



Vlaams
Parlement

vergadering **C104 – ECO18**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

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

van 16 januari 2014

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 de site van Ford Genk

- 663 (2013-2014)

Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het akkoord van de Vlaamse Regering met de Europese Ford-directie

- 680 (2013-2014)

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 de site van Ford Genk - 663 (2013-2014)

Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het akkoord van de Vlaamse Regering met de Europese Ford-directie - 680 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, minister, collega's, er zijn een aantal aankondigingen gebeurd in de pers. Zoals altijd moeten we natuurlijk de pers niet onmiddellijk geloven, tenzij het artikel van mij afkomstig is, want dan mag u het wel geloven. Eigenlijk wil ik een bevestiging van al wat we hebben kunnen lezen, omdat er nog geen formeel moment is geweest om alles te kunnen duiden. Ik heb er al wel op kunnen reageren.

Minister-president, ik heb begrepen dat de Vlaamse Regering erin is geslaagd om de gronden van de Ford-fabriek te verwerven voor 1 symbolische euro. Ik heb er meteen positief op gereageerd, omdat we natuurlijk niet willen meemaken wat we nu met de Opel-gronden in Antwerpen meemaken waar de zaak maar heel moeizaam van de grond komt en misschien op dit moment nog altijd volledig geblokkeerd is. In die zin kunnen we niet anders dan toejuichen dat de Vlaamse Regering erin is geslaagd om die gronden te verwerven. Ik geef maar een theoretisch voorbeeld: stel dat een grote autoconstructeur zich er toch zou willen vestigen, dan kan ik me voorstellen dat Ford zich zou kunnen verzetten omdat er in die sector nu eenmaal overcapaciteit is. Mocht er zich een buitenlandse speler willen vestigen, dan zal het in ieder geval niet in Detroit worden beslist of die buitenlandse speler kan komen, maar wel op het Martelarenplein. In die zin is het een goede zaak dat wij nu de handen vrij hebben om te beslissen wat er verder mee gebeurt.

Minister-president, mijn eerste vraag is of de berichtgeving klopt. Vooral zou ik willen weten wat het ons budgettair gaat kosten. Rekent u even met mij mee. Ik heb van minister Schauvliege begrepen dat de gangbare verkoopprijzen voor industriegrond in het Genkse ongeveer 30 euro per vierkante meter bedragen. Dat betekent dat wij de hele site kunnen schatten op ongeveer 41,9 miljoen euro. Wat betalen wij daar min of meer voor? U weet dat wij ten opzichte van Ford een claim hadden die ongeveer even groot was, zijnde 33,6 miljoen euro investeringssteun en 9,2 miljoen euro opleidingssteun. Dat is samen goed voor 42,8 miljoen euro. Collega's, u ziet al wat er is gebeurd: een mooie deal. Er staat eigenlijk nog een claim open van de Vlaamse Regering ten opzichte van Ford van ongeveer 42,8 miljoen euro en de site wordt geschat op ongeveer 41,9 miljoen euro. Kif-kif, en we kopen de site over voor 1 euro. Er is zelfs nog goed nieuws in die zin dat Ford zelf bereid is om 7 miljoen euro van die terug te vorderen investeringssteun alsnog terug te betalen. Dat betekent eigenlijk dat wij een nettoclaim laten vallen van 35,8 miljoen euro. Ik herneem even: we hebben een site in handen gekregen met een waarde van 41,9 miljoen euro wanneer we ze zouden verkavelen en verkopen. Ze kost ons uiteindelijk 35,8 miljoen euro en dan is er dus op die transactie een overschot van 6,1 miljoen euro.

De sanering van die site is niet meegeteld. Zolang die sanering onder de 6,1 miljoen euro blijft, scheuren we onze broek er niet aan. Helaas hebben we er niet veel informatie over en wordt het geschat tussen de 5 tot 10 miljoen euro. Er komt nog bij dat u ook hebt toegezegd om 45 miljoen euro terug te storten aan de stad Genk. Genk loopt behoorlijk wat lokale inkomsten mis door de sluiting van Ford. Ze had een claim van ongeveer 60 miljoen euro en u bent, genereus ten aanzien van de stad Genk, in de bres gesprongen en de komende negen

jaar kan die stad 5 miljoen euro ontvangen, samen 45 miljoen euro. Op dit moment komen we dus aan 6,1 miljoen euro, min 45 miljoen euro voor Genk. Dan is er nog 5 tot 10 miljoen euro voor de sanering. Ook de sloop is nog niet besproken.

Er is ook een tegenbewering, want volgens een aantal immobiliënmakelaars is dat terrein heel wat meer waard. Er zijn schattingen verschenen, onder meer van de heer Schouteden van InTrust, die de terreinen en het gebouw schat op 187 miljoen euro. Als dat zich effectueert, hebben we, hebt u, natuurlijk een hele goede deal gedaan, want dan houdt u nog wel wat centen over om te saneren.

Kortom, wat ik van u verwacht, minister-president, is dat u een beetje budgettaire klaarheid schept in de duisternis. Wat is nu eigenlijk de waarde van de grond? Wat zijn de kosten voor sanering? Anderen zeggen dat 5 tot 10 miljoen euro voor sanering een onderschatting is en dat u misschien – in tegenstelling tot wat ik daarnet zei – een kat in een zak hebt gekocht. Er is heel wat onduidelijkheid, maar u zult zeker duidelijkheid kunnen scheppen.

Ik heb ook nog altijd het raden naar de ontwikkelingsvisie die u daarover hebt. U hebt vorige keer voorgelezen wat er in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat. Ik neem aan dat u toch wel meer plannen hebt dan gewoon voortdoen wat daar staat. Na de sluiting van de mijn hebben we alle eieren in de mand van één speler gelegd. Ik denk dat we dat in Limburg toch niet opnieuw willen meemaken. Ik verwacht wat meer visie dan wat er in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Voorzitter, minister-president, geachte leden, de vragen van de heer Vereeck overlappen voor een groot deel met de mijne. Ik wil om te beginnen verwijzen naar eerdere besprekingen in de commissie. Minister-president, eind vorig jaar zei u naar aanleiding van talrijke vragen over hetzelfde dossier dat u toch ook eens graag een pluim op uw hoed had gehad indien de Vlaamse Regering er effectief in zou slagen om dit in der minne te regelen. Laat dat dan bij dezen alvast zijn gebeurd wat dit betreft, namens een lid van de oppositie.

