

vergadering **C200**
zittingsjaar 2023-2024

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Economie, Werk, Sociale Economie,
Wetenschap en Innovatie

van 18 april 2024

(Een aantal sprekers namen mogelijk deel via videoconferentie.)



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over de Financial Times 1000-rangschikking van de snelst groeiende bedrijven van Europa – 1539 (2023-2024)	3
VRAAG OM UITLEG van Thijs Verbeurgt aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over de opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof tot aanpassingen van de individuele beroepsopleiding – 1545 (2023-2024)	5
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het faillissement van busbouwer Van Hool – 1563 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over ondersteuning bij de overname van busbouwer Van Hool en een eventuele verlenging en uitbreiding van de ontworpen zones in de Kempen – 1568 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het faillissement en de doorstart van busbouwer Van Hool – 1587 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Maurits Vande Reyde aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het principeakkoord voor de overname van busbouwer Van Hool – 1611 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Thijs Verbeurgt aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het faillissement en de overname van Van Hool en de rol van de Vlaamse Regering – 1615 (2023-2024)	9

VRAAG OM UITLEG van Stijn De Roo aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over de Financial Times 1000-rangschikking van de snelst groeiende bedrijven van Europa – 1539 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Minister, de Belgische economie is momenteel een van de snelst groeiende in de Eurozone en jonge bedrijven lijken hiervan te profiteren. België behoort voor het eerst tot de tien meest vertegenwoordigde landen in de Financial Times-rangschikking van Europa's snelst groeiende bedrijven. We hebben vijftien bedrijven in de top 1000-lijst.

Voorals Vlaanderen scoort goed met de topuniversiteiten, leefbare steden, waarin Gent specifiek wordt vermeld, altijd goed om wat chauvinistisch te zijn, een open economie die wordt bediend door de op één na grootste haven van Europa.

Er wordt ook verwezen naar het relanceplan Vlaamse Veerkracht dat de Vlaamse economie ondersteunt en financiële en administratieve hulp geeft voor start-ups. Ook Flanders Investment & Trade (FIT) wordt genoemd op het vlak van advies, subsidies en introducties bij potentiële investeerders en klanten.

Minister, we hebben in deze commissie al vaak gezegd dat Vlaanderen in Europa een voortrekkerspositie inneemt op het vlak van onderzoek en ontwikkeling en het EU-gemiddelde overtreft van 2,1 procent van het bruto binnenlands product (bnp). Wij zitten aan 3,65 procent van het bnp.

We doen het dus heel goed in Vlaanderen en dat wordt in deze rangschikking erkend.

Vlaanderen beschikt over belangrijke incubatoren voor start-ups, zoals imec.istart, Flanders Game Hub, Biotope, BlueChem, EdTech Station en IncubaThor. Hoe evalueert u de werking van deze incubatoren tijdens deze legislatuur?

Binnen de organisatie van Flanders Technology & Innovation waren start-ups een specifiek te bereiken doelgroep. Is FTI hier volgens u in geslaagd?

Ik weet dat de legislatuur niet lang meer duurt, maar zijn er nog initiatieven die u plant ter ondersteuning van start-ups?

De voorzitter: Minister Brouns heeft het woord.

Minister Jo Brouns: Dank u wel voor uw vragen, collega. Een beleid gericht op snelgroeiende ondernemingen is een verantwoord beleid op basis van de macro-economische impact van dergelijk type ondernemingen. De snelle groei gaat immers veelal gepaard met bovengemiddelde werkgelegenheidsgroei, innovatie en export.

Er is een specifiek beleid nodig met het doel de uitdagingen waarmee deze bedrijven geconfronteerd worden, te helpen overwinnen. Die uitdagingen zijn u welgekend: toegang tot talent, kapitaal, infrastructuur, betere toegang tot internationale markten, technologie, en het delen van kennis.

Dat we nu voor het eerst tot de tien meest vertegenwoordigde landen in de rangschikking van de Financial Times behoren, is het resultaat van meer dan een decennium beleid dat ondernemingen helpt om sneller te kunnen groeien. De eerste krijtlijnen van een omkaderend beleid werd hiervoor reeds in 2010

uitgetekend door toenmalig minister-president Kris Peeters met de zogenaamde gazellesprong in het kader van 'Vlaanderen in Actie', met een uitgewerkt omkaderend beleid gericht op begeleiding, netwerkvorming en het stroomlijnen en aanvullen van het overheidsinstrumentarium als hefboom voor die snelle groei.

