



Vlaams
Parlement

vergadering **C39 – ECO6**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

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

van 8 november 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over Ford Genk - 183 (2012-2013)	3
---	---

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over Ford Genk - 183 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, minister-president, geachte leden, ik heb altijd twee voorbereidingen bij: de constructieve en de polemische. Ik zal nu dan de constructieve versie bovenhalen. Ik meen dat er in dezen heel weinig polemieken te voeren valt. Oppositie en meerderheid moeten zij aan zij zoeken naar oplossingen. Natuurlijk zijn die niet oneindig: ik ben de eerste om dat te erkennen.

Minister-president, nu twee weken en één dag geleden hebben we de beslissing gehoord dat Ford Genk zou sluiten. Sindsdien zijn er al heel wat initiatieven openbaar gemaakt in de media, door uzelf, door de Vlaamse Regering, door de Federale Regering, ook door mezelf, in het actualiteitsdebat, door economen, denktanks en noem maar op. Het leek me raadzaam om na die tijd eens heel even met u een stand van zaken op te maken. Er zijn al diverse overlegmomenten geweest. Zo was er op vrijdag 26 oktober, dus twee dagen nadien al, een overleg tussen de Vlaamse Regering, de Federale Regering en de vakbonden, om te bekijken welke maatregelen er werden genomen. Onmiddellijk na dat overleg maakte u bekend dat er twee werkgroepen komen: een werkgroep die de onderhandelingen met de Forddirectie moet begeleiden en een werkgroep die zich moet bezighouden met het ontwikkelen van nieuwe industriële activiteiten in de provincie Limburg. Het lijkt me goed dat u wat toelichting zou geven bij dat overleg. Welke concrete afspraken zijn daar gemaakt met de Federale Regering en de vakbonden? Welke concrete acties zullen er worden uitgerold?

Zelf hebt u in de dagen na de sluiting en ook tijdens het actualiteitsdebat aangegeven dat voor u de loon- en energiekosten een problematische factor vormen voor het succes van de Vlaamse industrie. Ik deel uw mening. Is dat aan bod gekomen in het overleg met de Federale Regering op 26 oktober? Zijn er wat dat betreft concrete afspraken gemaakt? Zullen er stappen worden gezet om de federale overheid aan te sporen die problemen structureel aan te pakken? We hebben gisteren een – misschien wat steriel, ik weet het niet – debat gehad over de usurperende bevoegdheden. Wie moet nu trekken ter zake? In zekere zin begrijp ik ook wel dat u naar de federale overheid kijkt, maar uw eigen strategische adviesraad vindt dat u zelf misschien maar eens de telefoon moet oppakken. Wat die loon- en energiekosten betreft, ligt de bal natuurlijk in grote mate in het kamp van de Federale Regering. Wat zijn de stappen die ter zake worden gezet?

We hebben vernomen dat er een actieplan zou worden uitgerold, 'Limburg in het kwadraat' genoemd. De aan Ford toegezegde, maar nog niet uitbetaalde steun zou worden ingezet in het kader van dit actieplan. Het gaat dan heel concreet over 57 miljoen euro. Hoe zeker is dat eigenlijk? Kunt u dat eens toelichten? Wat is de stand van zaken op dit punt? Hoe zal dat vorm krijgen? Zit die 57 miljoen euro in een apart plan? Gaat dat bedrag naar de Limburgse Reconvertiemaatschappij (LRM), die nog maar over 30 van de 250 miljoen euro beschikt die nog vrij te besteden is? Hoe zit het met die middelen die zijn vrijgekomen omdat die steun niet is uitbetaald?

Er werd ook gezegd en aangekondigd dat er heel wat Europese middelen ter beschikking zouden kunnen worden gesteld via het Europees Globalisatiefonds, dat jaarlijks beschikt over 500 miljoen euro om werknemers te helpen die het slachtoffer zijn geworden van de globalisatie. Dat fonds leverde ondertussen ook al een bijdrage voor de ex-werknemers van Opel. Wat is de stand van zaken? Welke mogelijkheden zijn er in dezen? Welke stappen werden er gezet? Hoe moet dit worden aangepakt?

Op 28 oktober vond er overleg plaats tussen uzelf en Febelfin, de federatie van de Belgische bankensector. Wat we in de media hebben vernomen over deze bijeenkomst, was toch wel heel opmerkelijk. Ik heb begrepen dat Febelfin wil bekijken of er maatregelen kunnen worden genomen om de werknemers die worden getroffen door de recente golf van herstructurerings en bedrijfssluitingen, te helpen met hun hypothecaire en andere leningen. Welke afspraken werden ter zake gemaakt? Staat dat los van het bankenplan? Is dat iets apart en wordt daarvoor in een aparte timing voorzien? In welke mate geldt dit eigenlijk ook voor mensen buiten Ford, buiten de geherstructureerde bedrijven?

Op diezelfde dag stond een delegatie van Agoria op het punt om naar China te vertrekken, om er te bekijken of er Chinese autoconstructeurs zijn die in Europa willen investeren. Is de Vlaamse overheid daarbij betrokken? Zo ja, in welke mate? Hebt u daar reeds feedback van gekregen? Hoe ontwikkelt dat dossier zich?

Mochten er tot slot nog elementen zijn die ik ben vergeten, dan interesseert het me ook te weten welke verdere concrete stappen de Vlaamse Regering op korte termijn nog zal zetten. Welke mogelijkheden zullen worden uitgewerkt en uitgerold, en welke timing verwacht u ter zake?

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Voorzitter, geachte leden, de heer Vereeck stelt hier terecht heel wat vragen. Minister-president, ik kijk uiteraard ook uit naar het antwoord dat u daarop zult geven. Ik heb nog een aanvullende vraag. Op vrijdag 28 oktober zijn we met de Limburgse burgemeesters bijeengekomen, op initiatief van de gouverneur. In de taskforce die de gouverneur heeft opgericht, hebben we zelf een aantal bedenkingen geuit en bijkomende problemen in kaart gebracht. We weten allemaal dat de sluiting van Ford Genk, met heel het cascade-effect dat daaruit voortvloeit, niet alleen Genk treft, maar uiteraard ook een impact heeft op heel Limburg.

