

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **20**  
zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Plenaire Vergadering**

van 25 januari 2010

## INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	3
VERONTSCHULDIGINGEN	3
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	3
MOTIE VAN ORDE	
Opheldering over de stand van zaken	3
VERKLARING VAN DE VLAAMSE REGERING	3
ACTUALITEITSDEBAT over de aangekondigde sluiting van Opel Antwerpen en de reactie ter zake van de Vlaamse Regering	7
Actualiteitsmoties	32
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	32

■

## OPENING VAN DE VERGADERING

**Voorzitter: de heer Jan Peumans**

– *De vergadering wordt geopend om 14.30 uur.*

**De voorzitter:** Dames en heren, de vergadering is geopend.

■

## VERONTSCHULDIGINGEN

**De voorzitter:** Ik deel aan de vergadering mee dat er verontschuldiging zijn ingekomen van de volgende leden:

Sonja Claes, Tinne Rombouts, Linda Visser: gezondheidsredenen;

Jean-Jacques De Gucht: zending;

Karlos Callens, Marnic De Meulemeester, Marijke Dillen, Marc Vanden Bussche: ambtsverplichtingen;

Cindy Franssen: familieverplichtingen.

■

## REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

**De voorzitter:** Dames en heren, aangezien minister-president Peeters nog niet aanwezig is, schorsen we de vergadering.

– *De vergadering wordt geschorst om 14.30 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 14.37 uur.*

■

## MOTIE VAN ORDE

### Opheldering over de stand van zaken

**De voorzitter:** Minister-president, we hebben 7 minuten op u moeten wachten, want ik ben stipt om 14.30 uur begonnen. Dat is wat vervelend. Iedereen wordt heel zenuwachtig, onder anderen ook de heer Gatz.

De heer Gatz heeft het woord.

**De heer Sven Gatz:** Minister-president, ik zal niet langer spreken dan noodzakelijk, maar u hebt zelf gevraagd om uw verklaring hier te mogen voorlezen. Dan zou ik het op prijs stellen om min of meer op tijd te kunnen beginnen en de primeur voor het parlement te houden, en vervolgens voor de pers.

Dit is geen misplaatste vraag op het ogenblik dat enkele collega's zeggen dat ze nu niet telefoneren met de media omdat ze naar de plenaire vergadering moeten komen. Ik neem aan dat we het daarover eens zijn. U moet daar verder geen commentaar op geven.

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

■

## VERKLARING VAN DE VLAAMSE REGERING

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is de verklaring van de Vlaamse Regering.

Minister-president Peeters heeft het woord.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, collega's, op 21 januari heeft General Motors (GM) aangekondigd dat de Antwerpse productievestiging geen nieuw model toegewezen zou krijgen binnen de geplande gereduceerde structuur van de Europese Opel-Vauxhall-onderneming. Hierop is een lokale ondernemingsraad samengeroepen. Daar is het voornemen aangekondigd om over te gaan tot een mogelijk collectief ontslag met eveneens een mogelijke sluiting van de Antwerpse productievestiging.

Het is heel belangrijk wat daar is gezegd, en ik wil dat hier aan het Vlaams Parlement meedelen. In die mededeling aan de bijzondere ondernemingsraad beroept GM zich op de wereldwijde economische en financiële crisis, die de automobielenindustrie als meest prominente slachtoffer heeft getroffen. GM stelt dat de automobielenindustrie in Europa wordt geconfronteerd met een algemene overcapaciteit, en dat de Europese productiecapaciteit van GM niet langer in de lijn ligt van de Europese marktvrage. Dit heeft de Europese directie doen besluiten om 20 procent van de capaciteit te schrappen.

GM gaat in diezelfde verklaring verder en stelt dat de introductie van verschillende nieuwe modellen moet worden uitgesteld, onder meer van november 2010 tot mei 2012, van alle investeringen in het global SUV-model. Omwille van de nooit eerder geziene crisis en de dringende nood in verband daarmee, is afgezien van het oorspronkelijke SUV-productievolumen, en kan het oorspronkelijke plan voor Antwerpen volgens de Europese directie niet worden aangehouden.

De huidige en toekomstige capaciteitsbenutting in de Europese fabrieken, het geplande productgamma en de bijhorende timing, en de financiële impact heeft – nog altijd volgens die verklaring – de Europese directie doen besluiten dat een mogelijke sluiting van de Antwerpse fabriek de meest logische stap is voor Opel-Vauxhall.

De GM-directie betreurt dat alle inspanningen die werden geleverd en de discussies die tot op heden werden gevoerd, niet uitgemond zijn in enig plan dat de verdere werking van de Antwerpse operationele juridische entiteit zou verzekeren.

Door deze verklaring, door de bijzondere ondernemingsraad van 21 januari, is de informatie- en consultatieprocedure opgestart om alle mogelijke alternatieven voor de fabriek te onderzoeken en te komen tot een sociaal plan. Ik heb gemeend om dit bij de start van deze verklaring te moeten overlopen, omdat dat de argumentaties zijn die GM zelf aan de werknemers heeft meegegeven op 21 januari.

Ik moet u niet zeggen dat deze aankondiging hard is aangekomen, in de eerste plaats bij de werknemers en hun familie, die heel de tijd, in aanslepende onderhandelingen en met steeds nieuwe geruchten, hun werk gedreven zijn blijven voortzetten. Er is een grote verontwaardiging over deze aankondiging – en terecht –, bij de werknemers, maar ook bij de vakbonden, werkgeversorganisaties en de leden van de Vlaamse Regering. De fabriek in Opel is immers een performante fabriek die hoge kwaliteitsproducten aflevert. We kunnen dan ook geen begrip opbrengen voor het voornemen om deze fabriek te sluiten.

We hebben alles op alles gezet. Met de steun van de regering zijn de vakbonden en de lokale directie tot op het laatste moment blijven samenwerken om de positie van Opel Antwerpen te verdedigen ten aanzien van de Europese en Amerikaanse directies van Opel en GM.

Ook vandaag geven we ons niet gewonnen. We zijn zeer verontwaardigd over de manier van handelen van GM. Tot enkele dagen voor de aankondiging werd er nog onderhandeld over de leefbare businesscase voor Antwerpen. Er waren duidelijke afspraken gemaakt tussen de lidstaten met Opelvestigingen, op de Europese Raad van 3 en 4 december 2009, dat het herstructureringsplan van GM eerst door de Europese Commissie onderzocht moest worden vooraleer individuele lidstaten zouden beslissen om eventueel staatsteun aan Opel toe te kennen.

GM heeft deze afspraken genegeerd en is overgegaan tot de aankondiging van de sluiting zonder een globaal herstructureringsplan voor te leggen, noch aan de werknemers, noch aan de regeringen, noch aan de Vlaamse Regering. Wij kunnen en zullen daar niet lijdzaam op toezien en alles in het werk stellen om die duurzame oplossing voor deze site te geven.

Ik wil ook nog eens verwijzen naar 4 mei 2007. Op dat moment vond er een overleg plaats tussen de Vlaamse en Belgische overheid en de directie van GM Europa. De GM-topman heeft op dat moment verklaard de garantie te geven dat Antwerpen in de toekomst als een volwaardige assemblagefabriek op basis van de verschillende modellen verder zou kunnen worden uitgewerkt. De Europese GM-directie heeft dat toen plechtig verklaard en ondertekend. Het is belangrijk daar nog eens naar te verwijzen. Er werden 120.000 wagens aangekondigd. De productiecapaciteit zou worden opgetrokken. Bij de vakbond is dat op 8 mei 2007 nog eens nadrukkelijk herhaald.

Over de verschillende regeringen heen hebben we al die jaren steun toegezegd. Sinds 1996 is er in totaal 27.824.701 euro steun gegeven aan GM België. Onze advocaten hebben bekeken of we dat bedrag niet kunnen terugvragen, maar dat is niet meer mogelijk.

We zitten nu in een nieuwe fase. Onze wetgeving is sinds de sluiting van Renault Vilvoorde zeer precies en adequaat om de verdere onderhandelingen in goede banen te leiden. We zullen erop toezien dat, indien nodig zou blijken, elke krachtlijn en elk detail van deze wet ook zullen worden uitgevoerd. Ik ga ervan uit dat we over grenzen van meerderheid en oppositie heen heel nadrukkelijk verklaren dat elke multinational die actief is in Vlaanderen, die wet correct moet naleven.

Vandaag is het zo dat voor de GM-vestiging in Antwerpen de aankondiging van het voornemen tot sluiting is gebeurd. In de loop van de komende periode volgt er een informatie- en consultatiefase waarvan de duur in de wetgeving niet is vastgelegd, maar die GM zo kort mogelijk wil houden. Tijdens die fase hebben de vertegenwoordigers van de werknemers de mogelijkheid om vragen te stellen over de bedrijfseconomische redenen die het bedrijf opgeeft. Zij hebben ook de mogelijkheid om alternatieven voor te stellen waarop het bedrijf moet antwoorden.

Voor alle duidelijkheid, de rest van de wet-Renault bepaalt dat pas na afloop van deze informatie- en consultatiefase een eventueel definitieve beslissing tot sluiting of collectief ontslag kan worden genomen.

En wanneer die beslissing wordt genomen, is er nog een afkoelingsperiode van een of twee maanden. Tijdens die periode kan er niemand ontslagen worden en moet er over een sociaal plan worden onderhandeld.

Voorzitter, beste collega's, de Vlaamse Regering is er in ieder geval van overtuigd dat we het sociaal overleg binnen de wet-Renault alle kansen moeten geven. Ik roep dan ook iedereen op om diezelfde houding aan te nemen. De wet-Renault moet gerespecteerd worden. De werknemers moeten de mogelijkheid krijgen om vragen te stellen en alternatieven te formuleren. En ik heb daarover overleg gepleegd met de eerste minister, met de gouverneur, met de burgemeester en de betrokken schepenen van de stad Antwerpen. Ze hebben me allemaal gezegd dat ze op deze lijn zitten, dat ze allemaal de wet-Renault zullen laten naleven, dat ze er allemaal van uitgaan dat de GM-top nu moet antwoorden en dat alternatieven moeten worden geformuleerd.

Voorzitter, collega's, de herstructurering van GM is een Europees dossier, niet enkel omdat GM in verscheidene lidstaten is gevestigd, maar ook omdat er een beroep zal worden gedaan op de middelen van de Europese belastingbetaler uit onder meer Duitsland, Spanje en Groot-Brittannië. De middelen die GM nodig heeft voor de herstructurering bedragen op basis van onze informatie 3,3 miljard euro, waarvan het bedrijf zelf 600 miljoen euro op tafel legt. Met andere woorden, 2,7 miljard euro moet door de lidstaten bijeen worden gebracht. En men vraagt ook nog eens aan de werknemers om een bedrag van 265 miljoen euro bij te dragen.

U weet allemaal dat in Europa staatssteun maar onder bepaalde strenge voorwaarden kan worden toegekend. En de situatie van Opel is zeer uitzonderlijk en, bij mijn weten, zijn er op Europees niveau geen precedentes van die aard: van de 3,3 miljard euro die GM Europa nodig heeft, vraagt het bedrijf 2,7 miljard euro. Het vraagt dus een bedrag van 2,7 miljard staatssteun aan verschillende landen, onder meer – en dat stoot niet alleen mij, maar vele mensen tegen de borst – om in België, in Vlaanderen, in Antwerpen een fabriek te sluiten. De vraag is of de Europese Commissie dit kan toestaan. U weet dat steun zonder voorafgaande goedkeuring door de Europese Commissie enkel kan worden verleend indien ze binnen de enge grenzen blijft van de zogenaamde tijdelijke kaderregeling. En in essentie gaat het hier dan over staatsgaranties en rentesubsidies.

En wanneer men in het ander kader zit, de reddings- en herstructureringssteun, moet die steun vooraf aangemeld worden en goedgekeurd worden door de Europese Commissie. Een dergelijke herstructureringssteun kan enkel worden goedgekeurd – en nu komt het – op basis van een gedetailleerd herstructureringsplan. De Europese Commissie moet onder meer nagaan of in dat plan de herstructureringssteun tot het minimum is beperkt. En dat is niet het geval als minder performante vestigingen worden gespaard ten koste van vestigingen die performanter zijn, zoals die van Antwerpen.

Na de aankondiging van GM met het voornemen tot sluiting, hebben we met de collega's contact genomen met de voorzitter van de Europese Commissie, de heer Barroso, die onmiddellijk bereid was ons te ontvangen. Hij heeft ons verzekerd dat het dossier zeer ernstig verder zal worden gevolgd en dat er tot een aantal acties zal worden overgegaan.

We hebben ook een telefonisch onderhoud gehad met Nick Reilly. Uit dat onderhoud heb ik begrepen dat hij niet alleen de wet-Renault kent – godzijdank –, maar dat hij die ook wil naleven en dat hij zo snel mogelijk de eerste fase van informatie en consultatie zo kort mogelijk wil houden. Ondertussen hebben we ook contact gehad met het Spaanse voorzitterschap om dat punt op de informele raad Concurrentie van 9 februari te krijgen.

Geachte leden, ik kan u ten volle verzekeren dat de Vlaamse Regering niet alleen zich zal inzetten voor de werknemers van Opel Antwerpen, maar ook al het mogelijke zal doen om de werkgelegenheid bij de toeleveranciers maximaal te vrijwaren. Want wanneer we het hebben over die 2600 banen, dan is dat natuurlijk verschrikkelijk, maar spijtig genoeg zijn er bij heel wat toeleveranciers ook heel wat mensen wier job in gevaar komt. We zullen in de loop van de volgende uren daarover met die toeleveranciers een contact hebben om na te gaan hoe zij een en ander zien.

Over het totaal aantal banen dat verloren gaat, variëren de inschattingen nogal. Ik denk dat de oefening van de Nationale Bank correct is. Ze schat voor het totaal banenverlies bij de mogelijke sluiting van de vestiging in Antwerpen, direct en indirect, een getal tussen de 3500 en 4400. Zoals ik al in het begin heb vermeld, heeft GM aangekondigd dat het de introductie van de verschillende nieuwe modellen uitstelt, onder meer van november 2010 tot mei 2012 voor alle SUV-modellen. Omwille van deze nooit eerder geziene crisis en de dringende nood in verband daarmee, is er afgeweken van het oorspronkelijke plan om die in Antwerpen te laten produceren.

Ik pleit ervoor om na te gaan of er nog wijzigingen mogelijk zijn aan het op 15 oktober geparafeerde vrijhandelsakkoord tussen de Europese Unie en Zuid-Korea om het verplaatsen van autoassemblage van Europa naar Korea tegen te gaan. Ik weet dat het een delicate evenwichtsoefening is, gelet op de vele voordelen die dit akkoord oplevert, ook voor andere sectoren van onze industrie, maar ik heb op 9 december daarover een brief gestuurd naar mijn federale collega. Ook mijn Brusselse collega heeft recent eenzelfde brief verstuurd.

Misschien vindt u dat niet aangewezen, maar de Verenigde Staten, die eenzelfde vrijhandelsakkoord met Zuid-Korea hadden getekend, hebben dat voorlopig bevroren om eerst te bekijken wat de effecten zijn op hun automobieliindustrie. Wij hebben binnenkort een

Europees Commissaris die uitmate geschikt zal zijn om de impact ervan op Europa en zeker op België en Vlaanderen juist in te schatten. Ik heb er het volste vertrouwen in dat daar de juiste antwoorden zullen komen.