In de daaropvolgende regeringsperiode werd onder minister Muyters verder ingezet op het werken aan een cultuuromslag om de ambities van groeiondernemingen aan te wakkeren en een aangepast beleidsprogramma om snelgroeiende ondernemingen beter te ondersteunen.

In de afgelopen legislatuur hebben we verder ingezet op dit omkaderende beleid. Ik som een aantal recente voorbeelden op tijdens deze legislatuur. Ten eerste heeft het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) in het contract ondernemerschap een aantal aparte percelen voor innovatieve snelgroeiende ondernemingen met een geïntegreerde en selectieve begeleiding gefocust op hun belangrijkste uitdagingen. Daarnaast heeft VLAIO twee nieuwe steunmaatregelen ontwikkeld die gericht zijn op potentieel snelgroeiende ondernemingen, namelijk de innovatieve starterssteun en het steunprogramma 'Schaalklaar'.

Met Startup.Flanders heeft Vlaanderen sinds 2022 ook zijn eigen dienstverleningsplatform in de markt gezet, dat Vlaanderen als start-uphub meer op de internationale kaart moet zetten.

Bij de incubatoren en hun werking merken we een sterke professionalisering en specialisering. Sinds begin dit jaar heeft imec.start een nieuw investeringsfonds opgericht om hun start-ups rond digitale technologie nog sneller te helpen doorgroeien tot volwaardige groeibedrijven, nadat bij het begin van de legislatuur de toegang tot financiering via incubatoren nog een aandachtspunt bleek.

Tijdens deze legislatuur zijn ook verschillende thematische en gespecialiseerde incubatoren opgericht voor bepaalde sectoren. Zo werd in Gent via het Vlaams Instituut voor Biotechnologie (VIB) het incubatorprogramma Biotope gelanceerd met een nieuw pre-seedfonds voor biotechstart-ups actief in agrifood en healthcare.

In 2022 werd het startschot gegeven van EdTech Station in Kortrijk, met als doel om de krachten tussen bedrijven en onderwijsinstellingen over heel Vlaanderen te kunnen bundelen binnen het domein educatieve technologie. Ook in Kortrijk werd vorig jaar Flanders Game Hub gelanceerd. 22 startups hebben zich met een project aangemeld. Dat is een mooi aantal.

Dan is er ook de BlueChem-incubator voor duurzame chemie in Antwerpen. Die heeft amper drie jaar na de opstart een investeringsdossier klaar voor forse uitbreiding, met een verdubbeling van hun labocapaciteit. Zo bouwen we dus verder aan een van de sterkste chemieclusters ter wereld, hier in Vlaanderen.

Last but not least is er IncubaThor, de energie-incubator in Genk met een focus op slimme-energie toepassingen, die onderdeel uitmaakt van het ecosysteem van Thor Park, waar bedrijven, onderzoeksinstituten, investeerders en talent elkaar ontmoeten. De innovatie en valorisatiekracht van deze incubatoren krijgen internationaal ook steeds meer weerklank.

Wat betreft uw tweede vraag, met betrekking tot FTI en start-ups als specifieke doelgroep, is het nog wat vroeg om een gedetailleerde analyse te maken. Er werden verschillende events voor start-ups georganiseerd, waaronder een tweedaagse summit in Gent. In Antwerpen was er FTI Supernova. Dergelijke grote events trekken natuurlijk internationale investeerders aan met een langetermijn-investeringshorizon en een hogere verliestolerantie. Fondsen uit heel de wereld waren aanwezig. Start-ups konden er pitchen, netwerken en inspiratie opdoen.

