals de heer Van Rompuy zegt, moeten we inderdaad heel voorzichtig met staatssteun omgaan. De banken zijn daar een goed voorbeeld van. Ik denk dat we – met die les indachtig – goed moeten bekijken hoe de overheid die transformatie van onze industrie en van onze economie kan stimuleren zonder bijkomend verslaafden aan de subsidies te creëren. Zeker als het gaat om grote multinationale ondernemingen, verdwijnen die subsidies in zo'n groot geheel dat men zich afvraagt wat daar de echte reden voor is. Probeert men een aantal activiteiten met die subsidies af te dekken? Denk maar aan GM. Eerst moest GM koste wat het kost overheidsteun hebben en nu zegt dat bedrijf dat het het zelf gaat doen als het geen steun krijgt. Het geld was dan blijkbaar bedoeld om het voor GM wat gemakkelijker te maken, maar GM had van in het begin kunnen zeggen dat het voldoende dynamiek en vermogen had om het zelf te doen. Een wijze les die we niet zullen vergeten.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de evaluatie van de RESOC's (regionale sociaal-economische overlegcomités) en de uitvoering van de streekpacten**

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Ik had een vraag om uitleg ingediend over de evaluatie van de regionale sociaal-economische overlegcomités (RESOC's) en daarin vervat de werking van de streekontwikkeling, om de regio's meer te kunnen betrekken bij het beleid van Vlaanderen in Actie (ViA) en om ViA meer te laten doorleven naar regionale werkingen. Ik denk dat het terecht is, en dat blijkt ook uit heel wat beleidsnota's, dat er aandacht moet worden besteed aan de verankering van het Vlaamse beleid in de regio's en de lokale besturen, en dat de realisatie van ViA cruciaal is voor streekontwikkeling in regio's en Vlaanderen.

In het regeerakkoord is voorzien in een tweejaarlijks overleg tussen de Vlaamse Regering en de regionale sociaal-economische overlegcomités (RESOC's) in het kader van aandacht en betrokkenheid van regionale actoren bij het Vlaamse beleid en over de uitvoering van de streekpacten. De Vlaamse Regering kondigde tegen het voorjaar van 2010 een evaluatie aan van dialoogmomenten met de RESOC's en zou tevens een monitoringinstrument ontwikkelen om te zorgen voor een duidelijke en transparante communicatie naar en met de regio's.

Vanuit de RESOC's werd recent een brief gestuurd naar de Vlaamse Regering met de vraag en de duidelijke boodschap naar de heropstart van structureel en regelmatig overleg tussen de verschillende regionale werkingen en het Vlaamse beleidsniveau. Voor de RESOC's is het uiteraard van belang te weten waar hun werking naartoe gaat en hoe ze zich kunnen positioneren of herpositioneren met hun streekontwikkelingswerking. De informatie-uitwisseling en evaluatiemomenten zijn cruciaal, niet alleen voor het Vlaamse, maar ook voor het regionale niveau.

Ik wil een voorbeeld geven om te wijzen op het belang om inspanningen en energie niet verdeeld in te zetten. We weten allemaal dat ViA broodnodig is en dat we er best met ons allen slagvaardig aan werken. Ik verwijs naar het streekpact van regio Kempen, dat ik het beste ken, waarin streekpacten en doelstellingen zijn opgenomen die ook terugkomen in ViA. Ik verwijs naar talentontwikkeling, onderwijs en ondernemerschap. Dat heeft niet alleen met werk en economie te maken: ook milieu en energietechnologie moet daar worden gepromoot.

Ik verwijs ook naar slimme logistiek, dat zowel op het Vlaamse niveau als in de regio Kempen een belangrijke pijler is, waar men van heel nabij de ontwikkelingen van slimme logistiek en mobiliteit wil opvolgen. Het gaat niet alleen over logistiek, maar ook over zorg. Men is ook vragende partij voor innovatiecentra voor zorg. Dat is een aandachtspunt in ViA,



Medisch Centrum Vlaanderen. Ik wil al die energie, goede wil en inspanningen in Vlaanderen en de regio samen zo efficiënt mogelijk inzetten en ervoor zorgen dat er geen inspanningen en positieve wil verloren gaan.

Minister-president, ik hoop dat die overlegmomenten zo snel mogelijk worden heropgestart, en dat op regionaal niveau wordt uitgeklaard op welke speerpunten de regio's het beste inzetten in het kader van die doelstellingen en waar Vlaanderen vooral inzet, zodat dit elkaar aanvult en er niet naast elkaar wordt gewerkt.

Minister-president, wanneer zal de evaluatie van de RESOC's gebeuren? Hoe zal de evaluatie worden uitgevoerd? Wanneer en hoe zullen de RESOC's worden betrokken bij de verdere uitvoering van het ViA-project? Het is van belang dat de streekpacten een snelle en efficiënte uitvoering krijgen in het belang van Vlaanderen en de regio's. Kan er een beroep worden gedaan op het monitoringsysteem van ViA voor monitoring van de uitvoering van de streekpacten? Heeft de Vlaamse Regering al verder nagedacht over de mogelijkheid tot afsluiten van contracten of verder gevorderde pacten tussen de Vlaamse overheid en de RESOC's om dat structureel overleg te kunnen vastleggen, en na te gaan waar men met de informatie-uitwisseling naartoe moet? Hoe kunnen we al die pijlers binnen ViA en de regio's concreet uitvoeren op het terrein?

**De voorzitter:** De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys:** Ik heb in mijn vorig leven hier enkele vragen over gesteld. Ik heb de streekpacten meegemaakt en de subregionale tewerkstellingscomités (STC's), die de voorlopers waren van de subregionale overlegstructuren. In de vorige legislatuur hebben we de omschakeling meegemaakt onder het adagium van de prioriteit van de politiek. Men heeft die overlegstructuur omgebogen. Nu ze al enkele jaren aan het draaien zijn, is door de ombuiging ook de ziel uit de overlegstructuren gehaald. De dynamiek die vroeger in de streekpacten zat, is op dit ogenblik niet meer overal aanwezig.

Minister-president, blijkt uit de evaluaties dat de dynamiek verloren is gegaan, naar aanleiding van het hervormingsproces van die subregionale overlegstructuren?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, collega's, dit zijn heel wat vragen. Ik zal ze zo goed mogelijk proberen te beantwoorden.

Mevrouw Smaers, het gaat over de evaluatie van de dialoogmomenten die plaatsvonden einde 2008, begin 2009. Die hadden als doel een overleg te hebben over de prioriteiten van de streekpacten en te komen tot een uitwisseling tussen de diensten van de Vlaamse Regering en de verantwoordelijken van de RESOC's over de uitvoering van de streekpacten. Als men mensen beweegt om streekpacten op te maken, moet dat niet meteen in de kast terecht komen.

Dit wordt belangrijk geacht omdat de streekpacten die worden afgesloten tussen de partners van het RESOC, vaak een beroep moeten doen op de Vlaamse overheid voor de uitvoering van de pacten. Daarom werden de streekpacten voorgesteld, in ieder geval de prioriteiten ervan, en er werd nagegaan hoe de Vlaamse overheid de uitvoering van de projecten zou kunnen ondersteunen.

Hoe werden de dialoogmomenten aangepakt? In voorbereiding op de dialoogmomenten werd de RESOC's gevraagd een vragenlijst met prioritaire vragen aan de Vlaamse overheid over te maken in functie van de uitvoering van de streekpacten. Deze werden besproken tijdens een ruim forum van de verschillende diensten aangevuld met kabinetten van de Vlaamse overheid. Wel zorgde de stafdienst van de Vlaamse Regering van het Departement Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid (DAR) voor een evaluatie van de dialoogmomenten die werden georganiseerd tussen RESOC's en de Vlaamse overheid in 2008-2009.

De evaluatie gebeurde aan de hand van de antwoorden op een vragenlijst, die werd verstuurd naar de verschillende RESOC's en alle betrokken diensten binnen de Vlaamse administratie.

De evaluatie peilde zowel naar het inhoudelijke als naar de vormelijke aspecten van de dialoogmomenten. De resultaten van de evaluatie van de dialoogmomenten werden gepresenteerd tijdens het platform sociaal-economisch streekbeleid, dat plaatsvond op 22 juni 2010.

Dit waren de conclusies: slechts één derde van de RESOC's geeft aan dat de dialoogmomenten bij concrete dossiers tot een doorbraak hebben geleid. Wel is in sommige dossiers de communicatie verbeterd als gevolg van de dialoogmomenten. Niettegenstaande de beperkte resultaten en beperkte meerwaarde van de dialoogmomenten geven de RESOC's en de administraties een relatief sterk signaal voor het verder investeren in overleg tussen RESOC en Vlaamse overheid via dialoogmomenten.

Indien dialoogmomenten opnieuw worden georganiseerd, dringen RESOC's en administraties aan op bijsturing van het instrument, onder andere een sterkere beleidsmatige focus van de dialoogmomenten. Voor de Vlaamse overheid is het daarbij belangrijk een zicht te krijgen op de langetermijnvisie van het RESOC op de streek. Voor de RESOC's is het belangrijk om afspraken te maken over de samenwerking van de Vlaamse overheid voor de uitvoering van de prioritaire projecten in het kader van de streekpacten.