U weet wellicht dat de gemeenteraad van Genk ondertussen een motie heeft goedgekeurd. Daarstraks bij uw toelichting van de beleidsbrief zei u dat de oppositie niet begrijpt dat het Nieuw Industrieel Beleid (NIB) op volle toeren draait. In die motie – dat wil ik nog even in de picture brengen – vraagt de burgemeester van Genk, u welbekend, dat het NIB een aanzet wordt om als motor te fungeren en dat het een toegevoegde waarde betekent voor de economie. Ze zeggen zeer expliciet dat het heel belangrijk is dat dit NIB concreet en op voldoende sterk niveau gestalte krijgt, specifiek in Limburg. Wij zijn niet alleen vragende partij om dat meer concreet te maken. Ik verwijs naar De Zevende Dag, waar een lid van de Industrieraad zei dat we de acties rond het NIB in de ijskast mogen stoppen, dat het nu tijd is voor actie.

Hebt u kennis van die motie van de stad Genk? Hoe staat u daartegenover? De vraag is om de investeringssteun die nog gereserveerd was voor Ford Genk, zeker te verankeren, als het niet kan alleen in Genk dan toch in Limburg, en dit voor concrete economische investeringsprojecten. Ze vragen ook de engagementsverklaring om voldoende onderhandelingen te voeren op Europees en federaal vlak om een highlevelbeleidstaskforce op te richten en een highlevelactietaskforce. Welk gevolg gaat u geven aan de Genkse motie?

Er kwam nog een vraag voort uit de vergadering van Limburgse burgemeesters, namelijk over de EFRO-middelen (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling). Limburg kon in het verleden heel wat EFRO-middelen genieten, maar het gerucht doet de ronde dat we voor de periode 2013-2019 uit de boot zouden vallen. Nochtans waren de middelen in het verleden heel belangrijk om de economie aan te zwengelen in de regio. Gaat u extra stappen ondernemen om ervoor te zorgen dat de EFRO-middelen terug naar Limburg – als aparte regio – komen? Gaat u er minstens voor zorgen dat er extra middelen voor Limburg worden vooropgesteld gezien het drama rond Ford Genk?

U suggereerde de aanstelling van een reconversiemanager. Ik moest onmiddellijk denken aan de manager rond de sluiting van de mijnen, Thyl Geyselinck. Ziet u de noodzaak in van de aanstelling van een reconversiemanager? Zo ja, hoe ziet u de invulling van die functie? Hoe ziet u dit in overeenstemming met de Limburgse Reconversiemaatschappij, die in mijn ogen goed werk levert in Limburg? Moet er nu nog apart een soort topfunctionaris worden aangesteld? Hoe ziet u dat concreet?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Ik sluit me aan bij de vraag. Het zou goed zijn om een stand van zaken te krijgen. We hebben deze morgen de minister van Werk reeds kunnen ondervragen over de manier waarop de VDAB omgaat met Ford en, jammer genoeg, met nog veel andere sociale drama's. We moeten er alles aan doen om die mensen zo snel mogelijk weer aan het werk te helpen. We moeten de economie in Limburg weer op peil krijgen en een nieuwe toekomst geven.

Er is al marginaal verwezen naar het NIB. De reconversie zal deels industrieel moeten zijn, willen we een toegevoegde waarde garanderen voor de regio. Het zal er dan op aankomen de reconversie arbeidsintensief te maken. Heel concreet vraag ik me af of de regio vandaag over voldoende terreinen beschikt als er concrete projecten zijn. De bedrijfsleider van Essers zegt dat er nood is aan x honderd projecten – ik herinner me het exacte cijfer niet meer. We zullen evenveel keer de nodige vergunningen tijdig moeten afleveren. Ik ga ervan uit dat de taskforce op termijn ook die bekommernis tot de zijne maakt. Hebben we voldoende terreinen? Pas nadat deze sluiting is afgerond, zullen we de terreinen die Ford en zijn toeleveranciers gebruiken, opnieuw op de markt kunnen gooien. Dat zal ook op het gebied van ruimtelijke ordening een ingewikkelde en doortastende operatie vergen.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Vereeck naar de stand van zaken van de plannen die momenteel worden opgemaakt. Ik had me voorgenomen om over dit onderwerp een specifieke vraag in te dienen, maar ik kan ze misschien beter nu stellen. Hoe zit het met de financiering van een eventueel nieuw Limburgplan? Er zijn in de media al verschillende ideeën en opties aan bod gekomen. Is daar in de begroting ruimte voor? Ik neem aan dat dat op zijn minst moeilijk is gezien de budgettaire situatie. Er werd geopperd om Ford zelf een bijdrage te vragen. Is dat een mogelijk denkspoor?

Er is ook verwezen naar de 12 procent loonsverlaging die de werknemers hebben gevraagd. Is er een juridische basis om Ford te dwingen om die terug te betalen? Die komt eigenlijk de werknemers en niet noodzakelijk de overheid toe. Is er een mogelijkheid om de reeds uitbetaalde steun van 50 miljoen euro van de laatste jaren terug te vragen indien alle voorwaarden zijn vervuld? U hebt gisteren zelf nog gezegd dat die juridisch helemaal niet evident is.

Vanuit de Limburgse Investeringsmaatschappij zou er op korte tijd een kleine 50 miljoen euro mobiliseerbaar zijn. Wordt dat bedrag dan onmiddellijk aangesproken? Of zijn er nog andere middelen?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Minister-president, zodra de eerste berichten over Ford binnenkwamen, moest ik onmiddellijk denken aan Opel. Ik vermoedde dat het slecht zou aflopen en dat was ook het geval. Ik herinner me uit het Opel-dossier dat de verschillende Europese landen gedurende een bepaalde periode serieus tegen elkaar zijn uitgespeeld. Wij hebben u toen gevraagd om met uw Europese collega's af te spreken om niet tegen elkaar aan sociaal opbod te doen. De vraag is of dat ook hier gebeurt.

Ik heb ook nog een vraag over die 100 miljoen euro die de Europese Investeringsbank zal investeren in Ford Turkije. U hebt daar niet rechtstreeks iets aan te zeggen, maar bent u van

plan om daar het fijne van te weten te komen en via de Europese kanalen en de overlegorganen wat meer informatie te krijgen? We moeten de sociale cohesie en samenwerking verhogen. Men kan elders in Europa zorgen voor tewerkstelling waardoor men ook aan sociale dumping doet, terwijl hier een sociaal bloedbad wordt aangericht. Hebt u daar al meer informatie over gekregen? Zo niet, wat zult u dan ondernemen, eventueel via uw federale of Europese collega's, om daar het fijne van te weten te komen? Heeft dat een invloed gehad op de keuze om hier vandaag te sluiten?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik ben ook benieuwd naar het antwoord op de vragen van de heer Vereeck en de andere collega's.