Er is een belangrijke stap gezet, maar natuurlijk is het nog veel belangrijker dat de herontwikkeling van de terreinen en de verdere economische ontwikkeling van de provincie Limburg nu gestalte krijgen. De Vlaamse Regering is inderdaad vanaf 21 december 2015 eigenaar van 140 hectare Genkse industriegrond, met bovendien een goede ontsluiting. De vraag is nu hoe we dat optimaal zullen valideren. Hoe zullen we daar, met andere woorden, maximale werkgelegenheid kunnen creëren?

Wat het kostenplaatje betreft, verschil ik met u van mening. De Vlaamse Regering doet althans graag uitschijnen dat die terreinen en gebouwen die ze van Ford als eigendom verwerft, haar 1 symbolische euro zouden kosten, maar het kostenplaatje is natuurlijk wel enigszins anders. De heer Vereeck heeft er al naar verwezen: de kosten voor de sanering worden, volgens voorzichtige cijfers van de Vlaamse Regering zelf, geraamd op 5 à 10 miljoen euro. Ik hoor in de Genkse en Limburgse wandelgangen inderdaad ook zeggen dat het wel eens om een veelvoud van dat bedrag zou kunnen gaan. Ik kom daar bij mijn vragen straks nog even op terug.

Bovendien is er inderdaad een compensatievergoeding met de stad Genk afgesproken, vanaf 2015, en dat voor negen jaar. Samen zal die meer dan 50 miljoen euro bedragen. Een deel van de claim die namens de Vlaamse overheid was ingediend om subsidies, investeringssteun en dergelijke meer terug te vorderen, wordt ook weggelaten. Het gaat dan over de oorspronkelijke 43 miljoen euro die werd gevraagd. Trekken we daar de 7 miljoen euro van af die men van Ford terug zou krijgen, dan blijft er nog 36 miljoen euro over, waarvan de Vlaamse Regering zegt dat ze die niet zal terugvorderen. De stad Genk zelf laat haar juridische claim ten bedrage van 61 miljoen euro ook vallen. Dan zitten we al aan een bedrag, afhankelijk van de kosten die er uiteindelijk effectief zullen moeten worden betaald voor de sanering, van meer dan 150 à 160 miljoen euro, en natuurlijk niet aan 1 symbolische euro.

Er is dus bekendgemaakt dat de Vlaamse Regering vanaf 1 januari van dit jaar de exclusieve rechten heeft om die site nu eindelijk op de markt te brengen voor potentieel geïnteresseerde partijen.

Minister-president, welke wederzijdse afspraken heeft de Vlaamse Regering gemaakt met enerzijds Ford en anderzijds de stad Genk? Kunt u een algemene toelichting geven bij het akkoord dat u eind vorig jaar hebt gesloten met de Europese Ford-directie en met de stad Genk, die daarbij werd betrokken? Op welke datum werden alle betrokken partijen op de hoogte gebracht van het akkoord? Welk bedrag qua investerings- en opleidingssteun zal Ford terugbetalen aan de Vlaamse overheid? Gaat het dan effectief over 7 miljoen euro, zoals ik heb begrepen uit persberichten? Werd er reeds een contract afgesloten voor de sanering van die terreinen? Is er een zicht op de timing van de sanering? Wanneer kan men daarmee beginnen? Hoe lang zou dat ongeveer duren? Wat is de actuele kostenraming wat dat betreft?

Hebben er zich intussen reeds kandidaat-investeerdere gemeld? Op welke investeerders mikt de Vlaamse Regering bij voorkeur? Gaat het dan over buitenlandse investeerders? Gaat het over investeerders in de industriese sector, of veeleer over kmo's? Ook wat dat betreft, had ik graag wat duidelijkheid over de visie van de Vlaamse Regering.

Ik kom tot mijn allerlaatste en zeer belangrijke vraag. Wat zijn de volgende stappen die de Vlaamse Regering nu wil zetten, nu ze eigenaar is geworden van de gronden?

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Voorzitter, minister-president, geachte leden, ik sluit me graag aan wat deze vragen betreft. Mijnheer Vereeck, ik zou het wel minder doen met de apothekersweegschaal die u vandaag bij hebt.

De heer Lode Vereeck: Ik spreek over miljoenen euro's. Als dat gaat over een apothekersweegschaal, dan leeft u in een andere wereld dan ik.

De heer Johan Sauwens: Ik pas me aan aan de cultuur in de commissie, dus ik zal minder direct zijn.

In de jaren 70 heb ik nog rechtsvakken gekregen van een aantal professoren van vorige generaties. (*Opmerkingen van de heer Lode Vereeck*)

Dat waren nog allemaal mannen, inderdaad. In een van die cursussen stond dat het recht voor de rappen is. Daarmee werd bedoeld dat men ervoor moet zorgen dat men de feitelijke situatie naar zijn hand kan zetten, zodat de tegenpartij verplicht is om de lange juridische weg te gaan bewandelen. Mijnheer Vereeck, ook werd erin gesteld dat een slecht akkoord nog altijd beter is dan een goed vonnis. Ik wil de regering en de minister-president een pluim geven voor de oplossing die ze in dezen toch hebben kunnen bereiken met wat toch een wereldspeler is op het vlak van de autoassemblage. Ook met het oog op ons imago in het buitenland denk ik dat het een zeer goede zaak is dat we een pragmatische oplossing zoeken voor de gerezen knelpunten. Het zou kunnen zijn dat we er na een lange procedure, zoals die jammer genoeg in Antwerpen is gevoerd, financieel iets meer aan hadden overgehouden, maar het gaat om een grote site van bijna 200 hectare, die in het midden van het industrieterrein Genk-Zuid ligt en watergebonden is, want de site ligt vlakbij het kanaal. Het feit dat die nu vrijkomt en onmiddellijk of vrij snel in de reconversie kan worden meegenomen, zodat daar nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, is voor heel de provincie Limburg en voor Vlaanderen een zeer goede zaak.

Niemand heeft iets aan een beleid van aankondigingen van iets dat naderhand toch niet blijkt te lukken. Ik sluit me echter hierbij aan uit interesse. Hier en daar circuleren er geruchten dat er inderdaad wat kandidaten zijn. Ik pleit voor heel grote behoedzaamheid op dat vlak. Men moet marktconform kunnen en durven werken. In Limburg is er in verhouding meer industrieterrein ter beschikking dan op andere plaatsen, maar er is geen enkele reden om grote oppervlaktes ter beschikking te stellen tegen dumpingprijzen. Op welke wijze zal dat gebeuren en vanaf wanneer?