Geachte leden, ik wil niet te ver vooruit lopen op de eventuele resultaten van het overleg tussen alle betrokkenen dat in de komende dagen en weken zal plaatsvinden in uitvoering van de wet-Renault. De Vlaamse Regering wil dit overleg alle kansen geven en zal waar mogelijk ook ondersteunen. Ik wil geen valse hoop creëren noch het dossier doorschuiven naar de Europese Commissie. Wel wil ik nogmaals duidelijk onderstrepen dat voor ons de maximale garantie op een blijvende tewerkstelling voor de werknemers van Opel en van alle andere betrokken bedrijven voorop staat. Deze Vlaamse Regering, en ook de vorige, heeft haar verantwoordelijkheid opgenomen en zal dat blijven doen samen met alle betrokkenen voor die maximale en duurzame tewerkstelling in Antwerpen.

We worden nu met dit concrete dossier geconfronteerd, maar de Vlaamse Regering heeft samen met de Vlaamse sociale partners reeds een staten-generaal voor de industrie op 5 februari samengeroepen waar we heel duidelijk een aantal krachtlijnen zullen formuleren om zo snel mogelijk te komen tot een industriepact voor Vlaanderen met alle betrokkenen.

Voorzitter, dames en heren, ik sluit af. Het is in dit dossier van zeer groot belang dat iedereen dezelfde visie heeft en dat iedereen ervan uitgaat dat we maximaal moeten inzetten op die wet-Renault en ons niet laten verleiden tot alternatieve plannen waarvan een aantal ons zeer goed bekend zijn, maar die alleen maar in de kaart spelen van GM en van Nick Reilly.

Als we in dit heel belangrijke dossier momenteel één ding moeten doen, dan is dat het volgende. Alle partijen van meerderheid en oppositie in Vlaanderen en België moeten eensgezind de uitvoering van de wet-Renault vragen. De GM-top moet antwoorden geven op de situatie en de alternatieven die zijn geformuleerd. Ik hoop dat na dit debat duidelijk blijkt dat deze houding en deze visie in een heel moeilijke periode, zeker voor die werknemers en die gezinnen, de enige verantwoorde houding is. Ik kijk natuurlijk uit naar alle uiteenzettingen die nu zullen volgen. *(Applaus bij de meerderheid)*

■

### **ACTUALITEITSDEBAT over de aangekondigde sluiting van Opel Antwerpen en de reactie ter zake van de Vlaamse Regering**

**De voorzitter:** Dames en heren, het debat is geopend.

De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen:** Voorzitter, minister-president, leden van de Vlaamse Regering, geachte leden, de aankondiging van de intentie tot sluiting van de Opelfabriek in Antwerpen heeft een al maanden tikkende tijdbom opnieuw op scherp gezet. In het verleden zijn de werknemers en hun vertegenwoordigers er door hun waardige en vastberaden reactie steeds opnieuw in geslaagd die lont uit het kruitvat te halen. Als Opel Antwerpen vandaag nog niet dood is, dan is dat in eerste instantie de verdienste van de mannen en vrouwen die de fabriek, met de moed der wanhoop, maar ook met de overtuiging dat een toekomst haalbaar is voor hun bedrijf, open hebben gehouden. Tegen alle aanvallen en provocaties in zijn het de werknemers geweest die koppig zijn blijven voortwerken, die kwaliteit zijn blijven leveren, die zijn blijven argumenteren en alternatieven aanreiken, die op Europees en internationaal niveau steun zijn blijven zoeken.

Minister-president, dat op zich verdient vandaag al onze hulde, zeker als men wordt geconfronteerd met een figuur als Nick Reilly, die bij mij het beeld oproept van een pyromaan in een buskruitfabriek. Telkens opnieuw worden voorstellen en rationele argumenten met brute arrogantie van tafel geveegd. Dat is wraakroepend. Dan doet ons bloed koken.

Dat de 2700 arbeiders en bedienden van Opel Antwerpen in die context, ondanks een slijtende onzekerheid, het hoofd koel houden, moet ons allen mobiliseren om met hen voort te blijven vechten voor deze fabriek. De inzet is immers bijzonder groot. De invloed van Opel Antwerpen op onze totale economie en op onze arbeidsmarkt kan eenvoudigweg niet worden onderschat. Daarom had onze fractie een interpellatieverzoek ingediend. We zijn dan ook tevreden dat we hier vandaag een spoeddebat aan dit onderwerp kunnen wijden.

Een eventuele sluiting van deze fabriek zou loodzwaar wegen op de arbeidsmarkt in Vlaanderen, en op die in Antwerpen in het bijzonder, en dat op het ogenblik dat die arbeidsmarkt reeds kraakt onder de gevolgen van de economische crisis. 2700 banen zijn rechtstreeks bedreigd, maar Opel heeft ook 23 toeleveranciers, waarvan 4 met een zeer grote impact. Die zouden eigenlijk even rechtstreeks bedreigd zijn.

Minister-president, u hebt een inschatting gemaakt van het aantal werknemers dat kenbaar is via de Nationale Bank. We vragen dat de situatie bij die toeleveranciers veel meer gedetailleerd zou worden bekeken, want de mate waarin ze leveren aan Opel en er rechtstreeks afhankelijk van zijn, verschilt vrij grondig. Johnson Controls in Geel heeft al aangekondigd te zullen sluiten als Opel sluit. Andere bedrijven zijn – gelukkig – veel minder onzeker in hun toekomst. Dit gedetailleerd in kaart brengen, ongeacht de sluiting, is een eerste voorzichtigheidsmaatregel waarvoor we pleiten.

Toch moeten we, ondanks de voortdurende inspanningen van deze regering, waarvoor – denk ik – in dit parlement ruime appreciatie bestaat, als politici de nodige bescheidenheid aan de dag leggen. Alle inspanningen van de Vlaamse Regering ten spijt, zijn we er nog niet in geslaagd om het GM-management op andere gedachten te brengen. We zijn daar niet alleen in. Eerder mocht bijvoorbeeld kanselier Merkel ook al de arrogantie van GM ervaren. En arrogantie is toch wel het juiste woord. Hoe moeten we anders reageren op alweer een artikel in alweer een Duitse krant over een uitgelekte nota van het GM-management, waarin de 500 miljoen euro die Vlaanderen zou willen inzetten, eenvoudigweg als “niet relevant” wordt omschreven en waarin alle alternatieven gewoon van tafel worden geveegd, omdat het management koppig vasthoudt aan één beslissing?

En deze multinational vindt het blijkbaar de normaalste zaak van de wereld dat werknemers en overheden met belastinggeld opdraaien voor het wanbeleid dat al jaren binnen GM is gevoerd. Het management probeert schaamteloos regeringen en lidstaten tegen elkaar uit te spelen en verwacht dat deze lidstaten de herstructurering met overheidssteun gaan betalen. Dat lijkt nog te lukken ook. Gelukkig is er nog de Europese solidariteit tussen werknemers en in vakbewegingen. Vandaar dat we ook alle prioriteit wensen te leggen bij dit sociaal overleg en de vakbonden willen steunen in hun strijd. Zoals zij op Europees niveau zijn gemobiliseerd, zo roepen we ook op tot een mobilisatie van alle politieke krachten op het Europese niveau. We moeten ons Europees mobiliseren en ons organiseren.

Een eerste feit is dat er vandaag een nefaste asymmetrie bestaat wat informatie betreft. Het businessplan is blijkbaar wel bedeed aan die lidstaten waarvan GM het nuttig acht om er in de toekomst nog hun productie te houden, maar niet aan Vlaanderen of aan België. Dit is in se onaanvaardbaar. Het is van een Europees Commissaris al te gemakkelijk om te zeggen dat je het ook gewoon kunt opvragen om dan braafjes aan de kant te blijven staan als je het antwoord niet krijgt.

Minister-president, u bent bij de heer Barroso op bezoek geweest. U hebt er de zaak uitgelegd. We zouden graag het eigenlijke engagement van Barroso kennen. Gaat Barroso dit dossier bekijken? Gaat men u informatie bezorgen? Hebt u die gevraagd? Is die vandaag al ter beschikking? Het kan niet zijn dat de ene poker speelt met meer kaarten dan de andere.

Minister-president, u hebt verwezen naar de beslissing van een Europese Raad om lidstaten niet tegen elkaar te laten uitspelen. Begin februari is er een nieuwe Europese Raad. We vragen uitdrukkelijk dat er zou worden geagendeerd – we hebben nu een Europese president



– dat het niet kan dat belastinggeld en overheidssteun in één land wordt gebruikt om een sluiting in een ander land te financieren. Het zou schandalig zijn dat lidstaten op deze manier tegen elkaar worden uitgespeeld, want dat betekent eigenlijk een zeer zware hypotheek op het Europese project an sich.

We vragen ook dat u overleg pleegt met het federale niveau. In een eerste reactie antwoordde premier Leterme donderdag in de Kamer dat het niet kon zijn dat er valse hoop werd gegeven. Ik pleit niet voor valse hoop. Ik pleit ervoor dat we die fabriek openhouden. Plan A en niets anders dan plan A. Plan B betekent vandaag een plan C4 voor iedereen. We moeten blijven inzetten op het openhouden van deze fabriek.

Minister-president, u hebt verwezen naar de ‘letter of intent’ van 2007. Ik heb lang gezocht naar het juiste woord: het is geen contractbreuk, maar het is in elk geval wel woordbreuk dat GM pleegt. Een van de redenen die ze aanhalen om te verwijzen naar gewijzigde omstandigheden sinds 2007, is inderdaad het handelsakkoord met Zuid-Korea. We moeten daar niet naïef in zijn. Als de Verenigde Staten de ondertekening ervan uitstellen, dan zie ik niet in waarom onze Belgische EU-Commissaris dit ook niet zou kunnen doen. We vragen dat u bij de Europese Commissie formeel aandringt om dit dossier te herbekijken.

Collega’s, minister-president, we moeten ons niet alleen mobiliseren en organiseren, maar we moeten uit dit dossier ook een aantal lessen trekken. Naar aanleiding van de arrogante manier waarop indertijd Renault de site in Vilvoorde sloot, is er de reeds veel geciteerde wet-Renault gekomen. Dat is goed, maar al van in het begin is er ook kritiek op die wet. Het behoort niet tot de bevoegdheid van dit parlement, maar in het kader van samenwerkingsfederalisme, zouden we in het Overlegcomité een evaluatie van de wet-Renault op de tafel van de federale regering kunnen leggen. We zouden ook die mechanismen kunnen inschrijven die ons behoeden voor mensen als een Reilly. Ze zeggen wel dat ze de procedure zullen volgen – ze kunnen niet anders omdat het een wet is – maar in hun achterhoofd speelt de gedachte dat ze er een lachertje van kunnen maken. Er zijn mogelijkheden om dit dossier op een andere manier te behandelen. We vragen dat dit ook op de agenda van de federale regering wordt geplaatst.

Minister-president, u hebt verwezen naar de bredere discussie over de plaats van de industrie in onze regio. Op 5 februari gaat de staten-generaal van de industrie door. Vandaag hebben de werkgevers hun agenda op tafel gelegd. Het zou goed zijn dat er ook zo snel mogelijk een agenda van de overheid tegenover wordt gelegd en dat de Vlaamse Regering haar eigen agendapunten op tafel legt.

Wat ons betreft, moet innovatie hier een belangrijk onderdeel van vormen. We moeten immers duidelijk zijn. We moeten de huidige cut-throat competition in de sector achter ons laten. We moeten naar een andere economie gaan. Onze economie moet groener en duurzamer worden. Onze economie moet de confrontatie met de toekomst aankunnen. Er moet in die economie echter nog wel een plaats voor de industrie zijn.

We vragen aandacht voor het sociaal overleg. Dit is een andere les die we uit het epos van Opel moeten trekken. Dankzij het sociaal overleg is de arrogante beslissing van een multinational nu niet uitgevoerd.

We vragen aandacht voor de positie van de toeleveranciers. Uit de cijfers blijkt dat bepaalde bedrijven momenteel bijna enkel van een grote multinational afhankelijk zijn. Als de arrogantie tot uiting komt, gaan zij mee ten onder.

We moeten nagaan hoe we onze financiële middelen kunnen mobiliseren. We moeten ons eigen overheidsinstrumentarium inzetten. Dit betekent onder meer dat we naar de kwaliteit van de outplacement moeten kijken. De minister van Werk heeft besloten zich op het niveau van de federale overheid te plaatsen. We moeten deze maatregelen durven te evalueren.

Een fabriek sluiten die 3 miljoen euro winst maakt en 30 miljoen euro schulden van anderen heeft overgenomen, is economische waanzin. Nu zijn 2700 mensen rechtstreeks en 7000 mensen onrechtstreeks gedurende maanden gegijzeld. Vervolgens is besloten die mensen op de meest arrogante wijze te laten vallen. Dit is sociaal onaanvaardbaar. Belastinggeld in een lidstaat gebruiken om een fabriek in een andere lidstaat te sluiten, is eenvoudigweg verwerpelijk.

Tegen zoveel onrechtvaardigheid kunnen we slechts een enkel alternatief bieden. We moeten, samen met de werknemers van Opel, waardig en keihard blijven voortwerken om de toekomst van deze fabriek veilig te stellen. Het is niet onze bedoeling valse hoop te creëren. Het is echter niet nodig te hopen om te kunnen ondernemen of om erin te slagen door te zetten. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**De heer Filip Dewinter:** Voorzitter, vorige week is de stralende ‘A’ van Antwerpen in een doffe ‘O’ veranderd. Het is de ‘O’ van het Opel-drama, van onbegrip, van ontzetting, van onmacht en van onvermogen. Het is tevens de ‘O’ van O’Reilly, een naam die in Antwerpen langzaam maar zeker als een scheldwoord begint te klinken.

We mogen alles niet te gemakkelijk op die ene O’Reilly afschuiven. Hij is uiteindelijk slechts de verpersoonlijking van de door liberalen en anderen zo geroemde globalisering van onze economie en van het blinde, meedogenloze roofdierkapitalisme dat enkel rekening houdt met winst en nooit met mensen.

De Vlaamse Regering heeft zich de voorbije weken uitgeput in terechte uitingen van frustratie, woede en teleurstelling. Met betrekking tot het Opeldebacle is empathie goed en noodzakelijk. Helaas kopen de werknemers van Opel Antwerpen hier relatief weinig mee.

Het Opeldrama dat zich vandaag voltrekt, is voor de Antwerpse regio een tegenslag in een lange rij. De traditionele economische sterkhouders, zoals de chemie, de petrochemie, de diamantsector en de haven, van de metropool hebben de voorbije maanden en jaren flink in de klappen gedeeld. Het wordt tijd voor actie.

Het moet om een gerichte en efficiënte actie gaan. De tijd van de windowdressing, van de rondetafelconferenties, van het occasioneel rollen van de spierballen en van het verspreiden van gebakken lucht is echt voorbij. Naast sociale begeleiding, morele verontwaardiging en solidariteit, hebben de werknemers van Opel en van de vele toeleveringsbedrijven in de eerste plaats nood aan een nieuw toekomstperspectief. De speeltijd is voorbij.

Als er een zaak is die we de Vlaamse Regering verwijten, is het wel het feit dat ze alle betrokkenen, het Vlaams Parlement en de werknemers die vandaag op straat staan, te lang in de waan heeft gelaten dat het allemaal nog wel goed zou komen. De Vlaamse Regering is van mening dat optimisme “a moral duty” is. Ze heeft hardnekkig geweigerd een plan B te bespreken. Nu het Opeldrama zijn trieste finale heeft bereikt, blijkt dat er wellicht nooit een plan B is geweest.

