



Vlaams
Parlement

vergadering **C179 – ECO27**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

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

van 22 april 2014

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de verkoop van Opelgronden aan het Havenbedrijf van de stad Antwerpen
- 1200 (2013-2014) 3

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 de berichtgeving over een investeerder voor de koetswerkperserij van Ford Genk
- 1193 (2013-2014) 8

■

Voorzitter: mevrouw Patricia Ceysens

Vraag om uitleg van mevrouw Güler Turan tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de verkoop van Opelgronden aan het Havenbedrijf van de stad Antwerpen - 1200 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Qua symboliek kan dit wel tellen, voorzitter, minister-president. Als er één ding is dat we de afgelopen legislatuur hebben proberen op te lossen, zowel wat betreft het sociaal passief als wat betreft de gronden, is het wel Opel. Ik denk enerzijds aan de opvang van de duizenden werklozen, die door de verhuizing van Opel achterbleven. Anderzijds was het opnieuw industrieel uitbaten van de gronden een van onze grootste bezorgdheden van deze legislatuur. We kunnen hier vandaag, in de allerlaatste vergadering van de commissie Economie, afsluiten met dat dossier.

Hopelijk zult u ons straks meer toelichting geven bij het dossier, minister-president, maar sta me eerst toe te zeggen dat ik heel blij ben dat we het dossier van de gronden tot een goed einde hebben kunnen brengen. Er was die hele juridische impasse, waardoor de gronden ondanks het voorkoopprecht van het Havenbedrijf toch niet in handen van het Havenbedrijf en de gemeenschap kwamen. Nu kan er toch weer een uitbating gegarandeerd worden.

De procedure duurt al heel lang, minister. Uiteraard ben ik nu heel gelukkig, want Antwerpen verdient die industriële uitbating. Voor die duizenden mensen die werkloos zijn geworden, hebben we verhoogde inspanningen gedaan om hen via outplacement en allerlei mogelijkheden weer tewerk te stellen. Maar natuurlijk zijn er nog altijd heel veel werklozen ten laste van de gemeenschap gebleven, doordat ook heel veel tewerkstellingsplaatsen in de industrie errond verloren zijn gegaan.

Toch heb ik hier een wrange nasmaak bij, minister-president. Dat heeft te maken met de toegeving die wij hebben moeten doen en de timing daaromtrent. Wij zijn sinds 2010 in procedure met General Motors. We hebben eerst geprobeerd om minnelijk tot een prijszetting te komen, maar dat is niet gelukt. Daarna hebben we een gerechtelijke procedure opgestart. Het is vooral als advocaat dat het afsluiten van de deal bij mij een slecht gevoel nalaat. Ik hoop dat u er ons straks meer details over zult geven, zodat wij meer duidelijkheid hebben, want wat we in de pers vernemen, is niet altijd wat we denken dat het is.

Omdat er geen akkoord was over de prijzen, is door de rechtbank een onafhankelijke expertengroep vastgesteld – dus niet één expert, maar een expertengroep. Het gaat immers om een zeer ernstig dossier, waar de rechtbank ernstig over geadviseerd wil worden. Het is een tegensprekelijke procedure, wat wil zeggen dat de advocaten en experts van Opel, het Havenbedrijf en de Vlaamse overheid erbij betrokken zijn, om tot de juiste prijszetting te kunnen komen. Ook de opmerkingen die worden gemaakt door General Motors, zijn in dat definitieve verslag opgenomen. Tot daar is er geen enkele reden om enige vaststelling van de expertengroep in vraag te stellen.

Wat doet General Motors echter afgelopen zomer? Het bedrijf zegt toch nog bedenkingen te hebben bij de prijszetting van 43,6 miljoen euro en tekent er verzet tegen aan. Dat is enkel en alleen een vorm van chantage om het te rekken, om het Havenbedrijf en de Vlaamse overheid te dwingen om tot een onderling overleg te komen, waarbij zij de sterkste troeven zouden hebben.

Mochten u of de schepen van de haven van Antwerpen toen onmiddellijk de gesprekken hebben opgestart, dan zou ik er vandaag minder problemen mee gehad hebben. Vandaag zijn we immers ruim tien maanden verder in die verzetsperiode. Dat wil zeggen dat de rechtbank bijna tot het moment komt om definitief te stellen dat de waarde 43,6 miljoen euro is, niets

meer en niets minder. Er is geen reden om te twijfelen aan de bevindingen van de expertengroep. Dat wil ik vandaag benadrukt zien.