Uit de evaluaties blijken zowel RESOC's als administraties een meerwaarde te zien in het subregionale overlegniveau. Toch zijn voor beide aanpassingen noodzakelijk om vanuit de RESOC's tot doorbraken te komen. Voor de RESOC's zitten de aanpassingen in onder andere een verbeterde ondersteuning en uitbreiding van bevoegdheden. Vanuit de administraties komt het signaal werk te maken van een duidelijke afbakening van bevoegdheden en afspraken op het subregionale niveau tussen alle relevante streekactoren. Met andere woorden, zowel langs de zijde van de RESOC's als langs de zijde van de Vlaamse administratie kunnen besprekingen in het kader van de interne staatshervorming op deze conclusies aansluiten.

U weet dat een andere heel belangrijke oefening in het kader van de interne staatshervorming het aangekondigde witboek is. Het materiaal dat wij hebben uit de evaluatie van de dialoogmomenten, kan een insteek zijn om na te gaan hoe we er verder mee moeten omgaan.

Twaalf van de vijftien RESOC's ondertekenden het Pact 2020 en engageerden zich via die weg om mee te werken aan de realisatie van de doelstellingen van het Pact 2020. De doorbraken van Vlaanderen in Actie en de doelstellingen van Pact 2020 werden opgenomen in het Vlaams regeerakkoord en werden intussen grotendeels uitgewerkt in concrete projecten waarnaar u zelf verwezen hebt. De trekkers van deze doorbraakgroepen willen alle belangrijke stakeholders betrekken bij de uitvoering van deze projecten, omdat het belangrijk is dat de uitvoering van ViA niet enkel een verhaal is van de Vlaamse overheid, maar algemeen gedragen wordt. In deze aangelegenheid zijn de RESOC's als subregionaal sociaal-economisch adviesorgaan eveneens betrokken. Het hangt echter specifiek van project tot project af, waar en op welke wijze RESOC's in de nabije toekomst betrokken zullen worden bij de uitvoering van ViA.

Daarnaast zijn RESOC's ook betrokken bij enkele concrete ViA-projecten onder meer op vlak van de ontwikkeling van de social-profit – vergrijzing als opportuniteit – door RESOC Zuid-Oost-Vlaanderen en Flanders Marine met de ontwikkeling van de visserijsector door RESOC Oostende. Er zijn, zoals het het lillende leven in Vlaanderen betaamt, heel wat initiatieven, ook in het kader van ViA.

U vroeg naar monitoring. Dat is geen evidentie, aangezien streekpacten geen initiatieven van de Vlaamse overheid zijn, maar wel van de RESOC's. Met andere woorden, de Vlaamse overheid staat niet in voor de uitvoering van de streekpacten. In de mate dat speerpunten uit de streekpacten gelijklopen met speerpunten en acties van ViA, zijn zij automatisch opgenomen in de monitoring van het Vlaamse regeerakkoord en ViA en worden zij opgevolgd, zij het niet steeds op streekniveau.

Inzake de opvolging van de uitvoering van de streekpacten is het wel zo dat er reeds een opvolgingssysteem bestaat om per RESOC de gemaakte afspraken tijdens de dialoogmomenten te monitoren. Zo wordt aan de betrokken administraties zesmaandelijks een update gevraagd van de antwoorden die werden gegeven op de vragen die naar aanleiding van de dialoogmomenten werden gesteld. Een nieuwe interactie tussen de Vlaamse Regering en de RESOC's wordt gepland tegen eind 2011.

Recent is een rondvraag gedaan bij de RESOC's naar die projecten die startklaar zijn en kunnen bijdragen aan de vernieuwing van het economisch weefsel. Deze rondvraag gebeurde onder impuls van het Werkgelegenheids- en Investeringsplan (WIP). Sommige projectvoorstellen werden al doorgegeven aan het Agentschap Ondernemen, maar de meeste projectvoorstellen worden verwacht begin juli zodat er tegen het zomerreces een beeld is van de aard en het aantal projecten dat effectief startklaar is. De Vlaamse Regering houdt haar laatste ministerraad normaliter op 23 juli.

Het regeerakkoord stelt uitdrukkelijk: "De Vlaamse Regering kan met de RESOC's streekpacten afsluiten die gericht zijn op de specifieke regionale ontwikkeling". Het is mij ook bekend dat een aantal RESOC's hiervoor vragende partij zijn, maar een positief antwoord hierop ligt niet voor de hand. Dit kwam ook aan bod bij de dialoogmomenten. Streekpacten zijn engagementen tussen partners in de regio. De Vlaamse overheid onderhandelt niet over streekpacten met de regionale actoren. Dit was de aanpak vroeger in het kader van het streekcharteroverleg in de jaren 90, maar dat bleek niet te werken.

Wat wel mogelijk is, maar daarover zijn geen besprekingen gevoerd laat staan afspraken gemaakt, is dat we naar analogie van de stadscontracten, met RESOC's afspraken maken over de uitvoering van een beperkt aantal concrete prioritaire projecten waarvoor de inbreng van de Vlaamse Regering noodzakelijk is.

Voorlopig willen we de werking van de dialoogmomenten voortzetten. Dit zullen we opnieuw opnemen in 2011, en ook dit is opgenomen in het regeerakkoord. Op deze wijze kunnen we afspraken maken hoe de Vlaamse overheid verdere initiatieven kan nemen om te komen tot de uitvoering van de streekpacten.

**De voorzitter:** Mevrouw Smaers heeft het woord.

**Mevrouw Griet Smaers:** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uit uw antwoord blijkt dat het prioritair is om met projecten te werken. Ik denk ook dat het projectmatig moet worden aangepakt om een aantal doelstellingen regionaal te verankeren binnen het Vlaamse beleid. Als er heel goede initiatieven bij zijn waarover men, ook regionaal, een akkoord heeft, dan moet men die prioritair uitvoeren, in het kader van ViA en vanuit het Vlaamse beleid. Al die projecten kunnen dan zo goed mogelijk worden afgestemd. Vanuit de regio kan er dan een dynamiek komen om ook met de regio rond bepaalde projecten te kunnen werken. Het is zeker cruciaal om de 'doorlevendheid' van ViA en het Vlaamse beleid te kunnen laten werken. Ik denk dat we daar met z'n allen willen en moeten aan meewerken. Ik ben blij dat het die richting uitgaat.

Ik onthoud ook dat de structurele overlegmomenten met de RESOC's verder worden onderzocht om de afstemming en de werking te verbeteren, zodat men zo snel mogelijk tot de meest efficiënte uitvoering van gezamenlijke projecten en inzichten komt.

**De voorzitter:** De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys:** Ik wil nog kort reageren, niet omdat het antwoord van de minister-president niet voldoende zou zijn.

Bij de oorspronkelijke streekpacten is er een discussie geweest omdat de Vlaamse Regering zich had geëngageerd om, wanneer er binnen de streekpacten een consensus was, die voorstellen prioritair binnen de departementen uit te voeren. Persoonlijk vind ik dat wel wat vergaand, want dan zou men lokaal kunnen beslissen wat eigenlijk op gewestelijk vlak moet

worden uitgevoerd. Men heeft dus proberen bij te sturen, maar men is nog veel verder gegaan. Men heeft de structuur zelf van de overlegorganen veranderd. Ik denk dat dat een stap te ver is geweest en dat men daardoor een stuk dynamiek uit die instellingen heeft weggenomen. Soms werkten ze dus te goed waardoor er een probleem bij de uitvoering kwam.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stijgende leegstand van handelszaken in steden**

**De voorzitter:** De heer Reekmans heeft het woord.

**De heer Peter Reekmans:** Voorzitter, minister-president, collega's, een tijdje geleden is in de media melding gemaakt van een stijgend aantal leegstaande handelspanden in Vlaamse steden. De voorbije 2 jaar is 13 percent van de handelaars weggetrokken uit centrumsteden zoals Aalst, Brugge en Turnhout. Deze evolutie zou niet alleen aan de crisis te wijten zijn, maar zou ook haar oorzaak vinden in de parkeerproblemen en in aanhoudende wegenwerken. In een videoreportage in de pers beklemtonen het Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen en winkeliers dat de klanten om die redenen steeds moeilijker de handelszaken kunnen bereiken en daardoor wegblijven. Ook het aantrekken van nieuwe handelaars die de leegstaande panden zouden innemen, wordt hierdoor bemoeilijkt.