Wie de signalen uit de sector goed wist te duiden, had al lang kunnen weten dat de kans op een slechte afloop spijtig genoeg bijzonder groot was.

Ik verwijst naar de bekende expert inzake de auto-industrie, die de jongste dagen zowat overal aan het woord is geweest in de media, Vic Heylen, die vrijdag jongstleden op de radio zei: “Als uw huisbaas uw huur opzegt, dan moet ge niet wachten tot ge het huis uit moet om een nieuwe woning te zoeken.” Hij zei dat aan het adres van de Vlaamse en de federale regering. Wie wou doen alsof de kaarten voor Opel Antwerpen nog niet definitief geschud waren, kon uiteraard over een plan B zwijgen, maar moest wel zo’n plan B hebben voor het moment dat de storm zou losbarsten.

De overcapaciteit, de delokalisatie naar Zuid-Korea, de onbetrouwbaarheid van O’Reilly en de GM-top, de grotere financiële slagkracht van de Duitsers, de toegevingen aan de

Amerikaanse moedermarkt, het falende EU-apparaat en de hypocrisie rond de zogenaamde Europese solidariteit ...

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

**Mevrouw Caroline Gennez:** Mijnheer Dewinter, ik weet niet hoe goed u het dossier volgt, maar de topman – of de beenhouwer – van Opel heet Nick Reilly. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

**De heer Filip Dewinter:** Ik ben u zeer erkentelijk voor uw belangrijke bijdrage, mevrouw de voorzitter van de sp.a, tot dit belangrijke debat. De werknemers van Opel zullen uw bijdrage zeker appreciëren. Laat ons tot de essentie van het debat komen, mevrouw.

**Mevrouw Caroline Gennez:** Het is niet onbelangrijk, mijnheer Dewinter. Belangrijk is inderdaad dat u tot de essentie van het debat komt en dat u juiste informatie verspreidt.

**De heer Filip Dewinter:** Laten we tot de essentie van het debat komen en laten we erkennen dat dit nu juist de factoren zijn waar deze Vlaamse Regering wél rekening mee had moeten houden. En dan blijven volhouden dat het allemaal nog wel goed zou komen, getuigt van een cynisme waar O'Reilly – is het nu goed, mevrouw? – niet voor moet onderdoen. *(Gelach)*

Op donderdag 21 januari 2010 is finaal gebleken dat de Vlaamse Regering, ook de sp.a, zich volledig heeft verkeken op de werkelijkheid. Minister-president, u wou zich de voorbije maanden profileren als de behoeder en soms zelfs als de redder van de Antwerpse Opelvestiging. Geen enkele moeite was u schijnbaar te veel: overleg met andere regionale regeringen, 300 miljoen euro garanties voor het openhouden van de fabriek, druk op GM, lobbywerk bij de Europese Commissie enzovoort.

Het bleek achteraf helaas allemaal veel geblaat om weinig wol te zijn, want uiteindelijk bleken al die goed bedoelde initiatieven tevergeefs. Van de Europese Commissie moet u trouwens – zeker voorlopig – niet veel verwachten. De uitspraken van onze Europese Commissaris De Gucht laten wat dat betreft aan duidelijkheid niets te wensen over.

Minister-president, u probeert nu met de Vlaamse Regering, via de procedure opgenomen in de wet-Renault, opnieuw tijd te kopen. Daarbij laat u het initiatief blijkbaar over aan de vakbonden. Het zijn zij die blijkbaar een plan B moeten uitwerken en voorstellen.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer Dewinter, ten eerste moet de wet-Renault worden toegepast. Ik hoop dat u zich daar kunt bij aansluiten.

Ten tweede is het niet alleen de Vlaamse Regering. Ik heb overleg gepleegd met de werknemers in de fabriek, met het management, met de werkgeversorganisaties, waaronder Agoria, en met de interprofessionele partners. En zij willen allemaal dat de top van GM nu antwoorden geeft op de vraag waarom zij dit besluit nemen. Zij willen nu een alternatief, dat men in de werkgroep aan het uitwerken was, maar dat men op een brutale wijze heeft neergeslagen. Zij willen daar nu antwoorden op. Ik ga ervan uit, mijnheer Dewinter, dat u die mening deelt.

U mag de Vlaamse Regering alle verwijten toesturen die u ze denkt te moeten toesturen. Degenen die moeten gaan onderhandelen, zijn volgens de wet-Renault in eerste instantie de mensen uit de ondernemingsraad, maar ook wij zullen onze verantwoordelijkheid verder nemen.

Wij zullen onze verantwoordelijkheid nemen als de werknemers dat vragen: 200 miljoen euro voor de sale-and-leaseback enzovoort. Ik hoop dat u inziet dat de situatie zo ernstig is dat het niet het moment is om naar een plan B te vragen en hoe we dat concreet gaan maken. Dat is nu niet aan de orde. Dat is mijn punt. Ik hoop dat u zich daar kunt bij aansluiten.

**De heer Filip Dewinter:** Minister-president, we moeten niet alleen aan stervensbegeleiding doen. We moeten zorgen voor een alternatief. En dat verwijt ik u. Ik verwijt u niet dat u inderdaad de clausule uit de wet-Renault wenst toe te passen. Ik verwijt u niet dat u de schuld

legt bij anderen. Dat is allemaal juist. Maar dat zal uiteindelijk de werkgelegenheid van die 2700 Opelarbeiders in Antwerpen niet kunnen bestendigen. Het zal alleen zorgen voor een sociale begeleiding die hopelijk optimaal is. Het zal zorgen voor een min of meer verantwoord uitdoofscenario voor Opel Antwerpen, maar niet meer dan dat. Dat houdt de autoassemblage in de Antwerpse haven niet in leven, wel integendeel. En dat verwijt ik u.

Daarom verwijs ik naar het Nederlandse voorbeeld, waar het wel mogelijk was om de bv NedCar in het Nederlandse Limburg op te richten. De overheid heeft samen met de industrie een joint venture gesloten, met Mitsubishi en met Volvo om de productie van een aantal modellen in stand te houden in Nederland. Dat alternatief is hier niet of nauwelijks bestudeerd en zeker niet in de praktijk gebracht.

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

**De heer Sven Gatz:** Voorzitter, minister-president, ik heb naar u geluisterd. U was iets duidelijker dan op het podium daarnet over de toepassing van de wet-Renault. Natuurlijk zijn wij er ook voor dat die wet wordt toegepast. Ten eerste omdat wij legalisten zijn, wetten moeten worden toegepast. Ten tweede omdat het een goede wet is.

Alleen, de wet-Renault is een sociale verzachting van een economisch drama, van een economisch keiharde beslissing. De beslissing is nauwelijks te verdragen, maar het is een verzachting, en u doet alsof de toepassing van de wet-Renault die beslissing kan terugdraaien of kan kanaliseren. Daar blijft u te vaag, op dit ogenblik. Daar kan ik u niet volgen. Ik begrijp niet wat voor u een finaliteit zou kunnen zijn.

Ik vind het wel opportuun dat een aantal oppositiepartijen vandaag vragen naar een plan B. Ik heb u in september ook ondervraagd en u antwoordde toen dat een plan B niet aan de orde was. Ik kon die mening wel delen. Als u vandaag een plan B op tafel legt, speelt u GM in de kaart, daar ben ik het mee eens. Maar in de politiek is er ooit een moment dat men een plan B op tafel móét leggen.

**Minister-president Kris Peeters:** Mijnheer Gatz, in de wet-Renault staat uitdrukkelijk ingeschreven dat in de eerste fase het voornemen van de Europese directie om Antwerpen te sluiten door de ondernemingsraad aan kritische vragen kan worden onderworpen. De GM-top moet op die vragen antwoorden.

In die fase kan men alternatieven op tafel leggen. Een ervan is uitgebreid besproken in die werkgroep die abrupt is afgebroken. De directie moet met argumenten reageren op die alternatieven. Uw visie op de wet-Renault als zijnde een verzachting klopt in die eerste fase zeker niet.

Ik heb al proberen uit te leggen, maar ik zal het herhalen, wat zo specifiek is aan deze zaak. Mocht hier een multinational actief zijn die Antwerpen wil sluiten, die de wet-Renault moet respecteren, dan zou men van de 3,3 miljard euro die men nodig heeft 2,7 miljard euro vragen van de lidstaat en van de werknemer. Dat is een unieke situatie. Ik heb aan Barroso gezegd: als u dat ondernemerschap vindt, dan wil ik ook wel eens een bedrijf starten van 3,3 miljard euro en 2,7 miljard euro krijgen van de overheid.

Dat maakt het hier zo specifiek, dat maakt het hier de moeite waard om voor te vechten. De werknemers in de verschillende vestigingen hebben niet gezegd als men Antwerpen sluit dan kunt u die 265 miljoen euro vergeten. Heel de discussie draait om de regels van de Europese Commissie of de huidige regelingen inzake steun. We stellen daar heel wat kritische vragen bij.

Mijnheer Dewinter, ik denk dat Nick Reilly niet liever zou hebben dan dat we in dit parlement spreken over plan B, over de mogelijkheid om Saab over te nemen en andere zaken. Men zou niet liever hebben. Nick Reilly heeft mij gezegd: ik zou liever morgen dan overmorgen dat spel sluiten, 2,7 miljard euro ontvangen en daarmee verder gaan.

Maar dat is hier nu juist het punt: we moeten aan Nick Reilly duidelijk maken dat we daar niet mee akkoord gaan.

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

**Mevrouw Mia De Vits:** Mijnheer Dewinter, wat u als partij doet, is u neerleggen bij de wetten van de multinationale ondernemingen. Multinationals doen wat ze willen in Europa en in de wereld. Wat er nu moet gebeuren, is dat de politiek hetzelfde doet als de werknemers. De werknemers zeggen heel duidelijk: wij leveren niet in om Antwerpen te sluiten! Wat ik verwacht van de Europese leiders, van mevrouw Merkel, is dat zij even duidelijk zeggen: wij leggen geen belastinggeld op tafel om Antwerpen te sluiten! (*Applaus bij de sp.a*)

Dat verwacht ik. Nu over een plan B spreken, is u neerleggen bij wat de strategie van de multinationals is, die niemand op dit ogenblik kan controleren en waar de politiek machteloos tegenover staat. (*Applaus bij de sp.a*)

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voorzitter, minister-president, u vroeg daarnet om samenwerking en eensgezindheid in uw poging om de fabriek te redden, samen met de Vlaamse Regering. Op zich hebben we daar geen probleem mee. Uiteraard, wij moeten dat doen. U zult zo dadelijk in ons betoog ook horen dat we vinden dat dit niet het moment is om de handdoek in de ring te gooien, we moeten achter die fabriek en die werknemers staan.

U moet de wet-Renault niet aan ons uitleggen, wij zijn goed op de hoogte. Die wet zal moeten worden nageleefd, maar de periode zal kort zijn. Laat ons nu eerlijk zijn, het enige dat we hier vragen, is dat een zeker realisme aan de dag wordt gelegd. Wat is de kans dat we uiteindelijk met de sluiting van de fabriek, waartegen we moeten vechten, zullen worden geconfronteerd? Is die kans 90 percent, 95 percent, 98 percent? Op een dergelijk moment vinden wij het niet gepast of niet wenselijk om te wachten met een plan B.

Voor alle duidelijkheid, wij zijn niet degenen die dat plan op tafel hebben geworpen, het is uw minister, minister Muylers, die al verklaringen heeft afgelegd over 500 miljoen euro. Hij zei dat de Vlaamse Regering 500 miljoen euro, die terecht door de vorige Vlaamse Regering gereserveerd werd voor een mogelijke doorstart, wil garanderen en blijvend op tafel wil leggen voor de plannen waarmee de medewerkers, de werknemers, naar voren zouden komen. Het lijkt me evident dat er dan vanuit de oppositie wordt gevraagd aan de Vlaamse Regering wat de plannen zijn.

Ik sluit af met een belangrijke opmerking: vechten voor de fabriek is één zaak, de mensen een rad voor de ogen draaien en hen de valse hoop geven dat het allemaal nog goed komt, is een andere zaak.

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

**De heer Ivan Sabbe:** Voorzitter, minister-president, ik ben hier toch een beetje met verstomming geslagen. Uiteindelijk heb ik niet de indruk dat het niet de bedoeling is van het Vlaams Parlement om te discussiëren over de toepassing van de wet-Renault, want dat de wet-Renault hier van toepassing is, is voor iedereen duidelijk.

Van in het begin van de zitting, leeft bij mij al de vraag wat u hier doet. Minister-president wat doet u, samen met minister Muylers, onze minister van Werk, hier? (*Rumoer*)

Het is niet in dit parlement dat u oplossingen zult vinden voor de werkgelegenheid in Antwerpen. U spreekt de hele tijd over de wet-Renault, maar dat de wet-Renault zal worden toegepast, is een evidentie! Wat ik niet begrijp, minister-president en minister Muylers, is dat u niet al druk bezig bent met het zoeken naar een plan B, een echt en ernstig plan B. Dat is het probleem. U kunt niet alleen maar hier zitten en discuten over de toepassing. De mensen vragen werk, ze vragen een toekomstperspectief. Daar ligt onze opdracht, we moeten helpen, we moeten zoeken naar toekomstperspectieven, maar we moeten hier niet zitten debatteren

over de toepassing van de wet-Renault, want die wordt sowieso toegepast. U moet kijken naar de toekomst. (*Rumoer*)

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

**De heer Filip Watteeuw:** Voorzitter, ik denk dat de minister-president gelijk heeft dat de situatie waarbij GM 2,7 miljard euro nodig heeft om zijn plannen door te voeren, een opportuniteit is voor ons. We moeten daar absoluut gebruik van maken, we moeten op basis van dat gegeven verder werken.

Maar zeggen of doen alsof een plan B bekendmaken, het ultieme argument zal leveren aan GM om Opel Antwerpen te sluiten, dat is toch wat misleidend. GM heeft dit plan B echt niet nodig om zijn wil op te leggen. Ik vraag me af of u nu echt denkt dat de heer Reilly de debatten in dit Vlaams Parlement volgt. Ik denk het niet. Het is gewoon onverantwoord indien we nu de discussie over plan B niet aanvatten, want we hebben het plan B nu nodig.

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

**De heer Patrick Janssens:** Ik vind het gek dat men nu blijkbaar verwacht van de Vlaamse Regering en de stad Antwerpen dat, terwijl 2600 mensen bij Opel Antwerpen en hun vakbonden er nog wel in geloven, wij zeggen dat dat puur vrijetijdsbesteding is en dat wij beginnen aan plan B omdat we ervan uitgaan dat de fabriek dichtgaat. (*Applaus*)

**De heer Filip Dewinter:** Minister-president en mijnheer Janssens, laten we vooral niet op de kap van de Opelarbeiders proberen partijpolitiek te scoren. (*Applaus bij het Vlaams Belang en LDD*)

Dat doet u nu. Ik zeg u dat het noodzakelijk is dat de wet-Renault op de meest adequate manier wordt toegepast. Ik zeg u dat we met zijn allen moeten vechten voor maximale en zo goed mogelijke sociale begeleiding, mocht het zo ver komen. We weten dat het bijna zo ver is met de sluiting van Opel Antwerpen.