U zegt dat ook. In januari hebt u bij een bespreking van dit dossier gezegd dat u geen cent meer zou betalen dan wat de expertengroep heeft bepaald, namelijk 43,9 miljoen euro. U zult dat vandaag wellicht bevestigen: we betalen geen eurocent meer. Maar wat laten we vallen? Wat we laten vallen, is ook wat we bijkomend betalen. En daar gaat mijn vraag over.

Wat hebben we ondertussen gedaan? De Vlaamse overheid subsidieert en ondersteunt de ondernemers en kmo's die voor tewerkstelling zorgen. Op 18 maart 2013 heeft het Agentschap Ondernemen terugvorderingsbrieven gestuurd naar General Motors voor een bedrag van ongeveer 21 miljoen euro, waarvan er ongeveer 20,4 miljoen euro effectief waren uitbetaald. Omdat er een bepaald bedrag niet werd betwist door Opel, was er al een ecologie-steun van 960.000 euro terugbetaald. U had dus een vordering van liefst 19,4 miljoen euro.

Het is een eenvoudige rekensom, minister-president. Volgens wat ik in de kranten lees, zou men maar 3,6 miljoen euro terugbetalen. Reken daar nog een aantal subsidies bij die van de Federale Regering kwamen, en dan is de uitkomst dat wij een vordering van niet minder dan 19 miljoen euro laten vallen ten overstaan van General Motors. De prijs die wij vandaag voor de gronden betalen, is dus niet 43,6 miljoen euro, zoals definitief becijferd door de expertengroep, maar 43,6 miljoen euro plus die 19 miljoen euro die we laten vallen.

Daarom heb ik vragen bij de prijs die we hebben betaald. We wisten dat we die gronden uiteindelijk zouden krijgen, maar de vraag was wat we ervoor zouden betalen. Ik ben niet tevreden over de vordering die men vandaag laat ten voordele van GM. Minister-president, ik wil van u de beweegredenen vernemen. U zegt dat het ging over een juridische vordering die betwist was. Uw Agentschap Ondernemen en uw advocaten hebben u, toen u voor deze commissie kwam, geadviseerd om die vordering in te stellen. Misschien zult u me straks zeggen dat de vordering niet zeker was. Uiteraard is dat zo: zolang je geen uitspraak hebt, is een vordering niet zeker. Ik neem echter aan dat u met ernstige advocaten werkt, dat het Agentschap Ondernemen u niet zomaar aan de commissie laat melden dat u een vordering van 19,4 miljoen euro instelt ten opzichte van Opel. Ik wil dus meer informatie over die deal. Welke afwegingen hebt u gemaakt om die 19,4 miljoen euro te laten vallen?

Het Havenbedrijf zou nog 5 miljoen euro geven. Waarvoor? Het geld dat wordt betaald door het Havenbedrijf, is strikt genomen eigenlijk ook geld van de gemeenschap. Oké, het is een bedrijf van Antwerpen, maar het is een publieke organisatie. Onder welk statuut, onder welke wetgeving valt die 5 miljoen euro?

Vanaf wanneer zijn de terreinen beschikbaar? We hebben gelezen dat de deal rond is. In welke mate is dat zo? Wanneer gaat dit over naar het Havenbedrijf? Ik ben ook heel benieuwd naar het volgende. Ik heb deze vraag diverse malen aan u gesteld, en ook aan schepen Heylen. Ik heb daar niet altijd een duidelijk antwoord op gekregen. U zei dat, zolang we niet beschikken over de gronden, het natuurlijk niet mogelijk was om vrij te geven wie de eventuele geïnteresseerden zijn. Er worden gesprekken gevoerd. Op een bepaald ogenblik waren die stopgezet. Ik heb echter ook via de pers vernomen dat u al een aantal mogelijke kandidaten voor het uitbaten van de gronden hebt vermeld. Weet u vandaag meer? Wie verwachten we daar? Welke industriële uitbating kunt u daar – hopelijk op zeer korte termijn – opnieuw aantrekken, met het oog op die wrange nasmaak van die bijkomende prijs die we hiervoor hebben betaald, zodat dit snel een terugverdieneffect kan hebben voor de tewerkstelling in de Antwerpse haven?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, geachte leden, dit is de laatste commissievergadering, met twee interessante vragen. Hier is hard aan gewerkt. Er zijn meermaals vragen over gesteld. Zeker wat Opel en General Motors betreft, kan het dossier echter met succes worden afgesloten.

Mevrouw Turan, ik zal op al uw vragen antwoorden, natuurlijk. Het klopt dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, het Vlaamse Gewest en General Motors op 14 april een aantal overeenkomsten hebben gesloten, die toelaten dat de hangende geschillen voor de rechtbanken kunnen worden afgesloten. U weet zeer goed waarover het dan gaat: over het terugkooprecht van het Antwerpse Havenbedrijf op de terreinen van de toenmalige Opelfabriek, over de prijsbepaling en over het geschil over de terugvordering van aan General Motors betaalde overheidssteun. Deze drie elementen waren dus onderdeel van een totaalovereenkomst, waarover ik graag wat meer tekst en uitleg zal geven.

