

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C3 – ADHOC3**
zittingsjaar 2009

Handelingen

Commissievergadering

Commissie ad hoc

van 22 september 2009

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de gevolgen van de aangekondigde sluiting van de Antwerpse Opel-vestiging	
Interpellatie van de heer Sven Gatz tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het dossier van Opel Antwerpen	
Interpellatie 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 mogelijke sluiting van Opel Antwerpen	
Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de afwezigheid van de Vlaamse minister van Buitenlandse Handel op de Europese Raad van Ministers van Buitenlandse Handel na de alarmerende berichtgeving over Opel Antwerpen	3
Met redenen omklede moties	27

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de gevolgen van de aangekondigde sluiting van de Antwerpse Opel-vestiging

Interpellatie van de heer Sven Gatz tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het dossier van Opel Antwerpen

Interpellatie 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 mogelijke sluiting van Opel Antwerpen

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de afwezigheid van de Vlaamse minister van Buitenlandse Handel op de Europese Raad van Ministers van Buitenlandse Handel na de alarmerende berichtgeving over Opel Antwerpen

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, aan de opkomst te zien, is het enthousiasme hier zeker niet aan het tanen. Ons enthousiasme met betrekking tot dit onderwerp zou niet minder dan tijdens de vorige legislatuur mogen zijn.

Ik ben trouwens blij dat mijn interpellatie door mensen uit Gent en uit Brussel wordt ondersteund. Hoewel zij allicht een andere invalshoek zullen gebruiken, toont dit aan dat het hier niet om een louter Antwerps probleem gaat. Mocht het hier een lokaal Antwerps probleem betreffen, zou het natuurlijk ook voldoende belangrijk zijn om hier op de agenda te komen. Ik ben in elk geval blij dat heel Vlaanderen zich deze kwestie blijft aantrekken.

Gedurende de afgelopen vakantieperiode hebben we misschien wat te veel afstand gehouden. De overheden van andere landen zijn korter op de bal blijven spelen. Ik ben dan ook blij dat we dit punt vandaag op de agenda hebben geplaatst. De actualiteit vereist dit nu eenmaal.

Het verhaal van Opel duurt nu al een hele tijd. De overname door Magna is definitief. Hierop is het bericht gevolgd dat Magna, zoals sommigen hadden verwacht en anderen hadden gevreesd, van plan zou zijn de Antwerpse vestiging van Opel af te stoten. Dit bericht is ondertussen genuanceerd en zelfs ontkend. Sommigen houden bij hoog en bij laag vol dat van een afstoting van de Antwerpse vestiging binnen de Opel-groep nooit sprake zal zijn. De vakbonden maken zich sterk dat ze over de grenzen heen solidair zullen blijven en dat ze over voldoende argumenten beschikken om Opel Antwerpen mee open te houden.

– *De heer Carl Decaluwe treedt als voorzitter op.*

Dit brengt me tot een eerste vraag. Over de sterkte van Opel Antwerpen is in het verleden al heel wat gepraat. De afgelopen weken en maanden hebben we hierover heel wat tegenstrijdige berichten ontvangen. Bepaalde studies zouden aantonen dat de vestiging in Antwerpen het stukken beter doet dan de Duitse vestigingen. Volgens anderen bestaan die studies niet. Er zouden zelfs studies bestaan die aantonen dat Antwerpen, in vergelijking met de Duitse productie-eenheden, in feite het zwakke broertje is. Een topman van General Motors heeft dit vandaag nog verklaard.

Hoe zit het nu eigenlijk? Is de Vlaamse vestiging van Opel sterk genoeg om economisch overeind te blijven? Indien er moet worden gesnoeid, moet dit gebeuren op basis van de economische werkelijkheid en niet, zoals de Duitsers maar al te graag zouden hebben, op basis van politieke beslissingen. Daar is iedereen, met inbegrip van de vakbonden en de mensen op de werkvloer, het over eens.

Beschikken we over voldoende gegevens om onze stelling hard te maken? Mijn buikgevoel zegt me dat Opel Antwerpen productiever en, zeker na de saneringen uit het verleden, kostenefficiënter dan de Duitse productie-eenheden is. Kunnen we dit hard maken?

Ik betreur dat we die harde studies nog steeds niet hebben kunnen zien. Ik begin zelfs aan het bestaan van die studies te twijfelen. Indien ze bestaan, vraag ik me af wie ze heeft gemaakt en waarom we ze niet kunnen inkijken. Indien de minister-president ze niet kan inkijken, zijn ze misschien nooit uitgevoerd. In dat geval vraag ik me af waarom de minister-president die studies niet zelf heeft laten uitvoeren.

Minister Lieten heeft verklaard dat dit geen regeringsopdracht is. We zouden dit beter aan de vakbonden overlaten. Ik meen evenwel dat de vakbonden op dit ogenblik andere dingen te doen hebben. Ze moeten in de eerste plaats opkomen voor de belangen van de mensen op de werkvloer en ze doen dit vrij goed. Indien ik zo iets zeg, kan iedereen er zeker van zijn dat ik het ook meen.

In de omgeving van de minister-president bevinden zich mensen die een dergelijke studie kunnen uitvoeren. Hij komt in feite zelf uit een dergelijk milieu. Hij had een dergelijke studie al lang kunnen laten uitvoeren en hier hebben kunnen voorleggen.

Dit maakt ons verhaal in feite ongeloofwaardig. De Europese Commissie wil hard materiaal ontvangen. Tot op heden hebben we dat niet gegeven. De minister-president kan niet naar de Europese Commissie stappen louter met de stelling dat het spel niet op het politieke niveau mag worden gespeeld, dat alles op de economische werkelijkheid moet worden gebaseerd en dat de beste moet winnen. Dat is onze stelling. Indien we dit niet met cijfers kunnen ondersteunen, wordt die stelling echter enigszins ongeloofwaardig.

Ik ben altijd al een euroscepticus geweest. Tijdens de vorige legislatuur ben ik wat uitgejouwd door de eurofiele fracties in dit halfroond. Op dit ogenblik geven de feiten me helaas gelijk. De Europese Commissie doet weinig of niets voor het zwakke Vlaamse broertje, wel integendeel. De vraag is dan wat Vlaanderen zelf doet.

De minister-president is ijverig op zoek gegaan naar contacten. Hij is naar de Verenigde Staten getrokken. Hij heeft brieven geschreven en getelefoneerd. Ik vraag me af of iemand hem echt heeft gehoord. Ik herinner me dat hij tijdens de vorige legislatuur heeft bekendgemaakt dat het Antwerpse Havenbedrijf bereid was de gronden van Opel Antwerpen over te kopen en weer aan het bedrijf te verhuren. Op die manier zou Opel Antwerpen over een bijkomende kredietruimte van ongeveer 200 miljoen euro kunnen beschikken. De minister-president heeft dit meegedeeld aan de directies die hiervan op de hoogte moesten worden gesteld. Hij heeft in verband met dit aanbod zelfs nog geen ontvangstmelding gekregen. Ik heb de indruk dat u vol goede bedoelingen zit maar dat u in dit verhaal weinig of niet gehoord wordt.

Wat als het door velen gevreesde alsnog zou gebeuren? Wat als Opel Antwerpen gesloten zou worden? Dan hoop ik dat u minstens een plan B klaar hebt. Ik ga ervan uit dat we er alles voor doen om dat rampscenario te vermijden. Ik geloof dat er voor Opel, en zeker voor Opel Antwerpen, nog wel degelijk een toekomst is. Maar wat als? Dan hoop ik dat we minstens sociaal voorbereid zijn om een aantal begeleidende maatregelen te nemen zoals we dat voor andere autobedrijven in Vlaanderen in het verleden al hebben gedaan. Ik hoop dat het niet zover moet komen. Ik hoop dat uw plan B sterker zal zijn dan het begeleiden van een faillissement, dan het begeleiden van een terminale patiënt. Ik hoop dat uw plan B er onder andere in zal bestaan dat u voor Opel Antwerpen een tweede adem, een tweede toekomst zult vinden.

Ik maak me sterk dat er voor een moderne automobieliindustrie in Vlaanderen nog wel degelijk een toekomst is. Dat kan een vorm van assemblage zijn. Dat vind ik echter iets te zwak. De moderne Vlaamse auto-industrie moet kiezen voor de auto van de toekomst en daar het voortouw nemen. Er is een groeiend marktpotentieel voor de hybride wagen en de elektrische wagen van de toekomst. Vlaanderen kan daarin het initiatief nemen.

Ik heb dat in het verleden ook al gezegd. Het is niet mijn eigen ingeving, er zijn veel geleerdere mensen die met meer kennis van zaken spreken. De hoofdredacteur van Trends bijvoorbeeld, die daaromtrent mensen heeft gevonden die het veel beter weten dan hijzelf. Een paar weken geleden stond in Knack eenzelfde verhaal.

Vlaanderen heeft in het verleden in een aantal andere sectoren ook het initiatief genomen. IMEC was een bedrijf dat op zijn niveau en op zijn markt toonaangevend was. Telenet is dat op een gegeven moment ook geweest. Dat ging telkens met zeer goed geïnvesteerde overheidssteun. Het zou niet kwaad zijn indien wij dat voor de automarkt van de toekomst nog eens overdoen, indien wij in Antwerpen in het bijzonder en in Vlaanderen in het algemeen die nieuwe auto op de rails zouden zetten of – want dat is misschien een slechte uitdrukking – van de band zouden laten rollen.

Ik geloof, mijnheer de minister-president, dat een Vlaamse economie altijd ruimte moet bieden voor maakindustrie. Sommigen, ook in dit halfrond, geloven niet meer in de maakindustrie. Zij hebben dat afgeschreven. Zij zeggen dat de maakindustrie naar China, India en andere landen gaat. Ik geloof dat er voor de maakindustrie die spits technologie weet te integreren, nog altijd ruimte en markt is. Ik hoop dat uw plan B daar rekening mee houdt.

Ik stel vandaag deze vragen om daarover de grootst mogelijke duidelijkheid te kunnen krijgen.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, mijnheer de minister-president, er zijn mensen, veelal economen, die zeggen dat dit een verloren strijd is, dat Opel gedoemd is om dicht te gaan en dat het dus ook geen nut meer heeft om politieke energie in dit bedrijf te steken. Zij zeggen dat bijvoorbeeld de verdieping van de Westerschelde en dergelijke dossiers vele duizenden jobs meer zouden opleveren voor de ruime Antwerpse en Vlaamse regio. Zij wijzen zelfs op een andere sector die het momenteel zeer moeilijk heeft: de 100.000 tot 150.000 boeren die tot radeloze acties worden gedwongen. Zij zeggen dat in dit licht het bedrijf Opel Antwerpen moet worden opgegeven.

Ik deel die mening niet en ik denk dat ook u die mening niet deelt. Een strijd is maar verloren als hij volledig afgelopen is. Dat is op dit ogenblik denkkelijk nog niet het geval. Onder dat licht wil ik deze interpellatie inleiden.

Wij zijn het er wel over eens dat de onzekerheid die de voorbije maanden werd gecreëerd, een einde moet kennen: ten eerste voor het economische belang in de regio maar ten tweede ook voor de mensen die werken in Opel Antwerpen. Die onzekerheid is de laatste weken enorm gevoed. Volgens de informatie waarover ik beschik, zijn de oude eigenaars van het bedrijf, Opel en GM, veeleer de mening toegedaan dat er geen toekomst meer is voor de fabriek, terwijl de nieuwe eigenaars van Magna minstens nog de deur op een kier laten. Het is misschien een smalle kier maar het is nog een kier. Ik zie ook dat een aantal mensen die in Antwerpen werken, de hoop al hebben opgegeven en dat zij die onzekerheid nog maar moeilijk kunnen dragen. Ik kan dat begrijpen. Maar er zijn toch nog een heleboel anderen die wel nog de strijd willen aangaan. Ik neem nota van de strijdvaardigheid van de vakbonden, die in dit geval de strijd op het juiste toneel voeren, het Europese toneel, en in die zin een redelijke kans op slagen hebben.

Het is belangrijk dat wij die onzekerheid proberen weg te nemen. Ik zal mijn interpellatie rond een viertal punten opbouwen. Een beetje zoals de heer Penris dat heeft gedaan: uitgaande van het best mogelijke scenario, maar toch ook al rekening houdend met het slechtst mogelijke. U als minister-president en wij als politieke klasse, als parlement, moeten nu eenmaal rekening houden met de mogelijkheid dat de dingen niet lopen zoals we willen.

Voor ik daar kort op inga, wil ik toch even de vergelijking maken met een vergelijkbaar dossier van enkele jaren geleden: dat van het vroegere Volkswagen Vorst, het huidige Audi

Brussel. Ik zal met belangstelling naar uw antwoord luisteren en u mag gerust proberen mij van het tegendeel te overtuigen. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u vele uren in dit dossier hebt gestoken. Ik denk dat u er nog vele uren in zult steken. Niemand betwist dat. De vraag is of al die energie op het juiste moment bij de juiste gesprekspartners is aangewend. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u veel hebt ingezet op de diplomatieke contacten met uw Duitse ambtsgenoten, ook samen met premier Van Rompuy. We moeten samen met u vaststellen dat die contacten op niets zijn uitgelopen. De contacten met het bedrijf zelf zijn misschien te laat aangevat.