Het ene sluit het andere niet uit. We moeten niet alleen denken aan de mensen die op straat komen te staan, maar ook, mijnheer de burgemeester van Antwerpen, aan de toekomst van de autoassemblage in onze Antwerpse haven. Nu mogen we toch wel vragen: wat gebeurt er indien Opel Antwerpen sluit? Is het dan over and out of doen we een inspanning om duidelijk te maken dat er in Vlaanderen in de Antwerpse haven plaats is voor autoassemblage?

Ik verwijst naar het voorbeeld van Netherlands Cars bv in Nederlands-Limburg, waar het wel kon. Het verwondert mij dat uitgerekend de socialisten zich tegen een dergelijk initiatief keren. De Nederlandse overheid heeft in samenwerking met Mitsubishi en Volvo een interessant project neergezet en de werkgelegenheid bestendigd. Tien jaar later is Mitsubishi voor 100 percent eigenaar van het bedrijf geworden. De Nederlandse overheid heeft tien jaar lang geparticipeerd in de enige grootschalige autofabriek in Nederland.

Waarom zou wat in Nederland kan met Netherlands Car bv niet in Vlaanderen kunnen met een Flanders Car Assembly? Dat is de vraag die ik mij stel. Wat hebben we gedaan om dat voor te bereiden? In Nederland reist een vertegenwoordiger van de regering de wereld rond op zoek naar mogelijke partners als het fout loopt. Wat hebben wij? Hoe ver staan we als het morgen definitief en onherroepelijk fout loopt? Het argument dat Nick O'Reilly aan de overkant naar zijn televisiescherm naar ons zou kijken, lijkt me niet correct.

Wat vandaag in Antwerpen gebeurt met Opel, is een 'wake-up call' voor de Vlaamse Regering, niet alleen voor het fameuze plan B, maar ook op een ander vlak. Als we er vandaag voor Opel Antwerpen niet in slagen om de fabriek hier te houden, heeft dat ook te maken met de loonkostenhandicap. De uurloonkost in de autoassemblage-industrie in Duitsland ligt 3 euro lager dan bij ons. De Duitse loonkosten per eenheid product zijn de jongste jaren spectaculair verbeterd terwijl bij ons enkel een stagnatie is opgedoken. Dat betekent dat wij in Vlaanderen dringend de hefboomen nodig hebben om een eigen

loonkostenpolitiek, een eigen sociale politiek, een eigen fiscale politiek te kunnen voeren zodat we in staat zijn om Vlaamse jobs in Vlaamse handen te houden.

Mijn conclusie is dan ook duidelijk. De Vlaamse Regering heeft veel gedaan, maar niet genoeg. Te weinig en te laat, minister-president. Het dossier nu doorschuiven naar Europa is onvoldoende en te gemakkelijk. Wacht niet op de vakbonden maar durf zelf een alternatief uit te werken, dat niet beperkt mag blijven tot het inzetten op die fameuze wet-Renault. Er is plaats voor een volwassen auto-industrie in Vlaanderen en zeker in de Antwerpse haven. Met creativiteit en vastberadenheid kan de Vlaamse Regering naar Nederlands voorbeeld zelf via een Flanders Car Assembly met privé-investeerders het heft in handen nemen en zorgen dat Vlaamse jobs in Vlaamse handen blijven. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

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

**De heer Lode Vereeck:** Voorzitter, ministers, collega's, de aankondiging van GM was een triest bericht. Maar het was toch ook de kroniek van een aangekondigde dood. De afgelopen tijd kreeg ik hier meer en meer de indruk dat sommigen nog in een fase van ontkenning zijn. Ze bevinden zich in state of denial, in plaats van een sense of urgency te voelen. 2700 werknemers en evenveel mensen bij de toeleveranciers dreigen hun job te verliezen, en het zal niet gemakkelijk zijn om die mensen weer aan een job te helpen.

De oplossingen zijn bekend. Enerzijds moet het bekende Vlaamse instrumentarium van begeleiding en zelfs herscholing worden aangewend. Anderzijds en vooral is er nood aan een structureel economisch beleid aan de ene kant en een vernieuwd industrieel beleid aan de andere kant. Vandaag moet de oude politieke klasse – de mensen die de afgelopen tien, twintig jaar beleidsverantwoordelijkheid hebben gedragen – toch eens in de spiegel kijken. Jarenlang is te weinig gedaan om het investeringsklimaat in dit land te verbeteren. Uiteraard werden er brandjes geblust. Maar vanuit maatschappelijk oogpunt is preventie natuurlijk veel belangrijker.

De afgelopen twintig jaar is er geen structureel beleid gevoerd. Zonder structureel beleid is het flankerende beleid waarvan de minister-president zo'n grote voorstander is, gewoon weggegooid geld. Een tijdje geleden heb ik u een schriftelijke vraag gesteld om te weten te komen hoeveel geld er naar de automobielsector is gegaan. De afgelopen tien jaar heeft Vlaanderen 175 miljoen euro aan flankerend beleid voor de automobielsector gespendeerd, waarvan 23 miljoen aan Opel. Dat staat zo in uw antwoord, maar dat laatste cijfer moet 27 miljoen euro zijn, weliswaar over een langere periode dan tien jaar gespreid.

Welk resultaat heeft dat flankerende beleid opgeleverd? Bijzonder weinig. Bedrijven trekken weg en de werkgelegenheid is precair. De Vlaamse regeringen waren wel bezig en heel erg zichtbaar op momenten dat het dreigde en dreigt mis te lopen, maar de vraag is of ze wel goed bezig zijn geweest. De vraag stellen is ze beantwoorden.

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

**De heer Robrecht Bothuyne:** Mijnheer Vereeck, ik begrijp u niet helemaal. U zegt dat er veel geld is uitgetrokken voor opleidingen en investeringssteun ten bate van de automobielsector, maar het resultaat is wel dat de bedrijven wegtrekken. Als ik het lijstje overloop – ik heb het dan niet over Opel – dan merk ik dat Ford in 2009 een investering van meer dan 50 miljoen euro heeft aangekondigd; dat Volvo in 2009 een investering van ongeveer 200 miljoen euro heeft aangekondigd, met steun en waarborgen van de Vlaamse overheid; en ten slotte, dat Audi Brussel een succesvolle doorstart maakt. De doemberichten dat het Vlaamse beleid de toekomst van de automobielsector niet veiligstelt, deel ik niet.

**De heer Lode Vereeck:** De toekomst zal het uitwijzen. De werkgelegenheid in die bedrijven is precair en dat heeft te maken met het gebrek aan structureel beleid. Ik kom daar nog op terug.

Natuurlijk draagt de heer Reilly een verpletterende verantwoordelijkheid. Minister-president, u hebt namens mijn fractie de volledige steun voor de correcte uitvoering van de wet-Renault. Ik vind wel dat u zich daar niet achter mag verschuilen. Ook de oude politieke klasse draagt een verantwoordelijkheid, wegens schuldig verzuim. Zij heeft onvoldoende ingezet op het structurele beleid. Er is te veel tijd verloren gegaan en er dreigt opnieuw tijd verloren te gaan in werkgroepen, een staten-generaal, ViA-ateliers of innovatie- en regiegroepen. Er gaat 3 miljoen euro naar de promotie van ViA, maar de website is nog steeds leeg. De harde conclusie van die plannenmakerij en die praatbarakken is wel dat het investeringsklimaat in dit land er slecht aan toe is.

De foreign direct investments dalen. De bedrijven trekken weg: DHL, Samsonite, Chiquita, Procter & Gamble. Bovendien is de situatie van de Vlaamse vestiging van Bayer ook niet zo rooskleurig.

Omgekeerd, daalt ons marktaandeel in het buitenland. Vlaanderen is aan het wegglijden en het maakt niet uit welke parameter, indicator of ranglijst men erbij haalt. Het ontbreekt ons aan ambitie en visie. Ik heb dat tot nog toe niet horen zeggen. Waar gaan we naartoe? Waar blijven de oplossingen? Waar willen we met Vlaanderen heen? De elf werkgeversorganisaties hebben vanochtend aan de alarmbel getrokken en vragen een fundamentele omslag. LDD heeft een plan A.

**Minister-president Kris Peeters:** Voor u met dat plan A van start gaat, wil ik even iets rechtzetten. Het is niet juist te stellen dat we geen ambitie zouden hebben of visie. We hebben Vlaanderen in Actie ontwikkeld, Pact 2020 geformuleerd. Men wil dat nu vanuit het Europese niveau opstarten. We koesteren de visie om Vlaanderen tegen 2020 in de top 5 van de Europese regio's te brengen. Als u van ambitie of visie spreekt, is het dat wel. U spreekt uzelf tegen.

**De heer Lode Vereeck:** Mijnheer de minister-president, u hebt een plan en kondigt nu weer innovatieregiegroepen aan om deze plannen te verfijnen. U gaat zoveel verfijnen dat er op de duur niets meer overblijft. In plaats van een Europese topregio, stevenen we eerder af op een Europese dopregio.

**Minister-president Kris Peeters:** Dat zal zeker zo zijn als we u laten doen.

**De heer Lode Vereeck:** Dat denk ik niet. Als u nog lang zo bezig blijft, dan blijft er niks meer over om over te praten. Dat plan A houdt voor LDD het structurele beleid in. Daar is niets moeilijks aan. De problemen en de remedies zijn in feite bekend. Dat is in de eerste plaats een lastenverlaging op arbeid. U weet dat we op dat vlak nog nauwelijks competitief zijn en dat vergt inderdaad een staatshervorming. Dat is niet sexy en er zal achter de schermen aan gewerkt moeten worden, maar het is wel een structureel punt.

Ik betreur het dat premier Leterme daar niet langer op inzet. Ik betreur het dat zelfs in dit Vlaams Parlement er politici zijn die de staatshervorming voor zich uitschuiven naar 2011. Minder lasten op arbeid betekent natuurlijk ook minder inkomsten voor de overheid en een verdere afslanking. Ook de gemeentelijke belastingen spelen daarin een rol. Ik denk aan Ford Genk, waar de lokale belastingen 73 euro per model vergen. U zult zeggen: "Wat is nu 73 euro?" Maar als u een klein beetje van economie afweet, weet u dat de concurrentie aan de marge wordt gevoerd en de laatste 5 of 10 euro bepalend zijn voor het feit dat u wint of niet.

Ten tweede is er de complexe regelgeving, en in het bijzonder het vergunningenbeleid. Daar is nu intussen al op ingezet, zowel door u met uw expertencommissie als met de commissie Versnelling binnen het parlement. Er is ook de flexibele arbeidsmarkt, waar enerzijds wordt gevraagd – en terecht – om een eenheidsstatuut van arbeiders en bedienden in te voeren, eventueel de duur van de werkloosheid te beperken, maar tegelijk de belastingen op ontslagpremies af te schaffen.



Er is ook het probleem van de degraderende infrastructuur. Dat is het structurele beleid dat u moet voeren. Ik durf het al bijna niet meer uit te spreken, maar er is de Lange Wapper en het feit dat we er niet in slagen om een moderne transportinfrastructuur uit te bouwen waardoor de multinationals naar ons land komen.

Er zijn de onvoldoende investeringen in O&O. Ik hoor het de collega's niet graag zeggen, maar we besparen dit jaar wel en halen als overheid amper de helft van de Barcelonadoelstellingen. Voorts hebben we nog net gelezen in het persbericht van de elf werkgeversorganisaties dat de energiekosten lager moeten. Het is in dat perspectief dat u het LDD-voorstel moet plaatsen dat erin bestaat dat we pleiten voor een eigen nieuwe Vlaamse kerncentrale conform het initiatief dat we vroeger hebben rond Telenet hebben genomen, zodat we niet meer afhankelijk moeten blijven van buitenlandse energievoorzieningen.

De wet-Renault – en ik ben het wel eens met sommige tussenkomsten van Open Vld en Groen! – doet geen afbreuk aan het feit dat wij wel degelijk moeten nadenken over plan B. De minister van Werk heeft gesuggereerd dat er 500 miljoen euro beschikbaar blijft voor de Opelsite. Laten we daarover nadenken en een inspanning leveren om Spyker-Saab naar Antwerpen te halen. Dat is het voorstel dat we hier op tafel leggen.

U weet dat het Nederlandse Spyker onder leiding van Victor Muller op zoek is naar een waarborg voor een EIB-lening van 400 miljoen euro. Misschien zou Vlaanderen die waarborg wel kunnen bieden, en ook kunnen instaan voor de aankoop – sale and lease back, of welke formule ook – van de gronden en de gebouwen. Misschien moeten we zelfs durven denken aan een soort werknemersparticipatie, want ik hoop dat die 2600 werknemers een ontslagpremie van 144.000 euro bruto kunnen ontvangen. Dat is een totaal van 374 miljoen euro. Waarom kunnen we ook hier niet inventief en creatief zijn, en nadenken over een werknemersparticipatie?

Wat in elk geval belangrijk is, is dat zo'n Nederlands-Vlaams bedrijf, doordat het een zeg heeft in die raad van bestuur, zou kunnen vragen dat een aantal modellen op deze site worden gebouwd. Ik denk aan de Saab 9.5, die in de GM-constructie op dit moment nog naar Duitsland zou gaan. Waarom zouden we die niet naar hier halen? Ik denk aan de Saab SUV, die anders toch maar in Mexico wordt gebouwd.

De belangrijkste reden waarom ik dit lanceer, is dat we met een dergelijk project de Vlaamse research die we hebben in VITO, Flanders' DRIVE en VIM, kunnen implementeren in deze wagens, eventueel in Saabwagens, of het nu gaat om batterijen of veiligheid. Ik vrees dat de Duitse automobielsector vooral gebruik zal maken van kennis die wordt ontwikkeld in Duitse researchcentra.

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

**De heer Peter Vanvelthoven:** De heer Vereeck brengt me een beetje in verwarring. Ik herinner me de bitse tv- en andere debatten bij de vorige verkiezingen, toen LDD bij herhaling poneerde – toen al in het kader van de moeilijkheden van Opel Antwerpen – dat de automobieliindustrie in Vlaanderen een doodlopend straatje is. Hij zag daar geen toekomst in. Hij zei dat er geen subsidies zouden komen, dat de overheid zich daar niet mee moest bezighouden.

Mijnheer Vereeck, vandaag hoor ik u net het omgekeerde zeggen. Ik zou graag van u horen wat het standpunt van LDD is. Is dat het verkiezingsstandpunt, of wat u hier vandaag zegt? *(Applaus bij de meerderheid)*

**De heer Robrecht Bothuynne:** Mijnheer Vereeck, u brengt ons inderdaad allemaal een beetje in verwarring. Ik dacht dat jullie de enige echte liberalen waren. Als de ultraliberalen nu komen voorstellen dat we met overheidsgeld een Zweeds bedrijf gaan overnemen, lijkt me dat wat vreemd.

Ik weet niet of u weet waar Saab op dit moment staat. Dat bedrijf heeft de voorbije twee jaar telkens een paar honderd miljoen euro verlies moeten boeken – helaas. Saab produceert op dit moment trouwens enkel in Zweden, en heeft daar nog steeds 3.000 tot 3.400 werknemers in dienst. U zou dus voorstellen om die 3.400 werknemers in Zweden met Vlaams geld te ontslaan om in Antwerpen te produceren, als ik het goed begrijp.