Mevrouw Turan begint over Opel en dat doet bij mij de vraag rijzen wat er intussen is gebeurd met Opel en de Opel-terreinen. Daar waren nogal wat plannen mee. Als we zien hoe er te werk werd gegaan bij de ene dramatische sluiting, dan kunnen we daaruit ook leren hoe we best omgaan met een andere dramatische sluiting. Wat is daar intussen rond gebeurd?

Wanneer het gaat over de reconversie en de wijze waarop terreinen kunnen worden aangewend voor een economische heropleving in Limburg, dan is de vraag niet alleen in welke middelen daarvoor kan worden voorzien maar ook in welke richting men wil uitgaan. Gaat het om een open richting en dus om jobcreatie, wat natuurlijk enorm belangrijk is? Of zal men in bepaalde sectoren en in een bepaalde richting werken?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik zal proberen een stand van zaken te geven. We hebben vergaderingen gehad met de Vlaamse Regering, de Federale Regering en met de vakbonden.

De federale overheid heeft gezegd dat zij ondersteuning zal geven en bepaalde ministers en vertegenwoordigers zal afvaardigen naar actiegroepen of werkgroepen. Wij zullen daaraan meewerken, maar de leiding in dit dossier wordt toevertrouwd aan Vlaanderen. De spanning tussen het federale en Vlaamse niveau die sommigen probeerden op te poken, is dan ook van de baan.

We hebben een aantal concrete afspraken gemaakt in die verschillende vergaderingen. De eerste afspraak is om vrij snel samen te komen, Vlaamse en federale overheid, voor wat het Europese luik betreft. Dat Europese luik omvat een aantal elementen. Een eerste is de problematiek van het cohesiebeleid en de transitieregio. Het tweede element is de problematiek van het globaliseringsfonds. Een derde element is de problematiek van het al dan niet opnieuw invoeren van reconversievennootschappen. De vraag van mevrouw Turan hangt samen met wat vandaag op Europees niveau is gelanceerd, namelijk 'CARS 2020'.

Er heeft al een vergadering plaatsgevonden. Op 22 en 23 november komen de Europese leiders bij elkaar voor het meerjarig financieel kader. Dat wordt daar dan getrancheerd. De conclusie van die vergadering is dat het heel moeilijk zal zijn om de provincie Limburg mee op te nemen in die transitieregioaanpak. Er is op Europees niveau een discussie over het feit of die transitieregels er wel moeten komen. Als ze er komen, zullen er bepaalde criteria gelden, namelijk de 90 procentcriteria. Limburg zal niet aan die 90 procent geraken, wat de discussie niet zal vergemakkelijken. Men heeft er wel het voorbeeld van Beieren aangehaald. Beieren heeft op een bepaald moment toch een erkenning ad hoc als specifieke regio gekregen. Door de grote impact van de sluiting van Ford – 4300 werknemers plus de toeleveranciers – is er een kans dat men na de hele discussie toch een specifieke regeling voor Limburg zou uitwerken.

Wat het Europees Globalisatiefonds betreft – we hebben dat ook bij Opel ingevoerd – kan Europa na het sociaal plan middelen ter beschikking stellen voor de begeleiding van de ontslagen werknemers. Dat dossier wordt verder voorbereid en daar wordt verder over gesproken.

Kunnen we reconversievennootschappen in het leven roepen? In het verleden zijn er reconversievennootschappen geweest. Er is dan een reconversiegebied waar vennootschappen die daar actief zijn, financiële en fiscale steun kunnen krijgen. De vraag is of Europa dit toelaat of niet. In Frankrijk zijn er ook een aantal voorbeelden die in die richting gaan.

Die werkgroep is dus al bij elkaar geweest en heeft al een aantal concrete afspraken gemaakt. Wat er toen niet aan bod is gekomen – wat ook door Kathleen Van Brempt in de media is gebracht –, is dat er een lening van 100 miljoen euro aan Ford is toegekend om in Turkije een fabriek op te starten. Het gaat over de Transit, de kleine bestelwagen die niet in Ford Genk werd gemaakt maar wel in Engeland dat hier in eerste instantie door wordt getroffen. Ik heb er geen verdere informatie over, maar ik vind dat zeker in het kader van CARS 2020 men ook op Europees niveau moet nagaan hoe men met die cut-throat competition – wij verplaatsen bepaalde activiteiten naar een ander deel van Europa waar men ook nog subsidies voor krijgt – omgaat. We hebben het meegemaakt met Opel. We hebben toen proberen aan te tonen dat Bochum slechter was dan Antwerpen. We zouden nu kunnen aantonen dat Valencia slechter is dan Genk. Die discussie hebben we toen met de vakbonden gevoerd, zonder resultaat. Europa moet toch eens nadenken hoe het met zulke problemen omgaat.

Als men zeer scherp naar Ford Genk kijkt, dan stelt men vast dat er heel duidelijk een overcapaciteit was, dat er een onderbenutting van het bedrijf was tot zelfs onder 50 procent en dat men die twee problemen heeft opgelost met een sluiting. Zo is de onderbenutting opgelost. De capaciteit wordt naar Valencia gebracht en wordt wat verminderd, zodat ook de overcapaciteit wordt opgelost. Zo heeft men dit in Detroit opgelost, niettegenstaande de 12 procent inbreng van de werknemers, niettegenstaande de toch niet-onbelangrijke subsidies die we al gegeven hebben en nog hadden willen geven.

Er is een informele raad over het cohesiebeleid geweest waar collega Huytebroeck de honneurs waarneemt. Ze heeft er het probleem aangesneden en ze heeft dat heel correct gedaan. Eind november zal dit opnieuw gebeuren, maar dan zijn de premier en de minister van Financiën aan zet.

Een tweede afspraak is dat er een werkgroep ‘Onderhandelingen Ford’ gaat komen. We hebben dat ook met Opel gedaan. We hebben vergaderingen gehad met de vakbonden om na te gaan hoe zij zich verder opstellen. Met de wet-Renault hebben ze nu de kans om vragen te stellen, om alternatieven voor te stellen. Zolang de vragen niet beantwoord zijn, loopt die periode. Er is geen wettelijke termijn bepaald. Vrijdag vindt er een vergadering plaats met de vakbonden. Ik meen dat er vandaag een Europese ondernemingsraad is. Willen de vakbonden een alternatieve ontwikkeling? Kunnen wij daarbij helpen?