Op het ogenblik dat daar nog vruchtbare grond was, waren de beslissingen in het bedrijf eigenlijk al genomen. Uw lichaamstaal spreekt boekdelen, mijnheer de minister-president, maar ik vraag me af of u in staat bent om mij van het tegendeel te overtuigen. Ik vraag me af of u op het juiste moment de juiste contacten hebt gelegd. Audi Brussel en Opel Antwerpen zijn niet volledig vergelijkbaar, maar het resultaat telt. De ene fabriek is nog open, men bouwt daar nieuwe wagens en men heeft daar toch een zekere toekomst. Over de andere fabriek moeten we nu debatteren omdat de nood bijzonder hoog is.

De voorgaande spreker heeft al aangegeven dat de strijd op Europees vlak moet worden geleverd. Ik neem aan dat u daartoe de nodige contacten al hebt gelegd. Ik hoop dat u ons ook nieuws kan geven over wat de uitkomst van die contacten is. Niet alleen Vlaanderen zelf moet klacht indienen of zaken aankarten, we moeten ook vertrouwen op de Europese Commissie die een eigen rol te spelen heeft in het Europese mededingingsrecht. We weten dat staatssteun in Europese context ongeoorloofd is, tenzij aan een hele reeks uitzonderingsvoorwaarden wordt voldaan. We kennen de invalshoek van de financiële crisis die de Europese Commissie ertoe heeft genoopt om voor de banken, maar ook voor andere economische sectoren de staatssteun nog wat te verbreden, maar ook daar zijn een hele reeks voorwaarden aan verbonden. Ik hoop dat u de nodige stappen hebt gezet om de Europese Commissie ertoe te bewegen om een echt onderzoek te voeren. We moeten immers een smoking gun vinden. Wij weten allemaal dat er met dit dossier iets niet pluis is, maar we moeten zwart op wit kunnen bewijzen – uzelf of de Europese Commissie kunnen die bewijzen aandragen – dat een en ander niet geheel zuiver op de graat is en dat de Duitse overheid het spel hier niet in Europees, maar in nationaal perspectief bekijkt.

In dat verband wil ik u de volgende suggestie doen. We moeten ons niet alleen focussen op het spoor van de staatssteun. Dat is wel een belangrijke invalshoek, maar Guy Verhofstadt heeft in het Europees Parlement aangegeven dat de regels in verband met de concurrentie bij fusies en overnames veel strenger is dan die in verband met staatssteun. Ik neem aan dat uw juristen en uzelf ook die invalshoek hebben onderzocht. Omdat we met een overnamedossier zitten, hoop ik dat we daar elementen kunnen vinden om aan te tonen dat dit dossier niet op een correcte manier door de Duitse overheid wordt aangestuurd.

Ik ben ook genooddaakt, met pijn in het hart, om al even vooruit te kijken mocht het niet goed aflopen, wat ik uitdrukkelijk niet hoop. Mijn vraag is in welke mate u daar al rekening mee houdt. Er zijn twee aspecten aan dit gegeven. Enerzijds is er de economische toekomst van de site. Er worden een aantal scenario's naar voren geschoven. Moet Opel onderdelen aan het grote Opel leveren? Of moet je een soort NedCar-scenario hebben zoals in Nederland waarbij Opel zou worden omgevormd tot een toeleverancier voor volledig afgewerkte auto's in onderaanneming van andere merken? Ik weet niet of dat realistisch is. Ik ben te weinig econoom om de merites van de verschillende dossiers goed te kunnen beoordelen.

Ook is er de toekomst van Opel Antwerpen als innovatievestiging voor alles wat te maken heeft met groene technologie. Ook daarover worden er veel dingen gezegd en geschreven, maar op een gegeven ogenblik moet je ook een dossier hebben. Zijn er vanuit uw gezichtspunt als minister-president voldoende aanknopingspunten om daar reële economische projecten op te kunnen bouwen?

Een tweede aspect van dit negatief scenario is de begeleiding van mensen die hun werk zouden verliezen, ofwel met een beperkte afvloei ofwel, in het geval van een sluiting, met veel ergere gevolgen, niet alleen voor Opel zelf, maar ook voor toeleveranciers zoals Johnson Controls, IAC, Plastic Omnium en DuPont. Er zijn veel mensen wie dit als een zwaard van Damocles boven het hoofd hangt. Ik kan niet anders dan u vragen om daar maximaal rekening mee te houden: maximale begeleiding van deze mensen, reconversie van de site en dergelijke meer. Laten we daar echter niet te veel op vooruitlopen.

Op dit ogenblik is nog steeds een bepaalde enveloppe voorbehouden om vanuit Vlaanderen mee in de weegschaal te brengen om overnemers tegemoet te komen. Wij moeten opletten dat we daarmee niet in onze eigen voet schieten. Als je het bedrag dat door de vorige regering is vrijgemaakt, op de markt brengt met deels overname van gronden en deels waarborgregeling, dan zouden we evenveel uitgeven per individuele werknemer van Opel Antwerpen als de Duitse overheid in haar globale enveloppe uitgeeft voor de Duitse fabrieken. Daarmee staan we iets minder sterk ten aanzien van de Europese Unie. Het is een vaststelling, niet meer, niet minder. Ik vraag me af of die enveloppe nog steeds gebudgetteerd is. Zo ja, onder welke begrotingsartikels en welke noemers? Als die niet moet worden aangewend, hebt u daar dan al andere plannen mee? Wat met dat niet onaardige bedrag van 500 miljoen euro dat nu in de lucht hangt, dat nog niet is besteed en misschien ook niet zal worden besteed?

Mijnheer de voorzitter, dit gaat niet alleen over Opel Antwerpen, dit gaat ook over de automobielsector in heel Vlaanderen. Zo kom ik bij Flanders' DRIVE. Dat is een economische cluster die een zeker rendement en belang heeft gehad de voorbije 10 jaar. Anderzijds zijn er ook mensen, zoals de vroegere baas van Ford, die zich afvragen of we wel voldoende middelen hebben om Flanders' DRIVE de impact te laten hebben die nodig is. Hebben we voldoende middelen om de innovatie te laten renderen? Hoe ziet u de toekomst van Flanders' DRIVE? Naar ik hoop, op een offensieve manier, waarbij we de technologie die we in Vlaanderen hebben verder op een innovatieve manier kunnen vermarkten en vermunten en niet op een defensieve manier, waarbij we wel zien welke de volgende fabriek zal zijn en hoe we jobverlies kunnen verkomen. We moeten er alles aan doen om jobcreatie in de hand te werken.

Op die vragen had ik graag een antwoord van u gekregen, maar we mogen natuurlijk niet naïef zijn. Optimism is a moral duty, zoals Karl Popper stelde. Dat geldt voor mij, en in deze geldt dat zeker ook voor u.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, ik vind het getouwtrek rond de Opel-vestigingen niet echt een mooi schouwspel. De toekomst van Opel Antwerpen is afhankelijk van aan de ene kant een eng nationalistisch opbod en aan de andere kant een zeker opportunisme van de betrokken bedrijven. Ik heb vragen bij de manier waarop landen en regio's tegen elkaar worden uitgespeeld, in een opbod van wie het meeste geld op tafel legt. Dan verbaast het mij niet dat de lobbyinspanningen van de Vlaamse Regering tot nu toe weinig vruchten hebben afgeworpen.

Het is ook opvallend dat alleen de vakbonden over de grenzen durven te kijken en durven te pleiten voor solidariteit. Ook de Duitse vakbonden roepen immers op om Opel Antwerpen niet te sluiten.

Ik wil niet negatief of defaitistisch klinken, maar de kans dat Opel Antwerpen dicht gaat, is vrij groot. Zoals het er nu naar uitziet, rest Opel Antwerpen in het beste geval een toekomst als toeleverancier. En dat is niet echt een comfortabele positie: toeleveranciers hebben hun lot minder in eigen handen en zijn dikwijls erg afhankelijk van één grote klant, en dat betekent de facto minder werkzekerheid voor de werknemers.

Een mogelijke sluiting heeft zowel sociaal als economisch enorme gevolgen. Er zijn duizenden gezinnen en talloze kleine bedrijven afhankelijk van dit bedrijf. In die zin is het voor

Groen! erg belangrijk om te weten hoe de Vlaamse Regering die eventuele sociale en economische gevolgen wil aanpakken. We hopen dat het niet nodig is, maar het zou goed zijn dat er daarvoor een plan is.

Ik maak daarbij drie overwegingen. Ten eerste: indien de sluiting er komt, is het belangrijk de mensen zo snel mogelijk weer aan het werk te krijgen. Dat zal mijns inziens een pak moeilijker zijn dan bij de sluiting van Renault Vilvoorde in 1997. Toen hadden we nog te maken met een absolute hoogconjunctuur, nu kunnen we daar veel minder op rekenen. Door die omstandigheden zal de Vlaamse Regering actiever moeten ingrijpen. De vraag is dan of die 500 miljoen euro die de Vlaamse Regering wou besteden, toch moet worden ingezet. Is de Vlaamse Regering dat op een of andere manier van plan? Zo ja, hoe?

Ten tweede: als de Vlaamse Regering probeert de sociale gevolgen van een mogelijke sluiting op te vangen, is het belangrijk dat ze ook oog heeft voor diegenen die aan het einde van de lijn staan. Diegenen die toeleveren aan de toeleveranciers, zeg maar. Omdat er voor die bedrijven vaak geen oog is, is het net daar dat na een sluiting van een bedrijf als Opel Antwerpen de grootste klappen vallen.

De derde overweging is de belangrijkste. Het lijkt mij absoluut noodzakelijk om na te denken over de toekomst van de automobielsector in Vlaanderen. Toen ik deze interpellatie voorbereidde, stootte ik op een resolutie die al meer dan tien jaar oud is. Op 29 april 1998 keurde het Vlaams Parlement een resolutie goed over een strategisch beleid voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen, die wel kan tellen als analyse. De resolutie kwam tot stand in de nasleep van het Renaultdebacle, in het voorjaar van 1997. Twaalf jaar na het drama in Vilvoorde is die tekst nog verrassend actueel.

In het overwegende gedeelte stelt de resolutie vast dat de algemene verzadiging van de automobiemarkt op wereldniveau volgens alle voorspellingen structureel is, en dat bovendien de overcapaciteit nog groter wordt door een aangepast mobiliteitsbeleid. De resolutie schuift ook naar voren dat op wereldvlak de productie de verkoopmarkt volgt. Met andere woorden: fabrieken worden gevestigd waar de wagens worden verkocht. Die elementen uit de resolutie gelden vandaag nog steeds, misschien zelfs meer dan ooit. Het logische besluit van de resolutie was dat er een krachtig, strategisch beleid nodig was voor de automobiel- en toeleveringsindustrie in Vlaanderen.

We zijn dat een beetje uit het oog verloren, hoewel die kwetsbaarheid toen aanwezig was. De snelle heropstart van Ford, na die moeilijke periode daar, en de al bij al relatief vlotte omschakeling van Volkswagen naar Audi hebben de ‘sense of urgency’ een beetje verloren doen gaan.

Twaalf jaar na het Renaultdebacle moeten we concluderen dat het strategische beleid dat uiteindelijk moest leiden tot de reconversie van de sector, niet echt van de grond is gekomen. Dat wordt geïllustreerd door de uitspraak van Peter Heller, de vroegere topman van Ford, die stelt dat er gewoon geen beleid is, noch op Vlaams, noch op federaal niveau. Hij zegt verder ook dat Flanders’ DRIVE helemaal niets doet. Er zijn zo veel bedrijven uit de sector die om hulp roepen, maar Flanders’ DRIVE, met 4,5 miljoen euro op zijn rekening, beweegt niet.

Mijnheer de minister-president, we moeten nu heel snel starten met de omschakeling van de sector. Daar mag gerust wat in worden geïnvesteerd, maar wat Groen! betreft, is er wel één belangrijke voorwaarde: het moet ons op weg zetten naar een groenere economie. Dat betekent minder energieverbruik, minder CO₂-uitstoot, zuiniger omgaan met grondstoffen. Dat zijn de randvoorwaarden waarbinnen de Vlaamse Regering moet werken.

Nu is dat allemaal gemakkelijk gezegd, het uitvoeren is nog iets anders. Bijvoorbeeld in verband met Opel Antwerpen stellen nogal wat mensen hun hoop op de productie van elektrische auto’s. Het is zeer de vraag of die productie hier echt vervangend kan zijn en of die markt wel groot genoeg is.