Deze zomer is er contact geweest met de top van General Motors. Het was zeer belangrijk om vast te stellen dat daar een nieuw managementteam was opgezet, dat, na het onderhoud dat ik met hen heb gehad, er toch van overtuigd was dat we het best oplossingen zouden vinden voor die drie hangende geschillen. Langdurige geschillen zijn immers interessant voor de advocaten die deze moeten behandelen, maar gezien de ernst, de omvang van het terrein en de werkgelegenheid die daar perfect kan worden gerealiseerd, was men er ook bij General Motors van overtuigd dat een langdurig geschil voor de rechtbank voor niemand – dus ook niet voor GM – het meest raadzaam zou zijn. Men wil immers ook verder actief blijven als autoverkoper hier in Vlaanderen en België. Ook bij General Motors en Opel wil men die spijtige episode afsluiten.

Als overheid moeten we ook een afweging maken. Ik kom daar straks nog op terug. Nu is er een verlaten site, waar alleen het gras groeit en waar we voor de rest weinig economische activiteit, laat staan werkgelegenheid kunnen realiseren.

Dat was dus een eerste, heel belangrijk gesprek. De conclusie was dat we er allemaal belang bij hebben om in dit dossier een andere weg te volgen. Er zijn dan diverse gesprekken geweest. Ook het Havenbedrijf werd daarbij betrokken. In tegenstelling tot bij de Fordsite, waarover straks andere vragen worden gesteld, is het in dit geval immers het Havenbedrijf dat eigenaar wordt. Bij Ford zijn wij het die eigenaar worden van die gronden.

Na diverse gesprekken tussen General Motors, het Havenbedrijf en de Vlaamse overheid zijn we dus tot een totaaloplossing gekomen. Er is een oplossing over de prijsbepaling voor het terugkopen door het Havenbedrijf van het terrein. Ook over de bodemsanering zijn we tot een vergelijk gekomen, net als, natuurlijk, over het afsluiten van het geschil over de terugvordering van de overheidssteun die vanuit het Hermesfonds aan General Motors, aan de toenmalige Opelfabriek werd betaald.

Laten we met dat laatste beginnen. De oorspronkelijke claim van het Hermesfonds had betrekking op de terugbetaling van twee dossiers in verband met ecologiesteun, toegekend in respectievelijk april 2000 en mei 2005, en twee dossiers van opleidingssteun, waartoe werd beslist in juli 2003 en 2007. Als u alles optelt, dan komt u zelfs tot een bedrag van 20,4 miljoen euro.

Waarom komen we tot een ander bedrag? In oktober 2013 heeft GM de ecologiesteun uit 2005 volledig terugbetaald. Dat was 962.748 euro. Met betrekking tot de drie andere dossiers betwistte GM de verplichting om terug te betalen, gelet op de verlopen tijd en de stelling dat voor de opleidingssteun alle opleidingen gegeven waren en de werknemers daar de vruchten van hadden kunnen plukken. In het verleden hebt u daarover ook al vragen gesteld.

Wij hebben aan onze raadslieden een inschatting gevraagd van onze kansen voor de rechtbank. Op basis daarvan hebben we beslist om toch tot een vergelijk te komen. Onze vordering is duidelijk gestaafd op een aantal argumenten, dat heb ik in het verleden ook gezegd. Maar op de vraag hoeveel we daarvan effectief zouden kunnen realiseren, kwamen de raadslieden tot andere bedragen. Vanuit die vaststelling is er onderhandeld voor een oplossing in verband met de geleverde overheidssteun.

Het Havenbedrijf diende natuurlijk ook de afweging te maken of het verkoos om het dossier te laten lopen voor de rechtbank. Dan is er een uitspraak van een deskundige. GM ging

daarmee niet meteen akkoord. U herinnert zich wel dat op een bepaald moment in de kranten stond dat men de gronden van Opel mogelijk zou kunnen kopen voor 90 miljoen euro. GM ging niet helemaal akkoord met de uitspraak van de deskundige, terwijl het Havenbedrijf stelde het verslag van de deskundige te hebben en geen reden te zien om daarvan af te wijken. GM stelde dat de gronden waard zijn wat de markt ervoor wil geven en had zelfs concreet een koper die daarvoor op een bepaald moment 90 miljoen euro wou geven.