Ik heb ook een vraag naar aanleiding van een interview dat ik gelezen heb met Peter Heller, een van de vorige topmensen van Ford. Er zijn heel wat spin-offs, heel wat bedrijven in de automobielsector in de brede zin, actief in Vlaanderen, en zeker in Limburg. Is er nog enig perspectief, zonder dat u daarvoor namen hoeft te noemen, voor een eventuele nieuwe bedrijfsvestiging in die sfeer, in navolging van wat in Born is gebeurd?

Globaal genomen heeft de regering in enkele maanden tijd een belangrijke knoop ontward. Dat betekent dat er bij de heropleving van de economische conjunctuur letterlijk ruimte komt voor nieuw initiatief.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Ik wil even doorgaan op wat collega Sauwens zei over het recht van de rappen. Ik weet niet of men in het Forddossier wel rap genoeg geweest is. Dat zal de toekomst moeten uitwijzen, maar het is in elk geval wat voorbarig om nu al pluimen op te spelden.

Ik sluit me aan bij de vragen van collega's Vereeck en Janssens. Ik heb ook vragen bij wat in de pers verschenen is. Ik gun het de stad Genk van harte, maar het komt mij wat vreemd over dat men een lokaal bestuur zal kunnen compenseren voor de minderinkomsten uit de onroerende voorheffing. Heel wat lokale besturen zouden graag zo'n compensatie krijgen van de Vlaamse Regering voor het derven van inkomsten uit onroerende voorheffing. Ik zou het in elk geval voor mijn gemeente willen krijgen. Wij hebben een bedrijf gehad als Bekaert, dat de deuren heeft moeten sluiten door de crisis. Als dat voor het ene lokale bestuur kan, zou ik dat graag voor alle lokale besturen zien.

Mijn tweede bedenking betreft de saneringskosten. Men gooit met bedragen tussen de 5 en 10 miljoen euro, alsof een miljoen meer of minder niets is. Ik heb ook geruchten gehoord dat het totaalbedrag aan saneringskosten wel eens veel hoger zou kunnen zijn. U weet daar wellicht al meer over, minister-president. Tegelijk moeten we ook de timing van de sanering van de site zeer goed voor ogen houden. Sanering van vervuilde gebieden neemt immers vaak jaren in beslag.

In het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) zelf werd overigens gesteld dat men voor heel de site van Ford Genk zo snel mogelijk zou bekijken wat de opportuniteiten zijn. Men zou ook starten met een masterplan. Men kan straks beschikken over de eigendomsrechten. Is men ook al gestart met een masterplan voor de herbestemming? Welk tijdspad wilt u daarvoor uitstippelen? Wanneer zal dat masterplan er zijn? We hebben soms de buik vol van alle plannen die telkens worden opgesteld, maar op dit gebied moet er toch een volledige visie worden uitgewerkt.

Het SALK-rapport stelde ook dat er om het halfjaar een monitoring zou moeten komen van het uitvoeringsrapport. Dat halfjaar is om. Kunt u al iets meer zeggen over de monitoring van het SALK-rapport?

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Ik wil mij ook graag aansluiten, als enige niet-Limburgse in de rij. Er werden hier aan de ene kant pluimen gegeven, en aan de andere kant werd de vraag gesteld of die pluimen niet te voorbarig zijn. Ik wou dat ik in het kader van het Antwerpse Opel-dossier ook over een pluim, al dan niet verdiend, kon spreken. Wij hebben daar zelfs totaal geen pluimen. Ik zal u volgende week over Opel ondervragen, minister.

Collega Sauwens zegt gehoord te hebben dat er voldoende interesse is wat betreft de terreinen in Genk. Het lijkt mij inderdaad heel belangrijk om daar tot het uiterste te gaan om tot ontwikkeling op die terreinen te komen, maar mochten de terreinen in Genk niet passen in de plannen van de geïnteresseerden, kunt u hen nog altijd, in afspraak met Antwerps Havenschepen Van Peel, naar Antwerpen leiden, want wij blijven daar op onze honger en met volledig verkrotte gebouwen zitten.

Wat er vandaag in Genk gebeurt, namelijk dat u de grote bazen van buiten al hebt uitgeschakeld wat betreft de ontwikkeling van de gronden, is op zich al een heel belangrijke stap. Dan zien we wel wat ervan komt.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw Turan, we zijn volop bezig om beweging te krijgen in het Antwerpse dossier. Daar zit men immers met hetzelfde probleem. Wij hopen ook daar stappen vooruit te kunnen zetten. We zullen daar volgende week op terugkomen.

Wat de gronden van Ford betreft, heeft men mij, ook hier, aangemoedigd om zo snel mogelijk een regeling met de Ford-directie rond te krijgen. Dat is ons ook gelukt. Op 20 december 2013 heeft de Vlaamse Regering een overeenkomst goedgekeurd met Ford en met de stad Genk. Later die dag hebben Stephen Odell namens Ford en ik namens de Vlaamse Regering een overeenkomst ondertekend, die voor het einde van maart 2014 zal worden geconcretiseerd in een officieel verkoopcompromis, dat kan worden verleden en natuurlijk ook ter beschikking kan worden gesteld van deze commissie en het parlement.

Wat zijn de elementen van het akkoord? Ford verkoopt voor een symbolische euro de grond aan de Vlaamse overheid, die voor 100 procent eigenaar wordt. U herinnert zich dat de vakbonden bij de sluiting eisten dat de gronden voor 1 euro zouden worden overgedragen. Dat is nu gelukt. De transfer van de eigendom zal gebeuren op 31 december 2015.

Belangrijk is dat vanaf de ondertekening op 20 december 2013 Vlaanderen verantwoordelijk is geworden voor de herbestemming van het terrein, inclusief eventuele vervreemdingen. Ford heeft gezegd dat het nog een activiteit ontwikkelt tot het einde van dit jaar. Dan hebben zij een tijd nodig om het materieel daar weg te halen enzovoort. Maar om te voorkomen dat wij intussen met onze vingers zouden moeten draaien, is er hard genegotieerd om nu al in de 'driving seat' te zitten en nu al het enige aanspreekpunt te zijn voor wie geïnteresseerd is om op die gronden economische activiteit te ontwikkelen. Op 31 december 2015 zijn we dus volledig eigenaar, maar er is duidelijk afgesproken dat vanaf nu wij het zijn die spreken met kandidaat-investeerdere en ondernemingen.