Willen we in Vlaanderen de economische groei en de tewerkstelling in de toekomst op een aanvaardbaar peil houden, dan is het cruciaal dat we ook in de volgende legislatuur blijven investeren in een sterk en toonaangevend ecosysteem voor snelgroeiende ondernemingen. Deze legislatuur willen we VITO4STARTERS nog ondersteunen bij de voorbereiding van een financieringsfonds voor start-ups actief in de circulaire economie. Daarnaast staat de gunning van het nieuwe contract ondernemerschap natuurlijk nog op de agenda, met een specifieke focus op de begeleiding van ambitieuze start-ups en scale-ups. Dat willen we nog gunnen voor het einde van deze legislatuur.

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Stijn De Roo (cd&v): Er wordt gewerkt tot de laatste minuut, en dat is goed. Dat is vooral ook nodig. U hebt verwezen naar een beleid dat in het afgelopen decennium vorm heeft gekregen, maar dat ook telkens gecontinueerd is gebleven. Dat werpt nu vruchten af. Ik denk dus dat we daar zeker wat appreciatie voor mogen tonen. Die appreciatie komt dan door eens op te duiken in een ranking, maar die blijkt ook vooral uit de snellere groei van steeds meer bedrijven, en ook uit het zichtbaar worden van incubatoren, die steeds beter hun werk doen, steeds professioneler worden, die ervoor zorgen dat nieuwe bedrijven die er meer en meer komen, ook als start-up of scale-up verder kunnen groeien.

Ik denk dus dat u in uw antwoord een mooi portfolio hebt kunnen tentoonspreiden. Ik vind dat dat beleid ook in de komende legislatuur, wie er dan ook aan de knoppen mag zitten, moet worden verdergezet. In de Gentse regio zien we bijvoorbeeld heel sterk dat er rond het ecosysteem dat we hebben kunnen creëren rond startups, met steun van Vlaanderen, maar vooral ook met de vele bedrijven die daar samenzitten, met de kennisinstellingen, enorm mooie dingen ontstaan. Daar wordt enorme economische meerwaarde gecreëerd. Dat zijn toch dingen die we niet mogen verliezen? Onze economische groei zal onze welvaart van morgen betekenen. Dat is van groot belang.

Ik ben tot slot ook zeer tevreden dat het initiatief bij de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) rond circulaire economie nog wordt opgestart, zodat daar ook verdere stappen in kunnen worden gezet. Vlaanderen heeft toch een aantal specifieke sectoren waar we toch in uitspringen. Circulaire economie is er daar een van. Dat hebben we enkele weken geleden nog gezien toen we hier een aantal Europese delegaties hebben ontvangen. Samen met technologie, met educatie, met onze chemieclusters, met energie, met onze Game Hub, zijn dat toch allemaal sectoren die we ook voor de toekomst moeten klaarmaken en klaar houden, moeten stimuleren. Dat kan via het beleid dat we hier de afgelopen jaren rond hebben gevoerd, door daar steeds verder in te investeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Thijs Verbeurgt aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over de opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof tot aanpassingen van de individuele beroepsopleiding – 1545 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Collega's, we hebben het hier al vaak gehad over de individuele beroepsopleiding (IBO). Dat is een opleidingsmaatregel die het voor werkgevers aantrekkelijker maakt om een werkzoekende met nog weinig ervaring

en competenties aan te werven. Via een IBO-contract volgen zij gedurende een tot zes maanden een opleiding op de werkvloer.

In een rapport over de effectiviteit van het IBO-stelsel oordeelde het Rekenhof in 2021 dat het voor verbetering vatbaar is. In de recente inventaris die wij in maart 2024 mochten ontvangen, ging het Rekenhof na in hoeverre hun aanbevelingen werden opgevolgd. Uit de inventaris kunnen we opmaken dat veel van de aanbevelingen met betrekking tot de IBO volgens het Rekenhof onvoldoende werden opgevolgd. Zo moet de toegang voor kansengroepen tot het stelsel nog altijd worden verbeterd. Dit vereist een versterking van de rol van VDAB en zijn partners bij het begeleiden naar de IBO. Op dit moment komt het initiatief voornamelijk van de werkgevers, wat de bestaande ongelijkheid verder benadrukt.