Ik denk dat uw redenering nog enig studiewerk vergt. U sprak daarnet over een gebrek aan visie. De losse flodder die LDD hier lanceert, vertoont inderdaad een gebrek aan visie. (*Applaus bij de meerderheid*)

**De heer Lode Vereeck:** Dit geeft me de mogelijkheid om de karikatuur die soms van het ultraliberalisme wordt geschetst, recht te zetten. We spreken over een waarborg, niet over een genationaliseerde industrie, niet over een Minerva-bis of een of andere Vlaamse volkswagen.

Indien we hier een kenniseconomie willen ontwikkelen, en daar gaan we ook voor, dan moeten we er natuurlijk voor zorgen dat er een minimale industriële productie is. We moeten niet gokken dat we met onze knowhow alleen maar in het buitenland terecht zullen komen.

Mijnheer Bothuyne, als u de situatie van Saab zou kennen, dan beseft u dat de nieuwe modellen op dit moment niet binnen de capaciteit van Saab kunnen worden gebouwd. Ik geef dat even mee. Het gaat dus niet ten koste van de Zweedse vestiging.

**De voorzitter:** Minister Lieten heeft het woord.

**Minister Ingrid Lieten:** Mijnheer Vereeck, u brengt me verder in verwarring. U zegt dat u niet voor genationaliseerde industrieën bent, en dat geloof ik als ik u bezig hoor. Maar even geleden was u bezig over Vlaamse kerncentrales voor Vlaamse energie.

Volgens mij hebben wij al kerncentrales op Vlaamse bodem. Ik begrijp dan ook niet goed wat u bedoelt met Vlaamse kerncentrales voor Vlaamse energie. Bedoelt u dan genationaliseerde kerncentrales in overheidshanden?

**De heer Lode Vereeck:** Minister Lieten, u mag er wat mij betreft een lachertje van maken zoveel u wilt, maar het is evident dat bepaalde basisinfrastructuur tot de taken van de overheid behoort. Daarbij hoort onderwijs, gezondheidszorg.

**Minister Ingrid Lieten:** Ook de productie van energie? Dan zullen we elkaar vinden. Dat is nieuw, dat is fantastisch.

**De heer Lode Vereeck:** Waarom niet als eerste zet? Wij willen een scenario zoals Telenet, waarin de Vlaamse overheid het voortouw neemt. Ook in onderzoek en ontwikkeling (O&O) neemt de Vlaamse overheid het voortouw. Dat weet u ook uit allerlei studies. We hebben daar een vliegwieleffect, maar het moet natuurlijk wel stoppen op een bepaald moment.

LDD heeft geprobeerd om een plan B naar voren te schuiven, om out of the box te denken, want nooit geschoten, altijd mis natuurlijk. U moet proberen om creatief te zijn. Misschien hebt u zelf nog een plan C achter de hand, maar we hebben daar nog niet veel over gehoord.

Minister-president, ik vraag u uiteraard om in de komende dagen met uw maatregelen de menselijke en economische schade te beperken maar ook natuurlijk om herhaling te voorkomen door daadkracht te tonen. Geen tierlantijntjes, geen ViA's meer, geen hoogmissen vol goede bedoelingen, zeker geen protectionisme, geen eurofilie maar wel een soort van eurorealisme. Wees dus creatief en inventief en toon actie die leidt tot de structurele hervormingen die we nodig hebben, en de investeringen zullen zeker volgen. (*Applaus bij LDD*)

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

**De heer Filip Watteeuw:** Mijnheer de minister-president, de heer Reilly is duidelijk niet onder de indruk van uw inspanningen. Hij kijkt niet op van het protest van de werknemers

van Opel. Hij negeert de verontwaardiging van de publieke opinie. Dit is de arrogantie van de multinational die neemt wat hij wil, die zich niets gelegen laat aan het lot van de werknemers.

De werknemers van Opel Antwerpen stonden garant voor een kwaliteitsproductie en hadden een sterke knowhow. Dat werd donderdag cynisch van tafel geveegd. Puur uit winstbejag kiest General Motors om te delokaliseren naar een goedkoper productiecentrum in Zuid-Korea. Dat is gewoonweg brutaal.

Het is verbijsterend te moeten vaststellen dat op zulke momenten nog weinig overblijft van de Europese gedachte. Europa registreert maar komt niet tussen, betreurt maar grijpt niet in, leeft mee maar wacht. Het is ondertussen duidelijk dat andere landen meer informatie en meer middelen ter beschikking hadden. Opeens is het ieder voor zich. Dat is het speelveld waarbinnen u moet handelen. Ik moet toegeven dat ik de wijze waardeer waarop u bent blijven vechten voor Opel Antwerpen. Ook nu geeft u niet op. U moet echter ook toegeven dat onze zwakke positie er niet op verbeterd is.

Ik wil me absoluut niet defaitistisch opstellen, maar we staan nergens. En nog eens zwaaien met 500 miljoen euro zoals minister Muyters dit weekend deed, zal onze positie niet versterken. Ook het laten naleven van de wet-Renault zal wellicht GM niet tegenhouden. In die zin, mijnheer de minister-president, zou ik willen weten welke resultaten het gesprek met commissievoorzitter Barroso heeft gehad.

We moeten niet alleen de vraag stellen naar wat nu nog mogelijk is. We moeten snel het debat aangaan over de uitgangspunten van ons industrieel beleid. We moeten daarbij durven bekennen, hier en nu, dat de crisis in de automobielenindustrie niet conjunctureel maar structureel is. In een verzadigde markt kampt de automobielenindustrie al jaren met een overcapaciteit en bovendien is er een rationalisatielogica die dergelijke drama's bijna voorspelbaar maakt. Het verbaast mij hoe dit soms wordt genegeerd.

Het is ronduit dramatisch dat de resolutie, die dit parlement heeft goedgekeurd in 1998, weinig resultaat had. Toen al werd gesteld dat de reconversie van de automobielenindustrie absoluut en dringend noodzakelijk was. De mensen van de competentiepool Flanders' DRIVE hebben hard gestudeerd, maar ten gronde is geen beleid gevoerd dat enig verschil uitmaakt. Vanuit dat idee, dit gegeven is een plan B wel noodzakelijk. We moeten nu het debat openen over de alternatieven. Wat we twaalf jaar lang niet hebben gedaan, moeten we nu wel doen.

Het is niet meer dan normaal dat dit parlement meedenkt over welke richting het nu uit moet. Het zou gewoon onverantwoord zijn om in deze fase de discussie over een plan B niet te starten. Ik hoop echt dat plan B niet nodig is, maar we moeten het wel hebben. Wat ons betreft moet dit plan B bestaan uit drie onderdelen. We moeten nagaan of we met de bestaande industriële installaties op de site zoveel als mogelijk de tewerkstelling kunnen behouden. Is de productie van groene wagens of van onderdelen van groene wagens hier passend? We mogen enkel belastingsgeld stoppen in industriële activiteiten van de toekomst.

Daarnaast moet het een sociaal begeleidingsplan bevatten voor de werknemers die niet meer kunnen blijven werken op de site. Het gaat er dan om die werknemers zo goed mogelijk te begeleiden naar een nieuwe job. Plan B moet bovendien de optie onderzoeken van een gehele of gedeeltelijke omschakeling naar andere, toekomstgerichte activiteiten. En, nogmaals, ik hoop dat het plan niet uit de kast moet worden gehaald.

Minister-president, Le Soir kopte vrijdag: "la fin du miracle flamand". Dat is een straffe titel, misschien te straf, maar ze geeft wel goed aan dat we een andere richting uitmoeten. We moeten maar eens een lijstje aanleggen van de grote herstructurerings- en delokalisatieoperaties van het voorbije jaar, van de voorbije jaren. Ik denk dat dit erg confronterend zou zijn. Ik begrijp dan ook die jonge politici van Open Vld, van sp.a – met John Crombez –, van Groen!, die zeggen dat er nu geen tijd is voor een grote winterslaap en dat rustige vastheid ons nu niet uit het moeras zal halen. Er is een koerswijziging nodig, gewoon omdat

multinationals in de toekomst niet anders zullen handelen. We moeten breder durven kijken. We moeten niet enkel focussen op de automobielenindustrie. De uitdaging is nu om de uitgangspunten van het industrieel beleid in Vlaanderen bij te sturen.

Welke toekomst is er nog voor de industrie in Vlaanderen? Welk soort bedrijven willen we hier? In welke sectoren investeren we? De staten-generaal van de industrie van 5 februari komt geen dag te vroeg, want we hebben dringend nood aan een antwoord op die vragen. Ik merk dat vanuit de industrie momenteel totaal verschillende antwoorden worden geformuleerd, gaande van de klassieke en conservatieve keuze van Karel Vinck voor de logistiek, over de 'chinaproof'-productie van Filip Balcaen tot de vergroening van de industrie van Peter Leyman. Het zal vooral kwestie zijn om bakens durven te verzetten en niet te tekenen voor een 'business as usual'-scenario. General Motors vervangen door een andere multinational die hier even op doorreis is, is daarom geen optie.

Groen! wil daarom het debat aantrekken over de nood aan een duurzame verankering van onze bedrijven en industrie. Ja, we moeten in extra steun voorzien voor ondernemers en onnodige kosten en lasten drukken. Maar voor wat hoort wat. Van onze ondernemingen mogen we ook verwachten dat ze onze regionale economie versterken, dat ze garant staan voor jobs en mee werk maken van een groene ombouw van onze economie. De tijd van een blind en onvoorwaardelijk expansiebeleid is voorbij. Onder die voorwaarden willen we voluit mee tekenen voor een duurzame toekomst voor de industrie in Vlaanderen.

Verankering betekent voor ons ook meer lokale, regionale productie. De Franse minister van Economie Estrosi lanceerde op de Franse staten-generaal van de industrie vorig jaar het idee van een relokatiepremie voor bedrijven die ervoor kiezen om productie of onderzoek terug naar Frankrijk te brengen.

De premie zou rekening houden met de Europese regels en in verhouding staan tot de investeringen en het aantal opnieuw gecreëerde jobs. Nu besef ik ook dat dit een gevaarlijke piste is, want het protectionisme loert meteen om de hoek. Deze discussie moet dus op zijn minst op Europese schaal worden gevoerd om enge vormen van nationaal protectionisme zoals het huidige Duitse, te voorkomen. Maar ten gronde heeft de Franse minister een punt: kiezen voor een economie van de nabijheid, kiezen voor decentrale productie biedt nieuwe mogelijkheden voor het behouden van jobs of het scheppen van nieuwe welvaart. Een pleidooi voor decentrale productie sluit nauw aan bij de fundamentele kritiek van veel ecologische economen op de onzin en verspilling van langeafstandstransporten.

Laten we nu doen wat kan, maar laten we het debat ten gronde ook vanaf vandaag aangaan, namelijk het debat over de toekomst van de industrie in Vlaanderen. Groen! zegt onomwonden 'ja' aan een Vlaamse industrie. Maar het zal een nieuwe industrie zijn: slim, sociaal, spaarzaam en schoon.

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

**De heer Matthias Diependaele:** Voorzitter, collega's, de heer Van Malderen heeft er al wat naar verwezen. Toen we vorige week het nieuws hoorden, kregen we allemaal een gevoel van bescheidenheid. Het spijt me verschrikkelijk, maar er is één gevoel dat me overmunt bij het aanschouwen van heel de situatie van Opel, en dat is er één van: we staan erbij en kijken ernaar.

Begrijp me niet verkeerd, minister-president, minister Muylers en minister Lieten, ik heb hier al meerdere keren in naam van mijn fractie onze waardering mogen uitspreken voor de inspanningen van de regering in dit dossier. Het is duidelijk dat de Vlaamse Regering van bij de aanvang in dit dossier, maar ook in andere dossiers zoals DHL, HP en UCO, niet met rustige vastheid maar met actieve betrokkenheid heeft gehandeld. Het mag gezegd worden dat de minister-president, minister Muylers en minister Lieten zich deze dossiers persoonlijk hebben aangetrokken en zich hebben geëngageerd om elke kans te benutten om de

tewerkstelling van duizenden mensen te beschermen, maar het heeft blijkbaar weinig indruk gemaakt op de top van GM.

Wat de aankondiging van GM extra pijnlijk maakt, is het feit dat de directie nu al maanden met de voeten speelt van de 2600 werknemers, met deze regering en met dit parlement. Eigenlijk deden er al geruchten over sluitingsscenario's de ronde sinds GM in 2007 besliste dat Antwerpen in juni 2010 zijn laatste Astra zou bouwen. Sindsdien leven de werknemers van Opel en van de aanverwante toeleveranciers in een toenemende onzekerheid. Zelfs de beloftes voor de productie van enkele SUV's in Antwerpen, maakten toen op sommige mensen maar weinig indruk – en terecht, zo blijkt nu.

De ronduit belabberde en bijwijlen bedrieglijke communicatie van GM maakte dat alleen maar erger. Men heeft op verschillende momenten geruchten de wereld ingestuurd, een beetje gespind rondom de waarheid, men heeft twijfels gezaaid. Men heeft verkocht aan Magna en dan weer niet, hoop gecreëerd en jarenlang iedereen aan het lijntje gehouden, zeker het laatste half jaar, om uiteindelijk de werknemers te laten vallen als een baksteen. Herinner u daarbij vooral de denigrerende reactie van topman Reilly toen hij werd herinnerd aan de beloftes die hij in 2007 maakte. Het lijkt mij alsof de Antwerpse vestiging in de hoofden van de topmanagers bij GM in Detroit en bij Opel in Rüsselsheim al lang geleden werd gesloten. Deze voormiddag is dat ook gebleken uit documenten van GM die werden gelekt, waarin stond dat Opel Antwerpen al geruime tijd nog weinig kans maakte om te overleven. GM heeft dat onmiddellijk ontkend, maar wie gelooft die mensen nog?

Ik wil hier vooral mijn bewondering uitspreken voor de werknemers. Zij zijn doorheen die onzekerheid en de tijden waarin gesproken werd over sluitingsscenario's, blijven doorwerken. Er waren geen acties of sluitingen. De vakbonden hebben zich op elk moment heel constructief opgesteld, en ook vandaag doen ze dat nog steeds. Ik wil daar uitdrukkelijk de waardering van onze fractie voor uitspreken.

Ik kan begrijpen dat de regering, in het kader van de wet-Renault, weigert zich neer te leggen bij de definitieve sluiting. De wet vraagt General Motors om rekening te houden met de voorstellen van de vakbonden, en die ernstig te nemen. Het zou maar erg zijn, mochten we dat zelf niet doen. Ook onze fractie is bereid om elk initiatief te steunen dat met redelijke inspanningen en redelijke financiële middelen de tewerkstelling op de terreinen van Opel kan behouden. Zeker op korte termijn telt elke baan, maar het zal sowieso niet gemakkelijk zijn om mensen om te scholen en naar een andere baan te leiden als er door de crisis geen andere banen zijn.

Los van het Opeldossier is het allang tijd om vooruit te kijken. In de tweede fase van de wet-Renault, de onderhandelingsprocedure, moeten we vooral het langetermijnherstel voor ogen houden. De getroffen werknemers zonder meer doorverwijzen naar diverse stelsels van vervroegde uittreding uit de arbeidsmarkt of inactiviteit is zonder meer onaanvaardbaar. Op korte termijn is dat misschien aanlokkelijk, maar het is niet meer dan een gemakkelijks-oplossing, waarbij de overheid enkel en alleen de problemen voor zich uit schuift. Hoe slecht de situatie er op dit ogenblik ook uit ziet, we hebben iedereen nodig om bij te dragen aan het behoud van onze welvaart op lange termijn. Het risico is te groot dat we bij het gebruiken van die stelsels van inactiviteit die mensen voorgoed kwijt zijn op de arbeidsmarkt. Dat mag zeker niet de bedoeling zijn.