Ik ga over tot de terugvorderingseis van de Vlaamse overheid voor de betaalde steun uit het verleden. Er werd in totaal 42 miljoen euro, die de laatste tien jaar als steun werd verleend aan Ford door de Vlaamse overheid, teruggevorderd. Ford betaalt 7 miljoen euro terug aan de Vlaamse overheid. Dat is een tweede element: we hadden een claim van 42 miljoen euro en zij betalen daarvan 7 miljoen euro terug. Natuurlijk kun je een vordering hebben van 42 miljoen euro, maar er gaat een hele tijd over voor een rechter dat uitsprekt en de vraag is nog of de rechter het volledig zal honoreren. Wij waren daarvan overtuigd, Ford niet. Ook op dat punt is er een afweging gemaakt. Zij gaan sowieso 7 miljoen euro terugbetalen van de steun die wij hebben gegeven.

Aan de zijde van de verplichtingen engageert de Vlaamse overheid zich voor de milieu- en saneringskosten van het terrein vanaf het moment dat Vlaanderen eigenaar wordt, op 31 december 2015 dus. Tot dan staat Ford in voor de saneringswerken. Dat is een niet onbelangrijke nuance. De Vlaamse overheid engageert zich verder om de transfer van de eigendom vrij te stellen van registratierechten, op basis van artikel 161, punt 1, van de betrokken regelgeving. De Vlaamse overheid engageert zich eveneens om alle claims, ook die van de stad Genk, in verband met de site te laten vallen.

Mevrouw Peeters, ik denk niet dat andere gemeenten in het verleden betrokken waren in het toekomstcontract dat met Ford is afgesloten, waarbij de gemeente ook inspanningen heeft gedaan voor Ford. De stad Genk had een claim, maar Ford stelde dat die claim ook moest worden opgenomen als er een deal werd gemaakt met de Vlaamse overheid. Als u vergelijkt met andere gemeenten, moet u kijken welke gemeenten in het verleden inspanningen hebben gedaan. Voor het toekomstcontract was er bikkelhard overlegd met de stad Genk. Claims die andere gemeenten zouden hebben geformuleerd, zijn een ander element.

Maar goed, de vraag was duidelijk dat er een regeling moest zijn voor alle claims. Daarom heeft de Vlaamse Regering op 20 december 2013 ook een overeenkomst met de stad Genk goedgekeurd. De Vlaamse overheid zal de stad compenseren voor het verlies van inkomsten uit opcentiemen uit de onroerende voorheffing ten gevolge van de desinvestering door Ford in materieel en outillage tegen 31 december 2015. Dat gebeurt op basis van artikel 7 van het decreet van 23 mei 2008. Mocht deze regelgeving wijzigen, is er aan de stad Genk een contractuele garantie gegeven dat zij gedurende minstens negen jaar de recuperatie volgens de huidige regels zullen ontvangen. Bovendien heeft Ford zich geëngageerd om in 2015 alle belastingen te betalen alsof ze in bedrijf zijn. Ford zal dus geen vrijstelling van belasting wegens improductiviteit vragen. Ook dat is belangrijke bijkomende informatie.

Wij hebben met dit akkoord de voorkeur gegeven aan een onderhandelde overeenkomst, boven het voeren van juridische procedures die veelal lang aanslepen vooraleer er een definitieve uitspraak is. Daar hebben de heer Sauwens en andere collega's daarjuist terecht op gewezen. Met dit akkoord kunnen we relatief snel overgaan tot de ontwikkeling van het terrein, en daar is het de Vlaamse Regering om te doen. We willen voorkomen dat er gedurende lange tijd niets gebeurt en we willen ervoor zorgen dat er nieuwe industriële tewerkstelling kan worden aangetrokken.

Ik doe niet aan politiek om pluimen te krijgen, wel om er te geven. Het is wel zo dat iedereen gebaat is bij een onderhandelde oplossing. Het is dus wat smalletjes van u, mevrouw Peeters, dat u daar zo op reageert, vind ik. Voor Limburg, de gemeenten en de mensen die werk verliezen en uitkijken naar nieuw werk, is het beter zo dan op een andere manier.

Ik ga over tot de vragen naar de sanering van het terrein. Na 31 december 2015, nadat de Vlaamse overheid dus eigenaar is geworden van het terrein, zal het Vlaamse Gewest instaan voor de sanering van het terrein. Tot dan is de sanering de verantwoordelijkheid van Ford. Er is een lopend saneringsprogramma inzake grondwatersanering, dat uitgevoerd wordt door Ford Genk onder toezicht van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). De reiniging van het doorstroomwater is de meest courante techniek van bodemsanering. Er is parallel een lopend onderzoeksprogramma om de vervuiling goed in kaart te brengen. Een volledige controle is vandaag nog niet mogelijk omdat de site nog in productie is en men geen metingen kan doen onder bestaande gebouwen. In functie van deze onderzoeksresultaten zal de komende jaren een verder saneringsprogramma worden opgesteld en uitgevoerd.

Er is gepland dat de stad Genk betrokken wordt bij de herbestemming van de terreinen. In de overeenkomst wordt afgesproken dat beide partijen zich engageren om samen te werken om een nieuwe investeerder of nieuwe investeerders te vinden voor de terreinen en het onroerend goed van de Ford-fabriek, alsmede ze in goede staat te houden en te herontwikkelen. Het is de bedoeling een duurzaam en hoogwaardig industrieterrein in te richten, waarbij het terrein zo weinig mogelijk versnipperd wordt. De stad Genk heeft ook heel wat knowhow in het herontwikkelen en zal dus zeer nauw worden betrokken. Dat is een goede zaak, want zij zijn ter plaatse de actor met de meeste knowhow.

Collega Sauwens, er zijn gesprekken aan de gang met kandidaat-investeerders. Ik kan alleen maar bijtreden dat er met de nodige zorgvuldigheid moet over gesproken en gecommuniceerd worden. Er is momenteel nog geen investeerder die de hele site wil, maar dus wel een aantal investeerders die een bepaald gedeelte van de site willen. Het zal er dus op aan komen om het zo te organiseren dat het geheel maximaal wordt ontwikkeld.