Daarnaast blijkt het ook nog onduidelijk of de IBO moet bijdragen tot het invullen van de knelpuntvacatures op de Vlaamse arbeidsmarkt. Indien dit het geval is, zou het volgens de aanbeveling van het Rekenhof logisch zijn dat de Vlaamse Regering de toegang tot de IBO meer richt op duidelijk identificeerbare knelpuntvacatures. Gezien het feit dat momenteel vooral werkgevers het initiatief nemen, blijkt het IBO-traject niet voldoende te helpen.

Tot slot dient VDAB, aldus het Rekenhof, de oorzaken van de ongunstige stopzetting en niet-duurzame tewerkstelling na de opleiding grondig te onderzoeken zodat het de begeleiding van de betrokken doelgroepen, sectoren en werkgevers kan bijsturen.

Gezien deze inventaris, en de bredere insteek ook, heb ik toch wat vragen over de IBO voor u, minister.

Is er een mogelijkheid om de kosten voor werkgevers te verlagen wanneer de IBO-kandidaat kortgeschoold is? Zo ja, met welke maatregelen kan dit worden bereikt?

Denkt u dat er ruimte moet zijn voor hooggeschoolden om deel te nemen aan het IBO-programma?

Overweegt u de uitkering voor deelnemers aan de IBO te verhogen tot het sectoraal minimum?

Zou de werkgeverspremie voor de IBO moeten worden verhoogd? Zo ja, welke aanpassingen zijn hiervoor nodig?

Hoe kan, volgens u, het IBO-programma structureel bijdragen aan het invullen van knelpuntvacatures op de Vlaamse arbeidsmarkt, en welke rol kan VDAB hierin spelen?

Op welke manieren kan worden voorkomen dat alleen werkgevers het initiatief nemen voor een IBO? Kan VDAB hierbij een versterkte rol spelen in het begeleiden van kandidaten naar IBO-trajecten?

In welke mate wordt momenteel onderzoek gedaan door VDAB naar de redenen voor de stopzetting van IBO-trajecten?

De voorzitter: De heer De Roo heeft het woord.

Minister Jo Brouns: Collega Verbeurgt, allereerst wil ik misschien nog even benadrukken dat het rapport van het Rekenhof van 2021 zowel door mijn voorganger collega Crevits, mezelf als VDAB ten gronde opgenomen zijn. De IBO is en blijft een belangrijk instrument om werkzoekenden hun competenties op de werkvloer te doen versterken met het oog op een duurzame tewerkstelling.

Wat betreft uw eerste vraag rond de kortgeschoolden is het belangrijk om mee te geven dat de IBO een opleidingsmaatregel is en geen specifieke doelgroepmaatregel; de competentiekloof ten opzichte van de vacature moet bepalend zijn om in te stromen. De scholingsgraad kan een indicatie geven, maar betekent niet automatisch een grotere competentiekloof.

Om de kwetsbare werkzoekenden, dus de mensen die langdurig werkzoekend zijn of een indicatie arbeidsbeperking hebben, meer kansen te geven bij het invullen van een vacature, krijgt de werkgever reeds extra voordelen via het stelsel van de IBO+. Hierbij kan de duurtijd van de opleiding langer zijn dan bij een gewone IBO, tot 12 maanden, en valt ook de werkgeversbijdrage volledig weg.

Dezelfde redenering moet gevolgd worden voor de hooggeschoolden. We hanteren het gelijkheidsbeginsel, waarbij iedereen die een competentiekloof kent ten opzichte van een vacature, kan instappen in het IBO-systeem, ongeacht zijn voorgaande studieniveau. Op vandaag zien we dan ook kort-, midden- en hooggeschoolden in een IBO.

Wat betreft de vergoeding van de deelnemers aan de IBO, werd op mijn vraag vorig jaar een oefening gestart binnen de raad van bestuur van VDAB met als focus de hervorming van het IBO-systeem. Deze hervorming moet als centrale doelstelling hebben: het verhogen van de aantrekkelijkheid van de maatregel, met in hoofdorde een financiële bijsturing van het huidige premiestelsel. Dat is de focus. VDAB is momenteel bezig met het uittekenen van verschillende financiële scenario's waaruit duidelijk zal worden of een verhoging van de IBO-premie voor de cursist financieel haalbaar is en of die verhoging tot het sectoraal minimum mogelijk is.