Sinds dit parlement in september goed en wel aan de slag is gegaan, hebben we het hier al meermaals gehad over de crisis. Het is interessant om zich, al dan niet tijdens het weekend, eens bezig te houden met het herlezen van al die debatten en uiteenzettingen. Heel wat zaken worden aangekaart door het parlement. Er worden oplossingen naar voren gebracht om die wereldwijde crisis op te lossen. Dat is een goede zaak. Bij de pakken blijven neerzitten en zonder meer aanvaarden dat de wereldwijde crisis ons overkomt, zonder dat we daar enige reactie op kunnen geven, is voor de N-VA-fractie en voor mezelf geen optie. Ook voor deze

regering mag dat geen optie zijn. Het is ook geen optie voor de regering. Het lijkt me echter dat we in elk van die debatten vaak wat voorbijgaan aan de kern van dat probleem.

Opel is inderdaad een heel tragische gebeurtenis: 2600 werknemers op straat, en nog heel wat meer bij de toeleveranciers. We mogen echter niet vergeten dat we 60.000 werklozen verwachten in 2010. Opel springt natuurlijk in het oog, door het grote aantal werknemers die op straat komen te staan, maar het is zeker niet het enige bedrijf. In 2009 hebben we een recordaantal faillissementen gekend, en er komen er nog veel meer. Het is nog lang niet voorbij.

Ik wil hier even de kans grijpen om een aantal punten naar voren te brengen over waar we precies moeten ingrijpen om onze economie op lange termijn te hervormen. De crisis is zeker de vonk geweest die het kruitvat heeft doen ontploffen, maar we weten goed genoeg dat veel meer zaken al lange tijd liggen te smeulen en te verrotten. Op veel van die zaken hebben we zelf geen impact. Deze regering stond eigenlijk altijd, zowel in het Opeldossier als met betrekking tot de crisis in het algemeen, met één hand op de rug gebonden. Voor veel zaken zijn we immers niet bevoegd. Vlaanderen heeft inderdaad de visie en de ambitie, maar mist op veel plaatsen de bevoegdheden om die ambitie ook waar te maken.

Laat me beginnen met wat Geert Noels naar voren heeft gebracht. Hij heeft er absoluut geen doekjes om gewonden. Ik heb het over onze veel te hoge loonkosten en, bij uitbreiding, het probleem van de fiscaliteit in België en Vlaanderen. We weten dat al lang, maar het blijkt nog steeds onmogelijk te zijn om er nu eindelijk eens werk van te maken. Als resultaat van die stilstand is België de jongste jaren in zowat alle studies verder weggezakt in de rangschikking van aantrekkelijke landen om in te investeren. Dat ligt niet zomaar aan de lageloonlanden. Ik wil niet vergelijken met de lageloonlanden. Dat hoeven we ook niet te doen. We hebben terecht een veel sterkere sociale bescherming en veel betere sociale standaarden. We moeten ons niet vergelijken met de lageloonlanden, maar wel met onze rechtstreekse handelspartners en onze buurlanden.

Zo ziet een doorsnee kmo 57,3 percent van haar winst naar de fiscus gaan. Het EU-gemiddelde ligt op 44,5 percent. Dat is een verschil van 13 percent. We hebben een vennootschapsbelasting van 34 percent, de derde hoogste van Europa. Het Europese gemiddelde is 24 percent, een verschil van 10 percent. De lasten op arbeid liggen in België op 42,3 percent. Dat is opnieuw het derde hoogste cijfer van Europa. Het gemiddelde is 34 percent.

Naast die loonkosthandicap, die we echt niet langer kunnen ontkennen of negeren, zijn er nog een paar instrumenten. Voor sommige zijn we wel bevoegd. Ik geef het voorbeeld van de infrastructuur. We slagen er niet in een correcte afweging te maken tussen het algemeen en het persoonlijk belang. Procedures lopen soms tergend traag, en ondertussen blijven de problemen alleen maar groeien.

Het is goed dat er in het Vlaams Parlement een commissie voor de versnelling van die procedures is opgericht en dat een eerste aanzet wordt gegeven. Er mag dan wel nieuwe activiteit op de Opelsite worden gevonden, men moet nog een vergunning krijgen om te mogen werken.

Een derde punt is onderwijs – en uitgebreider, competentieversterking. Vlaanderen heeft op gebied van onderwijs heel wat troeven. Onze grijze cellen zijn dé grondstof van Vlaanderen. We moeten daar blijven op inzetten en blijven aansturen op het perfectioneren van ons onderwijs.

Een vierde punt is de organisatie van de arbeidsmarkt. Iedereen hier is het erover eens – en dat hebben we al tientallen keren gezegd – dat de arbeidsmarkt in het noorden van het land grondig verschilt van die in het zuiden. Toch moeten we alleen maar onze tijd verspillen door daarover te discussiëren, door op federaal niveau te moeten gaan uitleggen waarom die plannen de Vlaamse arbeidsmarkt een onherstelbaar nadeel zouden berokkenen. Daarin

moeten we onze tijd steken, terwijl we die tijd eigenlijk zouden moeten gebruiken om onze eigen arbeidsmarkt grondig te hervormen. Vlaanderen heeft geen tijd meer te verliezen.

Een vijfde punt is de kwaliteit van de overheid, en daarvoor hebben we wel degelijk de bevoegdheid. Verschillende werkgeversorganisaties hebben deze voormiddag nog een oproep gedaan: “Laat ons ondernemen.” We klagen soms dat er te weinig ondernemerschap is in Vlaanderen. Het is waar dat er een dalend aantal ondernemers is. Maar wat kan men verwachten als er een overheid is die te veel administratie en regels oplegt en die te log en te traag is? Het is de taak van de overheid, zowel van de Vlaamse als de Belgische, om ondernemers de kans te geven hun ding te doen, niet om hen te hinderen.

Voor vele instrumenten zijn dit parlement en deze regering niet bevoegd. Bij het aanpakken van de crisis en het omvormen van de arbeidsmarkt, heeft ze steeds een hand op de rug gebonden. Nochtans is dit de kern van de problemen die we moeten aanpakken.

Ik hoop maar dat Opel en de slag die we vorig week hebben gekregen, een alarmbel hebben doen rinkelen in Vlaanderen om verder werk te maken van de initiatieven die genomen zijn, versneld werk te maken van de initiatieven die genomen zijn en de initiatieven die op stapel staan, van start te laten gaan.

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

**De heer Sven Gatz:** Mijnheer Diependaele, ik ben het niet oneens met de vijf punten die u hebt opgesomd. Met een staats hervorming, waar wij nog steeds achter staan, zou het mogelijk moeten zijn om een aantal bijkomende hefboomen te krijgen, maar dan nog zou het zeer hard werken zijn om in een globaliserende economie op te boksen tegen een reus als GM. Dat moeten we erkennen. We moeten streven naar meer homogene bevoegdheidspakketten, onder meer voor economie en arbeidsmarkt, maar zelfs als het parlement die bevoegdheden zou hebben, dan nog zou het een moeilijk debat zijn. Ik hoop dat u het met me eens bent.

Minister-president, ik wil even de bocht maken naar uw voorstel om het vrijhandelsverdrag met Zuid-Korea in de koelkast te steken omdat het model dat aan Opel Antwerpen was beloofd, daar zou worden gefabriceerd. U zegt dat wij dit onder geen beding kunnen toelaten en dat we dus het vrijhandelsakkoord in de koelkast gaan steken. U hebt het niet met naam en toenaam gezegd, maar u weet dat het voor een belangrijk deel van onze textielindustrie – die er nog is net omdat ze innovatief is – net een interessante markt zou zijn. We moeten beter worden en we moeten sterker worden, maar we moeten onszelf ook niet opblazen.

Ik ben het daarom nog niet eens met die tactiek, maar ik kan begrijpen dat een machtige staat zoals Amerika dergelijke tactiek toepast. Maar eerlijk gezegd, ik weet niet of dat voor Vlaanderen de juiste oplossing is. Ik denk dat we sneller dan verwacht in ons eigen vlees zouden snijden en dat u op uw stappen zult moeten terugkomen. Men moet altijd weten in welk spel men meespeelt. U weet het beter dan ik, maar dit is een zeer machtige tegenstander. De vraag is of je dit in een open confrontatie kan winnen. De vraag stellen, is ze beantwoorden.

**De heer Matthias Diependaele:** Ik laat het tweede deel van uw opmerking, over het handelsakkoord met Zuid-Korea, over aan de minister-president.

Ik ben het volledig met u eens: zelfs al zouden we die bevoegdheden hebben, dan nog zou het niet evident zijn om naar GM te gaan, maar we zouden zeker al veel meer hebben gehad als we konden onderhandelen over de flexibele arbeidsmarkt en over de loonkost. Mijn punt was wel ruimer en ging over de volledige industrie.

Het is niet omdat onze tegenstander harder, groter of sterk is dat wij ons nu kwetsbaarder moeten opstellen. De Vlaamse Regering heeft alles uit de kast gehaald om de tewerkstelling zo goed mogelijk te verbeteren. We blijven echter opboksen tegen een onderneming waar we weinig verhaal tegen hebben.

**Minister-president Kris Peeters:** Het is duidelijk dat het door de heer Gatz aangehaalde punt op Europees niveau opnieuw moet worden bekeken. De Europese automobielproducenten hebben heel heftig gereageerd. Ik heb Agoria en het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) om hun standpunt gevraagd. Ik zal die vraag ook aan Voka voorleggen. Er is eten en drinken mee gemoeid. Ik zou graag hun visie kennen.

Het document is op Europees niveau enkel geparafeerd. Voormalig Europees Commissaris Ashton heeft de onderhandelingen gevoerd. Nu het is geparafeerd, zal de Europees Commissaris die deze functie op zich zal nemen, de heer De Gucht, dit dossier verder moeten afwerken.

We moeten rekening houden met de opstelling van de Verenigde Staten ten opzichte van deze vrijhandelsovereenkomst. De Europese Unie moet ook nagaan welke positie ze wil innemen. Ik heb hierover een brief gestuurd. Ik hoop dat het Europees Parlement hierover een duidelijke discussie zal voeren. Zij die de vrijhandel met Zuid-Korea onverkort blijven promoten, hebben gedeeltelijk gelijk. Belangrijke sectoren zouden positieve resultaten boeken. Dit geldt echter niet voor alle sectoren. De automobielsector heeft het al zwaar te verduren gehad en zou ten gevolge van die overeenkomst nog zwaardere klappen krijgen. Ik ben er sowieso van overtuigd dat het debat in eerste instantie op het Europees niveau moet worden gevoerd.

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

**De heer Ludwig Caluwé:** Voorzitter, vorige week heeft de heer Reilly een beslissing aangekondigd die drastische gevolgen heeft voor de 2600 werknemers van Opel Antwerpen en hun families en wellicht ook voor een veelvoud aan werknemers van het conglomeraat van toeleveringsbedrijven en dienstverlenende bedrijven die voor Opel Antwerpen werken. We willen trouwens uitdrukkelijk dat tijdens heel de discussie telkens ook het lot van de toeleveringsbedrijven en van hun werknemers mee in ogenschouw wordt genomen.

Een aantal mensen, ook in het Vlaams Parlement, reageren enigszins defaitistisch en berustend op deze aankondiging. De voorbije jaren hebben we een van de ergste economische crisissen beleefd die deze wereld ooit heeft gekend. De economische groei is in ons land met meer dan 3 percent gedaald. In andere landen is de daling nog sterker. Er is nu al een lichte heropflakking. De economie begint weer beter te draaien. Maar zoals ook de minister-president voorspeld heeft, komen de belangrijkste gevolgen inzake de werkgelegenheid dit jaar aan de oppervlakte.

Sommigen vergelijken dit met een natuurlijk proces. Zoals bij een hevige stormwind eerst het hout dat al wat is verdord naar beneden komt, zoals na een Hongerwinter het de al verzwakte elementen van een soort zijn die de lente niet halen, zo zijn het economisch de al slecht presterende bedrijven die finaal niet levend door de crisis geraken. En dus, zeggen sommigen het is logisch wat er nu met Opel Antwerpen gebeurt. Het ging daar al slecht, het zat eraan te komen.

Dit klopt echter niet. Dit is een foutieve conclusie. Er is niet noodzakelijk iets mis met onze Vlaamse automobiellindustrie. De heer Bothuyne heeft het daarnet al geïllustreerd. Audi is goed geherstructureerd. Ford doet het goed. Volvo heeft aangekondigd dat het 142 werknemers in dienst wil nemen.

Er is niet noodzakelijk iets mis met onze automobiellindustrie, en er is eigenlijk ook niets mis met Opel Antwerpen. Wie dat toch beweert, speelt eigenlijk het spelletje van de heer Reilly mee. Op de keper beschouwd, is Opel Antwerpen niet het zwakke broertje. Zo is volgens de naakte cijfers in 2009 in Antwerpen winst gemaakt.

Toen men een paar jaar geleden een benchmarking maakte van alle automobiellbedrijven, bleek dat Opel Antwerpen tot de top 5 behoorde qua productiviteit. Als ik deze week de



cijfers zie met betrekking tot de totale productiviteit, waaruit blijkt dat België tot de top 3 behoort, denk ik dat dit nog altijd het geval is.

In Vlaanderen is er een conglomeraat van kmo's die toeleveren aan de automobielinindustrie. De federale regering zorgde er met een daling van de lasten op de ploegenpremie voor dat men qua loonkost telkenmale onder de Duitse bedrijven bleef. De Vlaamse Regering heeft er enkele jaren geleden voor gezorgd dat er een belangrijke investering plaatsvond, die normalerwijze, als men economisch redeneert, ook zou hebben gezorgd voor verankering, namelijk de 'press shop'. Dat is een belangrijke investering die nog lang niet is afgeschreven. Het is economische nonsens om die dicht te doen.

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

**De heer Ivan Sabbe:** Mijnheer Caluwé, weet u eigenlijk hoeveel verlies Opel vorig jaar heeft geboekt? U zegt dat Opel Antwerpen een marginale winst heeft gemaakt. Het staat buiten kijf dat de wet-Renault moet worden toegepast, maar we wisten toch al lang dat Opel het zeer slecht doet? Vorig jaar heeft GM-Opel 2,8 miljard euro verloren.

Als beleidsmakers – en CD&V zat zowel toen als nu aan het stuur – zie je dat aankomen. U had dus al lang moeten zien wat de alternatieven zijn. Iedereen weet dat de groei van de automobielinindustrie vandaag in China zit. 30 miljoen auto's hebben de Chinezen vorig jaar gekocht, terwijl ze er maar 10 miljoen geproduceerd hebben. Ze hebben investeringen gedaan in Taiwan – geen overheidsgeld – waar ze investeren in groene auto's. Chery en Geely, op één na de twee grootste automobielinconcerns in China, dát zijn de mensen die we moeten aanspreken. Daar moeten we naartoe om ervoor te zorgen dat die elektrische auto hier een feit wordt, in plaats van hier te zitten debatteren over het al dan niet toepassen van de wet-Renault en een verslag te geven over het verleden.