Welk resultaat hebben we bereikt op 14 april 2014? Het Havenbedrijf betaalt 41,8 miljoen euro aan General Motors. We zijn vertrokken van het bedrag van 43,6 miljoen euro dat de experts hebben vastgelegd. Daar gaat 1,7 miljoen euro vanaf omdat het Havenbedrijf de opgelegde bodemsanering zal uitvoeren.

Dan stelde zich het probleem van de subsidies die wij in het verleden hebben gegeven. We zijn tot een vergelijk gekomen. In eerste instantie hebben wij het Havenbedrijf erop gewezen dat wij de vordering moeten laten vallen en dat die 19 miljoen euro wat ons betreft niet volledig inbaar is, maar dat we ervan uitgaan dat er toch een bedrag kan worden gerecupereerd. Aan GM hebben we gezegd dat het uitgesloten was om de vordering volledig te laten vallen. Zowel met het Havenbedrijf als met GM zijn we tot een vergelijk gekomen, omdat het Havenbedrijf eigenaar wordt van die gronden. Wij laten een vordering vallen en daardoor kan het Havenbedrijf die gronden verwerven. Daarom hebben wij het Havenbedrijf gezegd dat we van hen toch ook een inspanning verwachten, aangezien zij de gronden kunnen kopen voor 41,8 miljoen euro. GM is het daarmee eens.

Tot slot van alle rekeningen hebben wij dus een recuperatie gevraagd. GM betaalt 3,6 miljoen euro terug van de subsidies. Het Havenbedrijf zal 5 miljoen euro overmaken aan het Hermesfonds, waarbij we de afspraak hebben gemaakt dat we dat geld in het havengebied zullen investeren, afhankelijk van de dossiers. Het is een globale overeenkomst waarbij zowel het Vlaamse Gewest, het Havenbedrijf als General Motors van oordeel is dat het akkoord over de bedragen die ze ontvangen en moeten betalen ten aanzien van de afzonderlijke claims, een betere oplossing is dan zich te onderwerpen aan onzekerheid, tijdverlies en de kosten die zijn verbonden aan het voeren en voortzetten van diverse gerechtelijke procedures. Er komt dus 8,6 miljoen euro voor het Hermesfonds, dat voldoende volume heeft om de vordering van een goede 19 miljoen euro te laten vallen.

Het Antwerpse Havenbedrijf zal in het genot van het goed, van de gronden dus, kunnen treden vanaf het verlijden van de authentieke akte en uiteraard de voorziene betalingen. Ik ga ervan uit dat het binnen één tot twee maanden mogelijk moet zijn. In artikel 3 staat: “De levering. Binnen de maand na het ondertekenen van onderhavige overeenkomst levert General Motors de Opelsite aan het Havenbedrijf.”

U weet dat wij in het verleden een reconversiegroep hadden. Deze reconversiegroep heeft verschillende malen vergaderd en op een bepaald moment haar activiteiten stopgezet, omdat elke geïnteresseerde investeerder toch vroeg naar het afsluiten van de eigendomsverwerving en stelde niet verder te kunnen onderhandelen zolang dat niet duidelijk was. Die reconversiegroep zal opnieuw worden samengeroepen op 5 mei 2014, om een aantal dingen te bekijken.

Ten eerste hebben wij toen – want ook het Vlaams Agentschap voor Internationaal Ondernemen (F.I.T.) maakt deel uit van die reconversiegroep – een businessproposal gemaakt, Opel Antwerp Site Investment Memorandum. Dat wordt nu geactualiseerd.

Ten tweede waren er toen een aantal kandidaat-investeerders uit alle delen van de wereld, uit China, India, Japan en andere landen. De reconversiegroep zal zich nu buigen over de actualisatie van die lijst. Het is de bedoeling dat nieuwe document, waarbij alle kandidaat-investeerders kennis kunnen nemen van de locatie van die grond, de toegevoegde waarde enzovoort, wereldwijd te verspreiden via het netwerk van F.I.T. Op die manier wil men

vaststellen of wie vroeger geïnteresseerd was, dat nog altijd is en of zich nieuwe kandidaat-investeerders aandienen.

Ik veronderstel dat die reconversiegroep en het Havenbedrijf in eerste instantie nog altijd focussen op nieuwe industriële activiteiten. We zijn heel duidelijk uitgegaan van de eerste concentrische cirkel, met een maximale en duurzame tewerkstelling. F.I.T., het Agentschap Ondernemen en de afgevaardigden van de twee viceministers-presidenten en mezelf zullen op 5 mei aanwezig zijn. Bedoeling is om met vereende krachten na te gaan hoe we dit verder kunnen aanpakken zodat zo snel mogelijk – liever morgen dan overmorgen – nieuwe investeerders kunnen worden aangetrokken.