Iedereen kan vandaag vaststellen dat steeds meer handelszaken verkiezen om zich buiten of aan de rand van de stad te vestigen, omdat ze daar vlotter bereikbaar zijn en vooral omdat ze hun klanten gratis parkeergelegenheid kunnen aanbieden. Het herhaaldelijk herinrichten van wegen en winkelstraten, het bemoeilijken van de bereikbaarheid van de winkelstraten, het tekort aan parkings waardoor automobiele klanten blijven rondrijden en aldus de verkeersdruk verhogen, de stijgende prijzen voor de parkeerplaatsen, de betaling van parkeerplaatsen die in sommige steden zelfs verplicht is tot laat op de avond of zelfs tot middernacht, de jacht van parkeerwachters op automobilisten wier parkeertijd verlopen is, de veiligheid die te wensen overlaat in sommige parkings, het verkeersvrij maken van sommige handelscentra – in Aarschot leidt dit volop tot protest bij handelaars –, leiden ertoe dat steeds meer klanten de stadscentra links laten liggen en elders gaan winkelen.

Minister-president, als voormalig gedelegeerd bestuurder van UNIZO kan het niet anders dan dat deze evolutie u verontrust en zelfs zorgen baart. U zult natuurlijk wijzen op de gemeentelijke autonomie, maar de vorige regeringen hebben de idee gepromoot dat klanten best met de bus of de fiets naar de stadscentra komen en dat autoparkeerplaatsen best worden beperkt. De realiteit toont aan dat het gebruik van bus of fiets slechts bij een beperkt aantal klanten ingang vindt. Meestal gaat het om inwoners van de stad zelf. De klanten die van buiten de stad komen, haken sneller af. De handelaars krijgen het steeds moeilijker om te overleven. Sommigen verlaten de steden.

Minister-president, hebt u enig idee van de huidige omvang van de leegstand in de centrumsteden? Bent u van plan deze negatieve evolutie door middel van bijkomend overleg met de steden en van maatregelen van de Vlaamse Regering te keren? Welke maatregelen plant u? In deze crisistijden vormen de middenstand en de kleine kmo's de draaischijf van onze economie.

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**De heer Robrecht Bothuyne:** Voorzitter, de leegstand vormt een probleem. In sommige steden is dit zelfs een zeer acuut probleem. De heer Reekmans heeft de enquête van het NSZ,

die al enkele maanden geleden is gepresenteerd, echter bijzonder selectief gelezen. Hij verwijst naar de parkeer- en mobiliteitsproblematiek. Volgens het persbericht van het NSZ zijn de voornaamste oorzaken van de leegstand echter de economische crisis en vooral het fenomeen van de shopping centra en grote handelsvestigingen die zich de afgelopen jaren buiten de stadscentra hebben kunnen vestigen. Die wildgroei heeft ertoe geleid dat de leegstand in een aantal stadscentra is toegenomen. Dit is het gevolg van een beleid dat te veel vrijheid heeft gelaten om dergelijke zaken buiten de handelskernen te vestigen.

Volgens mij moeten we een Vlaams winkelbeleid tot stand brengen. Dit staat overigens ook in het Vlaams regeerakkoord. In feite staat het antwoord op deze vraag om uitleg in het regeerakkoord en in de beleidsnota van de minister-president. *(Opmerkingen)*

In dit winkelbeleid zou de nadruk moeten worden gelegd op de regel dat handelsvestigingen zich in het centrum van een stad of een gemeente moeten vestigen. Het winkelbeleid, dat in samenwerking met de lokale overheden moet worden gevoerd, moet dit mogelijk maken. Het moet veel minder dan vroeger mogelijk worden handelszaken in de rand van een stad of een gemeente te vestigen.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Voorzitter, ik heb niet op voorhand gelezen waar de heer Reekmans zijn vraag om uitleg op heeft gebaseerd. Hij heeft het over de jacht op de parkeerders en over het verkeersvrij maken van een aantal winkelcentra. Antwerpen beschikt over een goed voorbeeld hiervan. Toen destijds werd beslist de Meir verkeersvrij te maken, was de omvang van het protest zeer groot. Nu is de tevredenheid groter.

Antwerpen voert een streng beleid. Dit geldt ook voor het parkeerbeleid. Dat beleid is nodig. De auto hoort niet thuis in de stad. Mensen die van buiten de stad komen, kunnen voor het openbaar vervoer kiezen. Indien dit niet lukt, bevinden er zich in de rand voldoende parkings. Ze kunnen daar hun auto achterlaten en vervolgens het openbaar vervoer nemen. Zo komen ze pal in het centrum terecht en kunnen ze op de Meir, in het hartje van Antwerpen, winkelen.

De leegstand in Antwerpen vormt een probleem. Dit geldt niet voor de Meir. De winkel is zeer in trek en doet het goed bij een binnenlands publiek en bij onze nabije burenen, in het bijzonder bij de Nederlanders. In districten hebben we wel een ernstig probleem. De districtskernen zijn niet meer wat ze geweest zijn. De straten worden heraangelegd. We proberen een impuls te geven. Het is echter niet gemakkelijk op dit vlak een beleid te voeren.

De heer Bothuyne heeft gelijk. We zouden er al mee kunnen beginnen te voorkomen dat winkelcentra buiten de stad de winkeliers uit de stad trekken. Bovendien zouden we de districtskernen en dorpskernen een andere bestemming kunnen geven. Dit betekent niet dat er geen winkels meer mogen zijn. Er moeten wijkgerichte winkels komen. Die winkels moeten het publiek in de buurt aantrekken. Zo kunnen die mensen bepaalde boodschappen vlakbij huis doen.

Minister-president, ik heb het Vlaams regeerakkoord gelezen. Ik heb begrepen wat u tijdens vorige discussies hebt aangekondigd. Mijn vraag is dan ook waar uw plan voor winkelend Vlaanderen blijft.

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Voorzitter, ik zou graag een aantal bemerkingen bij deze vraag om uitleg maken.

Ten eerste, toen in Gent het voetgangersgebied werd afgebakend, werd moord en brand geschreeuwd. Alle handelszaken zouden uit dit vrij grote gebied verdwijnen. Het zou onmogelijk worden handel te drijven. Ik merk dat de detailhandel in het voetgangersgebied nog nooit zo heeft gebloeid. Dit is een plaats waar mensen graag komen winkelen. Ze combineren dit met een bezoek aan de stad. Ze klagen weinig over het feit dat ze niet op 20 meter afstand van de winkels kunnen parkeren.

Ten tweede, wat het parkeerbeleid en het brengen of vervoeren van goederen betreft, wil ik erop wijzen dat er oplossingen zijn. In een aantal Nederlandse steden is radicaal voor stadsdistributiecentra gekozen. De handelszaken hebben hier zelf het initiatief toe genomen. Dit systeem werkt.

Ten derde, ik ben veeleer bezorgd om de verarming van het winkelapparaat in bepaalde woonwijken van onze steden en gemeenten. Ik denk dat dit aansluit bij de opmerking van mevrouw Turan. Op bepaalde plaatsen zijn er duidelijk minder winkels. Soms gaat het zelfs om wijken die met de auto gemakkelijk bereikbaar zijn. Dit betekent dat de redenering van de heer Reekmans niet klopt.

Ten vierde, ik merk dat heel wat lokale overheden zich ten aanzien van de shopping centra in zekere mate dubbelzinnig opstellen. De heer Bothuyne heeft volledig gelijk. We gaan hier veel te gemakkelijk mee om. Sommige stadsbesturen erkennen de situatie waarin de winkels zich bevinden, maar fungeren tegelijkertijd als de motor van grootschalige ontwikkelingen die tot shopping malls leiden. Volgens mij moeten onze stadsbesturen duidelijk voor de detailhandel kiezen. We moeten de grote shopping centra buiten de steden afwijzen.

**De voorzitter:** De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys:** Voorzitter, ik wil me graag bij deze vraag om uitleg aansluiten. Of ik me ook bij de motivatie van de heer Reekmans wil aansluiten, is natuurlijk een andere vraag.

Diest is geen centrumstad. Wat niet is, kan natuurlijk nog komen. (*Gelach*)

We worden natuurlijk wel met de leegstand geconfronteerd. Uit tellingen van journalisten blijkt dat de leegstand in Diest sinds 2008 met 10 percent is teruggedrongen. De heer Reekmans woont dicht bij Diest. Hij moet de stad zeker kennen. (*Opmerkingen*)

Die discussie wordt bij ons echter ook gevoerd. We zijn momenteel een detailhandelsplan en een mobiliteitsplan aan het opstellen. We willen de binnenstad autoluw maken. De discussie die hier is aangehaald en die door net NSZ naar voren wordt gebracht, leeft ook in Diest.

Ik heb het onderzoek zelf niet gelezen. Tijdens het lezen van krantenartikelen over dit onderwerp is me echter iets opgevallen. De verwijzing naar het parkeerprobleem als reden is niet uit een objectief onderzoek afkomstig. Die verwijzing berust op een bevraging van de winkeliers. In Diest hangen momenteel ook zwarte vlaggen uit. Er is protest tegen ons mobiliteitsplan. Ik begrijp dit. Het gaat om het inkomen van die mensen. We moeten hier voorzichtig mee omspringen. Er is echter ook sprake van een zekere krampachtigheid. Er is verzet tot de nieuwe situatie er is en dan kantelt die houding.