We moeten nu ageren, nu in het vliegtuig springen, nu actie ondernemen om Opel op lange termijn te redden, de werknemers én de knowhow, en niet hier zitten bakkeleien en zeveren over het verleden.

**De heer Bart Van Malderen:** Mijnheer Sabbe, u laat zich hier al voor de tweede keer ontmaskeren als de lobby van GM en de woordvoerder van de heer Reilly. Opel Antwerpen maakte 3 miljoen euro winst, nadat men al 30 miljoen euro had bijgedragen om de schulden en het verlies, waar u naar verwijst, te reduceren. Dat is de realiteit. Probeer die waarheid nu toch niet te verbloemen.

**De heer Ivan Sabbe:** Ik wil die waarheid geen geweld aandoen. Ik wil enkel dat u niet halsstarrig in een ontkenningfase blijft steken door te zeggen dat Opel nog een toekomst heeft in Antwerpen, want dat is niet het geval. Het is aan ons, en zeker aan de Vlaamse Regering, om zo snel mogelijk een alternatief te vinden, zodat die mensen duurzame werkgelegenheid hebben in Antwerpen.

**De heer Ludwig Caluwé:** Voorzitter, het betoog van de heer Sabbe is de perfecte illustratie van het feit dat we moeten leren wat meer naar elkaar te luisteren en te wachten tot mensen hun redenering hebben afgemaakt, vooraleer te onderbreken. Ik wou namelijk net zeggen dat er niets mis is met Opel Antwerpen, maar dat er wel al vele jaren heel wat mis is met het management van General Motors. Dat is de essentie van de zaak. (*Applaus bij CD&V en sp.a*)

De jongste jaren hebben we dat aan den lijve kunnen vaststellen. Eerst zette men Opel in de etalage. De gesprekken waren zelfs al bijzonder ver gevorderd. Maar plots kwam men daarop terug. Vandaag zitten we op twee jaar tijd al met het vierde herstructureringsplan dat uitgaat van General Motors. Dat is ook in het verleden al het geval geweest. We zitten met de ondertekende overeenkomst met België dat men de SUV zou assembleren bij Opel Antwerpen. We hebben ook vastgesteld dat de Vectra destijds in Antwerpen is weggehaald, niet om economische redenen, maar louter en alleen om politieke redenen.

We hebben ook vastgesteld dat GM in de voorbije jaren systematisch de nieuwe trends heeft gemist. Men begint pas vandaag met de ontwikkeling van een groene wagen. Het is bovendien onbegrijpelijk dat men die productie, louter om politieke redenen, beperkt tot de Verenigde Staten, en de groene wagen niet ook ergens in Europa produceert, terwijl Europa normaal gezien een van de eerste groeiemarkten zal zijn voor groene wagens.

Ik denk dat dat perfect aantoont dat het inderdaad niet het bedrijf Opel Antwerpen is, maar het management van GM waar alles mis mee is. Gelet daarop heeft de Vlaamse Regering de juiste houding aangenomen om nu in het kader van de procedure van de wet-Renault aan de kant te gaan staan van de werknemers, samen trouwens met het lokaal management, met de lokale overheden, en met Agoria, de sectorfederatie van de werkgevers. We moeten het debat voeren over de toekomst van onze industrie, over de implementatie van ViA, over loonkosten, over energiekosten en over administratieve kosten. Aan dat laatste werken we met dit parlement trouwens zelf. We proberen om de periode voor het verkrijgen van een vergunning in te perken. Maar dat is allemaal een ander debat, dan het debat over Opel Antwerpen.

Als de werknemers de strijd willen voortzetten en alternatieven willen zoeken om het bedrijf te laten voortbestaan – wat de beste oplossing zou zijn voor de werknemers en voor de toeleveranciers – dan moeten we hen steunen. Er is tegenover hen een ongelooflijke psychologische strijd gevoerd. Maar ze gaven en geven niet op. Vandaag is hun wapen niet staken, maar werken.

We hebben een aantal ijzers in het vuur. Er is de globale afspraak met betrekking tot de SUV en de problematiek Zuid-Korea. Er is het geld dat GM vraagt van de Europese lidstaten, en dat binnen de krijtlijnen van de Europese regels moet blijven. Men kan binnen die regels geen bedrijven sluiten die betere papieren hebben dan andere. Er is het geld dat vandaag globaal in Europa aan de werknemers gevraagd wordt. Er is het blijvende aanbod van de Vlaamse Regering. Dit zijn de kaarten waarmee gespeeld moet worden. Ze zijn misschien niet super, maar er zitten troeven bij.

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

**De heer Jan Penris:** Ik wil even dat blijvende aanbod van de Vlaamse Regering fijnstellen; het is goed dat de minister van Begroting hier ook is.

We horen hier regelmatig dat bedrag van 500 miljoen euro vallen. Het is misschien goed dat we even fijnstellen wat we daaronder mogen verstaan. Ik had begrepen dat Vlaanderen rechtstreeks 300 miljoen euro, onder een of andere vorm, de vorm moet misschien nog eens worden verduidelijkt, ook naar de hogere overheden, ter beschikking zou stellen. Dan was er nog 200 miljoen euro waar vaagheid over blijft bestaan. Die zouden we toekennen in het kader van een zogenaamde sale-and-leasebackoperatie.

Daarbij gaan we ervan uit – dat moet voor de duidelijkheid worden vermeld – dat als GM de gronden in het havengebied wil verkopen, het Antwerpse Havenbedrijf een voorkooprecht heeft. Wij gaan er dus van uit dat het Antwerpse Havenbedrijf die 200 miljoen euro veil zal moeten hebben en op tafel leggen. Is het dan de Vlaamse Regering die die operatie achteraf financieel indekt? Of gaat de Vlaamse Regering zelf 200 miljoen euro ter beschikking stellen om deze operatie door te voeren?

Ik vind het bedrag van 500 miljoen euro spectaculair – spectaculair genoeg – maar ik denk dat er te veel onduidelijkheid over bestaat. Ik vraag het aan u, mijnheer Caluwé, omdat u in het dossier beslagen bent, maar ik vraag het in tweede instantie ook aan de minister-president en aan de minister van Begroting. Straks gaan we in andere gremia over dit deel van het verhaal moeten verder debatteren. We moeten daar duidelijkheid over hebben.

**Minister-president Kris Peeters:** Voorzitter, mijnheer Penris, ik zal het nog eens uitleggen. We hebben 300 miljoen euro aangeboden als waarborg voor leningen die men zou aangaan

voor de verdere duurzame ontplooiing van de vestiging in Antwerpen, net zoals we aan Volvo en andere bedrijven een waarborg hebben gegeven. We kunnen met een goed dossier en binnen de Europese krijtlijnen die 300 miljoen euro waarborg geven als het economisch verantwoord is en op basis van een economisch verantwoord businessplan.

U bent goed geplaatst als eminent lid van het Havenbedrijf. De sale-and-leaseback gaat over 1 miljoen vierkante meter gronden en gebouwen. De haven van Antwerpen heeft daar 200.000 vierkante meter aangekocht voor een bedrag van 20 miljoen euro. Voor de rest van de gronden heeft men op basis van een notariële akte die dateert van de jaren zestig, een voorkooprecht, hoewel daar voorzichtig mee moet worden omgegaan. In artikel 9 zitten zaken waar men mee moet opletten. Daar staat immers in dat GM binnen de groep nog wel kan verkopen en dat daar het voorkooprecht niet geldt. Dat is nu niet zo belangrijk.

Wat ook wel belangrijk is om mee te geven, is dat wij dat hebben laten schatten, en de schatting kwam uit op een bedrag van 198 miljoen euro, weliswaar ‘in going concern’. Het is juist wat de heer Caluwé zegt, namelijk dat in de ‘press shop’ waar de ‘press’ gebeurt, heel zware fundamenten zitten en zo meer. Als die niet gebruikt wordt door GM of wanneer daar andere activiteiten plaatsvinden, die gronden en gebouwen natuurlijk geen 198 miljoen euro waard zijn. Dat geldt enkel ‘in going concern’, ervan uitgaande dat GM de activiteiten daar verder ontplooit. Als u dat zou vergelijken: voor 200.000 vierkante meter, 20 miljoen euro, dan komt u uit op 100 miljoen euro voor de rest.

Dit gezegd zijnde, is het de vraag hoe dat wordt gefinancierd. We hebben met de haven rond de tafel gezeten om te kijken hoe we kunnen concretiseren. Er zijn natuurlijk verschillende formules mogelijk om te concretiseren, en het hangt ervan af of we ‘in going concern’ zitten of niet. Als het niet ‘in going concern’ zit bij GM, dan is dat geen 200 miljoen euro waard. Als dat wel ‘in going concern’ zit – waar we nog altijd van uitgaan, want in een van de alternatieven die in de werkgroep werd besproken zit de sale and leaseback, daarover hebben de werknemers met hun experts, advocaten en ook met de Vlaamse Regering gezegd dat ze het belangrijk vinden en het in hun plan steken –, dan zijn er voldoende elementen om dat bedrag, of het nu door de haven wordt geleend of door andere instanties, heel snel operationeel te maken. Daar werden al een aantal gesprekken over gevoerd, ze zijn al heel ver gevorderd. Het is dus niet zo dat wij het doorschuiven naar de haven, er is verder over te spreken, ook met de stad Antwerpen.

Dat is het kader, maar u begrijpt dat het een groot verschil maakt welke activiteiten er op die gronden zullen plaatsvinden en wat we kunnen doen met die gebouwen. In de mate dat het automobieliindustrie, en wat ons betreft van GM, is, zitten we met 200 miljoen euro. Als het andere activiteiten zijn, geldt: hoe verder weg van die industrie, hoe kleiner de waarde van de grond. Ik hoop hiermee verduidelijking te hebben gegeven, mijnheer Penris, zodat u een aantal vragen niet meer hoeft te stellen.

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

**De heer Dirk Van Mechelen:** Voorzitter, het wordt nu toch wel heel duidelijk over welk soort geld het gaat. Dit weekend had ik de indruk dat men wou laten uitschijnen dat die 500 miljoen euro een cheque was die bij de minister van Begroting in de bankkluis ligt. Voor alle duidelijkheid: daar gaat het niet over. Men kan ook niet insinueren dat men dat geld op een andere manier kan gebruiken in het kader van het bestrijden van de gevolgen van de mogelijke sluiting. Laat ons ook daarover geen verkeerde verwachtingen creëren, minister van Begroting.

**De voorzitter:** Minister Muylers heeft het woord.

**Minister Philippe Muylers:** Mijnheer Van Mechelen, het is heel duidelijk. Men heeft mij gevraagd tijdens het weekend of wat we aan GM hadden beloofd, ook gold voor de alternatieven die nu worden uitgezocht. Mijn antwoord daarop is geweest: “ja, wij doen hetzelfde voor die andere”. Het gaat om een totaalbedrag van 500 miljoen euro, zoals de

minister-president heeft uitgelegd. Ik denk dat het voor iedereen duidelijk is. Ik heb ook gezien dat de vakbonden heel duidelijk weten dat dit geen cash geld is.

**De heer Ludwig Caluwé:** Voorzitter, collega's, ik zal afsluiten, want mijn tijd is om. Wat net gezegd is, slaat op één van de kaarten waarmee de werknemers, het lokale management, de lokale overheden en de werkgeversfederatie, nog altijd willen blijven spelen om een overwinning proberen te boeken. Zolang zij dat spel willen aangaan, moeten wij als overheid aan hun kant staan en blijven staan. Ik denk dat de Vlaamse Regering de juiste houding heeft aangenomen, en ze heeft daarbij onze steun. (*Applaus bij de meerderheid*)

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

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voorzitter, minister-president, minister, collega's, donderdag 21 januari 2010 zal voor altijd een donkere dag zijn in de geschiedenis van Antwerpen en in de geschiedenis van de auto-industrie. De afgelopen maanden zijn al duizenden mensen het slachtoffer geworden van de crisis en hun werk kwijt gespeeld. Dat mogen we zeker niet vergeten. Maar bij Opel Antwerpen gaat het in één klap om 2600 mensen die hun job verliezen. Veel toeleveringsbedrijven dreigen ook in de problemen te komen. In totaal vallen maar liefst duizenden gezinnen in tijden van crisis in onzekerheid.

Na maanden en zelfs jaren van onduidelijkheid dreigt nu dus jammer genoeg het doek te vallen over Opel Antwerpen. Na 85 jaar moet die Antwerpse fabriek waarschijnlijk de deuren sluiten, en dit na een beschamend optreden van GM. De manier waarop de GM-directie is omgegaan met de werknemers van Opel Antwerpen, is wraakroepend. Maandenlang moesten ze bang afwachten en berichten over een al dan niet sluiting vernemen via binnenlandse of buitenlandse kranten. Zij verdienden beter. Het is op verschillende fora duidelijk geworden dat onze werknemers bij de meest productieve waren van Opel wereldwijd.

Minister-president, de onduidelijkheid die we de afgelopen maanden en jaren hebben gekend, mag nu niet worden vervangen door een nieuwe onduidelijkheid over de toekomst. We zijn ervan overtuigd – en u hebt daarvoor onze steun – dat u en uw regering al het mogelijke doen voor het vermijden van een sluiting. U moet dat doen. Het laatste wat we nu mogen doen, is enkele maanden voor de definitieve beslissing de handdoek in de ring gooien.

Maar laat ons tegelijk ook realistisch zijn. In hoeverre is dit alles realistisch? In feite hopen we met zijn allen, ook in dit halfroend en in de politiek, op een mirakel. In hoeverre is het aangewezen om een beleid te blijven bouwen op het al dan niet optreden van dat mirakel? U hebt daarnet zelf gezegd dat u de mensen geen valse hoop wilt geven. We kunnen ons de vraag stellen of we de onzekerheid voor de Antwerpse Opelwerknemers niet nodeloos verlengen. Kan Vlaanderen de besluitvorming van multinationals wel beïnvloeden? Is het verantwoord de mensen dit voor te spiegelen?

Open Vld steunt u in uw gevecht voor het behoud van de Antwerpse fabriek. Hoe graag we ook zouden geloven in een happy ending, we moeten rekening houden met een worstcasescenario.

**Minister-president Kris Peeters:** Mevrouw De Ridder, u hebt het over mirakels. U twijfelt daaraan. Dat is zelfs niet aan de orde op dit moment. Het is toch duidelijk dat dit een zeer specifieke situatie is waarbij er 265 miljoen euro van de werknemers wordt gevraagd en in totaal 2,7 miljard euro van de andere lidstaten. U hebt als partij op Europees niveau een belangrijke positie. Daar gaat het gevecht nu over: over het businessplan en de bijdragen van de lidstaten. Dat heeft niets te maken met mirakels. Het heeft alles te maken met een duidelijke visie en een duidelijke actie om aan Europa te zeggen dat dat niet gaat. Als de werknemers solidair zijn en die 265 miljoen euro weigeren op te hoesten als men Antwerpen sluit, staan we vrij sterk. Daar is het nu om te doen en niet om het hopen op mirakels.

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

**Mevrouw Fientje Moerman:** Minister-president, er zijn nog belangrijke personen in Europa, personen die de verantwoordelijkheid dragen om een nieuwe functie uit te bouwen. De heer Van Malderen heeft hier gevraagd om dit op de agenda van de eerstkomende Europese Raad te zetten in februari. De eerste concrete vervalddag is dus die Europese Raad. Er rust een zware verantwoordelijkheid bij degene die de Europese Raad aanstuurt en dat is de heer Van Rompuy.