Los van die vragen dreigen wij de boot alvast te missen. In tegenstelling tot onze buurlanden hebben wij immers geen plannen om de nodige infrastructuur, zoals oplaadpunten, aan te leggen. Er zijn te weinig inspanningen om elektrische auto's te promoten. Een woordvoerder van Renault geeft aan dat ze hun elektrische modellen willen lanceren vanaf 2011, waar het kan. Dus niet hier, aangezien er hier geen oplaadpunten zijn. En aangezien de productie de markt volgt, zoals al werd gesteld in de resolutie van 1998, is de kans groot dat we hiernaast zullen grijpen.

Mijnheer de minister-president, Geert Noels gaf gisteren in De Standaard nog een aanzet voor de reconversie van de automobielnijverheid. Hij wees op het Nederlandse voorbeeld waarbij het innovatiebeleid sterk is gekoppeld aan duurzaam ondernemen. In het regeerakkoord is er duidelijk een wil om te innoveren. Ook duurzaamheid is een begrip dat regelmatig opduikt in uw regeerakkoord. Met wat nu gebeurt bij Opel, krijgt u meteen de gelegenheid om te tonen hoe u innovatief en duurzaam ondernemen in de praktijk wilt omzetten.

Hoe ziet de Vlaamse Regering de toekomst voor de Vlaamse automobiel- en toeleveringsindustrie? Op welke manier en in welke richting wil de Vlaamse Regering een duurzaam reconversiebeleid voor deze sector ontwikkelen?

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de minister-president, mijn vraag gaat niet alleen over Opel maar betreft veeleer een institutionele aangelegenheid.

Ongeveer anderhalve week geleden werd ons meegedeeld via het heel late avondnieuws dat minister Leterme, een partijgenoot van u en federaal minister van Buitenlandse Zaken, in de marge van de ontmoeting met de Europese ministers van Buitenlandse Handel, had gepraat met twee of drie collega's over het Opel-dossier. Dat is een beetje verwonderlijk omdat de buitenlandse handel voor het overgrote deel een gewestelijke bevoegdheid is. We hebben hier in België de gewoonte aangenomen om, wanneer onze bevoegdheidsverdeling intern een bepaalde vorm heeft aangenomen, dat te laten reflecteren in onze vertegenwoordiging op Europese ministerraden. Hier ging het bovendien om een informele ministerraad van ministers die in Europa verantwoordelijk zijn voor de buitenlandse handel en die altijd de formele Raad van Buitenlandse Zaken voorafgaat op zondagavond. Ik weet dat want ik heb er – toenmaals als titelvoerend federaal minister van Buitenlandse Handel – meermaals aan deelgenomen.

Mijnheer de minister-president, intussen zijn de zaken veranderd. Uw regering heeft de ambitie om sterk op haar bevoegdheden te staan en die maximaal in te vullen. Wat men zelf doet, doet men beter. Dat is nog altijd mijn mening. Zonder te willen twijfelen aan de inzet van uw federale collega en zonder de illusie te hebben dat dit de uitkomst van het dossier substantieel zou hebben veranderd, denk ik dat het goed zou zijn om deze gelegenheid aan te grijpen om na te denken over de vertegenwoordiging van de bevoegde Vlaamse minister voor de Buitenlandse Handel in die Raad van Ministers van Buitenlandse Handel op Europees niveau, weliswaar in een toerbeurt met de andere bevoegde collega's.

Tot op heden zie ik daar niets van. Mijn vraag is dan ook of u deze kwestie zult aangrijpen om ervoor te zorgen dat het in materies van buitenlandse handel, maar ook in andere materies waarvoor we bevoegd zijn, de gewestelijke minister is die volgens het rotatiesysteem zal deelnemen aan de raden.

In België bestaan er informeel vier types van raden. Er zijn de raden waar de federale minister België vertegenwoordigt, bijvoorbeeld Defensie en Buitenlandse Zaken. Er zijn de raden waar de federale minister gaat met een deelstatelijke assessor, iemand die erbij mag zitten, bijvoorbeeld Energie. Er zijn de raden waar iedereen die bevoegd is volgens toerbeurt ons land vertegenwoordigt, bijvoorbeeld de raden van Economie of Wetenschapbeleid. Tot slot zijn er de raden waar de gewesten of gemeenschappen exclusief bevoegd zijn en bij toerbeurt

ons land vertegenwoordigen. Het verbaast me dat dit nog geen ingang heeft gevonden voor Buitenlandse Handel, vandaar mijn vraag.

Tot slot wil ik de gelegenheid aangrijpen om hulde te brengen aan een man die zich in Vlaanderen gedurende jaren heeft ingezet voor de automobieliindustrie via de zogenaamde Rondetafel Automobieli, met name de heer Eddy Geysen, de vroegere directeur van Opel Antwerpen. De heer Geysen heeft zich met veel ijver en belangeloos ingezet maar heeft nu zware gezondheidsproblemen, zo zwaar zelfs dat hij deze situatie niet meer bewust meemaakt. Ik wil bij dezen hulde brengen aan de heer Geysen.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer de minister-president, ik heb nog een aantal kritische bedenkingen en vragen vanuit een iets ander perspectief. Ik wil vooraf duidelijk maken dat er voor LDD wel degelijk een toekomst is voor de industrie in het algemeen, en voor de auto-industrie in het bijzonder, ook al zijn we ons bewust van de overcapaciteit. Wij staan dus ook achter het doel van de regering om die auto-industrie hier te houden, zowel op het vlak van tewerkstelling als op het vlak van knowhow.

We zijn het echter niet eens met uw aanpak, met de manier waarop u dat doel probeert te bereiken. Dat heeft te maken met het flankerend beleid waarvan de afgelopen weken en maanden nogmaals is aangetoond dat het faalt. Het is een beleid ad hoc waarbij een hyperkinetische minister als een soort van sinterklaas cadeaus gaat uitdelen. Dat kan al eens een subsidie hier zijn, een sale-and-leaseback van een industriegrond daar, wat opleidingscheques, een conveyor band ... Het zijn allemaal cadeautjes die u uitdeelt, maar die eigenlijk op het terrein heel weinig effect ressorteren. Opel is daar een heel mooi voorbeeld van. En om de zoveel jaar staan we trouwens weer voor hetzelfde probleem bij Ford in Limburg. Wat is de omvang van de subsidies en maatregelen die de afgelopen jaren in het flankerend beleid werden gestoken?

Volgens mij is er geen nood aan flankerend beleid, maar wel aan een structureel beleid. Daarbij is in de eerste plaats het verlagen van de lasten belangrijk en ik denk dan in de eerste plaats aan de vennootschapsbelasting – ik weet wel dat dit federale materie is, maar ik kom er zo dadelijk nog eventjes op terug.

Ook belangrijk zijn de hoge energiekosten.

Het derde punt bij het zoeken naar structurele maatregelen is, naast fiscaliteit en energie, de mobiliteit en het feit dat u probeert om Vlaanderen te laten uitgroeien tot een logistieke draaischijf, maar daar niet in slaagt omdat we hoe langer hoe meer in files staan en de ring rond Antwerpen maar niet rond krijgen.

Verzin ik dit nu zelf? Ik zie u al zuchten, maar ik haal dit uit een rapport van Ernst & Young waarin die twee – de lasten en het dichtslibbende verkeer – naar voren worden geschoven als dé redenen waarom investeerders niet naar hier willen komen en hier niet willen blijven. Ik haal dit zelfs uit een verslag van uw eigen departement, EWI, die dezelfde zaken naar voren schuift. Ook de autoconstructeurs zelf hebben die drie elementen – lasten, dure energie en het gebrek aan mobiliteit – naar voren geschoven.

U kunt nu natuurlijk wel zeggen dat het om een politiek spel gaat, dat Duitsland probeert om ons met politieke motieven buitenspel te zetten, en dat is ten dele waar, maar ik meen dat Vlaanderen – en deze regering – daar voor een groot stuk zelf schuld aan heeft. Dat is in de eerste plaats het geval omdat u geen structureel beleid voert, omdat we geen vooruitgang zien op het vlak van mobiliteit en van fiscale druk, en ten tweede omdat we natuurlijk goed moeten beseffen dat er een spanning bestaat tussen enerzijds de wens van de Vlaamse Regering om van de auto-industrie een speerpunt te maken en anderzijds het toch wel antiauto-beleid dat u in uw mobiliteitsbeleid voert en waarvoor u geld steekt in trammietjes en in vrije busba-

nen – u kent dit verhaal wel, ik hoef het niet opnieuw te vertellen. Er zit een beetje intellectuele spanning tussen de keuze voor het openbaar vervoer of voor de auto.

Ik heb nog een aantal vragen die ik aan deze korte schets wil hangen. De eerste betreft de Vlaamse groene auto. LDD staat daar volledig achter. Ik denk zelfs dat hij de toekomst is, want als we de individuele mobiliteit willen behouden – en dus niet de collectieve mobiliteit – dan moet die groen zijn. Ik zou dit willen koppelen aan een idee dat u twee, drie jaar geleden hebt gelanceerd: het verankeringsbeleid. Het is duidelijk dat we onvoldoende verankerd zijn in de automobielsector en dat we als een leeuw zonder klauwen een beetje rondhollen, maar eigenlijk niets verwezenlijkt krijgen. Mijn vraag is hoe u die eigen Vlaamse groene auto ziet, en ik neem aan dat de Vlaamse Regering niet zelf auto's zal bouwen, alhoewel de heer Penris wel in die richting opschuift en we daar misschien wel aan moeten denken. Ik zou willen weten wat uw visie is op de Vlaamse groene auto. Hoe verankeren we die? Hoe zullen we die auto produceren?

Mijnheer de minister-president, gelooft u nog steeds in het positieve effect van flankerend beleid? Denkt u dat het echt iets uithaalt? Wat is de kostprijs ervan al geweest de afgelopen jaren?

Wanneer gaat u de Vlaamse eisen op het vlak van fiscale autonomie eindelijk eens hard maken zodat we eindelijk eens een verlaging van de vennootschapsbelasting kunnen doorvoeren, want daar zit men wel op te wachten? Dat hoeft eigenlijk niets te kosten, want de Vlaamse bedrijven betalen ongeveer 12,6 miljard euro vennootschapsbelasting en ontvangen via allerlei subsidies en snoepjes 5,3 miljard euro terug. Zo komen we uit op een totaal van een dikke 7 miljard euro en kunt u de vennootschapsbelasting laten zakken tot 19 percent, want daarmee kunt u wel internationaal concurreren en kunt u de buitenlandse investeerders hier houden. Spoort de vraag naar de vennootschapsbelasting met de Maddensdoctrine waar u achter staat en waarbij u zegt: “We doen niets.”? Anderzijds hebt u die doctrine net vorige week opgeborgen. Dus is mijn vraag, samengevat, welke strategie u nog volgt om structurele maatregelen te nemen en niet alleen flankerende maatregelen. Hebt u nog een strategie of een idee om structurele maatregelen te nemen of gaat het enkel nog om flankerend beleid, waar ik niet erg in geloof?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, we worden de jongste weken en dagen met heel veel tegenstrijdige berichten geconfronteerd en een aantal van die berichten zijn heel wanhopig. Er zit heel wat ruis op de communicatie. Dit zijn bijzondere dagen in Duitsland en ik vermoed dat we na volgende zondag meer duidelijkheid zullen hebben: de Duitse verkiezingen hebben toch wel een en ander met de tegenstrijdige berichten te maken en het zal makkelijker discussiëren zijn eenmaal de verkiezingsdag gepasseerd is.

Ondertussen moeten de werknemers natuurlijk die berichten ondergaan. Ik kan me voorstellen dat ze heel ontmoedigend werken en ik bewonder de werknemers omdat ze in deze omstandigheden, met zo een grote onzekerheid over hun toekomst, goed doorwerken, dat ze op een heel volwassen manier voortdoen.

Ik wil in alle duidelijkheid zeggen dat we blijven geloven in de overlevingskansen van Opel en van de automobielsector in Vlaanderen, en collega Bothuyne zal daar straks dieper op ingaan.

Ik ben blij dat de Open Vld-fractie dit ook zo zegt, in tegenstelling tot wat professor De Grauwe de voorbije jaren telkens naar voren bracht. Op een aantal punten volg ik de Open Vld-fractie niet. Ik begrijp dat het niet gemakkelijk is om na tien jaar meerderheid oppositie te voeren en dat het niet zo eenvoudig is om argumenten te vinden. Maar daarom hoeft men nog niet te zeggen dat de Vlaamse Regering te weinig heeft gedaan of dat ze de verkeerde contacten heeft gelegd. Open Vld verwijst naar Volkswagen Vorst en er wordt gesproken

over de rol van de heer Verhofstadt. Bij mijn weten is die tot Pasen 2008 premier geweest. Op dat ogenblik was er al een en ander aan de hand bij Opel en General Motors. Dat is dan toch minstens een gedeelde verantwoordelijkheid.