Een van de elementen die misschien niet vrijdag, maar zeker later aan bod zullen komen, is de problematiek van de gronden. We hebben geleerd uit Opel Antwerpen. De gronden daar waren zelfs eigendom van het Havenbedrijf, maar dit dispuut wordt nog altijd voor de rechtbank uitgevochten en kan nog lang duren. Ik denk dat we er alles aan moeten doen om die gronden op een andere manier op een zinvolle wijze te gebruiken. In het Renault-dossier is dat wel gelukt, in het Opel-dossier vooralsnog niet omdat de houding van General Motors heel anders is.

In de negotiatie van de vakbonden met de Forddirectie is dat een element waarvan we zo snel mogelijk willen weten hoe de vakbonden ernaar kijken en hoe we zelf met de Forddirectie contact nemen, hetzij rechtstreeks, hetzij via de discussies met de vakbonden. Morgen vindt die vergadering daarover plaats.

Morgen is er ook, zoals elke vrijdag, een ministerraad. Daar willen we uitvoering geven aan de non-paper die op vrijdag 26 oktober is goedgekeurd. Mevrouw Peeters, u had het over 28 oktober, maar dat is een zondag. Misschien zijn de burgemeesters zondag bij elkaar gekomen. Wij zijn zondag ook bij elkaar gekomen met de banken over Febelfin, maar straks meer daarover.

We zullen morgen dus een beslissing nemen over hoe het actieplan zal worden opgemaakt. Nu wordt dat gemeenzaam het Strategisch Actieplan Limburg Kwadraat genoemd, of SALK, maar dat is niet zo belangrijk. Het kwadraat is wel relevant omdat we al een Limburgplan hadden. Met dat kwadraat willen we aantonen dat we voortbouwen op dat plan, maar ook dat de situatie ernstig is en dat we het plan versneld willen uitvoeren.

We zullen geen relancemanager aanstellen. Dat is in de media gekomen omdat ik in een radio-interview heb gezegd dat we niet zelf zo'n strategisch actieplan opmaken. We gaan dat laten opmaken door experts. De journaliste heeft gezegd dat we dan een relancemanager of een reconversiemanager zoeken, en zo is dat een eigen leven gaan leiden.

Morgen zal de Vlaamse Regering daarover een beslissing nemen. De opzet is dat we zeer snel willen weten wat we gaan doen en een visie daarover opstellen. (*Opmerkingen van de heer Lode Vereeck*)

Ik kan primeurs geven, maar als er nog niets is beslist, zult u me nadien verwijten dat het announcementpolitiek is. Uit respect voor collega's, ook de Limburgse collega's, die daar hard aan hebben gewerkt, zal ik u moeten teleurstellen en zeggen dat het voor morgen is. Nu zult u extra geprikkeld zijn om daar mogelijk sneller dan morgen iets van te weten te komen. Ik hoop dat iedereen begrijpt dat de situatie zeer ernstig is en zeer grondig moet worden aangepakt. Het is niet zo dat de ene iets lanceert, en dan de andere, want dat brengt ons weinig verder. Morgen zullen we daar een beslissing in nemen en daar dus ook over communiceren. Mijnheer Vereeck, dan moet u alleen nog een namiddag en een nacht wachten.

Er ligt al heel veel op tafel. De gouverneur heeft een plan. Het warm water moet niet nog eens worden uitgevonden. Maar dat SALK moet er vrij snel komen. Die mensen zullen dat opmaken. De volgende fase is dan de uitvoering van dat plan. De vraag kan dan worden gesteld: wie gaat dat moeten uitvoeren? Laat ons dat stap per stap aanpakken.

Mijnheer Diependaele, in de non-paper, in de beslissing van 26 oktober staat dat we het geld dat we hebben vastgelegd voor Ford Genk – 50 miljoen euro – niet voor andere zaken zullen gebruiken. We zullen het daar bij wijze van spreken laten staan. Trouwens, in oude Belgische franken is dat 2 miljard. Nu is het niet aan de orde hoe een en ander zal worden gefinancierd. Er is nu ook geen debat over 'het is te weinig of te veel, of we moeten zoveel hebben en dan zullen we ons plan trekken'.

Het moet in de eerste plaats een plan zijn waarvan we weten welke visie we erin willen uitschrijven, welke keuzes erin moeten worden gemaakt. In dat SALK moeten we ook nagaan hoe bepaalde voorstellen kunnen worden gefinancierd. Ik stamp een open deur is als ik zeg dat we het geld niet voor het rapen hebben. Toen Opel Antwerpen sloot, heeft de provincie Antwerpen niet gezegd: gelieve even 10, 20, 30 of 50 miljoen euro opzij te leggen. Daarmee wil ik zeggen dat ik heel veel begrip heb voor het feit dat de impact van de sluiting van Ford Genk – 5000 plus 10.000 mensen – heel wat zwaarder is dan de impact van de sluiting van Opel Antwerpen. In Antwerpen zijn er nog haven-, chemische en andere industrieën die niet of minder aanwezig zijn in Limburg.

We moeten goed voor ogen houden dat men in andere gevallen, waar het ook over veel mensen ging, niet heeft gezegd dat er geld moest neerdalen naar de prachtige provincie Limburg. Een ander element is dat er ook andere sluitingen zijn. Gisteren ging het debat over Philips Turnhout. Jammer genoeg bereiken me berichten dat er nog andere dossiers in de pipeline zitten, waar we mogelijk ook worden geconfronteerd met ontslagen in andere provincies. We moeten altijd goed bedenken dat de mensen die daar het slachtoffer zijn, zeggen: "En wij dan?"

Het is correct dat als we een bedrag van 50 miljoen euro hebben vrijgemaakt voor Ford Genk, we dat op basis van een plan op een verstandige manier inzetten. We zeggen niet: hier is al 50 miljoen euro, dat kun je al spenderen. Morgen zullen we daar dus een beslissing in nemen.