Mevrouw Turan, met de akkoorden die zijn gesloten en de toelichting die ik heb gegeven, zult u niet alleen positief zijn over het feit dat dit dossier nog tijdens deze legislatuur kan worden afgesloten, maar zult u er samen met vele anderen en mezelf ook alles aan doen om daar zo snel mogelijk economische activiteiten aan te trekken en werkgelegenheid te creëren in het belang van alle mensen die toen hun werk hebben verloren en nu werk zoeken in de Antwerpse regio of daarbuiten.

De voorzitter: Mevrouw Turan heeft het woord.

Mevrouw Güler Turan: Minister-president, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. We weten nu ook hoe de deal er precies uitziet. Ik ben blij dat het rond is, maar ik vind wel dat u daarvoor te veel hebt betaald. Ik heb het dan niet over wat er zal komen. Ik vind het spijtig dat wat te veel is betaald, in de zakken terecht komt van General Motors.

Ik begrijp dat u proceseconomisch een keuze maakt. Ik zou die keuze ook durven te maken en u ook vragen die keuze te maken. Dat is ook de reden waarom ik u de afgelopen periode heb gevraagd om te onderhandelen, tot vorige zomer, toen General Motors zijn ware gezicht heeft laten zien. Als jurist weet ik hoe onhoudbaar hun verzet tegen de expertise was. Zij wilden gewoon tijd rekken. Dat was een zet, zij waren te kwader trouw bezig. Het steekt dan ook dat zij nu zoveel miljoenen euro extra hebben gekregen omdat die vordering is weggefallen. Dat is een zet van GM die hen rechtstreeks minstens 10,8 miljoen euro Vlaamse subsidies extra oplevert. De haven zal u 5 miljoen euro betalen als tegemoetkoming, maar dat hoeft zij eigenlijk niet te doen. Ze zou dat bedrag rechtstreeks aan GM kunnen betalen, want daar komt het eigenlijk op neer.

De deal is gesloten. We kunnen naar een nieuwe uitbating gaan en een nieuwe investeerder zoeken. Ik meen echter dat we dit op proceseconomisch vlak op heel korte termijn ook voor het gerecht hadden kunnen realiseren. We zijn immers al vier jaar aan het procederen. Het is een pak leergeld dat de politiek hier vandaag moet betalen, en dat vind ik spijtig. De politiek moet hiervan leren. Vlaanderen heeft het sociaal passief van GM op zich genomen en kan de gronden nu opwaarderen en een investeerder aantrekken. De tijdsperiode daartussen is een verlies voor iedereen, een verlies van miljoenen. In toekomstige dossiers, die er hopelijk nooit zullen komen, moeten we dit anders aanpakken.

Ik heb nog een korte bijkomende vraag over de reconversiegroep die op 5 mei opnieuw bijeenkomt. Er zijn inderdaad al een aantal voorbereidende werkzaamheden geweest. Ik hoop dat we een duurzame industriële activiteit met genoeg tewerkstellingsplaatsen op een toplocatie in de haven kunnen aantrekken. Ik heb in de krant gelezen dat er vooral auto-industrie zou worden aangetrokken. Is de machinerie daar al weggehaald of is er in die gebouwen nog iets van waarde voor de uitbating van een eventuele nieuwe auto-industrie?

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw Turan, ik heb begrepen dat u blij bent dat de overeenkomsten zijn getekend. Wat het proceseconomische aspect betreft, gaat u iets te snel over het feit dat het terugvorderen van subsidies een aparte procedure is. De vraag daarbij was hoe lang het zou duren voor we het geld zouden zien. De afwikkeling van die procedures kan vijf jaar duren, maar het kan ook tien jaar duren. Het is ook nog de vraag hoeveel we dan uiteindelijk zullen recupereren. U maakt uw rekensom dus iets te snel wanneer u zegt dat we

zoveel miljoenen aan GM niet hebben teruggevorderd. We maken dus een afweging, waar ik de volledige verantwoordelijkheid voor neem. Deze deal kan de toets van een voorzichtig huisvaderschap zeker doorstaan. GM legde zich echt niet neer bij de eventuele teruggave van 43,6 miljoen euro – het bedrag waarvan sprake in het verslag van de experten. GM had een hele waaier van procedurele middelen in petto om zich tegen een teruggave te verzetten. Dat zou allemaal enkele jaren hebben aangesleept.