De vraag naar de budgettaire impact is een terechte vraag. Ten eerste moeten we volgende afweging maken: we kunnen nog jaren in procedure gaan – wat alleen het groeiend gras ten goede komt – of we kunnen voor een onderhandelde oplossing gaan. Ten tweede heeft het ook te maken met de waarde van een grond, namelijk de prijs die men er wil aan geven. Ook voor de sanering hebben we een overweging gemaakt. Als goede beheerders van het algemeen belang en de middelen zouden we geen overeenkomst tekenen waarvan we achteraf zouden zeggen dat het geen goede deal is.

Ik ben het volledig met u eens dat de zorgvuldigheid der zaken zeer belangrijk is. U hebt het zelf ook aangegeven dat voor de ene die grond meer dan 100 miljoen euro waard is en voor de andere heel wat minder. Het heeft ook te maken met welke prijs men er wil voor geven. Bij het aantrekken van kandidaat-investeerders – en dat geldt niet enkel voor de Ford-site –, is een van de elementen steeds de prijs van de grond. In een bepaalde situatie – bij een investering met heel veel tewerkstelling – moeten we misschien zeggen dat de prijs van de grond niet onmiddellijk de marktprijs is. Het is een heel belangrijk element.

De Inspectie van Financiën (IF) gaat aan de inkomstzijde uit van 18 miljoen euro, rekening houdend met alle kosten inzake herontwikkeling. De terugvorderingen van 7 miljoen euro worden als realistisch ingeschat. De Inspectie van Financiën gaat er dus van uit dat er nog 18 miljoen euro zal overblijven. Aan de uitgavenzijde komen zeker de kosten voor sanering. De vork is inderdaad vrij groot: van 5 tot 10 miljoen euro naar 17 miljoen euro. Die vork is zo groot omdat de saneringskost voor bepaalde gebieden op het terrein maar kan worden vastgesteld wanneer de activiteit is gestopt. Een ander element is welke toekomstige activiteiten er zullen worden ontwikkeld. Rekening houdend met de kosten van herontwikkeling, blijft er dus nog 18 miljoen euro over, maar daar moeten de saneringskosten nog van worden afgetrokken. Op dit moment heb ik geen ramingen die het bedrag van 18 miljoen euro overstijgen. De afweging is dus dat dit een deal is die we kunnen doen. Voor de overeenkomst met Ford kunnen we dus stellen dat er een evenwicht is tussen de verwachte kosten en de inkomsten.

De impact van de overeenkomst met de stad Genk vormt een onderdeel van de bestaande regeling inzake compensatie van de lokale besturen voor de afbouw van de onroerende voorheffing voor materieel en outillage. De desaffectatie van de bestaande outillage en het bestaande materieel zou immers sowieso tot compensatie voor het lokaal bestuur leiden. Bovendien had de Vlaamse Regering reeds eerder afspraken gemaakt met de stad Genk en Ford om de oude onroerende voorheffing op outillage en materieel versneld af te schrijven. Belangrijk is ook dat Ford ook in 2015 de belasting volledig zal betalen.

De datum waarop alle betrokken partijen op de hoogte werden gebracht van het akkoord, is 20 december 2013. Er is immers op 19 december tot laat onderhandeld. Na de goedkeuring door de Vlaamse Regering is de overeenkomst diezelfde dag nog met Ford ondertekend, en 's ochtends heeft het schepencollege van de stad Genk zijn goedkeuring gegeven aan de ontwerpovereenkomst met de Vlaamse Regering. Dat was nodig om aan Ford het engagement te kunnen geven dat men alle claims zou laten vallen.

Ford zal dus nog 7 miljoen euro aan opleidings- en investeringssteun terugbetalen aan de Vlaamse overheid. Voor de sanering van de terreinen is er nog geen contract afgesloten. Er valt nog een heel proces van onderzoeken te doorlopen. Ik hoop dat u duidelijk hebt begrepen dat er nu saneringskosten worden gemaakt die Ford nog verder zal betalen tot de overdracht van de eigendom effectief plaatsgrijpt. Dat is dus ook een element: waar staan we als men de verdere saneringsprogramma's uitvoert tot eind 2015? We hebben er met de OVAM echter absoluut alles aan gedaan om tot realistische, zorgvuldig opgestelde ramingen van de kosten te komen. De voornoemde onderzoeken lopen, maar er moet rekening mee worden gehouden dat de site nog in productie is.

We zitten spoedig met de diensten en ook met de stad Genk samen om een stappenplan op te maken voor de ontwikkeling en de verkoop of het in concessie geven van de site. Dat laatste is immers ook nog een mogelijkheid. Zeker in Antwerpen verkoopt men de gronden niet. Een van de elementen met betrekking tot kandidaat-investeerders is de vraag waarom we dit niet in concessie zouden geven. Dan houden we de gronden. In Antwerpen wordt de haven eigenaar van de gronden, wat een bijkomend probleem geeft – maar ik wil niet vooruitlopen op de vragen van mevrouw Turan – als wij onze vorderingen laten vallen. In dit geval hebben we onze vorderingen laten vallen, maar hebben we een ander actief in de plaats gekregen, namelijk die gronden. In Antwerpen ligt dat dus wat anders, maar goed.

Tot nu toe hebben zich enkele investeerders aangemeld. Ik geef nog een bijkomend element, zodat u dit met heel veel kennis van zaken verder kunt opvolgen. Er is de discussie over de gronden, maar er is ook een discussie over de gebouwen, want er zijn kandidaat-investeerders die ook geïnteresseerd zijn in de gebouwen op die gronden.

Juridisch zal het verkoopscapromis eind maart volledig rond zijn. We hebben ons ook laten bijstaan door advocaten enzovoort. Ik meen dat we hier met zeer veel zorgvuldigheid over hebben onderhandeld. Ik wil ook nog even meegeven, opdat u het heel goed zou begrijpen, dat dit voor Ford een niet-normale afhandeling van de zaken is. Ford heeft immers nog andere sites gesloten, en ik heb begrepen dat wereldwijd de procedure erin bestaat dat als Ford de site sluit, men drie jaar de tijd neemt om die site volledig te verlaten en vervolgens via een bureau die site op de markt plaatst om die te verkopen, en dan afwacht wat het resultaat daarvan is. Dit is een oplossing sui generis. Ik kan alleen maar zeggen dat Stephen Odell, de CEO van Ford Europe, zich er vanaf het begin toe heeft verbonden om tot een onderhandelde oplossing te komen. Hij heeft er een erezaak van gemaakt dat dit ook tot een goed einde zou kunnen worden gebracht.