**Minister-president Kris Peeters:** Ik heb gezegd dat we op 8 februari, wanneer de ministers van Economie samenkomen, het thema op de agenda plaatsen. Dat gebeurt in samenspraak met de federale minister bevoegd voor economie. Ik wil mijn verantwoordelijkheid niet ontlopen, maar ik roep meerderheid en oppositie op om in te zien dat dit een zeer unieke situatie voor Europa is. We moeten dat aankaarten. Ik ben ervan overtuigd dat, mits een goede aanpak, dit geen verloren zaak is. Dit mag geen precedent in Europa worden. Men vraagt immers bijdragen van lidstaten om in andere lidstaten een bedrijf te sluiten. Als dat kan, dan is dat een belangwekkende nieuwe wending op Europees niveau. Ik vraag dus dat we samen inspanningen leveren om dat af te wenden.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik neem nota van het feit dat u zegt dat u wilt wachten op de ontwikkelingen en op de uitspraak van de Europese Commissie over de staatssteun. Vooreerst wil ik stellen dat wij het niet aangewezen vinden om daarop te wachten. Wij vinden dat het moment is aangebroken om duidelijkheid te verschaffen over een plan B. Dat is zeker zo nu de minister van Begroting zelf ballonnetjes oplaait. De Europese Commissie zal een onderzoek moeten uitvoeren. Dat is heel belangrijk. Maar de Europese Commissie kan dat niet zonder te beschikken over het ondernemingsplan. Zolang GM weigert dat over te maken, kan dat onderzoek niet gebeuren. Op dat punt kunt u op ons rekenen, en u weet dat we op het Europese niveau een sleutelfiguur ter beschikking hebben. Wij steunen u in uw vraag naar een doorgedreven onderzoek over de vraag of de voorwaarden voor het geven van staatssteun wel zijn nageleefd. We moeten onderzoeken of er geen onregelmatigheden zijn gebeurd en of we niet te maken hebben met een onversneden protectionisme dat in de 21e eeuw ontoelaatbaar is.

**Minister Philippe Muylers:** Ik heb in het lang en in het breed uitleg verschaft. Ik heb geen ballonnetjes opgelaten. Ik heb enkel geantwoord op de vraag of de steun die was beloofd aan GM, gehandhaafd blijft als de omstandigheden vergelijkbaar zijn. Als de context van de voorstellen die de vakbonden in de eerste fase van de uitvoering van de wet-Renault naar voor schuiven vergelijkbaar is met deze waarin we steunmaatregelen voor GM en Magna hebben voorgesteld, dan blijven de steunmaatregelen van de Vlaamse Regering gelden. Ik weet niet of u het daarover hebt als u over “de ballonnetjes” spreekt. Volgens mij zijn dat geen ballonnetjes maar een uiting van een consequent beleid van de Vlaamse Regering.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Minister Muylers, u zei dat het bedrag van 500 miljoen euro dat voor een doorstart ter beschikking was, nu voor nieuwe plannen ter beschikking ligt. De heer Van Mechelen had het er ook al over: het gaat over 200 miljoen euro voor de sale-and-leasebackoperatie en over 300 miljoen euro aan waarborgen. Het gaat niet om een cheque ter waarde van 500 miljoen euro die daar voor de vakbonden op tafel wordt gelegd. *(Opmerkingen van de heer Kris Van Dijck)*

Gisteren is gezegd dat 500 miljoen euro op tafel ligt. Ik wil het debat op een serene wijze voeren. Laten we dat blijven doen. We horen de afgelopen dagen en maanden over diverse scenario's; over allerlei alternatieve plannen. Dat gaat van het ontwikkelen van een eigen wagen tot een toeleveringsbedrijf dat nicheproducten produceert. Elk nieuw scenario creëert nieuwe onduidelijkheden, en daarbovenop komt dat bedrag van 500 miljoen euro aan overheidssteun waarvan niet duidelijk is geweten waarvoor het kan worden aangewend.

Voor de duidelijkheid: onze partij blijft achter de beslissing van de vorige regering staan om dat Vlaamse geld ter beschikking te houden voor een doorstart van Opel. Maar voor ons kan dat enkel als een economische logica wordt gevolgd. Dat wil dus zeggen dat dit kan als een

privéfirma interesse heeft om op de huidige site een economisch rendabele activiteit op te starten.

Kortom, de onduidelijkheid over een mogelijke sluiting dreigt te worden vervangen door een nog grotere onduidelijkheid over de toekomstplannen. Wij verwachten van u op korte termijn duidelijkheid. Wat zult u de komende dagen en weken ondernemen? Wanneer zullen we van u een concreet en haalbaar plan B verwachten? Wacht u op de uitspraak van de Europese Commissie? Ik stel dat vast, en wij betreuren dat. Wij vinden dat Vlaanderen zelf voor actie moet kiezen.

En daarbij, collega's, gaat het niet enkel over een mogelijke doorstart of herbestemming van de locatie maar ook over een worstcasescenario. Dat zou schrijnend zijn maar we moeten rekening houden met een volledige sluiting van de Antwerpse vestiging. De Antwerpse Opelwerknemers kijken nu in uw richting. Ze vragen wat u gaat doen om hen extra te begeleiden en te ondersteunen in de zoektocht naar nieuw werk. Ik stel dan ook de vraag of u al contact hebt opgenomen met het federale niveau om concreet over de herbestemming van jobs en over nieuwe werkafspraken te overleggen. Vlaanderen is tot veel in staat. Dat geloof ik graag, maar in een dergelijke crisis is het misschien beter om zeer snel en intensief samen te werken met de federale overheid.

Ik besluit. We staan vandaag op een kantelmoment. Vlaanderen mag de boot absoluut niet missen en moet maximaal inzetten op de tewerkstelling in de industrie van de toekomst. Verschillende leden van de vergadering hebben dit vandaag al naar voor gebracht. We moeten resoluut kiezen niet alleen voor groenere auto's, maar ook voor een groenere toekomst economie. Voor ons is dat duidelijk. Het is een schrijnend voorbeeld, maar het debat moet over meer gaan dan over Opel alleen. We moeten vandaag het debat durven te voeren over de toekomst van de industrie in Vlaanderen. Dat is ongetwijfeld ook iets dat aan bod zal komen in de volgende staten-generaal.

De toekomst ligt meer dan ooit bij innovatie en onderzoek. Dat was gisteren tijdens het debat in De Zevende Dag duidelijk. Er was een voor mij verrassende eensgezindheid tussen de twee topmannen van het ACV en het VBO. Beiden stelden ze: "Nu besparen op innovatie en de investeringen voor innovatie terugdraaien, is niet te verklaren. Het Opeldossier bewijst dit. We hebben niet minder maar juist meer investeringen in onderzoek en innovatie nodig. Daarnaast is het absoluut noodzakelijk dat we door een grotere autonomie voor Vlaanderen tot een aantrekkelijke arbeidsmarkt en fiscaliteit komen."

We zitten wel met een handicap, namelijk in verband met de loonkost, de flexibiliteit en de administratieve overlast. Hierover moeten we het debat vandaag nog durven op te starten want enkel zo kunnen we onze concurrentiepositie ten opzichte van het buitenland versterken en behouden en kunnen we ook de buitenlandse investeringen behouden, en meer nog aantrekken. (*Applaus bij Open Vld*)

**De heer Sven Gatz:** Ik heb nog een kleine vraag voor de minister-president en voor de minister van Werk. We hebben enkele weken geleden hier het Werkgelegenheids- en Investeringsplan van de Vlaamse Regering besproken. Hoe verhoudt het eerste luik, namelijk het werkgelegenheidsluik, zich tot de staten-generaal voor de Vlaamse industrie die u binnenkort bijeenroept? Is dat iets dat voortdurend bijgestuurd wordt? Wordt het ene vervangen door het andere? Kunt u mij daarover iets meer uitleg verschaffen? Hoe moet ik beide initiatieven zien? We worden op de lange duur met zoveel plannen om de oren geslagen en we willen allemaal wel dat er werkgelegenheid door wordt gecreëerd. En daarover gaat eigenlijk mijn vraag.

**Minister-president Kris Peeters:** Ik zal kort zijn. We hebben naar het actualiteitsdebat over het zeer belangrijke sociale drama geluisterd. Het is heel belangrijk te onderstrepen dat de werknemers van Opel, en ook van de vele toeleveringsbedrijven, vragen dat wij hen zouden steunen. Het management van Opel vraagt om steun. De steun die zij zo uitdrukkelijk in deze

moeilijke omstandigheden vragen, is ervoor te zorgen dat de onderhandelingen die nu met de top van GM moeten plaatsvinden, alle kansen zouden krijgen. Wij, als Vlaamse Regering, hebben daar onze steun voor meer dan 100 percent aan verleend.

Ik vind het jammer dat sommigen onze steun hier niet zo uitdrukkelijk hebben uitgesproken, maar daar zullen de werknemers en allen die het debat hebben gevolgd, over moeten oordelen. Ik heb ook begrepen dat men vraagt naar het plan B.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik die vraag begrijp, maar ze is nu niet aan de orde. Sommigen gaan ervan uit dat ze wel aan de orde is omdat het realistisch is dat het dichtgaat. Ik zeg u en ik herhaal het, samen met de werknemers, dat het businessplan niet volledig rond is. 265 miljoen euro van de werknemers, en 2,7 miljard euro van de lidstaten, dit is niet rond. Laat ons daar dus maximaal op inzetten, schouder aan schouder. In dit Vlaams Parlement gaan we niet over plan B beginnen, of over hoe we Saab kunnen overkopen. Dat plan hebben we trouwens al lang bekeken, maar het is te risicovol.

Neen, nu gaat het erom vanuit dit Vlaams Parlement te zeggen aan de mensen die de stakersposten bemannen, en die alle hulp en steun nodig hebben, dat we er volop voor gaan en dat we in Europa duidelijke taal spreken. De kans bestaat dat men zegt: Antwerpen gaat niet dicht. De kans bestaat dat werknemers uit andere lidstaten niet de dupe willen zijn, dat ze daar niet voor willen betalen, dat de andere lidstaten ervoor zorgen dat hun bijdrage niet dient om Opel Antwerpen te sluiten.

Hier wordt gezegd dat de Vlaamse Regering het al zag aankomen, dat het een aangekondigde dood was, met andere woorden. Hier heeft men het over NedCar. Mijnheer Dewinter, ik heb dat bekeken, daar zitten heel wat angels in. Ik denk dat dit niet voor herhaling vatbaar is.

Mijnheer Watteeuw en mijnheer Dewinter, jullie zeggen dat we nu een sociaal begeleidingsplan moeten hebben. Het is pas na de eerste fase van de wet-Renault en na het afsluiten van de tweede fase, dat we een sociaal plan moeten hebben en tewerkstellingscellen moeten oprichten, niet vroeger. Op dit moment is dat dus niet aan de orde.

Natuurlijk moeten we maximaal voorbereid zijn op elk scenario. Daar is deze Vlaamse Regering al heel wat weken en maanden mee bezig. Deze Vlaamse Regering gaat die mensen van Opel en van de toeleveranciers niet in de kou laten staan als ze er zelf van overtuigd zijn dat we deze kaart nog moeten trekken. Al die werknemers kunnen op deze Vlaamse Regering rekenen om in de eerste fase, die nu komt, alles op alles te zetten om het tij nog te keren. Als dat niet kan, moeten we heel snel en duidelijk nagaan hoe we dat aanpakken. Als we in zo'n situatie terecht komen, zal ik daarover de nodige tekst en uitleg geven. *(Applaus bij de meerderheid)*

**De heer Sven Gatz:** Minister-president, ik merkte dat u bij het begin van uw repliek een beetje geërgerd was dat niet het voltallige parlement aan uw voeten lag. We hebben een sereen en ingetogen debat gehad, daar kunt u het wellicht mee eens zijn. Tot nader order is dit nog altijd geen kerk, maar een parlement. In die zin vinden wij het niet meer dan normaal om aan de grootkardinaal kritische vragen te stellen. We vinden dat u de kans moet hebben om uw plannen in overleg met de sociale partners ter plaatse en uw plannen voor Europa, uit te testen. Alleen moet tegelijk de politieke klasse, niet alleen de regering, maar heel het parlement, de intellectuele eerlijkheid hebben om te zeggen waar het op staat.

Dat is wat we bedoelen met: we hopen toch op een mirakel. Ik hoop dat u gelijk hebt. In dat geval zult u hier de volgende keer met de grote trom worden binnengehaald. In de eerste plaats hoop ik dat u gelijk hebt voor de werknemers in Antwerpen, maar die kans is op dit moment heel klein. In die zin blijven we bij onze belangrijkste kritiek: wat u doet, is goed, maar het plan B ontbreekt.

**De heer Filip Dewinter:** Minister-president, het is jammer dat u doet alsof de fracties die kritische vragen stellen bij uw beleid, automatisch worden gedoodverfd als defaitisten die

geen toekomst meer zien in Opel Antwerpen en de arbeiders van Opel Antwerpen zouden laten vallen, en niet solidair zijn met hen. Dat is niet waar, dat is niet eerlijk. Dat mag u niet doen, want het is niet juist.

Wij zijn even bezorgd, en wij hebben het even goed voor met deze mensen. Wij zijn ook van oordeel dat maatregelen zoals sociale begeleiding moeten worden genomen. Alleen is het ene niet tegenstrijdig aan het andere. U mag ons toch niet kwalijk nemen dat wij inderdaad vragen wat, indien het dan toch afloopt en die kans is relatief groot, de alternatieven zijn. Wat is uw plan B?

Ik heb de indruk dat u vandaag bent komen zeggen dat wij in feite wel gelijk hebben, maar dat het eigenlijk nog te vroeg is, dat het een kwestie is van strategie en tactiek en dat u een alternatief achter de hand hebt. U hebt gezegd dat u het alternatief-Saab hebt onderzocht en dat u het Nederlandse alternatief NedCar hebt bekeken. Dat wijst erop dat u er wel degelijk rekening mee houdt, maar het misschien nog te vroeg vindt.

Wij zullen u dan ook te gepasten tijde, wanneer het doek definitief valt – hopelijk gebeurt dat niet, maar de kans dat het gebeurt, is relatief groot – opnieuw ondervragen. Wij hopen dat het huiswerk dan is gemaakt en dat we dan een iets minder steriel debat over het alternatief kunnen voeren dan vandaag het geval was.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Ik zou graag een actualiteitsmotie aankondigen namens mijn fractie.

**De voorzitter:** Vraagt nog iemand het woord? (*Neen*)

Het debat is gesloten.

#### **Actualiteitsmoties**

**De voorzitter:** Door de heren Penris, Dewinter en Wienen en door de heer Watteeuw en mevrouw Vogels werden tot besluit van dit actualiteitsdebat actualiteitsmoties ingediend. Ze zullen worden gedrukt en rondgedeeld.

Door de heer Caluwé, door mevrouw De Ridder en door de heer Vereeck werden tot besluit van dit actualiteitsdebat actualiteitsmoties aangekondigd. Ze moeten uiterlijk om 17.23 uur zijn ingediend.

Ik stel voor dat we de stemmingen over die actualiteitsmoties woensdag houden. Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

Dan is aldus besloten.

Het incident is gesloten.

■

#### **REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN**

**De voorzitter:** Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen woensdag om 14 uur opnieuw bijeen om onze agenda verder af te handelen.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 16.54 uur.*

■