Alles welbeschouwd, hoop ik dat iedereen nu zo snel mogelijk alle energie steekt in het aantrekken van nieuwe economische activiteiten. Toen waren ook een aantal bedrijven in de automotivesector geïnteresseerd. Er werd gedacht aan de productie van elektrische wagens. Er was ook een batterijproducent die interesse betoonde. Ik denk dat de automobielsector inmiddels wel wat evoluties heeft ondergaan. Ik weet niet of diegenen die toen geïnteresseerd waren, dat nog steeds zijn. Ik kan enkel vaststellen dat iedereen zegt dat de industriële site ideaal is gelegen. We hebben ook geluk, want er is sprake van een lichte economische heropleving. Hopelijk zet die zich door. Vandaag is het wellicht heel wat interessanter voor kandidaat-investeerders dan dat dit twee jaar geleden het geval was. Het is de taak van de reconversiegroep om zich daarover te buigen. In welke mate de automotivesector geïnteresseerd zal zijn, kan ik evenwel niet zeggen.

Mevrouw Güler Turan: Ik dank u voor de bijkomende antwoorden. Als juriste weet ik wel dat de terugvordering van dat bedrag van meer dan 19 miljoen euro en de eigendoms-overdracht aan de haven twee verschillende procedures zijn.

Minister-president Kris Peeters: Dat dacht ik ook.

Mevrouw Güler Turan: Wat de gronden betreft, is de procesvordering veel meer opgeschoten dan de zaak van de terugvordering. Ik begrijp wel dat de vordering niet kan worden gehandhaafd. De wrange nasmaak heeft te maken met het oorspronkelijke advies van uw raadgevers, en daar zal ik mee blijven zitten. Dat neemt niet weg dat ik u veel succes toewens om snel nieuwe industriële activiteiten aan te trekken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

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 de berichtgeving over een investeerder voor de koetswerkperserij van Ford Genk - 1193 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Voorzitter, minister-president, collega's, deze vraag dateert van begin april, dus van voor het moment dat u in de plenaire vergadering hebt laten uitschijnen dat u de onderhandelingen niet wilt laten hypothekeken door op de feiten vooruit te lopen en de stand van zaken mee te delen. Vandaag zijn we toch al een kleine drie weken verder, en kunt u misschien meer vertellen over de stand van zaken van de al dan niet gedeeltelijke overname van de Genkse Fordterreinen.

Begin april vernamen we dat zich een investeerder had gemeld voor een deel van de fabriek, en voor de koetswerkperserij in het bijzonder. Enkele dagen later vernamen we dat het over een West-Vlaams ondernemer gaat. Inmiddels zou ook een andere geïnteresseerde zich hebben gemeld, en in tegenstelling tot eerdere kandidaten zou die persoon wel een geloofwaardig businessplan kunnen voorleggen en ook over de nodige financiële middelen beschikken.

Ik houd mijn toelichting kort. Dit is de laatste vraag van deze legislatuur. Laat het symbolisch zijn dat die vraag over Ford gaat en eigenlijk in grote mate over de economische relance van

de provincie Limburg. Het zou geweldig zijn als u deze vraag met goed nieuws zou kunnen beantwoorden, als u ons zou kunnen zeggen dat er inderdaad nog jobs op dit mooie industriële terrein in Genk, centraal in de provincie, kunnen worden gered. Ik kijk uit naar uw antwoord.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister-president, collega's, na de zware klap van de sluiting van Ford, op 24 oktober 2012, gloort er blijkbaar een nieuwe toekomst. De positieve tekenen zijn fragiel, maar ze zijn er. Onlangs stond in de pers dat de groep Essers – in Limburg al een belangrijke werkverschaffer – op de gronden van Ford, en meer bepaald in de K-hal, een gedeelte van zijn bevoorrading van de farmaceutische sector wil organiseren. Het zou gaan om de creatie van 400 jobs.

Iedereen weet dat er toekomst zit in die logistieke sector. Dat is daar weer meteen een concrete illustratie van, aan de ene kant. Aan de andere kant lezen we in de kranten dat er meerdere geïnteresseerden zijn voor de persafdeling. De naam van Guido Dumarey uit West-Vlaanderen is gevallen. Hij is daar op bezoek geweest en als het ware op heterdaad betrapt door de Limburgse pers. Er zou nog een kandidaat-overnemer zijn.

De Vlaamse Regering heeft zich toen bereid verklaard om op alle mogelijke manieren, binnen de wettelijke grenzen uiteraard, ruggensteun te geven aan geïnteresseerden om op de site nieuwe activiteiten te ontwikkelen. In het kader van het SALK-programma (Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat) gold die bereidwilligheid voor heel Limburg.

Er is een akkoord rond de verwerving van die Fordgronden door de Vlaamse Regering voor een symbolische euro. Wat is daar de stand van zaken?