Wij hebben ook gesproken met Febelfin. Febelfin heeft ons een brief geschreven met de boodschap dat men ook vanuit de bankensector een bijdrage wil leveren. Ik heb hen vervolgens uitgenodigd, op zondag 28 oktober. Zij hebben daar gezegd dat ze zowel voor particulieren als bedrijven een inspanning wilden doen. Ik heb geantwoord dat dat een mooie actie is, maar dat ze dan ook iets moeten doen voor de werknemers van de toeleveranciers. Dat hebben ze goed begrepen.

Volgende week, op 13 november, zullen wij met Febelfin een Limburgluik toevoegen aan het bankenplan. Dat Limburgluik slaat op de werknemers en bedrijven, maar de vraag is ook wat men gaat doen met andere ontslagen werknemers in andere delen van Limburg en Vlaanderen. Het gaat over hypothecaire leningen, gewone leningen op afbetaling, overbruggingskredieten enzovoort. We hebben gevraagd om daar op 13 november over te praten.

Ik heb geen feedback gekregen over het bezoek van Agoria aan China. Ik ben zelf al enkele keren naar China geweest. Het lijkt mij zeer waardevol dat ook Agoria naar China gaat. In deze tijden is het echter allesbehalve evident om autoconstructeurs te overtuigen om een investering te doen in Vlaanderen en in Genk in het bijzonder. Men weet daar ook dat er een overproductie is in Europa. Men probeert ook productie in China te krijgen, voor de Chinese markt. Chinese autoconstructeurs staan niet echt te trappelen om nu zwaar te investeren in Europa in het algemeen en Vlaanderen in het bijzonder. Ik sluit dat echter niet uit, en elke inspanning om buitenlandse investeerders naar hier aan te trekken, is aangewezen.

Zaterdag verschijnt in De Tijd een dubbelinterview met de heer Van Doorselaere, een ondernemer die ik zeer waardeer. Hij heeft echter niet alle vijftig actiepunten goed gelezen, want wat hij naar voren schuift, is daar allemaal in opgenomen. Misschien zijn er in de communicatie een aantal zaken onderbelicht gebleven. U zult in elk geval met veel aandacht het dubbelinterview lezen dat vanmorgen is afgenomen en dat zaterdag verschijnt. De heer Van Doorselaere is trouwens zelf lid van de Industrieraad. Als hij dan zegt dat we dat in de ijskast moeten leggen, moet hij wel weten dat dat ook op zichzelf slaat.

Het gaat over industrieel ondernemen. Het zijn de ondernemers die het moeten doen. In deze moeilijke omstandigheden zijn er veel mensen die ideeën aanbrenge. Elk idee heeft zijn waarde en wordt door mij naar waarde geschat. De vraag is wat het beleid kan en moet doen. Datzelfde geldt voor de motie van de stad Genk. Dat is allemaal ook goed bedoeld, maar wie denkt dat je tienduizend mensen van de ene dag op de andere aan een nieuwe job kunt helpen, vergist zich. Wie denkt dat het mogelijk moet zijn dat een bedrijf in één keer 4000 à 5000 mensen tewerkstelt, droomt, vrees ik.

Wij zullen veel initiatieven moeten nemen, met vereende krachten, in Genk, in Limburg, maar ook daarbuiten, om onze industrie te transformeren. Er zijn al projecten die volop lopen. We hebben het er gisteren ook al over gehad. Het Nieuw Industrieel Beleid is een marathon. Je kunt geen tussensprints organiseren, maar je kunt wel een versnelling doorvoeren.

Mijnheer Watteeuw, ik heb net het bericht gekregen dat uw partij ook interessante voorstellen doet. Ik zal die ook meenemen en met zeer veel aandacht lezen. Het beleid moet natuurlijk beseffen dat werkgelegenheid wordt gecreeërd door ondernemers die aan randvoorwaarden moeten kunnen voldoen. De wetgeving moet daaraan aangepast worden.

Wat de EFRO-middelen betreft: tot nu toe is alleen gesproken over de transitieregio, niet over de EFRO-middelen. Maar, mevrouw Peeters, ik hoop dat niet de eerste vraag is hoeveel geld Limburg naar zich kan toehalen, maar vooral wat er kan en moet gebeuren op versnelde wijze. Heel de sluiting van Ford is een wake-upcall voor ons allemaal. In deze sfeer mogen we ons niet laten verleiden door bijkomstigheden, maar moeten we zeer goed voor ogen houden wat belangrijk is, omdat de mensen dat ook vragen, en de koelbloedigheid hebben om dat ook te realiseren.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister-president, bedankt voor het overzicht. Dat was op zich al een heel nuttige oefening. Natuurlijk blijven wij een stuk op onze honger, het werk is nog maar pas opgestart. Ik onthoud vooral dat, wat Europa betreft, alles loopt, maar dat 22 en 23 november belangrijke dagen zijn voor de eventuele erkenning als transitieregio, al is het dan in een specifieke regeling. Ik onthoud ook dat bij de onderhandelingen voor Ford morgen het eerste cruciale overleg plaatsvindt, en dat we voor het actieplan moeten wachten op de ministerraad van morgen.

Ik heb nog enkele bijkomende vragen, of eerder suggesties. Als we spreken over de middelen die we kunnen verzamelen voor het actieplan 'Limburg in het kwadraat', dan spreekt u over de middelen waarin u sowieso voor Ford Genk had voorzien, namelijk 50 miljoen euro. Anderzijds – en u kunt dit misschien meenemen in het overleg met de Federale Regering – vind ik het altijd heel bizar hoeveel de overheid verdient aan ontslagpremies. Bij General Motors (GM) was er 153.000 euro per werknemer, bij Ford 144.000 euro. Maar 63 procent daarvan was fiscaliteit en premies. Er bleef dus netto heel weinig over. Als Ford rekening houdt met een bedrag van 77.000 euro bruto per werknemer, kan men de federale overheid dan niet vragen om het het geld dat ze daarop int, ter beschikking te stellen voor een relance van de regio?

Zoals ik zelf al tijdens het actualiteitsdebat van gisteren in mijn suggesties had opgenomen, stelt de heer Belmans, hoogleraar aan het Leuvens Energie-Instituut, een samenwerking voor tussen de plant van Ford Genk, Punch Powertrain en EnergyVille om in Vlaanderen te komen tot de bouw van die elektrische wagen, privé weliswaar. De haalbaarheid hiervan is een debat dat ik natuurlijk hier niet ga voeren, maar als iemand met het plan zit om samen met Belgische en buitenlandse ondernemers een elektrische wagen te bouwen op deze site, tot wie moet die persoon zich dan wenden? Ik ga wel akkoord met collega Lydia Peeters dat er misschien geen nood is aan een reconversie-manager, omdat de LRM bij ons al een soort coördinerende functie heeft. Maar als er een aantal ondernemers met dat idee zouden spelen, moeten zij zich dan wenden tot die taskforce of tot de coördinatoren van het actieplan 'Limburg in het kwadraat'? Of moeten zij naar de LRM gaan? Wie is nu de centrale speler?