Bovendien, mijnheer Gatz, is het goed om daarover eens te spreken met uw twee hier aanwezige collega's die gedurende vijf jaar het beleidsdomein Economie van de Vlaamse Regering hebben geleid. Zij hebben zich goed ingespannen. De trip van mevrouw Moerman naar Detroit in 2006 zal wel enige invloed hebben gehad. Ik neem aan dat zij al het mogelijke gedaan zal hebben om General Motors in de juiste richting te krijgen. Na alle inspanningen die de Vlaamse Regering geleverd heeft, niet enkel diplomatiek maar ook binnen het bedrijfsleven, begrijp ik niet dat vanuit de Open Vld-fractie die kritiek opnieuw klinkt.

Het is niet enkel een kwestie van contacten, er is ook een goed beleid gevoerd. We hebben gedaan wat we konden. Met de hulp van de Vlaamse Regering zijn investeringen naar hier gehaald, zoals de perserij. De federale regering heeft ook de loonkosten gefinetuned. De belasting op de ploegenpremie wordt zodanig gefinetuned dat de loonkost lager ligt dan in Bochum. Daarvan zou men kunnen zeggen: had dit niet eerder moeten gebeuren? Zeven jaar geleden heb ik zelf een wetsvoorstel ingediend om de belasting vanuit de federale overheid op de ploegenpremie aan te passen. Ik deel overigens ten volle de hulde die mevrouw Moerman aan Eddy Geysen brengt. Hij had me namelijk toen reeds uitgelegd hoe belangrijk dat was. Indien de federale regering dat toen sneller had overgenomen, hadden we misschien kunnen vermijden dat het Astramodel naar andere vestigingsplaatsen ging en had de exclusiviteit misschien zelfs in Antwerpen kunnen blijven.

Indien de beslissing economisch valt, zitten we goed, wat men er ook over zegt. De heer Penris uit klachten ten aanzien van Europa. Als het Europees niet lukt, is dat niet omdat we te veel Europa zouden hebben – zoals het bij de Vlaams Belangfractie vaak klinkt –, maar omdat we te weinig Europa hebben.

De voorzitter: Mevrouw De Vits heeft het woord.

Mevrouw Mia De Vits: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, als er één dossier is waarin Europa en Barroso getalmd hebben, dan is het dat van de auto-industrie. De Belgische regering en de Vlaamse Regering kunnen niet verweten worden dat ze niet tijdig en op het juiste moment alle noodzakelijke diplomatieke stappen zouden hebben gezet.

Mevrouw Moerman formuleert opmerkingen over wie er op de Europese ministerraden aanwezig was. Dat lijkt me op dit ogenblik niet het belangrijkste punt, wel of wie daar aanwezig was, efficiënte dingen gedaan heeft. Als ik zie wat Karel De Gucht over de ministerraden zei, moet Open Vld misschien eerst naar een onderling akkoord zoeken. Hij zei: “Het slaat toch nergens op dat de federale regering zich niet meer met de economische diplomatie mag bezighouden. Het beleid van buitenlandse handel zou veel sterker worden wanneer de regio's hun autonomie uitdragen onder Belgische vlag.” Van tegenstellingen gesproken, dus.

Vandaag moeten we vaststellen dat de lidstaten binnen Europa spijtig genoeg niet in staat zijn om tot een echt Europees antwoord te komen. Wie de Europese solidariteit behoudt, is de Europese vakbeweging en dat is niet de eerste keer. Het is een pluim op de hoed van de Europese ondernemingsraden. Ik hoop met hen dat dit nog tot een oplossing kan leiden en dat er voor Antwerpen nog mogelijkheden zijn.

Het is belangrijk om de argumenten en studies bekend te maken om af te geraken van de tegenstrijdige berichten in de pers over een al dan niet performante werking. Als we die studies hebben, rijst er nog een probleem op Europees niveau. Op Europees niveau worden vandaag de concurrentieregels strikt bewaakt. Als een onderneming een fusie doorvoert, moet ze met zeer sterke dossiers naar de Europese Commissie trekken. Dat wordt zeer grondig geanalyseerd. Maar als het gaat over een herstructurering of een overname, bekijkt men wel de staatssteun, maar zijn er geen criteria voor hoe die herstructurering wordt doorgevoerd.

Ik heb dit in het Europees Parlement gesteld naar aanleiding van het Volkswagendossier. Men heeft er toen ook geen conclusies uit getrokken. Nu is er weer een nieuw dossier. Ik vind dat we van deze gelegenheid moeten gebruik maken om dit punt in de Europese raden aanhangig te maken en te bespreken. Voor herstructureringen en overnames zouden er criteria moeten zijn die de Europese Commissie kan controleren. Nu zegt deze al te gemakkelijk dat het de onderneming is die moet oordelen over een herstructurering en kijkt ze enkel naar de staatssteun. Dat is niet voldoende.

Volgens mij heeft de auto-industrie in Vlaanderen en Europa een toekomst op voorwaarde dat er een goed industrieel beleid wordt gevoerd. Mijnheer Watteuw, u kunt niet zeggen dat er een goed industrieel beleid moet worden gevoerd, wanneer uw collega op de radio het volgende zegt over staatswaarborg door de Vlaamse Regering aan de automobielsector en meer bepaald over Opel Antwerpen: “Bij mij komen er twee zaken op: ten eerste, ze gingen al weldoende rond en ten tweede dacht ik: ‘de wilde weldoeners’.” U moet weten wat u wilt.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte collega's, ik meen me te herinneren dat er op de openingszitting van 13 juli is gezegd dat er in elke plenaire vergadering wel over Antwerpen of de Antwerpse gemeenteraad werd gesproken. Ik denk dat tot nu toe elke commissie ad hoc over een Antwerpse aangelegenheid ging. Het is een beetje opvallend.

Ik denk dat dit dossier belangrijk genoeg is om hier te worden besproken want het is wel degelijk van belang voor heel Vlaanderen. Het tast ook de Europese vezels aan. Europa is hier duidelijk tekortgeschoten en Barroso heeft te laat gereageerd.

De fabriek in Antwerpen heeft altijd goed gescoord in vergelijking met andere fabrieken. De hogere productiviteit, de rijke voorraad knowhow, de gemotiveerde arbeidskrachten hebben de zware loonkostenhandicap altijd kunnen compenseren. De wereldwijde crisis heeft ons met de neus op de feiten geduwd en getoond dat de pure economische wetmatigheden niet meer voldoende zijn. In Europa steekt protectionisme opnieuw de kop op.

De onzekerheid voor de werknemers is hier de meest pijnlijke factor. Bij Volkswagen Vorst – dat is al enkele jaren geleden – heeft het niet minder dan vier jaar geduurd vooraleer men zekerheid had over het lot van de werknemers. Ik zou daarom de regering willen oproepen om er dringend werk van te maken en duidelijkheid te verschaffen aan die mensen of in elk geval de meest betrokken partijen daartoe aan te zetten.

Ik was bijzonder aangenaam verrast door de vraag van mevrouw Moerman. Open Vld heeft blijkbaar opnieuw een koerswending genomen door ervoor te pleiten Buitenlandse Handel nu toch Vlaams te houden. In het verleden hebben de Open Vld-excellenties altijd gepleit voor het opnieuw federaliseren van die bevoegdheid. Wij hopen dat Open Vld dit standpunt consequent zal volgen.

De federale minister van Buitenlandse Zaken is inderdaad de honneurs gaan waarnemen, hoewel het federale niveau nog geen poot heeft uitgestoken voor Opel Antwerpen. In februari heeft minister Milquet nog verklaard dat niet zal worden toegelaten dat er ook maar één cent naar Opel Antwerpen gaat. Ze had dat toen ook al gedaan bij KBC. Intussen slepen wij echter wel een staatsschuld mee die van in de jaren 70 is opgebouwd, onder andere door pogingen om iets te doen aan de economische toestand in Wallonië.

Het Europees perspectief dan. In het nog altijd niet goedgekeurde Verdrag van Lissabon staat dat men meer inspraak wil geven aan de regio's. Barroso heeft vorige week in het Europees Parlement laten verstaan dat hij daar maar bitter weinig in is geïnteresseerd. Maar dat terzijde.

Het debat met Europees Commissaris Kroes in het Europees Parlement was daarentegen wel vrij hoopvol. Zij heeft laten verstaan dat de staatssteun grondig zal worden onderzocht. Ze

heeft ook de reputatie dat ze zeer streng optreedt bij overtredingen van de Europese regelgeving. Ze heeft er ook op gewezen dat het voor het bedrijf zelf een slechte zaak is om bepaalde voorwaarden voor staatssteun te laten voorgaan bij een afweging voor een locatie of voor een investering die men doet bij een bepaalde herstructurering. Als een bedrijf zich zou laten verleiden door bepaalde voorwaarden of door extra garanties en steun van een staat, dan moet het beseffen dat die staatssteun op een bepaald moment wegvalt. Op lange termijn kan het bedrijf dus opnieuw met dezelfde problemen worden geconfronteerd. Vandaar dat de solidariteit tussen de werknemers heel erg belangrijk is.

Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering naast de inspanningen die broodnodig zijn om Opel Antwerpen overeind te houden, ook werk maakt van het uitwerken van een visie voor de hele auto-industrie in Vlaanderen. Er zijn al heel wat krachtige uitspraken gedaan, maar wat is er tot nog toe concreet gebeurd?

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, voor de CD&V-fractie is de automobielsector nog altijd een positief en belangrijk gegeven voor Vlaanderen. Het gaat nog altijd om de tewerkstelling van meer dan 80.000 mensen in Vlaanderen.

Het flankerend beleid, dat daarnet door LDD zo zwaar werd aangevallen, heeft wel degelijk tot resultaten geleid. Ik verwijs naar Volvo en Ford. De afgelopen maanden werden daar nieuwe investeringen aangekondigd, waardoor de tewerkstelling van de betrokkenen en de betrokken toeleveringsbedrijven wordt gevrijwaard tijdens de volgende jaren. Dat is toch een zeer belangrijk resultaat van de afgelopen jaren. Flanders' DRIVE, waarover daarnet vragen werden gesteld, heeft ondertussen al meer dan 160 bedrijven verzameld. Het belang van de sector is dus zeker niet te onderschatten.

Mijnheer de minister-president, ik heb een vraag over de reeds aangehaalde taskforce auto-mobiel, waarin de heer Geysen inderdaad een belangrijke rol heeft gespeeld. Als ik het regeerakkoord lees, zou het de bedoeling zijn daarmee verder te gaan. Zijn er daarover concrete plannen? Zijn er al nieuwe bijeenkomsten gepland? Of is dat iets voor de verre toekomst? Wat is de strategie van de Vlaamse Regering in verband met de groene wagens? In het regeerakkoord staat dat we naar een innovatie-ecosysteem zullen evolueren om de productie van die groene wagens te faciliteren. Hoe pakt de Vlaamse Regering dat aan?

Wat Opel zelf betreft, waren er de afgelopen jaren zeer intensieve contacten vanuit de Vlaamse Regering met alle betrokkenen. Ik ben zelf zeer goed geplaatst om dat te zeggen. Ik heb begrepen dat er gisteren op de ondernemingsraad een werkgroep is opgericht. Is het de bedoeling dat de verschillende overheden bij die werkgroep worden betrokken? Zijn er al contacten geweest? Is daar nieuws over?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, het dossier GM-Opel is inderdaad erg belangrijk. Godzijdank hebben we ook in Vlaanderen heel wat andere autofabrikanten die zeer actief zijn. Daarover is geen debat. Ook voor die andere bedrijven – Volvo, Ford – zullen we inspanningen doen, zodat ze verder in Vlaanderen ondernemen. Ze hebben zich daar ook toe geëngageerd. Dat toont aan dat er wel degelijk een verschil is tussen het ene en het andere bedrijf. Men mag niet zomaar alles op een hoopje gooien, laat staan het flankerend beleid van tafel vegen. Degenen die dat doen, moeten daar maar de verantwoordelijkheid voor nemen.

Net zoals vorige keer heb ik een uitgebreid antwoord voorbereid. Ik stel voor dat ik alle facetten overloop. Indien mocht blijken dat ik niet alle vragen heb beantwoord – quod non –, dan wil ik daar vanzelfsprekend graag verder op ingaan.

Heel wat mensen hebben heel hard gewerkt. Een daarvan is zeker de heer Eddy Geysen. Spijtig genoeg is de man ernstig ziek. Hij heeft schitterend werk geleverd. Ik hoop dat hij kan volgen hoe we dit dossier verder aanpakken. Ik sluit me graag aan bij de terechte opmerking dat hij jarenlang heeft gezorgd voor een toegevoegde waarde in dit dossier.

De afgelopen weken en maanden werd heel wat geschreven en gezegd over Opel Antwerpen door werknemers en directie, opeenvolgende Vlaamse regeringen en nu ook het Vlaams Parlement. Dat toont nogmaals aan hoe bezorgd ook u bent. De vragen geven aan dat het niet alleen om een Antwerps dossier gaat: het is van zeer groot belang voor heel Vlaanderen.