We hebben dus positieve signalen gekregen, zowel van de groep Essers als van Guido Dumarey, of nog andere kandidaten. Hebt u daarover al meer nieuws? Momenteel wordt er van alles gegist, er doen veel geruchten de ronde. Wat weet u concreet? Wat is de rol van de Vlaamse Regering in dit geheel?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Dit is een ernstig dossier, collega's.

We zijn intensief bezig geweest met de Fordsite en zullen dat blijven doen tot op de laatste dag. Mijnheer Janssens, u hebt gelijk, we hebben ons in de plenaire vergadering voorzichtig uitgedrukt, omdat men in deze periode nogal snel het verwijt krijgt dat het om verkiezingsstunts gaat. De camera is nu weg, mevrouw Turan.

Ik ben me ervan bewust dat we daar omzichtig mee moeten omspringen: publieke uitspraken zouden investeerders kunnen afschrikken. Aan de andere kant is uw vraag naar informatie terecht. We moeten onze bijdrage leveren zodat zo snel mogelijk – nieuwe – werkgelegenheid kan worden gecreëerd.

We hebben een principeakkoord getekend met Ford Europe. Stephen Odell is daarvoor langsgelkomen. We zijn zo goed als rond om dit om te zetten in eigendomsaktes.

Er zijn bijkomende elementen opgedoken, zoals hypotheeklen die moesten worden gelicht. Andere zaken moesten nog worden aangepakt. Dat ziet er nu allemaal goed uit. Ik ga ervan uit dat we de verwerving nu snel kunnen afronden. Bij Ford bestaat daarover geen enkele twijfel, dat is niet het probleem. Er waren enkele details die eerst moesten worden uitgeklaard.

Er bestaat zeker interesse voor bepaalde onderdelen van Ford, en dit bij meerdere partijen. Het gaat over de koetswerkperserij en eventueel de wielenfabriek. Die twee zijn heel interessant. We hebben twee geïnteresseerde kandidaat-investeerders. Wij proberen die interesse te faciliteren zodat die kan leiden tot het behoud van duurzame werkgelegenheid op de site. Ik ben ervan overtuigd dat de koetswerkperserij nog een belangrijke rol kan spelen

voor de toekomst van de industrie in Limburg. Ik doe er alles aan om die activiteiten overeind te houden. Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden, maar het is voor Ford interessant om deze activiteiten te laten doorlopen omdat zij dan ook afnemer kunnen zijn. Ook andere klanten kunnen de producten van de koetswerkperserij en de wielenfabriek afnemen.

De Vlaamse Regering zal de terreinen overnemen, maar de uitrusting blijft in handen van Ford. Ford kan die verplaatsen, wat niet evident is met een verankerde perserij, of verkopen aan een andere ondernemer die als overbrugging minstens een aantal jaren afnamecontracten met Ford zal proberen te onderhandelen. In deze onderhandelingen tussen Ford en de private partijen is de Vlaamse Regering niet rechtstreeks betrokken. We proberen dit enkel zo goed mogelijk te faciliteren.

Ik denk dat er zeker een belangrijke opportuniteit is voor de verdere ontwikkeling van de koetswerkperserij en voor andere activiteiten zoals metaalbewerking. In Vlaanderen bestaat er heel wat expertise over, en dat kan leiden tot een nieuwe, toekomstige niche, die dan verder kan groeien.

Voorzitter, er is vandaag dus interesse voor de koetswerkperserij en voor de wielenfabriek. Het is geen vrijblijvende interesse, er zijn ook al businessplannen en dergelijke. Men is dus al vrij concreet. Ik stel vast dat Ford positief meewerkt om tot oplossingen te komen die kunnen leiden tot het behoud van een deel van de tewerkstelling. Vanuit de Vlaamse Regering faciliteren en ondersteunen wij dat, natuurlijk binnen de grenzen van de Europese staatssteunregels.

Daar zitten we nu, want u vroeg naar de stand van zaken. Liever morgen dan overmorgen zouden we dit kunnen afsluiten: niet alleen dat wat de gronden betreft alle overeenkomsten die werden gesloten met Stephen Odell volledig juridisch worden uitgevoerd, maar ook dat er voor de koetswerkperserij en misschien ook voor de wielenfabriek een kandidaat-investeerder is die zal onderhandelen met Ford over het verwerven van die twee activiteiten en waarschijnlijk ook over de levering aan Ford gedurende een bepaalde periode van wat uit die perserij en wielenfabriek komt.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Minister-president, u blijft inderdaad erg voorzichtig. U bevestigt dat er interesse is van twee kandidaat-overnemers, maar dat hadden we ook al begrepen uit de berichtgeving in de media. Die was heel concreet en liet duidelijk uitschijnen dat de interesse niet vaag of oppervlakkig is, maar dat die al heel specifiek is en dat er al businessplannen zijn waaruit blijkt dat het om gezonde ondernemingen gaat.