Uw antwoord in het begin was wat dat betreft heel duidelijk. Er is overleg geweest met de federale overheid, die deelneemt aan alle taskforces, maar Vlaanderen neemt de leiding. De Vlaamse Regering neemt dus de leiding. Maar concreet: als iemand met zo'n project zit, tot wie moet die persoon of dat consortium zich dan wenden?

Een debat dat u zelf ooit hebt aangezwengeld – ik weet niet meer in welke hoedanigheid, misschien zelfs voor u politiek actief was –, is het debat rond verankering. Ik weet eigenlijk niet goed wat er met dat debat is gebeurd. Dat krijgt natuurlijk heel snel een wat provincialistisch trekje, maar we moeten toch echt beginnen na te denken hoe we als Vlamingen meer aan het stuur gaan zitten van grote ondernemingen.

Tot slot, welke conclusies trekt u inzake de effectiviteit van het Vlaams sectoraal subsidiebeleid?

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Minister-president, ik zal dit weekend zeker met aandacht het interview van de heer Van Doorselaere nalezen. Bedankt voor die suggestie. (*Opmerkingen*)

Dat interesseert me op dit ogenblik uiteraard het meest, gelet op zijn uitspraken in De Zevende Dag op 28 oktober.

We zullen zeker nog bekijken wat er straks in de ministerraad wordt beslist, maar specifiek over dat EFRO-verhaal, wil ik zeker niet de indruk wekken dat het voor ons alleen van belang is hoeveel geld er naar Limburg wordt doorgesluisd. Dat is zeker niet het opzet, maar iedereen beseft natuurlijk wel heel goed wat de impact is van de sluiting van Ford. U hebt ook naar andere provincies verwezen, en ook naar misschien nog andere nakende sluitingen,

maar u weet ook wel dat in Limburg de automobielsector zeer belangrijk was voor het economische weefsel. Nogmaals, het is mij er niet om te doen te weten hoeveel geld we naar Limburg kunnen doorsassen, maar wel hoe we als Limburgers dit cascade-effect als gevolg van de sluiting van Ford kunnen overleven en hoe we kunnen zorgen voor de tegemoetkoming aan al die mensen die straks zonder werk vallen. Daar moeten wij zeker op hameren.

De middelen van EFRO mogen niet als bijkomstigheden worden omschreven. We hebben in Limburg in het verleden heel wat belangrijke troeven kunnen uitwerken dankzij de EFRO-middelen. Als we in de periode vanaf 2013 daarop opnieuw aanspraak kunnen maken, zou dat heel belangrijk zijn. Minister-president, ik wil u vragen om wat dat betreft opnieuw alles op alles te zetten.

Er is ook het aspect van het verwerven of opnieuw verwerven van die gronden. We weten dat Ford Genk een site van ongeveer 200 hectare in bezit heeft. We moeten ervoor zorgen dat we daar niet hetzelfde meemaken als met Opel Antwerpen. We moeten snel zijn. Als al die gronden ter beschikking zijn, zullen nieuwe bedrijven zich daar sneller kunnen vestigen. Dat is heel belangrijk. We hopen daarover positief nieuws te mogen horen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister-president, ik zal ook met zeer veel belangstelling het dubbelinterview in De Tijd lezen. Ik zal ook uw antwoorden lezen. U weet dat ik altijd met zeer veel aandacht naar u luister.

Daarnet stelde de heer Vereeck de vraag naar het overleg met de Federale Regering over de loon- en energiekosten. Ik dacht dat ik u daarop geen antwoord heb horen geven.

Ik zal dit weekend op mijn wenken worden bediend door het interview, maar met betrekking tot het industrieel beleid hebt u alvast gelijk als u zegt dat het aan de ondernemers is om te ondernemen. Zij moeten inderdaad uw voorzetten opnemen. Maar het is jammer dat de resultaten van heel wat van de ondersteuningsinstrumenten die u hebt ontwikkeld ondermaats zijn. Kijk maar naar de ecologiepremie, het TINA-Fonds (Transformatie, Innovatie en Acceleratie), het Vlaams Innovatiefonds, de groene waarborgen, FINMIX, de eco-efficiëntiescans, de energiescans. Dat is allemaal ondermaats. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

De ecologiepremie hebt u zelf om zeep geholpen. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Ik zal niet vooruitlopen op de discussie over de beleidsbrief. In 2008 of 2009 werd 160 miljoen euro uitbetaald. In het eerste halfjaar van 2012 werd 3,6 miljoen euro uitbetaald. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Het zou kunnen zijn dat u uw systeem verkeerd hebt veranderd. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer Watteeuw, ik ben zeker dat u de minister-president nog zult missen als u schepen wordt. Ik weet niet of het omgekeerd ook zo zal zijn. *(Gelach)*

Minister-president, ik ben het ermee eens dat je in verband met de investeringen geen valse hoop mag creëren. U hebt dat de dag na de bekendmaking in de plenaire vergadering gezegd. Het zal er niet in zitten om al die mensen meteen terug aan het werk te krijgen. Ik weet niet of er een grond van waarheid in zit, maar ik heb ergens gelezen dat een zekere Magma aan het onderhandelen is met de Tsjechische overheid om daar een fabriek over te nemen. Ik weet niet meer waar ik dat heb gelezen, ik moet dat misschien nog eens opzoeken.

Ik had nog niets gehoord van die ad-hocerkenning voor Beieren. Kunt u daarover wat meer uitleg geven?

We moeten inderdaad eerst een visie hebben en weten wat we met het geld willen doen vooraleer we er een bedrag op plakken. Anders wordt het plan aangepast aan het bedrag, terwijl het omgekeerd moet zijn. Daarmee ben ik het volledig eens. Maar, minister-president, u raakte daar iets anders aan, iets dat veel gevoeliger en veel moeilijker is. Het is zeer moeilijk om daarover iets te zeggen. We moeten er niet enkel verstandig en correct in zijn, maar ook eerlijk.