Dertig jaar geleden werkten 11.500 mensen bij Opel Antwerpen. Het hoogtepunt was 1987. Toen werden er 400.000 wagens geproduceerd. Stap per stap volgde er een afbouw. Ik geef enkele productiecijfers. In 2005 werden er 253.151 wagens geproduceerd en waren er 5100 mensen tewerkgesteld. In 2006 ging het om 224.000 wagens, in 2007 om 196.000 wagens en 4100 werknemers, in 2008 om 132.434 wagens en 2700 werknemers. In 2009 verwacht men dat er 87.000 wagens worden geproduceerd door 2600 mensen.

2007 blijkt een vrij cruciaal jaar te zijn geweest voor GM Europa. In dat jaar werden nieuwe modellen toegewezen aan de verschillende fabrieken binnen de groep. Het klopt dat de directie van GM Europa in het voorjaar van 2007 heeft beslist om het nieuwe Astramodel niet aan de fabriek in Antwerpen toe te wijzen, maar wel aan Bochum, Ellesmere Port in het UK, Gliwice in Polen en aan Zweden. Toen werd beslist tot een afbouw van de tewerkstelling in Antwerpen met 1400 werknemers. Een nieuw Chevroletmodel werd geciteerd als opvolger van de Astra.

De voorzitter van de Europese ondernemingsraad van Opel, de heer Franz, benadrukte dat de toewijzing van de Astra politiek gemotiveerd was en dat Antwerpen op het vlak van de kosten niet moest onderdoen voor West-Europese zusterbedrijven. Ik kan citeren uit de artikels die toen zijn verschenen. “De efficiëntie van de Belgische vestiging spreekt in het voordeel van de productie aldaar. Antwerpen behoort tot de meest rendabele vestigingen van het concern”, zo zei de voorzitter van de Europese ondernemingsraad, de heer Franz.

In een interview met *Automobilwoche* in 2007 heeft diezelfde voorzitter benadrukt dat het nieuw model in Bochum, in het Verenigd Koninkrijk en in Zweden zou worden gebouwd. Wat de kosten betreft, moest de Antwerpse fabriek niet voor de West-Europese fabrieken onderdoen. De fabriek moest wel de duimen leggen voor de Poolse vestiging, waar de loonkosten vijfmaal lager liggen.

Op 4 mei 2007 hebben toenmalig minister-president Leterme en toenmalig premier Verhofstadt overleg gepleegd met de directie van GM Europa. Die directie werd toen geleid door de heer Carl-Peter Forster, die nog steeds zeer actief is en ook dit huidige dossier trekt. De heer Forster heeft toen gegarandeerd dat Opel Antwerpen een toekomst als volwaardige assemblagefabriek had. Tijdens dit gesprek is gebleken dat GM Europa twee middenklassenmodellen in Antwerpen wilde laten bouwen.

Op 8 mei 2007 hebben de vakbonden vernomen dat twee modellen aan Antwerpen waren toegewezen. Samen waren deze modellen goed voor een productiecapaciteit van 120.000 wagens. In feite is toen ook een derde model in het vooruitzicht gesteld. Die dag is ook een document opgesteld met de titel ‘Framework Next Generation Compact Car allocation for Europe’. Dit document is door de vakbonden en door de top van GM Europa ondertekend. Ik citeer even een belangrijke passage: “The GME Management confirms the plan to manufacture in the Antwerp plant as of 2010, – after the run-out of the present Astra generation – two models of new-generation SUV vehicle.”

Op 9 september 2008 heeft de CEO van GM Europa, de heer Forster, aan de drie vakbonden bij Opel Antwerpen formeel beloofd dit engagement ten uitvoer te brengen. De correspondentie met de directie van de fabriek in Antwerpen toont aan dat daar ook alle voorbereidingen voor zijn getroffen. In feite heeft dit engagement een begin van uitvoering gekend tot op het

ogenblik dat de crisis in de sector heeft toegeslagen. De crisis heeft vooral het moederbedrijf, General Motors, getroffen. In feite zijn toen die engagementen ten aanzien van het personeel en van de Vlaamse en federale politieke overheden van dit land stilzwijgend stopgezet. De plannen zijn in alle stilte afgevoerd.

De voorbije maanden hebben – zowel de vorige als de huidige – Vlaamse Regering, de vakbonden en de werkgeversorganisatie Agoria schouder aan schouder alles in het werk gesteld om deze zaak aan te pakken. Ik denk dat de regering, de vakbonden en werkgevers slechts met betrekking tot weinig dossiers op een lijn zitten. De federale regering heeft eveneens een aantal maatregelen genomen om de vestiging te Antwerpen een faire kans te geven. We dringen er onverkort op aan die kans ook te realiseren.

We dringen in eerste instantie aan bij de overnemer van Opel: Magna. We moeten snel duidelijkheid krijgen. Elke dag wordt een nieuwe verklaring afgelegd, die nadien nog wordt genuanceerd of zelfs helemaal omgebogen. We dringen tevens aan bij de Europese Commissie, in het bijzonder voor wat betreft de kwestie van de staatssteun en op andere elementen die hiermee verbonden zijn en eveneens moeten worden aangepakt.

Volgens mij hebben we heel wat initiatieven genomen. We hebben met alle betrokken bedrijven, GM Europa, de hoofdzetel van GM in Detroit, Fiat, Magna, Ripplewood en de Chinezen, gesproken. We hebben met alle overheden, de Duitse bondsregering, de Länder en de Europese Commissie contact opgenomen. We blijven strijden om de fabriek in Antwerpen op de kaart te houden en om antwoorden te krijgen op de vragen die hier ook zijn gesteld.

Ik zou nu graag vier elementen overlopen, met name de acties ten aanzien van de Europese Commissie, de contacten met overnemer Magna, het post-Opel-tijdperk en de toekomst van de auto-industrie in Vlaanderen.

De acties ten aanzien van de Europese Commissie zijn nauw verbonden met de artikelen 87 tot 89 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap dat de basis voor de staatssteunregeling vormt.

Artikel 87 geeft een definitie van staatssteun en stelt dat staatssteun in principe verboden is. Op basis van een beperkt aantal gronden kan de Europese Commissie afwijkingen op dit principe toestaan. De Europese Commissie heeft uitgebreide onderzoeksbevoegdheden met betrekking tot dergelijke steunmaatregelen. De Europese Commissie heeft ons toegezegd de staatssteun aan GM Europa en aan Magna te onderzoeken. Dit onderzoek biedt alle belanghebbende partijen de gelegenheid formeel en informeel te interveniëren. Dit slaat onder meer op de Vlaamse overheid en op de concurrenten van GM Europa die geen of minder overheidssteun genieten.

Artikel 88 stelt dat staatssteun voorafgaandelijk aan de Europese Commissie moet worden gemeld en moet worden goedgekeurd. Dit is het zogenaamde standstillprincipe. Een voorafgaande aanmelding hoeft niet indien de steun in het kader van een reeds eerder door de Europese Commissie goedgekeurde steunregeling wordt toegekend.

Dat is een heel belangrijke vraag omdat Duitsland heeft laten verstaan dat het de steun aan GM Europa-Magna wil baseren op de garantieregeling die eerder dit jaar door de Europese Commissie werd goedgekeurd op basis van een tijdelijk kaderregeling, het ‘temporary framework’. Duitsland zegt zijn steun aan GM Europa-Magna daarin te zullen kaderen. Op basis van die goedkeuring mag Duitsland zonder nieuwe aanmelding, binnen bepaalde perken en onder bepaalde voorwaarden, staatsgaranties, en dus niet kapitaal of andere subsidies, toekennen aan GM Europa-Magna. De belangrijkste voorwaarden zijn: het moet gaan om waarachtige garanties, er moet dus een reëel perspectief bestaan op ofwel terugbetaling van de lening ofwel, ingeval garanties, op de uitwinning van de ontlener; het gegarandeerde bedrag is beperkt tot de totale jaarlijkse bruto loonmassa van de begunstigde; slechts 90 percent van de hoofdsom mag worden gegarandeerd; en tenslotte moet de begunstigde voor de overheids-

garantie een vergoeding betalen die wordt berekend op basis van vaste formules die uitgaan van de ‘credit rating’ van de begunstigde.

Duitsland kadert op dit ogenblik dus de ondersteuning in dit dossier in dat tijdelijke framework. Of de voorgenomen garanties van Duitsland aan deze voorwaarden of beperkingen voldoen, kan op dit ogenblik nog niet worden gezegd. Wel is het zo dat deze week de data-room is geopend voor het businessplan dat door Magna op tafel werd gelegd. PricewaterhouseCoopers heeft toegang tot die dataroom. Men is dat op dit ogenblik allemaal aan het bekijken, en ik ga ervan uit dat de lectuur van dat businessplan, dat meer dan duizend bladzijden telt, zal leiden tot verdere stappen of strategieën.

De staatssteunprocedure zelf en de bevoegdheden van de Commissie worden verder uitgewerkt in de zogenaamde procedureverordening. Die herhaalt nog eens, in artikel 2, dat elk voornemen tot steun moet worden aangemeld bij de Europese Commissie en, in artikel 3, dat de lidstaat ondertussen deze steun niet mag uitvoeren.

Als de zaak in dat kader wordt ingediend, dan kan de Europese Commissie dat onderzoeken. De commissarissen Günter Verheugen en Neelie Kroes hebben mij toegezegd dat ze dit met heel veel zorg zullen bekijken. Het resultaat van dit onderzoek kan zijn dat ofwel de Commissie geen ernstige twijfels heeft over de toelaatbaarheid van de steunmaatregel, ofwel dat de Commissie wel ernstige twijfels heeft over de toelaatbaarheid van de steunmaatregel.

Heeft de Europese Commissie geen ernstige twijfels over de toelaatbaarheid van de steunmaatregel, dan zal zij haar onderzoek afsluiten en de maatregel goedkeuren. Dan kunnen derde partijen, ook de Vlaamse overheid, tegen die beslissing in beroep gaan. Dat beroep is echter niet opschortend. Het bevoegde EG Gerecht van Eerste Aanleg heeft het over een beroep met niet-opschortend effect. Het arrest laat doorgaans een aantal jaren op zich wachten.

Indien het eerste onderzoek bij de Commissie aanleiding geeft tot ernstige twijfels over de verenigbaarheid van de steun, dan opent de Commissie de formele onderzoeksprocedure. Tijdens die formele onderzoeksprocedure mag de steun niet worden toegekend. Die opening van de onderzoeksprocedure neemt de vorm aan van een gemotiveerde beschikking die in alle talen van de Europese Unie gepubliceerd wordt. Op basis van die beschikking kunnen alle belanghebbenden opmerkingen maken.

Deze formele onderzoeksprocedure kan op haar beurt tot verschillende conclusies leiden. Ofwel is aan alle voorwaarden voldaan om de steun goed te keuren, ofwel is niet aan alle voorwaarden voldaan om de steun goed te keuren, ofwel wordt de steun gedeeltelijk goedgekeurd. Als de formele onderzoeksprocedure tot de conclusie leidt dat niet aan alle voorwaarden is voldaan om de steun goed te keuren, dan zal de Commissie die steun verbieden en zal de eventueel al uitbetaalde steun moeten worden terugbetaald.

Het is belangrijk te weten hoe deze procedure exact in elkaar steekt. Zo kunnen we misverstanden vermijden en verhinderen dat er verwachtingen de wereld worden ingestuurd die niet conform zijn met deze procedure en met de uitslag van bepaalde stappen in deze procedure.

Wij hebben brieven geschreven. Wij hebben met Günter Verheugen en Neelie Kroes gesproken. Zij hebben ons gezegd dat zij nog geen dossier hebben ontvangen met de details van de overname en de voorgenomen steuncomponenten. Dat is in zekere zin logisch, gezien de actie van de Duitse regering om alle landen die bij dit dossier betrokken zijn bijeen te brengen om een bijdrage te vragen en die ook te verdelen. Op dit ogenblik vraagt Duitsland bij de landen waar er fabrieken open blijven wat hun bijdrage is tot die 4,5 miljard euro. Zij hebben 1,5 miljard euro overbruggingskrediet gegeven. Nu zijn ze aan het discussiëren met de landen die een vestiging hebben en waar die vestiging zal open blijven.

De heer Jan Penris: Bedoelt u met ‘landen’ deelstaten?

Minister-president Kris Peeters: Met ‘landen’ bedoel ik Spanje, het Verenigd Koninkrijk, België. Wij zijn daar dus ook bij betrokken. Op dit ogenblik zijn alle landen daarbij betrokken. Vanaf het ogenblik dat het zou duidelijk zijn dat Antwerpen gesloten wordt, wat ik niet hoop, spreekt het natuurlijk vanzelf dat onze bijdrage tot die 4,5 miljard euro tot nul zal worden gereduceerd.

Ik wil benadrukken dat beide commissarissen onderstreept hebben dat het onderzoek naar de steuncomponenten gebeurt op economische en commerciële motieven, en niet op politieke.