Ik ben het eens met de heer Bothuyne. We pleiten niet voor een creatieve destructie. We vinden niet dat de winkels die naar de rand willen verhuizen maar moeten vertrekken. We werken aan een detailhandelsplan.

Ik vind dat we het debat beter uit de emotionele sfeer kunnen halen. Ik weet dat het moeilijk is dit allemaal te objectiveren. De vraag is of de minister-president een idee van de omvang van de leegstand heeft en wat hij hieraan wil doen. Dat zijn moeilijke vragen. Een flankerend beleid kan nooit helemaal worden waargemaakt. Het zou evenwel een goede zaak zijn die discussie uit de emotionele sfeer te halen. Ik weet niet goed hoe dit zou moeten gebeuren. We kunnen naar geslaagde voorbeelden verwijzen. Diest kan zich echter moeilijk met Gent vergelijken. We moeten voor een groter draagvlak zorgen. In de meeste centrumsteden en kleine provinciesteden worden inspanningen geleverd om de centra mooier en toegankelijker voor de zwakke weggebruikers te maken. Die inspanningen worden geleverd om de handels- en horecazaken te stimuleren, en niet om hen tegen te werken.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, ik heb de cijfers in verband met de leegstand ook gelezen. De gemiddelde leegstand is met 14 procentpunten tot 6,18 percent gestegen. Dat

heeft natuurlijk ook te maken met de crisis, maar het is een zorg die ik heb en waar we de juiste antwoorden op moeten geven.

U hebt, naast de crisis, een aantal redenen opgesomd. Ik wil er één aan toevoegen, namelijk dat de leegstand er onder meer ook is gekomen door de concurrentie van de randstedelijke ontwikkeling door de uitwaaiering van het winkelaanbod. Mijnheer Reekmans, u geeft zelf ook aan dat die uitwaaiering nog toeneemt. Die tendens stel ik samen met u vast.

Volgens sommige experts, zoals het West-Vlaams Economisch Studiebureau (WES), zal deze tendens de komende jaren nog versterken door de groeiende polarisering tussen funshopping onder andere in de grote steden, en runshopping, vaak in baanwinkels. Dat is nefast voor wat men noemt stuck-in-the-middlegebieden, zoals secundaire centra, wijkcentra en winkelgebieden in de grote steden die het steeds moeilijker zullen krijgen. Dat wil niet zeggen dat ze daar niet de juiste acties aan kunnen verbinden en de juiste antwoorden op kunnen geven. Dat is een tendens.

Commerciële leegstand in die handelskernen werkt imagooverlagend en doet afbreuk aan de aantrekkelijkheid ervan. Dat staat haaks op de visie van de Vlaamse Regering die ook in het regeerakkoord heel duidelijk is weergegeven, met name de versterking van de aantrekkelijkheid en de multifunctionaliteit van de stedelijke kernen. Dat is onze ambitie.

Mevrouw Turan vroeg terecht: waar blijft uw plan? We zijn hard aan het werken aan dat plan. De tijd dringt, want het parlement gaat binnenkort in zomerreces. Met die winkelnota wil ik bijdragen tot een kernversterkend beleid en tot het ondersteunen van de detailhandel en het zich aanpassen aan de winkel van morgen. We hebben de scholen van morgen, ik vind dat we ook de nodige initiatieven moeten nemen in verband met de winkel van morgen.

Leegstaande handelspanden zien we daarbij als een gevolg van allerlei onderliggende factoren waarop we willen werken. Dat kernversterkend beleid zal heel nadrukkelijk in die winkelnota aanwezig zijn door het aantrekkelijk maken van het winkelklimaat door parkinggebieden, groenvoorziening en dergelijke. We zijn daar zeer intensief mee bezig. Dat is ook een belangrijke taak voor de lokale overheden. Daar zal verder nauw overleg over moeten gebeuren. Mijn medewerkers en administratie werken daar nu hard aan.

In tussentijd zetten we ook in op andere maatregelen. Om bepaalde mensen van de oppositie te overtuigen dat we hard werken en dat niet alleen zeggen: de Vlaamse Regering heeft ten aanzien van hinder door openbare werken de principiële beslissing genomen, die nu terugkomt van de Raad van State, om de rentetoelage uit te breiden naar de investeringskredieten die al waren afgesloten in de jaren voor de start van de openbare werken, waardoor de aflossingslast van de leningen nog draaglijker wordt gemaakt. We zijn dus volop bezig met een aantal heel concrete aanpassingen. De winkelnota is op komst, met al die elementen daarin.

Mijnheer Reekmans, ben ik daarover bezorgd? Ja. Doe ik er iets aan? Ja, heel concreet wat ik heb gezegd, namelijk in de winkelnota.

**De voorzitter:** De heer Reekmans heeft het woord.

**De heer Peter Reekmans:** Mijnheer Bothuyne, ik weet wat in het regeerakkoord staat, hoor. Het feit dat ik bijna een jaar heb gewacht om die vraag te stellen, lijkt me toch redelijk. Uw coalitiepartner sp.a vraagt zelf waar het plan blijft. Ik denk dat uw antwoord niet volstond. Ik ben tevreden dat de minister-president ten minste een degelijk antwoord gaf. U zult hem nog niet kunnen vervangen, collega Bothuyne.

Minister-president, het laatste wat u zei, baart me wel zorgen. U zegt dat u bezig bent met de steun aan winkeliers bij wegenwerken, onder andere door de rentetoelage. Onlangs heb ik u een schriftelijke vraag gesteld om de totaliteit in kaart te krijgen van het aantal winkeliers dat daar een beroep op doet. Ik stelde vast uit die cijfers dat de Vlaamse steunmaatregelen een pak minder goed scoorden dan de federale steunmaatregelen. Waar de wet-Dedecker zijn nut

had bewezen, worden de Vlaamse maatregelen heel karig gebruikt. Dat heb ik afgeleid uit uw antwoord op een schriftelijke vraag die ik u heb gesteld.

Mijn voorstel daarover is: maak er één concrete maatregel van. Ik hoop dat dat eens gaat lukken en dat we iets degelijks kunnen maken. Wat me echter vooral zorgen baart, is het volgende. Als ik kijk naar het beleid van de vorige en de huidige Vlaamse Regering, zie ik gelijkenissen zoals de kernversterkende maatregelen. Die zijn alleen heel vrijblijvend. Je kunt er alle richtingen mee uit en ze zijn niet concreet.

Ik snap iets niet. Op het einde van vorige Vlaamse regeerperiode zijn er nog heel wat brownfieldconvenanten goedgekeurd. De voorzitter weet dat zeer goed. Zo was er een in Machelen-Vilvoorde voor de ontwikkeling van een soort shopping center. Op enkele kilometers daarvan heb je de stad Vilvoorde. Ik spreek me niet uit voor of tegen, ik sta voor alles open, zolang de kmo's en de winkeliers hun boterham kunnen verdienen. We doen vooral aan politiek om het mogelijk te maken dat mensen die vandaag investeren en werk creëren in dit land, ten minste de kans krijgen om te ondernemen.

Ik stel vast dat het voor heel veel winkeliers in steden heel moeilijk is, vooral in bepaalde steden. De voorbeelden van Gent en Antwerpen moet je niet noemen. Een straat als de Meir kan je natuurlijk verkeersvrij maken, dat is nogal evident. Ik focus vooral op provinciesteden, waar het veel moeilijker is. Er zijn collega's die de bus en de fiets promoten. Ik vraag me af, wanneer je een wasmachine koopt in een centrum, hoe je die met een bus gaat vervoeren. *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw)*

Ik vraag me af hoe een gezin met vier of vijf kinderen in een voedingswinkel moet geraken, want op de Meir vind je geen grote voedingswinkels. Uiteindelijk moet je het ermee eens zijn dat het winkelen en het ondernemen uit het centrum verdwijnt en naar de rand verhuist. Ik kan me niet voorstellen dat iemand met een groot gezin zijn boodschappen kan doen met de bus of de fiets. Dat wordt gepromoot. Niet toevallig stijgt de leegstand. Voorbeelden uit Gent en Antwerpen vind ik niet vergelijkbaar. We moeten vooral kijken naar de kleinere provinciesteden en kleinere commerciële centra. De sp.a geeft terecht het verschil aan tussen de districten en de Meir. Dan zie je het al. Dan bekijken we alleen nog maar Antwerpen, en hebben we Vlaanderen nog niet bekeken.

Minister-president, ik had vandaag iets meer verwacht dan een passage uit het regeerakkoord met de boodschap: mijn medewerkers werken er hard aan. In welke richting en waaraan zijn uw medewerkers concreet aan het werken? Ik heb toch de indruk uit uw antwoord dat u een dezer dagen ermee zou willen landen. U verwees zelf naar het parlementair reces. Mag ik daaruit begrijpen dat u wilt landen met een concreet plan voor het parlementair verlov? Wat is de tijdslijn?

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Ik denk dat de heer Reekmans eens moet gaan kijken naar een aantal steden in het buitenland waar men wel goede oplossingen heeft gevonden om duurzame mobiliteitsvormen te combineren met detailhandel. Dat lukt. Ga eens naar Groningen, dan zult u wel zien dat het ook op een andere manier kan.