De voorzitter: De heer Bothuynne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuynne: De heer Diependaele heeft er ook naar verwezen dat Vlaanderen en Europa worden getroffen door een economische crisis, met heel wat herstructureringen en faillissementen. Het positieve aan alle miserie die zich in Limburg afspeelt, is dat er nu een en ander op gang komt om vanuit de regio in samenwerking met en onder leiding van de Vlaamse Regering toch weer een economische dynamiek te creëren. De vraag is of we dit ook niet in andere regio's moeten aanzwengelen. In het verleden zijn er veel initiatieven geweest. Straks is er de nieuwe start van een provinciale en een lokale legislatuur. Vorige keer heeft dat ook geleid tot het maken van streekpacten in elke regio. Vanuit Vlaanderen is daarmee ook wel rekening gehouden en er is ingespeeld op de noden die toen subregionaal zijn vastgesteld. De vraag is of we niet opnieuw een dergelijke dynamiek, een verbeterde versie misschien, in andere regio's op gang moeten kunnen brengen.

Mijnheer Vereeck, u zei daarnet dat de overheid verdient aan de ontslagen. Daar moeten we niet te ver in gaan. De overheid verdient in eerste instantie aan mensen die aan het werk zijn. Via de premie die mensen krijgen die ontslagen zijn, komt er inderdaad een eenmalig positief effect, voornamelijk voor de sociale zekerheid. Maar het leidt vooral tot veel kosten voor de overheid, die we allemaal willen vermijden, zoals werkloosheidsuitkeringen. Die piste moeten we niet bewandelen. Ik wil die klasseren in dezelfde categorie als uw voorstel bij Opel. U wou Spyker aantrekken met Vlaamse waarborgen. We gingen honderden miljoenen euro's waarborgen geven aan Spyker, die dan in Antwerpen met Saab nieuwe auto's zou moeten produceren. Dat voorstel hebt u toen gelanceerd. Ik klasseer de piste die u nu aanhaalt in dezelfde categorie: niet direct bruikbaar.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Vereeck, wanneer het iets rustiger wordt qua ontslagen, moet er toch eens goed worden nagedacht over de wet-Renault. Die is tot stand gekomen na het Renaultdebacle, maar bevat een aantal negatieve elementen, denk ik. Ten eerste haalt zo'n directie aan dat ze met niemand mag spreken over zo'n sluiting tenzij met de ondernemingsraad en dat dat tot gevolg heeft dat het in één keer naar boven komt, met alle gevolgen van dien.

Ten tweede bepaalt de wet-Renault dat in een eerste fase de vakbonden in de ondernemingsraad vragen kunnen stellen en alternatieven formuleren. De vraag is of het in de praktijk realistisch is dat, wanneer in de 'headquarters' is beslist dat de fabriek sluit, men erin zou slagen om alternatieven te formuleren die die beslissing teruggedraaien. Die eerste fase heeft ook tot gevolg dat er niets gebeurt. Stel dat mensen willen investeren in de site of daarvoor plannen hebben. Zolang die fase loopt, weet niemand waaraan of waaraf. Zullen er alsnog alternatieven worden geformuleerd? Zal men daar alsnog serieus naar kijken? Zal men dat vanuit de vakbonden gedurende een aantal maanden volledig uitputten of wordt het heel kort? Nu is er tijdelijke werkloosheid. In heel die periode loopt dat verder. Als die periode is afgesloten, komen we in een volgende periode waarin het sociaal plan wordt opgemaakt en er andere mechanismen in gang treden.

Heel die wet-Renault is behept met een aantal negatieve effecten waarnaar men eens rustig moet kijken. Het is onze bevoegdheid niet, maar een federale bevoegdheid. Ik stel wel vast, en dat was ook bij Opel zo, dat het op een bepaald moment een zeer eigenaardige procedure wordt. Het remt af, zeker als er geen alternatieven vanuit die ondernemingsraad, zoals in dit geval met Ford Genk, kunnen worden geformuleerd.

Wij zullen één aanspreekpunt organiseren voor alle voorstellen en alternatieven. Dat lijkt me evident. Bij Opel hebben we een groep georganiseerd die zelf ging kijken. Daarvoor bestaan heel wat vehikels, we moeten er niet telkens een nieuw uitvinden. We zullen kijken welk vehikel daarvoor kan dienen in Limburg. Daarom moet ook die strategische visie vrij snel worden ontwikkeld, om te kijken in welke richting er mogelijkheden zijn, zodat ook mensen die plannen hebben, zich daarnaar wat kunnen schikken.

U verwijst naar de elektrische wagen. Bij Opel Antwerpen hebben we daaraan ook gedacht. Er zijn zeker toekomstmogelijkheden. Ik heb wel één persoonlijke bedenking: de markt voor elektrische wagens is nog niet echt groot en we hebben vastgesteld dat wagens produceren waar geen markt voor is, om problemen vragen is. Die elektrische wagen heeft zeker een toekomst op termijn, in een groene economie, maar de vraag is hoelang het nog duurt. We kunnen een duurdere wagen wel subsidiëren om hem op de markt te introduceren, maar hoever gaan we daarin? Daar zitten veel aspecten aan vast.

Ik zal één aspect aanhalen dat me zorgen baart. Dat is het afschermen van de eigen markt: een chauvinistische patriotse reflex die zeker in Frankrijk hoogtij viert. Frankrijk heeft zijn automobiellindustrie zeer zwaar ondersteund. De Fransen worden aangemoedigd om enkel Franse producten en wagens te kopen. Dat is dus een delicate zaak. Europa moet daar paal en perk aan stellen, anders zijn economieën zoals de onze, die daar zeer vatbaar voor zijn, daar de klos van.

Er zal met Ford genegotieerd worden over de ontslagpremie. Ik ga ervan uit dat de vakbonden rekening houden met de fiscaliteit die daarop van toepassing is. Wat mij betreft, kan elk debat sereen worden gevoerd, maar dat is nu nog niet aan de orde. Men is zeker nog niet aan het onderhandelen over de ontslagpremie.