U hebt samen met mij kunnen lezen in Der Spiegel – ik denk op pagina 19 – over een studie die zou duidelijk maken dat Antwerpen, als men de fabriek op economische merites bekijkt, sterker is dan de andere vestigingen onder meer in Duitsland. Ik heb aan beide commissarissen gevraagd of men over zulke studies beschikte. In de wandelgangen spreekt men van het Harbour-rapport van 2009 waarin de constructeurs een rapport hebben laten opmaken waarbij alle vestigingen in Europa worden gescreend. Ik heb dat rapport niet. De vraag is: wie kan ervoor zorgen dat het rapport ter beschikking is en openbaar wordt gemaakt?

Wij hebben in de verschillende werkgroepen heel wat oefeningen gedaan om een objectieve vergelijking op te maken om op basis van de elementen waar wij over beschikken, een eerste aanzet te geven. Er moet een objectieve studie komen. Ofwel blijkt dat uit het businessplan, ofwel zal de Commissie zelf het initiatief nemen om dergelijke objectieve studie op te maken, ofwel is ze het eens met het Harbour-rapport of andere rapporten.

Mijnheer de voorzitter, ik heb voor deze vergadering met de beperkingen en de beperkte ambities, voor de commissieleden een eerste poging ondernomen om alles naast elkaar te zetten op een tabelletje. Iedereen kan hiervan een kopie krijgen. Ik zal met dit onderdeel even wachten tot iedereen het heeft gekregen. Ik kom daar zo dadelijk op terug.

Ik zal het deel over Europa afsluiten door nog eens te onderstrepen dat het heel belangrijk is dat de economische motieven worden uitgeklaard en dat er een objectief rapport over komt. De verschillende Commissarissen hebben die afspraken gemaakt.

Er werd gevraagd of de Vlaamse Regering een overleg zal hebben met de overnemer Magna om zo snel mogelijk duidelijkheid te verwerven over de toekomst van Opel Antwerpen. Het is heel belangrijk nog eens te onderstrepen dat we niet gewacht hebben om ook met Magna in een vrij vroeg stadium contacten te hebben. Op 21 mei hebben we contact gehad met de heer Wolf, CEO van Magna. We hebben met verschillende Vlaamse ministers, waarvan sommigen hier vandaag aanwezig zijn in hun nieuwe hoedanigheid van Vlaams Volksvertegenwoordiger, contacten gehad om er met Magna over te spreken.

Heel belangrijk is dat Magna alle fabrieken heeft bezocht en met de werknemers en het management heeft gesproken. Na het bezoek in Antwerpen was Magna aangenaam verrast door de performantie en de productiviteit. Ik neem aan dat die oefening ergens terug te vinden zal zijn in de documenten die Magna aan de Europese Commissie zal overmaken.

Wij hebben een aantal keren naar de CEO geschreven. Zeker één brief is van zeer groot belang omdat men ons op een bepaald moment de indruk gaf dat Magna opteerde voor een phasing-out voor Antwerpen. Nogmaals, in dit dossier is er verschrikkelijk veel mist gespuid waardoor we soms helemaal het noorden dreigden kwijt te raken. Ik heb op 24 juli een brief geschreven aan Magna om te vragen hoe het nu stond. Ik heb Magna gevraagd, hoewel het bedrijf toen nog niet was geselecteerd, of ze voor een phasing-out gaan. Op 29 juli kreeg ik een brief die was ondertekend door de vice-president en de executive vice-president van Magna. Daarin stond dat Magna nog in de running was, maar nog niet was geselecteerd. Verder staat er: “But we are still in the process of evaluating different business cases” en dan verwijst men naar het SUV-gamma, de sports utility vehicle of lichte terreinwagen: “(...) or the possibility of contract manufacturing for third parties.” Men heeft daar dus gezegd: “Wij zijn alles nog aan het onderzoeken, er is nog geen besluit genomen. Wij appreciëren wat de Vlaamse Regering tot hiertoe heeft gedaan. Wij houden contact met elkaar en zullen daar na

2010 verdere afspraken over maken.” Met Magna zijn er dus wel degelijk contacten en briefwisseling geweest.

Wat die 500 miljoen euro betreft, collega's, kan ik u het volgende zeggen. Magna, Ripplewood en de anderen hebben allemaal dezelfde boodschap gekregen vanuit de Vlaamse Regering, namelijk dat wij bereid zijn om 500 miljoen euro op tafel te leggen. 300 miljoen euro daarvan zijn waarborgen via Gigarant. Sommigen vragen zich af of we niet dezelfde fout gaan maken als de Duitsers. Maar die 300 miljoen euro zit dus in een wettelijk kader. Ik heb daar ook met de Europese Commissarissen over gesproken. Die 300 miljoen euro is dus een waarborg voor een lening die men zou aangaan en geen cash die 'out of pocket' gaat.

Daarnaast is er de sale-and-rent-backoperatie ten belope van 200 miljoen euro. Er zal daarbij volledig marktconform opnieuw worden gehuurd. We waren op een bepaald moment vrij ver gevorderd in de gesprekken met het havenbedrijf en een aantal andere actoren. Wij maakten duidelijk dat het niet de Vlaamse overheid is die in eerste instantie geld op tafel moet leggen, maar dat er ook andere partijen geïnteresseerd waren en zijn.

Die sale-and-rent-backoperatie is mijns inziens een heel intelligente operatie. Sommigen zeiden dat we 200 miljoen euro zouden stoppen in een bedrijf dat over enkele jaren mogelijk opnieuw in de problemen komt. Maar in dit geval zijn de gronden dan onze eigendom en kunnen wij daar verder mee doen wat we denken te moeten doen.

Ik kom tot de opleidingssteun, innovatiesteun en ecologiepremies. Ook dat zijn belangrijke elementen. Ik maak van de gelegenheid gebruik om de subsidies die we vanaf 1996 aan GM Belgium hebben gegeven, te overlopen. In 1996 ging dat, voor wat ecologiesteun betreft, nog om 42.000 euro, in 2003 is dat opgelopen tot 14,6 miljoen euro. In 2007 is er nog eens 2 miljoen euro gegeven, in 2008 6 miljoen. Tot en met 2007 ging dat om in totaal 27,8 miljoen euro aan subsidies qua ecologiesteun en opleidingssteun die wij hebben gegeven. Dat alles is ook door Europa gehonoreerd. Neelie Kroes herinnerde zich dat nog zeer goed van in 2007, toen ze met dit dossier is geconfronteerd.

Collega's, ik stel vast dat de tabel ondertussen is uitgedeeld, en zal daar nu een korte toelichting bij geven. In Antwerpen worden er 85.000 wagens geproduceerd. Als men de vergelijking wil maken met de andere fabrieken, moet men natuurlijk op basis van eenzelfde aantal geproduceerde wagens vergelijken. Als Bochum 130.000 wagens heeft en wij 85.000, dan moet de lat gelijk worden gelegd om op adequate manier te kunnen kijken naar de prestatie en de relevante economische parameters.

Voor 85.000 wagens is de kostprijs 2523 euro. Maar dat behoeft nog enkele correcties. Zo moet daarvan 48 euro in mindering worden gebracht, omdat enkel in Antwerpen de Twintop, een heel specifiek type Astra, wordt geproduceerd. Daarnaast moet er 21 euro aan de kostprijs worden toegevoegd, omdat de 'base engineering content' daar wordt bijgeteld. Dat gaat dan over bepaalde onderzoeken die in Bochum gebeuren en niet in Antwerpen. Het laatste blokje, ten belope van 575 euro, houdt rekening met de technische werkloosheid, de stempeldagen en de collectieve verlofdagen. Als je dus een goede vergelijking maakt, kom je tot de cijfers in het tweede deel van het schema: Antwerpen kost 1920 euro, Bochum 2006 euro, Ellesmere Port 2080 euro en Eisenach 1042 euro. We hopen dat deze cijfers, op basis van de bescheiden informatie waarover we nu beschikken, zullen worden bevestigd door de objectief uit te voeren studies die nu nog worden uitgewerkt en zo naar boven zullen komen.

Een andere reeks van vragen betreft het eventuele plan B. Er zijn bij dit dossier 2600 mensen rechtstreeks en nog heel veel andere mensen onrechtstreeks betrokken. De vakbonden nemen duidelijk stelling in. In Duitsland en Detroit zou men niets liever hebben dan dat wij hier zeer intensief communiceren over een plan B. Ik kan me met name niet van de indruk ontdoen dat hun hele communicatiestrategie erop gericht is zulks uit te lokken. Hoe groot blijft de weerstand van de Vlaamse Regering en van de werknemers in Antwerpen als we telkens zeggen dat er maar weinig kansen zijn? Hoe lang zullen zij in dat geval het hoofd koel kunnen hou-

den en blijven vechten in dit dossier? Dat lijkt de achterliggende communicatiestrategie te zijn.

Ik begrijp zeer goed dat een aantal zaken goed moet worden voorbereid. Ik weiger echter om op dit moment publiek een plan B te ontwikkelen zolang de mensen en dan vooral de werknemers erin blijven geloven en ervoor blijven gaan.

We hebben al heel wat initiatieven genomen. Mevrouw Moerman heeft op 18 oktober 2004 voor het eerst een rondetafelconferentie georganiseerd met de vertegenwoordigers van de federale, Vlaamse en Brusselse overheden inzake de voertuigenindustrie. Ook de toeleveranciers en alle betrokken actoren waren daar aanwezig. Dat initiatief is nadien nog een aantal keren herhaald. Op 29 september zal daarover een nieuwe taskforce plaatsvinden.

Men kan zeggen dat elektrische en hybride wagens heel belangrijk zijn. De productie van die wagens en het volume van die productie is vooralsnog echter van een heel beperkte omvang, mijnheer Watteeuw. Ik kan u echter verzekeren dat er serieuze gesprekken bezig zijn voor de verdere ontwikkeling van die wagens in Vlaanderen. Vlaanderen is, mits het voorzien van de nodige oplaadpunten, een regio bij uitstek om dat uit te testen. Heel wat producenten zijn ervan overtuigd dat Vlaanderen een uitgelezen plaats is voor het uittesten en op de markt brengen van elektrische wagens. Vlaanderen is heel dichtbevolkt en heeft een heel intens wegennet. Het is heel belangrijk dat heel wat producenten geïnteresseerd zijn om dat in Vlaanderen uit te proberen. Daartoe bestaan contacten met verschillende automerken.

Ik heb ook begrepen dat er verschillende segmenten zijn en dat een aantal automerken verschillende accenten leggen. Sommige merken benadrukken dat er moet worden geïnvesteerd in de klassieke brandstofmotor die nog verder kan worden aangepast en ecologischer kan worden gemaakt. Anderen houden zich bezig met de verdere ontwikkeling van de hybride wagen, niet alleen voor gewone personenwagens, maar ook voor autobussen en dergelijke. In dat geval gaat het over twee motoren, en die kosten meer dan één motor. Nog anderen zetten resoluut in op de elektrische wagens, zeker voor bepaalde segmenten. Tot slot zijn er diegenen die een verdere dynamiek willen ontwikkelen inzake de waterstofmotor. In verband met dat laatste speelt overigens ook de binnenvaart een niet te verwaarlozen rol. Het netwerk voor stroom is heel belangrijk voor elektrische wagens, voor waterstof is dat echter nog delicaat. Waar er geïnvesteerd zal worden, voor welk segment en met welke tijdshorizon, zijn dus allemaal belangrijke factoren die zeker een rol spelen. Met al die elementen houden we rekening, we blijven ook de communicatie verzorgen.

Er is ook gevraagd naar de toekomst van Flanders' DRIVE. Er is al meermaals gezegd dat er een overproductie van wagens is, en dat klopt ook. We moeten derhalve evolueren in de richting van ecologisch verantwoorde wagens. Ik ben ervan overtuigd dat de waardevolle initiatieven die een aantal collega's in het verleden hebben genomen, moeten worden voortgezet. In het Vlaams regeerakkoord staat daarover een passage. We zullen dit verder uitbouwen en daartoe de nodige initiatieven en acties ondernemen. Deze elementen zullen ook in de verschillende beleidsnota's terug te vinden zijn.

Wat Flanders' DRIVE betreft, zijn er mensen die vinden dat 28 miljoen euro een groot bedrag is. Als we echter zien wat R&D voor die grote automerken doet, dan is 28 miljoen euro misschien nog niet zo veel. Het gaat erom de juiste keuzes te maken. Misschien maken we het verschil inzake materiaal, batterijen en dergelijke. We moeten er ook rekening mee houden dat toeleveranciers hier in Vlaanderen heel wat knowhow hebben waar ook andere landen en ondernemingen versteld van staan.

In het verleden werden ook initiatieven genomen, ook in het kader van Vlaanderen in Actie. Met het Project Generaties wordt innovatiesamenwerking mogelijk gemaakt rond drie onderzoeksprojecten, waaronder de zogenaamde 'smart grids'. Ik zal niet alles overlopen. Ook op het vlak van waterstof werden initiatieven genomen. Ook via het Strategisch Initiatief Materi-

alen in Vlaanderen werden initiatieven genomen door de collega's die hier aanwezig zijn. Het zijn allemaal heel waardevolle elementen.