Ik heb u alle elementen, zowel budgettaire als andere, gegeven die we hebben overwogen en onderzocht om daarover een goede overeenkomst te kunnen afsluiten. Ik hoop dat u gelukkig bent met deze informatie.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, ter informatie wil ik toch eerst even iets aan de heer Sauwens zeggen. Mijnheer Sauwens, ik weet niet of u iets later bent binnengekomen, maar ik heb inderdaad bevestigd dat ik de regeling in der minne een goede zaak vind.

Ik citeer even de niet onbelangrijke krant Het Belang Van Limburg: “Lode Vereeck, fractieleider voor LDD in het Vlaams Parlement, reageert vrijdag tevreden op het feit dat de Vlaamse regering de gronden van Ford Genk heeft kunnen verwerven. (...) Dat de Vlaamse regering gekozen heeft voor een regeling ‘in der minne’ in plaats van een mogelijk langdurig juridisch gevecht, is volgens Vereeck op zich een goede zaak. ‘Een jarenlange procedure zou immers meer geld en vooral teveel tijd kosten, terwijl Limburg nood heeft aan onmiddellijke actie.’” U hebt dat toch gelezen.

De heer Johan Sauwens: U citeerde uit Het Belang van Limburg. U hebt het artikel niet zelf geschreven. (*Gelach*)

De heer Lode Vereeck: Neen, dat is een reactie die men zo via Belga heeft overgenomen. Het is bijna poeslief. Ik klink bijna als Bart De Wever. Die is de jongste tijd nog liever voor de minister-president.

Minister-president, wat de zaak ten gronde betreft, blijf ik toch nog met twee vragen zitten over dat budget. Die 18 miljoen euro, dat is een soort nettobedrag, maar u zou eens duidelijk moeten maken hoe dat eigenlijk bruto in elkaar zit. U zegt dat dit de waarde is. Gaat u dan uit van de waarde die minister Schauvliege opgeeft, namelijk 41,9 miljoen euro, oftewel 30 euro per vierkante meter voor in totaal 1.396.000 vierkante meter? Daar gaan de kosten af, maar wat zijn die kosten? Ik begrijp dan dat u die 18 miljoen euro afzet tegenover die mogelijke saneringskosten, die dan maximaal tot 17 miljoen euro zouden kunnen oplopen. Is in dat nettobedrag van 18 miljoen euro van de Inspectie van Financiën die bijdrage voor Genk dan al verwerkt? Ik zou graag willen weten wat dan eigenlijk uw startbedrag is, wat het brutobedrag is, en hoeveel de kosten bedragen.

U komt uit op 18 miljoen euro. Dat zet u af ten opzichte van de 17 miljoen euro. Dan houdt u nog 1 miljoen euro over, maar dan moet u dus natuurlijk ook nog het geld voor Genk ophoesten. Het is me niet zo duidelijk hoe men aan dat nettobedrag van 18 miljoen euro komt. De verduidelijking daarover mag eventueel ook schriftelijk worden gegeven, mocht u dat vandaag niet lukken. Dan ben ik daar zeer tevreden over. Ik heb ook begrepen dat, mocht

er zich een investeerder aanbieden die een geweldige tewerkstelling kan creëren op het terrein, u bereid bent om gronden eventueel niet noodzakelijk tegen marktprijs, maar in een soort flankerend beleid aan te bieden.

Ik wil er u nog op wijzen dat er zich langs het Albertkanaal een zeer grote parking bevindt, die vroeger vol stond met afgewerkte wagens en die nu volledig leeg is. Gezien de daling van de productie is het misschien mogelijk om dat stuk al klaar te maken voor nieuwe activiteiten. Is het die hele site die pas over drie jaar verkavelbaar en opnieuw bruikbaar is? Of kan dat ook opgedeeld worden in stukken, en dus ook in de tijd?

U zegt dat de stad Genk betrokken zal worden bij de ontwikkeling. Wij hadden in het verleden in Limburg een redelijk succesvol assertief acquisitiebeleid. Dat gebeurde vanuit de provincie. Nu zijn er de diensten van Flanders Investment & Trade (F.I.T.), waar we als Belgische exporteur een beroep op kunnen doen. Zou het geen goed idee zijn om opnieuw te starten zoals we dat bij de eerste reconversie hebben gedaan, namelijk zelf zeer assertief op zoek gaan naar buitenlandse investeerders, in plaats van af te wachten tot die zich aandienen aan uw kantoor?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister-president, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik heb nog twee vragen om verduidelijking. Ik heb begrepen dat Ford blijft instaan voor de saneringswerken, totdat de Vlaamse overheid op 31 december 2015 eigenaar wordt van de gronden. Is er concreet afgesproken wat Ford nog allemaal zal doen tussen nu en die datum? Heb ik goed begrepen dat Ford ook financieel zal opdraaien voor de saneringskosten tussen nu en eind 2015?

U spreekt over een evenwicht tussen verwachte kosten en inkomsten, maar dan neemt u de claims die door de Vlaamse overheid en de stad Genk zouden worden ingediend, niet mee in de berekening. Ook de compensatievergoeding die aan de stad Genk zal worden uitgekeerd, ten bedrage van meer dan 50 miljoen euro over een periode van negen jaar, wordt niet mee opgenomen in de berekening. Dan spreekt u dus wel over een zeer wankel evenwicht.

Wat is de rol van het SALK in de verdere ontwikkeling van de site? Welke afspraken zijn daarover gemaakt? Wie wordt er nog allemaal bij betrokken? Zijn er nog andere partners dan de stad Genk? Ik denk bijvoorbeeld aan de Limburgse Reconversie maatschappij (LRM) of de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij van Limburg (POM), die nu betrokken zullen worden bij de besprekingen voor de effectieve ontwikkelingen van de terreinen.