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Peilen naar de intenties van een minister mag u natuurlijk altijd doen. Aan de tijdslijn wordt hard gewerkt. Liever morgen dan overmorgen. Men heeft het voorbeeld Machelen gegeven. Wat in de vorige legislatuur gestart is en nu gefinaliseerd, is gebeurd in nauw overleg met de stad Vilvoorde en met de lokale handelaars. Dat is heel belangrijk. Uit mijn vorig leven weet ik hoe delicaat dat is.

Ik heb in 4 dagen verlov voorzien. Mogelijk gaat dat zelfs niet door. Voor de rest wordt er gewoon doorgewerkt. Ook na het zomerreces van dit parlement sta ik klaar indien u deze winkelnota nog tijdens de vakantie wilt bespreken.



**De voorzitter:** De heer Reekmans heeft het woord.

**De heer Peter Reekmans:** Minister-president, uw vakantieplanning interesseert me minder. Ik zal zeker niet beweren dat u niet hard werkt. Ik had toch graag een tijdslijn bij benadering gehad. Ik zal u ook zeggen waarom. De collega uit Diest haalt aan dat daar ook al zwarte vlaggen uithangen. Vandaag is er een soort protest van handelaars in Aarschot. Dat zijn twee steden in mijn buurt waarvan ik weet dat handelaars reageren tegen bepaalde mobiliteitsplannen.

En waarom is die reactie zo hevig? Gedeeltelijk is het natuurlijk een emotionele reactie. Maar in tijden van crisis hebben die middenstanders het moeilijker. Daarnaast zien ze ook dat er meer leegstand is. En leegstand in een winkelcentrum leidt ook tot het verdwijnen van de goede uitstraling van dat centrum, waardoor handelaars sneller paniekerig reageren.

Daarom had ik ook graag een concreet antwoord gehad op de vraag wanneer u dacht te landen met uw plan, zodat de middenstanders ten minste weten wanneer er iets kan gebeuren. Als u zou zeggen dat er uiterlijk binnen enkele maanden geland wordt en dat er concrete stappen worden gezet met de steden, dan zou u heel wat problemen inzake handelaarsverzet in vele steden kunnen voorkomen. U zou dan de lont uit het kruitvat halen. Blijkbaar kan ik geen datum krijgen. Dat toont aan dat alles nog zeer pril is en dat het toch nog wel even zal duren. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

**De voorzitter:** De heer Laurys heeft het woord.

**De heer Jan Laurys:** Mijnheer Reekmans, ik wil enkel nog zeggen dat die zwarte vlaggen zijn uitgedeeld door uw lokale collega, weliswaar betaald met subsidies van de stad.

**De heer Peter Reekmans:** En die handelaars doen dat maar gewoon!

**De heer Jan Laurys:** Een paar wisten niet waarom die vlaggen aan hun gevel hingen.

**De heer Peter Reekmans:** U zegt dus dat sommige handelaars de betekenis van een zwarte vlag niet snappen!

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het urgentiebesluit met betrekking tot de waarborgregeling voor kmo's en grote ondernemingen**

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**De heer Matthias Diependaele:** Minister-president, op 16 oktober 2009 werd een urgentiebesluit in het leven geroepen betreffende de procedurele aspecten van de waarborgregeling met betrekking tot overbruggingsfinanciering. Dat is gebeurd naar aanleiding van de financieel-economische crisis.

Ik zal even citeren: “Overwegende dat de Vlaamse Regering snel uitvoering moet geven aan de uitbreiding van de bestaande waarborgregeling met betrekking tot overbruggingsfinanciering. Een waarborgregeling is immers een snel, eenvoudig en relatief goedkoop instrument om ondernemingen te ondersteunen en de toegang tot financiering van hun activiteiten en investeringen te verruimen. Naar aanleiding van de huidige economische en financiële crisis kampen de kmo's en de grote ondernemingen met een acute verminderde toegang tot kredietverlening met betrekking tot overbruggingsfinanciering. Het Vlaamse Gewest voorziet midden oktober 2009 een nieuwe oproep naar de financiële instellingen waarbij de modaliteiten van de overbruggingsfinanciering dienen opgenomen te worden, zo niet kunnen deze maar opgenomen worden in een volgende oproep (vermoedelijk mei 2010).

Een vertraging in de aanneming en de bekendmaking van dit besluit doet afbreuk aan de doeltreffendheid en het doel ervan, namelijk het faciliteren van de verwerving van voldoende financieringsmiddelen door ondernemingen via het verstrekken van een overheidswaarborg in een periode van economische en financiële crisis.”

Dit besluit houdt op van kracht te zijn op de dag waarop het besluit van de Vlaamse Regering van 7 november 2008 betreffende erkenning van een financiële crisis en tot afwijking van de waarborgregeling voor kleine en middelgrote ondernemingen, overeenkomstig artikel 7 van het voormelde besluit, ophoudt van kracht te zijn.

Minister-president, bereikt het urgentiebesluit het beoogde effect? Hoeveel ondernemingen konden gebruik maken van deze uitgebreide waarborgregeling en voor welk bedrag? Kunt u een overzicht geven van spreiding van het aantal dossiers en het bedrag van de betrokken waarborgregeling over kmo's en grote ondernemingen? Hoeveel ging naar de kmo's en hoeveel naar de grote ondernemingen? Heeft de Vlaamse Regering een timing naar voren geschoven wanneer dit urgentiebesluit wordt stopgezet? In het urgentiebesluit stonden een paar criteria. Deze morgen hebben we gezien dat de overbruggingspremie in het beleidsdomein Werk afloopt eind december. Misschien loopt dat ongeveer samen. Wat zijn de voorwaarden daarvoor? Welke criteria moeten vervuld zijn vooraleer de Vlaamse Regering zegt dat de crisis voorbij is? Zijn er op dit moment al voorwaarden vervuld? Waarschijnlijk zijn er meerdere voorwaarden. In welke richting gaan we precies met sommige criteria? Evolueert dat in de goede richting?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer Diependaele, u vraagt naar facts and figures. Ik zal u die in alle transparantie en openheid geven. Het urgentiebesluit voor overbruggingsfinanciering werd opgenomen bij oproep 10 en 11, waarvan het quotum voor de waarborgregeling ter beschikking werd gesteld per 1 januari 2010. Dat wil zeggen dat in principe vanaf 1 januari 2010 verbintenissen onder het urgentiebesluit konden worden aangemeld. Het is dus minder dan 6 maanden van kracht.

Na een eerder trage opstart, wegens de noodzakelijke inlooperperiode waarin de bekendmaking en de organisatie van deze nieuwe mogelijkheden binnen de financiële instellingen diende te gebeuren, wordt op heden frequent gebruik gemaakt van de mogelijkheden die het 'urgentiebesluit ter' biedt. 54 verbintenissen, die betrekking hebben op een overbruggingsmaatregel, werden al gerealiseerd en onder de waarborg gebracht. Zonder 'urgentiebesluit ter' zouden deze financieringen niet doorgedaan zijn of zouden integendeel zelfs bestaande financieringen zijn opgezegd. Op die manier heeft het 'urgentiebesluit ter' bijgedragen tot het verruimen van de financieringsmogelijkheden voor de betrokken ondernemingen die door de crisis bijkomende overbruggingsfinanciering nodig hadden om hun bestaande schulden te kunnen terugbetalen en/of om de continuïteit van hun onderneming te verzekeren. Als u kijkt naar deze elementen, denk ik toch dat het urgentiebesluit het beoogde effect heeft gerealiseerd. Ik zal straks nog enkele andere elementen geven.

Ik heb ook een volledig overzicht met de cijfers en de aantallen. Tot op heden – en dat is 21 juni 2010 – werden er dus 54 verbintenissen, voor 41 verschillende ondernemingen, onder de waarborg gebracht van 'urgentiebesluit ter' voor een waarborgbedrag van 12.673.422,16 euro. Er werden nog geen verbintenissen van grote ondernemingen onder de waarborg gebracht van dit 'urgentiebesluit ter'. Ik heb een overzicht van het aantal verbintenissen. Ik zal u zo dadelijk het schema geven. Als de voorzitter het ermee eens dat het bij het verslag wordt gevoegd, hoef ik het niet allemaal voor te lezen.

Daarnaast werden nog 25 verbintenissen geregistreerd voor een totaal waarborgbedrag van 2.049.890,88 euro. Die verbintenissen werden niet opgenomen in de tabel die ik u zal geven. Samengeteld kunnen we dus spreken over 79 verbintenissen voor een bedrag van bij de 15 miljoen euro. Als u de vergelijking wilt maken: in 2009 werden er 1494 kredieten voor kmo's

gewaarborgd. Het ‘urgentiebesluit ter’ houdt dus een aanzienlijke verruiming in van de doelgroep.

Op heden heeft de Vlaamse Regering nog geen timing naar voren geschoven voor de al dan niet stopzetting van dit urgentiebesluit. Vanuit Waarborgbeheer nv werd zeer recent een rondvraag georganiseerd bij alle waarborghouders over het verlengen, behouden en/of afschaffen van dit urgentiebesluit. Al die informatie zal in de loop van de komende weken verwerkt worden.