Door de heer Caluwé werd ook reeds verwezen naar de 163 leden. Degenen die wat smalle-tjes doen over Flanders' DRIVE kennen ofwel het dossier niet, ofwel weten ze onvoldoende welke dynamiek erachter steekt. Natuurlijk moeten we ook resultaten boeken, ook ik ben me daarvan bewust. Ik meen dat er al heel wat energie in is gekropen, dat er heel wat partners rond de tafel zitten, dat er heel wat knowhow is en dat veel initiatieven werden aangekaart. Ik zal het de volgende jaren, samen met de collega's, verder ondersteunen en onderbouwen.

Mevrouw Moerman stelde nog een belangrijke vraag. Het is zeker niet de bedoeling dat de Vlaamse en federale regering in dit dossier, met een dergelijke belangrijke impact op heel veel mensen, aan touwtrekkerij doen. Dat is niet aan de orde. Ik hoop dat elke minister in elke vergadering waar hij de kans krijgt om iets te zeggen over dit dossier, formeel of informeel, die kans ook grijpt. Dat gebeurde tijdens de informele vergadering van de Europese ministers van Handel op 13 september. Ik heb ook gevraagd aan de premier om daarover tijdens de Europese top van 17 september met kanselier Merkel te spreken, en ook dat is gebeurd. We nemen elke kans die we krijgen, te baat om dit aan te kaarten, niet alleen met de Duitse collega's, maar ook met die van het Verenigd Koninkrijk, Spanje: alle landen die bij deze zaak betrokken zijn. Ik ben ervan overtuigd dat dit dossier, terecht, op Europees niveau een van de gespreksonderwerpen is, minstens informeel.

Mevrouw Moerman, u weet dat er een samenwerkingsakkoord bestaat tussen het federale niveau en de deelstaten inzake de vertegenwoordiging in de Europese ministerraden. De Europese ministers van Handel vergaderen in het kader van de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen. Het samenwerkingsakkoord in kwestie dateert van 1994. Op basis van dat samenwerkingsakkoord wordt er aan de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen uitsluitend deelgenomen door leden van de federale regering. De Vlaamse Regering heeft al sinds lang een evaluatie van dat samenwerkingsakkoord gevraagd. Het samenwerkingsakkoord is inderdaad achterhaald en moet worden geactualiseerd, maar de gesprekken daarover dateren al van 2005! De vraag om het akkoord te actualiseren bestaat dus al een hele tijd en ik blijf er voorstander van, maar voorlopig hebben we weinig succes gekend. Ik ga ervan uit dat we met verenigde krachten, meerderheid en oppositie, tijdens deze legislatuur resultaat kunnen boeken. Het is goed dat de premier en de federale ministers daarover spreken, evenals wij, op Vlaams niveau. Ik hoop samen met u dat het samenwerkingsakkoord eindelijk zal worden geactualiseerd en dat we er onze opwachting kunnen maken.

Ik overloop nog even de vragen die werden gesteld. Ik hoop dat ik alle vragen van de heer Penris heb beantwoord, in de mate van het mogelijke. Over de harde studies heb ik gezegd wat erover te zeggen valt. Naar Europa verwees ook mevrouw De Vits. Ik heb ook al publiek gezegd dat ik denk dat de situatie helemaal anders was geweest indien we niet, de een na de ander, naar Detroit zouden zijn gegaan. We zijn naar Detroit gegaan omdat mijn collega's van de Länder er ook al waren geweest. Als iedereen naar Detroit gaat, zouden we een fundamentele fout hebben gemaakt door niet te gaan. Mevrouw Moerman is er zelfs voordien geweest. We moeten ons inpassen in een bepaalde dynamiek en initiatieven nemen. Het was een heel andere situatie geweest indien de Europese Commissie aan Detroit of aan de VS had gezegd dat ze wel kunnen proberen om Europa tegen elkaar uit te spelen en te verdelen, maar dat ze ter zake de nodige initiatieven zou nemen, quod non. Ik hoop dat er lessen worden getrokken uit het bankdossier en uit dit dossier. Schaal vereist schaal en wanneer de VS bepaalde initiatieven neemt, moet de schaal hier bij ons minstens Europa zijn.

Wat een plan B betreft, ga ik ervan uit dat we het niet op een later moment moeten bespreken. We zijn heel realistisch in deze zaak, maar we doen er alles aan om Antwerpen nog een kans te geven.

Mijnheer Gatz, dit dossier leent zich niet tot politieke spelletjes. In het verleden hebben alle partijen die in de meerderheid zaten, inspanningen geleverd. Het is niet wijs om het over de

ene of de andere te hebben, ik ga ervan uit dat het belangrijk is om in deze moeilijke tijden dit dossier schouder aan schouder tot een goed einde te brengen.

Inzake staatssteunovername op Europees niveau, heb ik gelezen wat Guy Verhofstadt schreef. We zullen dat opvolgen.

Over de 500 miljoen gebudgetteerd, heb ik het gehad, en ook Flanders' DRIVE werd aangehaald.

Mijnheer Watteuw, ik ga ervan uit dat ook Groen! bezorgd is over de werkgelegenheid in Antwerpen en de indirecte werkgelegenheid in de automobielsector. In het totaal gaat het om 82.000 werknemers. Ik meen dat er onverkort een evolutie is in de richting van groene wagens, en dat is een heel goede zaak, ongeacht het segment waarop de autofabrikant inzet. We doen er alles aan om de wagen van de toekomst ook hier te bouwen. We kunnen natuurlijk alleen maar faciliterend optreden en de nodige initiatieven ondersteunen.

Mijnheer Vereeck, u hebt het debat willen opentrekken tot een nog groter debat over vennootschapsbelasting en flankerend beleid. Dat flankerend beleid hebben wij niet zelf uitgevonden. Dat is een Europese visie, geen Vlaamse. Daarin moet u een niveau hoger gaan, en dan bedoel ik niet qua redenering, maar qua bevoegdheid.

Wij hebben ons als Vlaanderen in dat Europese beleid ingeschakeld. Het flankerend beleid met onder andere O&O, krediet-opleiding ondernemerschap en dergelijke, is een heel indrukwekkend gegeven dat u niet kunt reduceren tot energiekost. Ik dacht dat u het ook ging hebben over loonkost, maar dat hebt u niet gedaan. Dat is een nog groter probleem. Dat hebben we opgelost door ploegenarbeid fiscaal te honoreren. Dat is een goede zaak. Het heeft ons weer een goede concurrentiepositie gegeven tegenover Duitsland. We kunnen later nog eens terugkomen op dat flankerend beleid, maar ik zou het kind niet met het badwater weggooien.

Het verlagen van de vennootschapsbelasting is iets waarvoor we niet bevoegd zijn. Vennootschapsbelasting is overigens pas een probleem wanneer u winst maakt en vennootschapsbelasting is uiteraard ook te combineren met de notionele intreftaftrek. Heel wat bedrijven zijn bezorgd over de onroerende voorheffing en enkele andere bijkomende belastingen. Maar ik heb nog geen enkele autofabrikant bij mij gehad – en ik heb ze allemaal gezien – die zei dat zijn grote probleem de vennootschapsbelasting zou zijn. Met dit uitgebreide antwoord denk ik dat ik het merendeel van de vragen heb beantwoord.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik denk dat de minister-president alles goed heeft samengevat en op alle vragen heeft geantwoord. In het begin was ik daar sceptisch over maar ik heb moeten vaststellen dat hij vandaag, wat dit betreft, zijn woord heeft gehouden.

We hebben een interessant debat gehad, dat iets breder ging dan het onderwerp van vandaag. Enkele collega's hebben het flankerend beleid voor de automobielsector in vraag gesteld. Dat doe ik duidelijk niet. Ik zit al lang genoeg in dit Vlaams Parlement. We hebben al die dossiers bij ons weten komen. Niet enkel de streekparlementariërs maar wij allemaal hebben ze met veel verve proberen te verdedigen: Ford Genk, Volvo Gent, Audi-VW in het Brusselse en vandaag Opel Antwerpen. We hebben onze lessen geleerd. Wat mij betreft, mogen we nog verder gaan dan het huidige flankerend beleid.

Ik ben een beetje ontgoocheld door de uitlatingen van enkele collega's. Op een gegeven moment werd het een 'politique politicienne': die heeft toen dat dossier beter verdedigd op dat niveau. De arbeider op de werkvloer heeft daar weinig of geen boodschap aan. Collega's, houd dat goed in uw achterhoofd.

Er is de interessante vraag gesteld of er te veel of te weinig Europa in dit dossier heeft gespeeld. CD&V houdt het bij te weinig Europa. Gelukkig heb ik gehoord dat mevrouw De Vits zegt dat er genoeg Europa is, alleen heeft Europa niet gedaan wat het zou kunnen of

moeten doen. Daar heeft ze een punt. Ik heb de groene collega een warm pleidooi horen houden voor de Duits-Vlaamse werknemersgemeenschap. Ook daarvan neem ik akte. (*Gelach*)

Ik heb uiteindelijk nog kunnen vaststellen dat alle partijen over de loonkosthandicap in Vlaanderen op dezelfde golflengte zitten.

Mijnheer de minister-president, ik ben blij dat het Harbour-rapport geen spookrapport is. Al is het dat voorlopig deels nog wel, want u hebt het niet kunnen inkijken en ik ook niet. Maar u hebt uw plicht gedaan en u hebt zelf een interessante denkoefening gemaakt. Ik hoop dat we straks meer krijgen dan enkel deze tabel. Die tabel was voor mij al leerrijk genoeg, maar ik waardeer dat u die inspanning hebt gedaan.

Ik noteer dat u uw plan B vandaag niet op tafel wenst te leggen en dat u vandaag zelfs nog niet over een plan B wenst te spreken. Mocht ik in uw positie zitten, zou ik hetzelfde doen. U moet gaan voor het plan A. Maar sta ons toe dat we u uit de wind zullen zetten en zelf een aanzet geven tot de ontwikkeling van een plan B. Academici en politici van de oppositie hebben dat voorrecht. Ik kondig een met redenen omklede motie aan die een aanzet tot een plan B zal bevatten.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik dank ook van ganser harte de collega's van de meerderheid die mij in herinnering hebben gebracht dat wij de laatste tien jaar aan de meerderheid hebben deelgenomen. Ik kan u geruststellen, er zit een z in mijn naam, maar dat is die van Gatz en niet die van Alzheimer. Ik ben dat niet vergeten, maar met dergelijke gemakkelijke replieken zult u mij niet monddood maken. Wij nemen deel aan het debat en doen dat voluit. We proberen dat te doen zonder politieke spelletjes.

Ik neem wel met grote tevredenheid de complimenten in ontvangst voor mijn collega's Moerman en Ceysens, die destijds blijkbaar goed werk geleverd hebben, onder meer met de rondetafel. Het was een beetje zalven en slaan, zoals zo vaak in dit parlement. Het gaat niet over politieke spelletjes. Het gaat over resultaatgerichte acties.

U hebt goede diplomatieke contacten opgebouwd met Duitsland, helaas zonder resultaat. U bent nu hetzelfde aan het doen met de Europese Unie, meer in het bijzonder met de Europese Commissie. Ik kom daar zo dadelijk op terug. Maar op een bepaald moment was het moeilijk geworden om bij de bedrijven de juiste persoon op het juiste moment te pakken te krijgen.

Er zijn verzachtende omstandigheden. Tot op het ogenblik dat de vooruitzichten voor Opel gunstig waren – u hebt geciteerd uit een aantal brieven uit 2008 waarin het ging over de vooruitzichten voor de SUV en andere modellen –, was er geen vuiltje aan de lucht. Er was een heel duidelijke relatie, maar dan is het moeilijker geworden. GM is zelf in moeilijkheden geraakt en in de VS zal er wel wat paniek geweest zijn over de toekomst van het bedrijf. Dan is de eerste bekommernis natuurlijk niet om zelfs een minister-president van Vlaanderen over de vloer te krijgen. Dat weet ik ook wel. Daarnaast was er de overname, waardoor u weer in een bepaalde grijze situatie zit.

Toch probeert u nog om de juiste contacten met de juiste personen te leggen, maar het is de vraag of dit lukt. Als u daarin lukt, dan is het resultaat behaald. Als u daarin niet lukt, dan is het resultaat niet behaald. Wij hopen natuurlijk dat het wel lukt, in de eerste plaats voor de arbeiders van Opel Antwerpen en voor de Vlaamse economie.

Het is goed dat het onderzoek van de Europese Commissie nu in handen is van onafhankelijke experts, zodat we weten dat er nu een zekere afstand in het onderzoek is. We weten ook dat de Europese Commissie deze zaken ernstig neemt, maar laat ons zeggen dat ons geloof in Europa aan een zijden draadje hangt. Toch blijven wij als liberalen pro-Europees.