Het is mij tot slot nog niet helemaal duidelijk waar de Vlaamse Regering nu prioritair op inzet. Begin dit jaar heeft men de rechten verworven om het terrein te vermarkten. Waar wil de Vlaamse Regering nu prioritair op inzetten tussen nu en het moment waarop men eigenaar wordt, eind 2015?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Wat het SALK betreft, kan ik u zeggen dat we daar volop mee bezig zijn. We zijn nu ook met de federale collega's aan het bekijken hoe snel er geland kan worden met de problematiek van de ontworpen zones. De Federale Regering heeft zich ertoe geëngageerd om een en ander mogelijk te maken voor de ontworpen zones. Ik heb begrepen dat dat nu op federaal niveau volop aan de gang is.

Mevrouw Peeters, we zullen mogelijk bij de volgende bijeenkomst van de taskforce een stand van zaken kunnen meegeven. De laatste taskforce ging vooral over de NMBS en de investeringen die daar al of niet naar Limburg komen. We moeten zeker nog deze legislatuur een stand van zaken en een monitoring opmaken, minstens om aan te tonen dat er op tal van vlakken vooruitgang is geboekt. Daar komen we nog op terug.

Ik begrijp de vragen met betrekking tot het budgettaire aspect volkomen. Ik heb proberen aan te tonen dat we daar zorgvuldig mee zijn omgesprongen. Ik heb dat bedrag van 18 miljoen

euro meegegeven, mijnheer Vereeck, omdat ook de Inspectie van Financiën dat bedrag heeft geformuleerd. Op basis van een eerste ruwe inschatting, gebaseerd op een eenvoudig herinrichtingsvoorstel, uitgewerkt door de stad Genk, kan voor de Fordterreinen rekening gehouden worden met de volgende ramingen. Verkoopprijs na herontwikkeling: gemiddeld 40 euro per vierkante meter. Verkoopbare oppervlakte, in het gunstige geval van een minimale interne ontsluiting, groenvoorziening enzovoort: 104,1 hectare. De verkoopwaarde bedraagt dan 41,65 miljoen euro. De verkoopprijs van de ontwikkeling bestaande uit minimale interne ontsluiting en groenvoorzieningen, wordt geraamd op 14,2 miljoen euro. Opbrengsten minus kosten geven een waarde van 27,45 miljoen euro. En dan houdt men ook nog rekening met het feit dat men dat ook in de tijd moet plaatsen, misschien gespreid over tien jaar of langer. Dan heeft men daar ook nog een discontovoet van 5 procent op toegepast. Een hele berekening dus, om tot die 18 miljoen euro te komen. Omdat u altijd veel belang hecht aan de Inspectie van Financiën, vond ik dat ik u dat cijfer niet mocht onthouden.

De heer Lode Vereeck: Mag ik dan meteen ook het rapport?

Minister-president Kris Peeters: Het rapport zal worden vrijgegeven volgens de regels die wij nog niet zo lang geleden hebben besproken.

Wat de claims betreft, heb ik u gezegd dat er 7 miljoen euro wordt terugbetaald van de 42 miljoen euro die wij mogelijk kunnen terugvorderen. Er is rekening gehouden met het feit dat, als je dat al krijgt, je via de rechtbank moet gaan en je niet weet welke uitspraak de rechtbank doet enzovoort. Dezelfde redenering geldt voor de claim van de stad Genk. Ik ga ervan uit dat die claim met heel veel zorg is opgemaakt, maar een claim formuleren is één, die gehonoreerd zien door een rechter en ook uitbetaling krijgen is twee. Die afweging is gemaakt. Dat is het eerste element.

Een tweede element is de onroerende voorheffing voor materieel en outillage, wat al zat in het toekomstcontract, waarin wij ons al geëngageerd hadden. Ford betaalt die nog gedurende een bepaalde periode door. Veel zal afhangen van een nieuwe investeerder, om nog eens aan te tonen hoe complex en genuanceerd het is. Als materieel en outillage daar zou blijven, heb je ook die kost. In elke omstandigheid is die kost aanwezig en is er ook rekening mee gehouden in de normale budgetten, omdat we daarover ook afspraken hadden gemaakt.

Dat was het budgettaire aspect. Het is geen apothekersweegschaal, collega's, maar er zijn elementen in het dossier die de balans in een of andere richting doen omslaan en, wat ons betreft, is er een zorgvuldige afweging gemaakt bij de beslissing om de overeenkomst te sluiten voor de overdracht tegen een symbolische euro.

Sinds 20 december 2013 zitten wij in de 'driving seat' om kandidaat-investeerders aan te trekken. Tot het einde van dit jaar heeft Ford alle terreinen nodig om de activiteiten te laten plaatsvinden. Op 31 december 2014 december stoppen zij met die activiteiten. Dan zit er nog een jaar tussen waarin wij wel in de 'driving seat' zitten, maar geen eigenaar zijn, want wij worden volledig eigenaar op 31 december 2015. Er is een laatste periode, waarin de activiteiten zijn stopgezet en Ford nog een aantal zaken zal doen zoals machines weghalen. Stel u voor dat er een kandidaat-investeerder is die niet enkel geïnteresseerd is in de gebouwen en de gronden, maar ook in dat materieel en outillage. Dan moet er mogelijk ook een overeenkomst worden afgesloten met Ford. Mogelijk worden dan bepaalde delen van de Ford-site al in de loop van 2015 opnieuw ontwikkeld of kunnen er al nieuwe activiteiten worden opgestart.

Dat is het totale plaatje, met alle elementen en alle discussies die eraan vooraf zijn gegaan. Tegen het einde van dit jaar zullen verschrikkelijk veel mensen hun werk verliezen. Het is de taak van de regering en de betrokken minister-president, die daarvoor bevoegd is, om zo snel mogelijk die gronden te verwerven en nieuwe activiteiten in de markt te zetten.

We hebben geleerd van Opel GM. Bij Ford hebben we iemand tegenover ons zitten, die Stephen Odell, die gezegd heeft dat hij er zeer gevoelig voor is en absoluut een onderhandelde

oplossing wil. Dat hadden we spijtig genoeg niet bij Opel GM, dat iemand op hoog niveau er een erezaak van maakt om eruit te geraken op een goede manier. Met deze aanpak hopen we zo snel mogelijk jobs te kunnen creëren op die site, maar – en dat wil ik nog eens onderstrepen – wij kunnen die jobs niet creëren. Wij kunnen enkel de flankerende maatregelen nemen en de omgeving creëren om dat mogelijk te maken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ook onze fractie vindt het heel belangrijk dat er snel wordt vooruitgegaan. De stappen die de Vlaamse Regering heeft gezet, zijn belangrijk. Ook is het belangrijk dat u misschien bevestigt dat u naar een marktconform akkoord streeft. Daarnet liet u openingen. Het is heel belangrijk dat we naar een marktconforme oplossing gaan in de verdere afhandeling naar mogelijke geïnteresseerden. Uiteraard moet men daarbij rekening houden met alle omstandigheden en de inbreng van alle mogelijke elementen.