Dit is de laatste commissievergadering van deze legislatuur. Morgen is er nog een plenaire vergadering met een vragenuurtje. Ik neem aan dat we in deze legislatuur in dit parlement geen uitsluitel zullen krijgen over wat er met de Fordterreinen zal gebeuren.

Ik herinner me dat de aankondiging van de sluiting van Ford er kwam één week na de gemeenteraadsverkiezingen van 2012. Dat was heel slecht nieuws. Indien u nu voor de verkiezingen van 2014 goed nieuws zou kunnen brengen, dan zult u van mij niet horen dat het om een verkiezingsstunt gaat, zolang het om juiste, concrete en correcte berichtgeving gaat. Als de honderdduizenden mensen die nu nog bij Ford tewerkgesteld zijn en die over een achttal maanden zonder job zullen zitten, uit het nieuws kunnen concluderen dat er voor hen nog een toekomst is weggelegd op de Fordterreinen zelf of in de buurt ervan, dan mag u dat nieuws wat mij betreft zeker voor de verkiezingen aankondigen. Ik hoor dat nieuws ook liever morgen dan overmorgen.

In elk geval zullen we er tijdens deze legislatuur in dit parlement blijkbaar geen uitsluitel meer over krijgen. Indien de kiezer ons dat toelaat, komen we er volgende legislatuur graag op terug.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister-president, u spreekt inderdaad voorzichtig, uw woorden zijn gewikt en gewogen. Hebt u wat betreft de afhandeling van de grondverwerving bepaalde vooruitzichten qua termijn? Kunt u zeggen in welke periode de overdracht kan worden geformaliseerd? Kan dat bijvoorbeeld – ik zeg maar iets – binnen twee of drie maanden? Kunt u hierover wat meer duidelijkheid geven?

Kunt u ook wat meer zeggen over de twee serieuze kandidaat-overnemers voor de koetswerkperserij en de wielensfabriek? Hebt u daar een zicht op? Zegt u dat daarvoor nog een aantal weken of maanden tijd nodig is? Dat het mensen zijn met businessplannen wijst erop dat het over serieuze kandidaat-overnemers gaat, niet over mensen die volledig vrijblijvend de temperatuur eens komen opnemen. Hebt u zicht op de termijnen? Ik weet dat het gissen blijft, maar dit is wel een belangrijke vraag. De mensen in Limburg praten erover. In mijn gemeente zijn er driehonderd potentieel getroffen gezinnen wanneer op het einde van het jaar de Fordvestiging in Genk de deuren sluit. Hebt u zicht op het formaliseren van de overdracht van de Fordgronden aan de Vlaamse Regering? In welke periode verwacht u dat de kandidaat-overnemers witte rook kunnen laten verschijnen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Ik begrijp dat elke dag telt. Dat is zeker het geval voor de gezinnen die met betrekking tot de toekomst en de werkgelegenheid in het ongewisse blijven. Indien nog een oplossing wordt gevonden, zal de oppositie dit uiteraard beoordelen. Ik apprecieer alvast dat dit in het licht van de ernst van de situatie niet als een verkiezingsstunt zou worden afgedaan.

We werken zo snel mogelijk. Ik kan iedereen nogmaals verzekeren dat we met betrekking tot dit dossier zeker zullen landen indien we de kans krijgen. Dat is in eerste instantie afhankelijk van de kandidaat-investeerdere en van Ford. De volledige afronding van de verwerving van de gronden kan nog weken in beslag nemen. Ik hoop dat we dit nog tijdens deze legislatuur, die nog enkele weken loopt, kunnen klaren. Indien dit niet zou lukken en de volgende Vlaamse Regering dit dossier tot een goed einde zou kunnen brengen, zal ze zichzelf al onmiddellijk met een pluim op de hoed kunnen lanceren. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Dit kan volgens mij een kwestie van weken zijn. De belangrijkste elementen zijn al afgerond. Op een bepaald ogenblik zullen de kandidaat-investeerdere ook een beslissing nemen. Dit geldt zeker voor een van de kandidaten. Zij zullen dan beslissen of ze een deal sluiten of het dossier laten vallen. Dat lijkt me een kwestie van weken.

Indien het nog maanden zou duren, moet niemand me dat kwalijk nemen. Ik zit niet aan het stuur van die ondernemingen. Ford ziet in elk geval de toegevoegde waarde in. Indien ik me in de positie van Ford zou bevinden, zou ik de meerwaarde van een overname ook inzien. Het is natuurlijk onbegonnen werk de perserij af te breken en te verplaatsen. Ik hoop in elk geval dat het een kwestie van weken is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■