Het is spijtig dat het brugpensioen zo snel en eigenlijk veel te vroeg besproken werd. Dat is ook nu nog niet aan de orde. Men had er goed aan gedaan om erop te wijzen dat het brugpensioen gewijzigd is, maar de kersverse minister van Pensioenen was amper 24 uur aan de slag. Dat is een werkloosheidsuitkering plus een bedrijfstoeslag, en de bruggepensioneerde moet beschikbaar blijven voor de arbeidsmarkt, terwijl een activeringsbeleid wordt gevoerd. Iedereen was direct op het verkeerde been gezet door het debat over het brugpensioen te voeren zonder eerst duidelijk te maken welk regime daarop van toepassing is of zal zijn.

U zult het lezen in het interview zaterdag: het debat over de verankering is aan een revival toe. Ten tijde van mijn voorganger Luc Van den Brande was dat thema echt hot, ook politiek. Toen moest de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (Gimv) ervoor zorgen dat bedrijven hier verankerd werden via participatie. We moeten dat debat opnieuw voeren in het kader van het NIB. Dat is een van de actiepunten. We moeten dat op een slimme en eigentijdse manier doen. Het beeld van een schip dat zijn anker uitgooit, deugt eigenlijk niet want een schip dat voor anker gaat, beweegt niet meer en dat is niet de bedoeling, en dan is er maar één anker. Het beeld van een luchtballon die men aan de grond probeert te houden, is correcter. Men doet dat met verschillende touwen. Misschien is ook dat beeld onvolledig.

Er is beslissingsverankering en eigendomsverankering. Hoe kunnen we dat op een slimme manier realiseren? Wat is een slimme verankering? We zijn daarmee bezig. Elk voorstel ter zake is zeker welkom. Het debat zal verder worden gevoerd in het kader van het NIB.

U sprak van sectoraal subsidiebeleid. Dat bestaat niet, geloof ik. Of ik heb uw vraag niet begrepen.

Mevrouw Peeters, ik heb uw vraag om aandacht voor de EFRO-middelen genoteerd. We kunnen nog praten over de EFRO-aanpak en waar de middelen naartoe gaan.

U vraagt om rekening te houden met de nood aan bedrijventerreinen. We hebben dat vanaf het eerste uur op tafel geworpen. Hoe dat gaat aflopen, weet ik niet. Zowel de vakbonden als

de Vlaamse en de federale overheid en ook de stad Genk zijn daar gevoelig voor. Iedereen is daarmee bezig.

Mijnheer Watteeuw, u vraagt hoe de loon- en energiekosten in het overleg gekomen zijn. Ik heb gisteren gesteld dat dit in de contacten met de Federale Regering ook werd aangekaart, dat de begrotingsbesprekingen op federaal niveau volop aan de gang zijn en dat er nu een groeiende consensus is dat we iets moeten doen aan de loonkost. Ik heb begrepen dat zelfs Groen op Belga gesteld heeft dat de werkgeversbijdrage kan dalen, dus ook Groen heeft nu een concreet voorstel over de loonkost. Dat is dus allemaal heel positief.

Mijn enige vraag – en die is spijtig genoeg al wat oud – is dat wij vanuit het NIB en vanuit onze plannen vragen om de loon- en energiekost beheersbaar te maken. Zo staat het in het witboek Nieuw Industrieel Beleid. Het is niet aan mij om hier ideeën te lanceren, maar ik heb er een paar ondersteund in het verleden. Ik denk dat het wijs is om nu te kijken of er iets uit het overleg op federaal niveau komt, maar ‘the sense of urgency’ is nu heel sterk aanwezig, los van de vraag of de loonkosten doorslaggevend zijn geweest voor de sluiting van Genk. Ik heb toen gezegd dat de loonkost voor de industrie op zich een heel belangrijk punt is. Voor de sluiting van Ford Genk hebben ook andere factoren meegespeeld. Denken we aan de capaciteit, de overbenutting enzovoort.

Mijnheer Watteeuw, over de ecologiepremie zullen we het nog hebben, denk ik. Ik hoop alleszins dat u nog voldoende lang bij ons blijft om die gelegenheid te hebben. Alle kranten staan er vol van dat u ons zou verlaten, wat ik zeer spijtig zou vinden, maar het zou natuurlijk een meerwaarde voor Gent betekenen. Het is een kwestie van: waaraan besteden we subsidies, voor welk bedrag en voor hoe lang? Ook wij zijn voor de groene economie, op een verstandige wijze. Dat is geen discussiepunt meer tussen ons.

Mijnheer Diependaele, dat voorbeeld van Beieren is aan bod gekomen op die vergadering. Ik zal dat ook zelf nog even verder onderzoeken. Men zou toch iets specifiek voor Beieren hebben gedaan. Ik zal dat u bezorgen. Heel de problematiek van de kmo's en dit op een eerlijke manier aanpakken, is heel belangrijk. Na die vergadering met Febelfin heb ik honderden reacties gekregen, via e-mail en zo, van mensen die me zeggen dat ze ook ontslagen zijn, dat ze ook leningen hebben lopen, dat ze ook schoolgaande kinderen hebben enzovoort. Op 13 november zullen we daar verder over overleggen met de banken. U hebt ook gelijk wat de kmo's betreft: die proberen in alle stilte toch het hoofd boven water te houden.

Mijnheer Bothuyne, u had het over plannen in andere regio's. Ik hoop of ga ervan uit dat elke gemeente en elke regio een visie heeft op de ontwikkeling van die gemeente of streek. Hoe meer samenhangende visies er komen, hoe beter. Het is natuurlijk niet zo dat men bij elk plan bij de Vlaamse Regering moet aankloppen voor extra financiering. We moeten daar goed voor oppassen. In het verleden was er een Limburgplan, omdat de provincie Limburg op basis van een aantal objectieve criteria, zoals werkloosheid enzovoort, een gebied in Vlaanderen was dat enige achterstand had. Die achterstand was men aan het inlopen. Nu zit men opnieuw met een serieus probleem. Op basis van objectieve criteria kan worden gezegd dat die provincie extra aandacht verdient. We hebben die aandacht gegeven met het Limburgplan, dat nu zo goed als volledig is gerealiseerd. Er is ook een Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio (START) geweest, voor de regio van Zaventem. Bij grote implosies of sluitingen is er extra aandacht vereist, maar die moet altijd worden geplaatst binnen een Vlaams beleid dat voor iedereen geldt of maximaal een ontwikkeling kan betekenen. Nogmaals, ik ga ervan uit dat elke stad en gemeente een heel goede visie zal ontwikkelen vanaf 1 januari, wanneer de nieuwe colleges en raden aantreden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■