Het is duidelijk dat de waarborg voor overbruggingskredieten een echte crisismaatregel is die inspeelt op concrete noden in een door de crisis verstrakte kredietmarkt. In dat opzicht moet goed geëvalueerd worden in welke mate het zinvol is deze maatregel te laten voortbestaan indien de economie zich herstelt. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat op deze wijze zeer risicovolle dossiers alsnog onder overheidswaarborg worden gebracht.

Er zijn op heden geen voorwaarden gesteld voor het al dan niet stopzetten of verlengen van het ‘urgentiebesluit ter’.

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**De heer Matthias Diependaele:** Het was zeker niet mijn bedoeling om het instrument in vraag te stellen. Heb ik het goed begrepen dat er in 2009 1094 dossiers waren terwijl we nu op 54 zouden zitten?

**Minister-president Kris Peeters:** Er zijn aan de kmo’s 1494 kredieten gewaarborgd onder de algemene waarborgregeling.

**De heer Matthias Diependaele:** Ik wilde het nut zeker niet in twijfel trekken. Wat me vooral interesseert, zijn de criteria die naar voren zouden worden geschoven wanneer die urgentiebesluiten aflopen. We hebben het vanochtend nog gehad over de overbruggingspremie. Eind december loopt die af. We gaan ervan uit dat de crisis dan zagezegd afgelopen is. Maar blijkbaar zijn die criteria nog niet vastgelegd. Zal dat nog gebeuren of wordt het veeleer nattevingerwerk?

**Minister-president Kris Peeters:** Het ‘urgentiebesluit ter’ is genomen voor een jaar. Normaal loopt het af op 31 december. De vraag is of het kan worden verlengd. Op basis van de rondvraag die is georganiseerd, zal ik een voorstel doen om het besluit al dan niet te verlengen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de bevordering van ondernemerschap bij kansengroepen**

**Vraag om uitleg van mevrouw Fatma Pehlivan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over ondernemerschap bij personen van allochtone afkomst**

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Het ondernemerschap in Vlaanderen stimuleren is een van de uitdrukkelijke doelstellingen van het Pact 2020. Bovendien staat ook vermeld dat men oog wil hebben voor de kansengroepen. Men wil dat het ondernemerschap op een niveau komt dat men kan verwachten rekening houdend met hun aanwezigheid in de samenleving. Dat is echter niet zo vanzelfsprekend.

Bij de nulmeting van het Pact 2020 stelden we al vast dat het aandeel vrouwen bij de ondernemers eerder afneemt. Wat andere kansengroepen bij ondernemers betreft, zoals allochtonen, mensen met een arbeidshandicap en laaggeschoolden, was er in de nulmeting van het Pact 2020 geen cijfermateriaal voorhanden.

Uit een besluit van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) van juni blijkt nu dat ook het aantal allochtone ondernemers en het aantal ondernemers met een arbeidshandicap lager ligt dan we zouden mogen verwachten op basis van hun aandeel in de bevolking.

In feite zijn deze vaststellingen niet nieuw. Onder meer UNIZO stelde dit vroeger al meermaals vast. Ook bij het opstellen van het Pact van Vilvoorde werd al vastgesteld dat kansengroepen ondervertegenwoordigd zijn bij ondernemers.

In het huidige regeerakkoord komt het ondernemerschap bij kansengroepen amper aan bod. Er wordt enkel gesteld: “We versterken de ondernemerscultuur in Vlaanderen en het ondernemerschap, ook bij kansengroepen.”

Een specifieke aanpak is noodzakelijk. De SERV schrijft in zijn advies dat ondernemers uit de kansengroepen met dezelfde problemen worden geconfronteerd als andere ondernemers, maar ook dat er toch een aantal verschillen zijn die de aandacht van het beleid vragen.

UNIZO stelde al in 2004 dat de ervaringen bevestigen dat een begeleiding op maat de meest vruchtbare werkwijze is. Om de uitbouw van kwalitatief ondernemerschap bij kansengroepen te stimuleren en zo bij te dragen tot een duurzame verbetering van hun positie op de arbeidsmarkt, schuift de SERV tien actiepunten naar voren.

Minister-president, wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over dit SERV-advies? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over de voorgestelde actiepunten? Welke specifieke acties wilt u ondernemen in functie van dit advies? Is de Vlaamse Regering van plan om in functie hiervan in meer cijfermateriaal te voorzien? Dat is nodig als we verdere acties willen ontwikkelen.

**De voorzitter:** Mevrouw Pehlivan heeft het woord.

**Mevrouw Fatma Pehlivan:** De commissie Diversiteit van de SERV verspreidde op 7 juni laatstleden een persbericht ‘Meer ondernemerschap bij kansengroepen goed voor economie’ naar aanleiding van de publicatie van het advies van de commissie Diversiteit van de SERV.

De kansengroepen waarvan sprake zijn de eerstegeneratieallochtonen en mensen met een arbeidshandicap. Ik beperk me verder tot de kansengroep van allochtonen.

In het advies zijn nieuwe cijfers opgenomen over het aantal ondernemers van allochtone herkomst in Vlaanderen. Het aandeel zelfstandigen van allochtone herkomst ligt in het Vlaamse Gewest beduidend lager dan in het Waalse en Brusselse Gewest. Het Vlaamse Gewest telt amper 7,5 procent zelfstandigen die geboren zijn in het buitenland tegenover 13,7 procent in het Waalse en 45,9 procent in het Brusselse Gewest. In absolute cijfers telt het Brusselse Gewest meer allochtone zelfstandigen dan het Vlaamse Gewest, zijnde 25.960 tegenover 25.670.

De voorzitter van de commissie Diversiteit pleit ervoor dat: “Tegen 2020 (...) ondernemerschap bij de eerste generatie allochtonen, geboren buiten de EU, zou moeten toenemen tot een niveau dat evenredig is met hun aanwezigheid in de beroepsbevolking.” Momenteel is dat 3,2 procent zelfstandigen, buiten de EU geboren, tegenover 4,2 procent, buiten de EU geboren, van de beroepsbevolking. Dit is trouwens volledig in overeenstemming met doelstelling 5 van Pact 2020 ‘Een nieuwe toekomst voor Vlaanderen’ van 19 januari 2009. Daarin wordt gesteld dat het ondernemerschap bij onder meer allochtonen tegen 2020 toeneemt tot een niveau dat evenredig is met hun aanwezigheid in de maatschappij. Die doelstelling wordt trouwens hernomen in uw beleidsnota Economie 2009-2014. Er is dus een inhaalbeweging nodig.

Het eerder vermelde advies formuleert daartoe uitvoerig een reeks aanbevelingen rond vijf thema's. Het zou mij te ver leiden om gedetailleerd in te gaan op de vele aspecten van de hele reeks aanbevelingen die vervat zijn in het advies van de commissie Diversiteit. Dat kan eventueel later in de commissie nog gebeuren.

Sommige aanbevelingen hebben te maken met inburgering, andere met onderwijs, tewerkstelling of economie. Er moeten met andere woorden op zijn minst vier leden van de Vlaamse Regering zich hierdoor aangesproken voelen. Minister-president, ik spreek nu tot u, maar uiteindelijk gaat het ook over de verantwoordelijkheden van uw collega's in de Vlaamse Regering. Dit lijkt mij een uitstekende aanleiding te zijn om de zogenaamde open coördinatiemethode van het gelijkekansenbeleid in deze materie toe te passen, een methode waarvan de essentie is dat de in dit geval betrokken leden van de Vlaamse Regering gezamenlijke doelstellingen afspreken, waarna elk van hen verantwoordelijk is voor de realisatie ervan binnen het eigen bevoegdheidsdomein. De betrokken ministers zijn de ministers bevoegd voor Economie, Werk, Onderwijs en Inburgering.

Het Pact 2020 is de weerspiegeling van een visie met een strategie en acties op de lange termijn van de Vlaamse Regering en de sociale partners. Maar een langetermijnstrategie, vertaald in strategische en operationele doelstellingen, vergeet tussentijdse initiatieven, geconcretiseerd in jaaractieplannen, om de vooropgestelde einddoelen stapsgewijs te realiseren.

Minister-president, zijn er wat betreft het ondernemerschap bij de kansengroep van mensen van allochtone herkomst al specifieke strategische en operationele doelstellingen geformuleerd ter uitvoering van doelstelling 5 van het Pact 2020? Is er regelmatig overleg en/of samenwerking tussen de betrokken ministers in de schoot van de Vlaamse Regering? Is er een gecoördineerd jaaractieplan 2010 of, aangezien we al voorbij de helft zijn, eventueel een dat gepland is voor 2011? Hoe, door wie en wanneer zal het advies van de commissie Diversiteit van de SERV worden getoetst aan de langetermijnstrategie van het Pact 2020?