U bent heel diep ingegaan op de procedure van de staatssteun, maar u bent niet ingegaan op de Europese regelgeving over overnames. Ik ga er toch van uit dat u ook dit spoor volwaardig

onderzoekt. Elk juridisch argument dat er is, moeten we gebruiken. Ik zou u willen vragen om dit ter harte te nemen.

U hebt gezegd dat u niet over een plan B ging praten. Ik heb daar begrip voor als ik uw argumenten hoor. We hopen natuurlijk wel dat er een in uw schuif ligt. Dat zou toch de bedoeling moeten zijn. U hoeft niet te zeggen wat het is, maar als het ooit nodig is, hoop ik toch dat we op alles voorbereid zijn. Dat mogen we toch van u verwachten.

Ik wil het ook nog even hebben over de mogelijkheden van de hybride of de elektrische auto in Vlaanderen. Alles wat u zegt, klopt: de dichtheid van het wegennet en dat de bedrijven er snel op zouden kunnen inspelen. Maar op dit ogenblik is er nauwelijks iets. Ik was op vakantie in het mooie Montpellier in Frankrijk en in een openbare garage waren er aansluitingen voor elektrische auto's. Dit heb ik nog niet in Vlaanderen, niet in Wallonië of niet in Brussel gezien. We hebben daarin nog een hele weg te gaan. Ook in een recent krantenartikel stond dat we nog nergens staan. Wees dus niet te optimistisch maar ga tot acties over.

Voor de rest leven wij, samen met u, op hoop. Wij hopen dat u alles wat u kunt doen, ook zult doen om Opel Antwerpen de kans te geven die het verdient.

Ik kondig een motie aan.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw verhelderend en omstandig antwoord.

Ik wil nog eens herhalen dat de automobielenindustrie toch wel in een zeer moeilijke positie zit. De teruggang is structureel: er is een oververzadiging en bijgevolg een kleine markt. We spreken hier over Opel Antwerpen, maar ook andere autofabrieken hebben het moeilijk. Ik ken Volvo vrij goed. Het is een bedrijf dat het de laatste jaren vrij goed heeft gedaan, maar ook de laatste vijf jaren zijn er daar moeilijke momenten geweest. Het zou verkeerd zijn te doen alsof het alleen bij Opel is. Wat Karel Vinck over de auto-industrie zegt in het laatste nummer Knack, gaat nog een stuk verder dan wat ik hier zeg. Hij zegt dat we er afscheid van moeten nemen en moeten omschakelen. Ik denk dat, zonder zo radicaal te zijn, die omschakeling nodig is, wat dus betekent dat we grotere inspanningen moeten doen.

Daarnet hadden we het over Flanders' DRIVE. Iemand die het wel kan weten, een ex-topman van Ford, zegt dat Flanders' DRIVE eigenlijk zeer weinig doet en dringend naar een hogere versnelling moet gaan. Ook de uitspraken over de elektrische auto komen niet van mij. Het is geen beoordeling van mij, maar een beoordeling vanuit Renault.

Als ik zeg dat er een omschakeling nodig is, dan betekent dat niet dat we vinden dat we Opel zomaar moeten opgeven. Er is een industrieel potentieel aanwezig dat absoluut moet worden behouden, maar het moet wel voor een deel vergroenen. Als er steun wordt gegeven, dan moet die niet zomaar worden gegeven, maar in functie van vergroening, anders worden het inderdaad wilde weldoeners.

Ook mijn fractie dient een met redenen omklede motie in. En mijnheer Penris, ik kan u geruststellen: mijn familie – en zeker ik niet – heeft nooit iets te maken gehad met de DeVlag. Ik hoop van u hetzelfde. *(Gelach)*

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt me inderdaad goed begrepen. Het was niet mijn bedoeling om 'de lege lata' opmerkingen te formuleren, maar wel 'de lege ferenda'. Voor de toekomst wordt het hoogdringend dat we het bestaande samenwerkingsakkoord uit 1994 wijzigen, maar ik begrijp uw argumenten om daarover niet druk te doen, niet. U kunt zeggen dat het niet zo nauw steekt, want Leterme zit daar en u kent hem. Hij is van uw partij en als hij het vertelt, dan is het even goed. Maar wat als er morgen iemand van de PS zit? Wat als er morgen mevrouw Milquet

zit, die blijkbaar zei dat er geen geld naar Opel moest gaan? Dan gaat uw redenering helemaal niet op. Bovendien kan je ze uitbreiden: als het er niet toe doet wie er zit, maar wel dat het wordt gezegd, dan kan je dit ook toepassen voor andere materies. En sommigen – de namen zijn hier al gevallen – zouden kunnen zeggen dat alles dan maar opnieuw federaal moet worden. Ik denk niet dat dat de bedoeling is.

Uw analyse over de technologieën klopt. In 2004 werd hier een internationaal congres gehouden met specialisten uit de hele wereld – autobonzen, wetenschappers – over de toekomst van de gemotoriseerde industrie, de automobiellindustrie. Men voorspelde toen de co-existentie van verschillende technologieën voor zeker nog een aantal decennia.

Ik wil ook nog iets zeggen tegen mijn hooggeëerde collega, mevrouw De Vits, en mijn al even hooggeëerde collega Diependaele. U vergist zich. De tegenstelling zit niet bij Open Vld. Als u uw klassiekers citeert, dan moet u volledig zijn. In dit geval gaat het blijkbaar om de heer De Gucht. Hij heeft ook nog gezegd: “België zal verdampen.” De tegenstelling zit niet bij Open Vld, maar wel in de hoofden van sommigen. *(Gelach)*

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer de minister-president, ik zal u zeggen waarom wij geen heil zien in het flankerend beleid. U hebt net aangegeven dat u druk bezig geweest bent met allerlei contacten, dat u allerlei initiatieven hebt genomen in verband met allerlei subsidies, ecologiesteun, opleidingssteun. Ik hoor nu voor het eerst dat het bedrag voor Opel bijna oploopt tot 27,8 miljoen in een tijdsperiode van een goede tien jaar. Op het einde van de rit moet men zich dan afvragen wat we daarmee kopen. Als we dan uiteindelijk met Magna spreken, is de vraag of ze onder de indruk zijn van ons flankerend beleid. Of kiest het toch voor Duitsland? We moeten vaststellen dat de beleidsimpact van het Vlaams flankerend beleid ondermaats is. Ik zal niet zo ver gaan te stellen dat het om weggegooid geld gaat. Op dit moment functioneert het echter niet. Wij zien meer heil in een structureel beleid.

Ik heb de vennootschapsbelasting aangehaald. Uiteraard wil ik het debat over de totale fiscale en parafiscale druk wel eens voeren. Volgens ons ligt die veel te hoog. Tegen die achtergrond voer ik de discussie. Op het vlak van de vennootschapsbelasting moeten we op korte termijn iets kunnen realiseren in Vlaanderen in het kader van de fiscale autonomie. Gelet op de huidige constellatie acht ik dat nog niet mogelijk voor de personenbelasting.

Dit was een voorzet. Ik denk dat het tijdens de communautaire besprekingen wel eens makkelijker te realiseren zou kunnen zijn dan de personenbelasting. Daarnaast hoeft dit ons eigenlijk niet veel te kosten. Het gaat er alleen maar om dat we die vestzak-broekzakoperatie, waarbij we eerst 12 miljard aan de bedrijven vragen en vervolgens 5 miljard teruggeven, afschaffen. Dat leidt tot een verlaging van de vennootschapsbelasting. Het heeft een enorm effect op de perceptie en de internationale concurrentie. Ik heb het dan niet eens over de besparing op het vlak van de beheerskosten voor de administratie.

Mijnheer de minister-president, ik heb nog een vraag over die tabel. De cijfers in de respectieve balkjes gaan over de productiekost per wagen. Ik neem aan dat de correcties die u doorvoert op de ‘volume impact’ betrekking hebben op, onder meer, de technische werkloosheid. We zijn dus competitief nadat de regering via de sociale zekerheid iets teruggeeft. Is deze correctie ook doorgevoerd voor de andere plants die daarop staan?

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Ik kondig ook vanuit de meerderheid een motie aan.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Gatz, we hebben een aantal experts ingehuurd om ons bij te staan. PWC wordt ook door andere lidstaten ingehuurd. We hebben ook een advocatenkantoor onder de arm genomen, dat niet alleen de problematiek van de steun maar ook die van de overname mee zal bekijken. Er is een dataroom geopend met het businessplan

van Magna. Dat mag bekeken worden door PWC. PWC doet dat ook. Ik ga ervan uit dat ik daarvan zo snel mogelijk feedback krijg. Daarover kan dan daarna eventueel een debat gehouden worden in dit parlement.

Het is bijzonder belangrijk dat Magna goed communiceert met de vakbonden, met de Europese ondernemingsraad. De afgelopen dagen en uren waren er contacten om daarover te spreken. Nog belangrijker is dat we ons zeer goed voorbereiden en het businessplan zeer grondig bekijken, zodat we verder kunnen discussiëren met Magna.

Mijnheer Gatz, misschien hebt u één gemeente over het hoofd gezien toen het ging over elektrische wagens.

De heer Sven Gatz: Puurs? (*Gelach*)

Minister-president Kris Peeters: Neen. Ik heb begrepen dat de elektrische wagens in de gemeente Knokke zeer populair zijn. (*Gelach*)

Mevrouw Patricia Ceysens: Daar gaat het over golfkarretjes!

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw Ceysens had onmiddellijk door waarover ik het had. Ik vermoed dat ze die getest heeft. (*Gelach*)

De voorzitter: Dat was even een klein tussendoortje, de boog kan niet altijd gespannen staan. Gaat u verder mijnheer de minister-president.

Minister-president Kris Peeters: We zijn in elk geval intensief bezig met die elektrische wagens. Bepaalde automerken staan al ver op dat vlak. Ik hoop daarover op een bepaald moment te kunnen communiceren.

Mijnheer Vereeck, indien iemand 4,5 miljard euro op tafel legt, worden andere bedragen natuurlijk relatief beperkt. Toen we voor het eerst over 500 miljoen euro spraken, heb ik verwijten gekregen. Er is me toen gevraagd hoe ik een dergelijk bedrag kon verklaren. De Duitse regering wil nu 4,5 miljard euro geven. Dit is cut-throat-competition. In Duitsland wordt nu onderzocht wie welk deel van dit bedrag voor zijn rekening moet nemen.

Natuurlijk moeten we structurele maatregelen treffen. We moeten concurrentieel blijven. De loonkosten, energiekosten en belastingen moeten worden gebenchmarkt. Het lijkt me echter niet verstandig het flankerend beleid te laten vallen. Ik zeg dit niet enkel omdat het hier een Europees beleid betreft. Dit beleid is op zich immers zeer belangrijk. Ik denk hierbij onder meer aan onderzoek en ontwikkeling.

U moet rekening houden met het feit dat bepaalde belastingen op subsidies niet langer gelden. Op dit vlak hebben we in het verleden al heel wat inspanningen geleverd. De subsidies die we onder andere in het kader van de verschillende vormen van expansiesteun verstrekken, worden niet meer belast. Op dat vlak hebben we al een stap voorwaarts gezet. De opleidingssteun wordt nog wel belast. Dit betekent dat we nog niet klaar zijn. We hebben in elk geval al een stap in de goede richting gezet.

Ik ga ervan uit dat we op een later tijdstip nog de gelegenheid zullen krijgen dit dossier opnieuw te bespreken. Ik ga er ook van uit dat deze discussie ertoe zal leiden dat we allemaal, samen met de vakbonden, schouder aan schouder moeten proberen de vestiging in Antwerpen een faire kans te geven. Indien ik me niet vergis, organiseren de vakbonden morgen trouwens een actie in Antwerpen.

Ik heb een vraag over het schema nog niet beantwoord. Om appelen met appelen te vergelijken, zijn een aantal correcties doorgevoerd. Aangezien nu 85.000 wagens worden geproduceerd in een fabriek die zonder enig probleem 130.000 wagens kan produceren, zijn die correcties noodzakelijk. Om 85.000 wagens in plaats van 130.000 wagens te produceren, zijn tijdelijke werkloosheid en collectieve verlofdagen toegekend. Dit moet worden aangepast. Die correctie moet ertoe leiden dat de kostprijs van een wagen op de juiste manier wordt ver-

geleken. Om die reden is 575 euro in mindering gebracht. Dit bedrag is van kracht indien we, full-option, met het beschikbare personeel 130.000 wagens produceren.

We springen zeer zorgvuldig met die vergelijking om. We hebben dit door experts laten controleren. Volgens mij klopt de vergelijking nu. Indien dit niet het geval zou zijn, zou ik ze overigens ook niet naar voren brengen. Ik ben bereid hierover later bijkomende technische informatie te verstrekken. De noodzaak bepaalde kosten te corrigeren, is in elk geval de reden om een bedrag van 575 euro in mindering te brengen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris, door de heer Watteeuw, door de heer Gatz, door de heer Vereeck en door de heren Caluwé en Diependaele en mevrouw De Vits werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■