De heer Lode Vereeck: Dat is wel een belangrijke wending, want ik heb hier met stip aangeduid dat u bereid bent om in ruil voor tewerkstelling de gronden te verkopen, niet noodzakelijk aan marktprijs. Dat hebt u net gezegd, minister-president. En nu begrijp ik dat de coalitiepartner N-VA het niet eens is met wat u zegt. Ik vind wel dat u, minister-president, het dispuut tussen de N-VA en CD&V mag uitklaren. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Minister-president, ik heb het idee dat u probeert om op een financieel nulsaldo uit te komen, maar dat is niet nodig. Stel nu eens dat de hele operatie de Vlaamse Regering geld kost, dan weegt dat nog niet op – en daarin volg ik de heer Sauwens – tegen een jarenlange blokkering en het ontbreken van tewerkstelling. Als u naar buiten komt met het idee dat er een netto positief saldo is – de IF zegt dat er 18 miljoen euro zal overblijven, waar nog maximum 17 miljoen euro voor sanering zal afgaan –, gaat u hiermee crashen, want dat is niet zo.

Ik wil gewoon dat we elkaar goed begrijpen. Aan 40 euro per vierkante meter voor 104 hectare is die site 41,65 miljoen euro waard. Voor ontwikkeling, groen, wegeaanleg gaat er 14 miljoen euro af en blijft er dus 27 miljoen euro netto over. Dat is nu 18 miljoen euro, want u moet dat verdisconteren in de toekomst. Dat is waar de IF op uitkomt: een verdisconteerde nettobaat van 18 miljoen euro nu. Wat kost dat nu? Wat laat u daar nu voor vallen? U laat daar een nettoclaim, min 7 miljoen euro, van 35 miljoen euro voor vallen. U hebt er heel straffe uitspraken over gedaan, en ik neem aan dat we dat geld eigenlijk wel terug hadden kunnen krijgen. Het kost Vlaanderen dus 42,8 miljoen euro min 7 miljoen euro, met andere woorden 35 miljoen euro aan lasten die we laten vallen. We zitten dus al ferm in het rood.

Ten tweede is er ook nog de compensatie van de stad Genk: 45 miljoen euro in min. Er is ook nog de sanering: 17 miljoen euro in min. Ik kan het niet snel uit het hoofd uitrekenen, maar we zitten al enkele tientallen miljoenen euro in min. De vraag is of dat zo erg is. Waarschijnlijk niet, want het is waarschijnlijk de financiële investering die u doet om snel vooruit te gaan met Limburg. Het is een kosten-batenanalyse. U investeert iets – kosten die uiteraard negatief zijn –, maar de baten zullen de snelle tewerkstelling zijn.

De poging die u onderneemt om te zeggen dat we financieel kif-kif spelen, is niet goed. Wat mij betreft, is het hele financiële plaatje negatief. Het economische plaatje zou wel eens positief kunnen zijn door de actie die u onderneemt. Dat is de pluim die ik u wel gun.

Ik zou ook graag eerst duidelijkheid krijgen over het marktconform verkopen van de site. Dat is binnen de Vlaamse Regering een beetje onduidelijk.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Het is nu de uitdaging om investeerders op die grond te krijgen. Ik heb gezegd dat het om een verkoop, een concessie enzovoort kan gaan. Het uitgangspunt is altijd om dat zoveel mogelijk marktconform te doen. Deze discussie is niet zeer zinvol, want als er kandidaat-investeerders zullen zijn, zullen we de situatie toch moeten

uitklaren en komt er weer een ander debat over hoeveel er al is geïnvesteerd en hoeveel er nodig is om ook voor ons een kif-kif te hebben. Als er veel werkgelegenheid wordt gecreëerd, wat is ons dat dan waard? Dat is niet het debat. Het debat kan en moet zijn – en dat hebben we altijd gezegd – dat er bedrijven moeten komen die op een duurzame wijze werkgelegenheid kunnen creëren en gezonde bedrijven zijn en dat we geen scheeffrekking creëren met andere bedrijventerreinen. Dit zal zeer zorgvuldig worden afgewogen. Ik zal ermee naar de Vlaamse Regering gaan en daar zal kunnen worden geoordeeld. Ik denk dat het vrij duidelijk is wat mijn visie daarover is.

De heer Lode Vereeck: Dat laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Ik neem toch wel mee – en ik zal die boodschap in Limburg ook duidelijk maken – dat de N-VA niet op dat standpunt staat en dat ze, wanneer het gaat om tewerkstelling, marktconforme prijzen voor de site wil. Ze zullen het in Limburg graag horen.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Vereeck, ik doe geen poging om hier tot een nulsaldo of een evenwicht te komen. Ik wil alleen maar meegeven dat wij zorgvuldig hebben gehandeld. Ik denk dat het ook niet mogelijk is om te zeggen dat er zoveel miljoenen euro in min of in plus zijn. Dat lijkt me niet erg realistisch. U kunt terecht vragen of ik een zorgvuldige afweging heb gemaakt, of de IF het goed heeft onderzocht. Vandaar dat ik u de informatie geef. Over de 18 miljoen euro of de 41,65 miljoen euro kan men ook al een hele boom opzetten. U hebt zelf gezegd dat er anderen zijn die denken dat de site heel wat meer waard is.

Mijn zorg is of er een zorgvuldige afweging is gemaakt – ‘worst case’ en ‘best case’ – en of er binnen die vork wijs is gehandeld. U moet mij geen woorden in de mond leggen of in een bepaalde richting duwen. Ik probeer niet iets positief te draaien wat negatief is, maar wel aan te tonen dat wij zeer zorgvuldig hebben gehandeld. Ik ga er nu van uit dat we zo snel mogelijk kandidaat-investeerdere op de terreinen krijgen, ten vroegste vanaf 1 januari 2015 of later.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■