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Een aantal vaststellingen en adviezen van de SERV kan ik in de praktijk aftoetsen. In mijn echte leven ben ik advocaat. *(Gelach. Opmerkingen)*

Ik ben gespecialiseerd in ondernemersrecht. Er is heel veel instroom van allochtonen met een goed aanvoelen van ondernemen. Dat zit een beetje in het bloed. Maar zij pakken het verkeerd aan. De administratie en organisatie, alle instrumenten kennen en gebruik maken van de mogelijkheden die zich aandienen: dat is één ding. Maar waar het advies ook geen uitspraak over doet, is de kwaliteit van het ondernemerschap van de allochtone ondernemers. Een bepaalde taal spreken en een bepaalde cultuur hebben geeft een meerwaarde om een bepaalde niche op de markt te vinden en daarop te kunnen voortgaan, en anderzijds ook om de juiste begeleiding te geven aan de mensen met de juiste instelling. Daarom is dit advies een heel belangrijke stap in de goede richting. Meten is weten. We moeten weten waarover we het hebben.

Maar ik kan niet anders dan meteen met een zware kritiek te beginnen. Welke definitie geven we aan de term 'allochtonen'? De cijfers om aan te tonen welk percentage van de allochtonen deel uitmaakt van het ondernemerschap komen niet overeen met de meting van de arbeidskrachten. Daar wordt rekening gehouden met de tweede en de derde generatie terwijl de SERV met haar definitie daar geen rekening mee houdt. Dat zijn trouwens, minister-president, de generaties waarover ik mij vooral zorgen maak. Ik weet dat de mensen van de eerste generatie het moeilijk hebben, maar zij zijn het product van de migratie. De mensen van de tweede en derde generatie zijn hier geboren of hebben hier toch minstens hun schoolloopbaan uitgelopen. Als zij praktische problemen hebben waarbij wij hen niet met een antwoord kunnen sturen, hebben wij een groter probleem. Ik hoop dat de eerste generatie een aflopende generatie zal zijn. Wij moeten ons vooral richten op die tweede en derde generatie.

Mijn grootste kritiek betreft de definitie van de term ‘allochtoon’. De ene baseert zich enkel op een persoon met de nationaliteit van het geboorteland, terwijl de andere het heeft over iemand van wie een van de grootouders nog een nationaliteit heeft van buiten de EU. Mijnheer Watteeuw, dat zijn zeer verschillende definities.

Ik wil nu heel specifiek de aandacht vragen voor iets waarvan mevrouw Pehlivan heeft gezegd dat we er misschien verder over zouden kunnen discussiëren. Ik wil even een alinea voorlezen op pagina 16 omdat het een aanbeveling is waarmee wij op zeer korte tijd iets zeer concreets kunnen doen: “Verder wenst de commissie Diversiteit erop te wijzen dat ook het Agentschap Ondernemen dient in te zetten op het diversiteitsbeleid ten aanzien van het eigen personeel. De streefcijfers ten aanzien van kansengroepen voor het personeel van de Vlaamse overheid – 4 percent personen van allochtone afkomst en 4,5 percent personen met een arbeidshandicap tegen 2015 –, zijn nog lang niet gehaald.” Ik gebruik het woord ‘kansengroepen’ in zijn algemeenheid, ik beperk mij uiteraard niet tot allochtonen.

Dat is een eerste les die we zelf moeten trekken.

Ik kom terug op de kredietverlening waarover we het al veel hebben gehad. We hebben gezegd dat er een duidelijke discrepantie bestaat tussen de perceptie van hoe de kredietverlening verloopt door de banken ten aanzien van vooral de kleine kmo’s, en de realiteit waarin wij uit een aantal gegevens objectieve gegevens konden besluiten dat de kleine ondernemingen minder aan kredieten geraken. Als we dan zitten met kansengroepen, en als de commissie Diversiteit zegt dat het misschien kan worden aangeraden om dat te onderzoeken – en zij neemt zelfs het woord ‘discriminatie’ in de mond en meldt dat er bepaalde kredieten misschien toch niet op basis van objectieve kenmerken worden geweigerd –, dan denk ik dat dit niet alarmfase 1, 2 of 3 maar 10 moet zijn. Daarop moeten wij als overheid onmiddellijk inzetten.

Die kredietverlening loopt niet goed, zeker niet voor deze kansengroepen. De kredietverlening moet worden verbeterd. Er moeten objectieve, controleerbare criteria komen. Zolang dat niet gebeurd is, waar staan we dan met onze instrumenten die toegankelijk moeten zijn voor iedereen? Er worden hier heel belangrijke signalen gegeven. Wat gaat u met dit advies doen?

**De voorzitter:** Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Sterk betoog uit het echte leven. Ik juich dit advies, dat op eigen initiatief is geformuleerd door de commissie Diversiteit, zeer hard toe. We hebben met de sociale partners, de organisaties voor allochtonen en de organisaties voor personen met een arbeidshandicap het engagement genomen om in het kader van Vlaanderen in Actie en het Pact 2020 samen een evenredige vertegenwoordiging te realiseren, ook in de populatie van zelfstandige ondernemers.

Ook in het agentschap zijn engagementen genomen. Dat haalt u terecht aan, met enig vuur. De doelstellingen moeten worden gehaald, maar dat agentschap is van heel ver gekomen, gefusioneerd enzovoort. Maar u hebt gelijk. Ik ga niet proberen mij er onderuit te praten, wat mogelijk toch niet zou lukken.

Mijnheer Watteeuw, wij zijn heel hard bezig met het Actieplan Ondernemerschap. Mijn medewerker heeft het hier bij. Het is nog niet gefinaliseerd, maar we staan al heel ver. De doelstelling van het stimuleren van ondernemerspotentieel bij bepaalde groepen in de samenleving zal daarin zeer duidelijk opgenomen zijn, als een concretisering van de algemene doelstelling rond het ondernemerschap van het Pact 2020.

Ik zeg al wat meer, dan kunt u mij mogelijk nog meer helpen. Onder deze doelstelling wil ik in het Actieplan Ondernemerschap specifieke acties opvolgen en nieuwe ontwikkelen die zich in het bijzonder ook richten naar mensen van allochtone herkomst en personen met een

arbeidshandicap. Op die manier geven we een duidelijke plaats aan de kansengroepen in het ondernemerslandschap en in het ondernemerschapbeleid.

Wat de concrete nieuwe acties betreft, evalueert mijn administratie volop de verschillende voorstellen die zijn opgenomen in het advies. Het valt daarbij op dat de meeste in het advies geformuleerde aanbevelingen eveneens gelden voor de gemiddelde Vlaamse ondernemer of starter. In het advies wordt dit overigens ook aangegeven, en ook ik citeer even, mevrouw Turan: “Ook ondernemers uit de kansengroepen worden met dezelfde problemen als andere ondernemers geconfronteerd”.

Er is in Vlaanderen slechts beperkt wetenschappelijk onderzoek voorhanden met betrekking tot de mate waarin bijvoorbeeld ondernemers van allochtone afkomst meer problemen ondervinden bij het opstarten en exploiteren van een zaak dan de gemiddelde Vlaamse ondernemer. Uit het beschikbare materiaal en onderzoeken uit andere Europese landen kan eerder worden afgeleid dat de meeste hinderpalen waarmee personen van allochtone afkomst geconfronteerd worden, ook problemen zijn waarmee eigenaars van kleine bedrijven en de gemiddelde ondernemers te kampen krijgen. Problemen bij het vinden van een financiering en taalproblemen blijken wel meer voor te komen en een grotere rol te spelen bij ondernemers van allochtone afkomst dan bij de gemiddelde ondernemer. Dus ook de financiering, waarvan u met ervaring uit het echte leven kunt meepraten, is voor de ondernemers van allochtone afkomst een bijkomende hindernis.

Vanuit deze vaststellingen lijkt het in eerste instantie dan ook bijzonder aangewezen om ervoor te zorgen dat de bestaande maatregelen die het ondernemerschap in Vlaanderen stimuleren en ondersteunen, op alle ondernemers en kandidaat-ondernemers gericht zijn. Het is dan inderdaad belangrijk ervoor te zorgen dat allochtonen en personen met een arbeids-handicap geen onzichtbare en onbekende groep worden, zodat de dienstverlening ten aanzien van kansengroepen maximaal toegankelijk is. Dit lijkt me ook een belangrijk aandachtspunt te zijn dat ik volop wil opnemen in de beheersovereenkomst voor het Agentschap Ondernemen en zeer concreet in de operationalisering van de maatregel voor advies aan prestarters, die we in uitvoering van het Werkgelegenheids- en Investeringsplan (WIP) aan het uitwerken zijn.

Op basis van diepgaander onderzoek naar de bijkomende hinderpalen die ondernemers uit de kansengroepen ten aanzien van de gemiddelde Vlaamse ondernemer ondervinden, en na overleg met andere overheidsorganisaties die veel ervaring hebben met deze groepen en/of de zelforganisaties die deze groepen vertegenwoordigen, zouden meer specifieke actiepunten voor de toekomst kunnen worden overwogen. Zo verwacht ik bijvoorbeeld veel van het EOS-project dat het Agentschap Ondernemen ondersteunt. Met dit project dat zich richt op allochtoon ondernemerschap, bekijken we in de steden Gent, Antwerpen en Genk de goede beleidspraktijken. De lokale stakeholders en de allochtone ondernemersorganisaties Betiad en UNIEKON worden bij dit project betrokken.

Centraal in mijn beleid staat de doelstelling ‘meer en sterkere ondernemers’, waarbij naast de kwantiteit, de klemtoon evenzeer ligt op de kwaliteit van het ondernemen, in de betekenis van toegevoegde waarde in termen van werkgelegenheid, groei, innovatie en internationalisering. En dit adagium moeten we ook toepassen op het vlak van de diversiteit in het ondernemerschap. Meer ondernemerschap bij kansengroepen mag immers niet leiden tot ondernemerschap uit noodzaak of een oververtegenwoordiging in bepaalde activiteiten met weinig toekomst.

Op dit ogenblik is er met betrekking tot deze beleidskwesties geen bijkomend of specifiek overleg tussen de ministers voor Werk en Sociale Economie, Onderwijs, Inburgering en mezelf in de schoot van de Vlaamse Regering. In 2008 werd er wel het protocol met betrekking tot het primaire en het secundaire inburgeringstraject van inburgeraars met een professioneel perspectief afgesloten tussen de toenmalige ministers van Werk, Onderwijs en Vorming, Inburgering en Economie. Er is dan ook geen gecoördineerd actieplan dat de

verschillende beleidsdomeinen overspant, en ik plan dit ook niet op korte termijn. Ik hoop dat al die elementen in het actieplan Ondernemerschap aandacht krijgen en dat dit maximaal door de hele Vlaamse Regering – die dat ook zal moeten goedkeuren – wordt ondersteund evenals door de vier die u daarstraks hebt genoemd.

Er komt meer cijfermateriaal. De nulmeting van het Pact 2020 die onlangs gepubliceerd werd omvat twee delen: de kernindicatoren en de nog te ontwikkelen indicatoren. Op dit ogenblik zijn er inderdaad al cijfers beschikbaar voor het aandeel vrouwelijke en oudere niet-loontrekkenden in vergelijking met het aandeel in de bevolking. In de publicatie ‘Nulmeting Pact 2020 - te ontwikkelen indicatoren’ werd daarnaast het engagement genomen om in de toekomst de indicator ‘niet-Belgische ondernemers naar herkomst (volgens VESOC-definitie)’ te ontwikkelen. De toegankelijkheid van de Vlaamse overheid tot gegevensbanken die noodzakelijk zijn om die indicator te kunnen ontwikkelen, kan hierbij echter een hinderpaal vormen. Voor het monitoren van de vooruitgang op het gebied van ondernemerschap bij personen met een arbeidshandicap zal, zodra de indicator, die hiertoe in het Actieplan Ondernemerschap is vooropgesteld, operationeel is, eveneens jaarlijks worden opgevolgd door het Departement EWI in samenwerking met de studiedienst van de Vlaamse Regering. Deze cijfers en de monitoring zullen mee het te ontwikkelen beleid bepalen.

Mevrouw Turan heeft verwezen naar enkele definities en de definities die geselecteerd zijn. Ik hoop dat we met die indicatoren wat meer duidelijkheid kunnen krijgen en dus een aantal discussiepunten kunnen verduidelijken.

We zijn er heel intensief mee bezig. Het is een terechte problematiek. Ik hoop dat we zeer snel tot een bespreking van dit plan kunnen komen, ook in deze commissie.

**De voorzitter:** De heer Watteeuw heeft het woord.

**De heer Filip Watteeuw:** Voorzitter, minister-president, het is duidelijk dat u mijn bezorgdheid en die van de andere vraagsteller deelt. Ik kijk uit naar het Actieplan Ondernemerschap. Ik zal dat met heel veel aandacht lezen. Ik heb toch nog een aantal opmerkingen. Ik vind het heel belangrijk dat we niet alleen spreken over allochtonen als we het hebben over kansengroepen. Kansengroepen in ondernemerschap zijn ook mensen met een arbeidshandicap, laaggeschoolden en ook vrouwen. We moeten ook voor die groepen specifieke maatregelen kunnen ontwikkelen. Als we spreken over evenredige aanwezigheid, mogen we ons inderdaad – en u hebt dat eigenlijk ook gezegd – niet alleen focussen op het aantal in de bevolking, maar moeten we ook kijken naar de kwaliteit. En dan is het heel belangrijk dat we niet alleen kijken naar het type ondernemingen waarin men actief is, maar ook naar de openheid van de beleidsvoering. Is het een bedrijfsvoering die gericht is op de eigen groep waartoe men behoort, of gaat men breder naar de totale samenleving? Ik spreek bij wijze van voorbeeld over allochtonen, maar je ziet dat ook bij andere groepen. Namelijk dat men zich zeer sterk richt op de eigen groep, maar eigenlijk is het de kunst om een evolutie door te maken waarbij men zich richt naar de totale samenleving en dat men zich ook voor de activiteiten openstelt die buiten de eigen bevolkingsgroep aandacht krijgen. Daar moet er zeker nog wat gebeuren.

Wat het cijfermateriaal betreft, ga ik akkoord met de opmerking van mevrouw Pehlivan dat we ervoor moeten zorgen dat de definities gelijklopend zijn. Dat is altijd een probleem in België en in Vlaanderen. De VESOC-definitie die werd gebruikt in het SERV-advies, gaat over drie generaties. Als men tot de vaststelling komt dat men nog niet tot een evenredig aandeel komt, dan is het misschien nog wel erger. Met alleen de eerste generatie zou het misschien nog logisch zijn. Het is jammer dat men nu nog altijd tot die vaststelling komt. Het toont aan dat er moet aan gewerkt worden.

**De voorzitter:** Mevrouw Pehlivan heeft het woord.

**Mevrouw Fatma Pehlivan:** Ik ben blij dat u als minister-president mijn bezorgdheid deelt. Het gaat er uiteindelijk om hoe onze maatschappij en gemeenschap samengesteld is.



Ondernemers zijn belangrijk, want het zijn werkgevers. In het kader van de grote werkloosheid kunnen we het alleen maar toejuichen dat mensen het initiatief nemen om iets op te richten.

Ik weet niet of u de situatie in Duitsland kent. 10 of 15 jaar geleden is er een studie geweest over ondernemers en allochtonen en is er een artikel verschenen in Der Spiegel. Ik ga me meer specifiek op een bepaalde groep focussen omdat ik die beter ken, namelijk de Turkse ondernemers. Mocht men uit de cijfers die men daar gegeven heeft, de Turkse ondernemers weglaten, dan zou de economie in Duitsland als een kaartenhuisje in elkaar stuiken. We kunnen Vlaanderen daar misschien niet mee vergelijken, maar er zijn toch wel een aantal Turkse ondernemers. Ik ken er een aantal en die zijn ook heel goed georganiseerd.

Dat probleem hebben wij hier ook. Er zijn een tweetal grote groepen, maar die moeten nog meer ondersteuning krijgen. Het Atlas-project wordt vanuit Voka ondersteund. Het staat nog in de kinderschoenen, maar we zullen het steeds meer moeten stimuleren, in ons eigen belang.

**De voorzitter:** Mevrouw Turan heeft het woord.

**Mevrouw Güler Turan:** Minister-president, u bent voorzitter van deze regering. Ik zou u echt willen vragen om eens een definitie te geven van het begrip allochtoon. De RESOC's en het VESOC en de diensten die onder de Vlaamse bevoegdheid vallen, moeten toch één definitie kunnen hanteren. Als we een bepaalde definitie zouden hanteren, dan zou president Obama vandaag allochtoon zijn, en ik ook. Daar moeten we mee stoppen. We moeten daar duidelijkheid over scheppen.

Ik wil het nog even hebben over de kredietverlening. U bent bezig met uw plan. Ik zal ernaar uitkijken. Als de kansengroepen meer worden aangesproken om een persoonlijke borgstelling te tekenen, dan is dat een heel objectief gegeven, waaraan u kunt meewerken in uw afspraken met de banken. Dat zijn twee belangrijke boodschappen die ik u wil meegeven.

**Minister-president Kris Peeters:** We nemen dat mee.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■



**BIJLAGEN**

**Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Matthias Diependaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het urgentiebesluit met betrekking tot de waarborgregeling voor kmo's en grote ondernemingen**

	Waarborgbedrag	Aantal verbin- tenissen
Verlenging van een onder de waarborg gebracht krediet	8.607.045,00€	28
Verlenging bestaande lijn	2.340.000,00 €	7
Uitstel kapitaal (oorspronkelijk niet onder de waarborg)	296.652,16 €	2
Wedersamenstelling bedrijfskapitaal	985.875,00 €	10
Overname krediet	368.850,00 €	6
Vervanging van een onder de waarborg gebracht krediet	75.000,00 €	1
<b>Totaal</b>	<b>12.673.422,16 €</b>	<b>54</b>

■