Wat betreft de werkgeverspremie betekenen aanpassingen aan het premiestelsel inherent dat ook de kostprijs van het IBO-instrument, al dan niet substantieel, zal verhogen. Er zal gekeken moeten worden hoe dat we in de toekomst naar een meer futureproof manier van financieren van het stelsel, waarbij er een evenwicht zal moeten worden gevonden tussen de bijdrage uit de Vlaamse middelen en de werkgeversbijdrage. Dat is dus een opdracht. De aantrekkelijkheid van het instrument voor werkgevers moet hierbij goed indachtig gehouden worden. Afhankelijk van het resultaat van de gesprekken binnen de raad van bestuur kan of moet dat dan ook meegenomen worden in een hervorming.

U stelde ook de vraag naar de rol van het instrument bij het invullen van de knelpuntvacatures. De IBO is één instrument binnen het brede instrumentarium van VDAB waarover zij kunnen beschikken en die gericht zijn op het invullen van knelpuntvacatures. VDAB kiest voor een breed aanbod aan erkende opleidingen, al dan niet in samenwerking met partners, waaronder Onderwijs, om werkzoekenden klaar te stomen voor het invullen van die knelpuntvacatures. Het gekozen instrument varieert dan ook van online leren, tot centrumeren in combinatie met werkplekleren en, in sommige gevallen, onmiddellijk via een IBO. Het profiel van de huidige werkzoekende betekent echter in veel gevallen dat de afstand tot de arbeidsmarkt en aanwezige competentiekloof eerder groot is, waardoor gemengde leerwegen en niet uitsluitend een IBO een meerwaarde betekenen.

Het klopt dat het initiatief bij een IBO vaak bij de werkgever ligt, waar reeds een match is met de vacature, maar waar nog beperkt bedrijfsspecifieke technische competenties moeten worden versterkt. Dat is in mijn ogen ook een belangrijk kanaal. VDAB zelf begeleidt ook werkzoekenden naar een IBO, maar meestal eerder als sluitstuk van een breder opleidingstraject.

Ik heb, opnieuw in het kader van de geplande hervorming, gevraagd aan VDAB welke andere partners, opleidingsinstanties of actoren een meerwaarde kunnen

bieden in het initiëren van een IBO. Ik sta ervoor open om daar met een brede blik, zoals altijd, naar te kijken.

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik denk dat we het erover eens zijn dat de individuele beroepsopleiding an sich heel veel mogelijkheden heeft om echt de kloof die we nog vaak merken tussen werkzoekenden en de arbeidsmarkt, te dichten, zowel wat betreft de ervaringen en de competenties, zeker – en dat is toch een element waar ik op wil duiden – wat betreft de knelpuntvacatures.

U zegt dat een IBO slechts een van de instrumenten is richting knelpunt, maar de vraag is vooral: moet knelpunt de focus zijn binnen de IBO, ja of nee? Het Rekenhof geeft ook aan dat dat momenteel onduidelijk is. Er zijn wellicht pro's en contra's en daarom wil ik nog even horen wat voor u de mogelijke pro's en contra's zijn om de IBO te focussen op die knelpuntvacatures. Als we kijken naar de lijst van knelpuntberoepen, dan zien we dat een groot deel van die beroepen op die lijst staat. Is dat het gevolg van werkgevers die aangeven dat sollicitanten competenties ontbreken, de juiste opleiding, ervaring? Het is niet alleen dat er zich niemand aanmeldt voor een bepaalde job, ze missen vaak ook de competenties. Dan kan een IBO wel de brug zijn om die kloof te dichten. Minister, ziet u de knelpuntlogica binnen IBO's als iets wat we moeten versterken of ziet u daar eventuele risico's als we dat doen?

Dan heb ik nog een laatste element. Er loopt momenteel een oefening binnen VDAB rond die hervorming, ook van de IBO. Wat is de timing daarvoor? Hebt u daar zicht op? Wanneer we tot aanbevelingen zouden moeten komen: is dat iets wat we al in het begin van de volgende regering kunnen halen of is dat iets wat nog langer zal lopen? Hebt u daar zicht op?

De voorzitter: Ondertussen verwelkom ik de bezoekers uit Diksmuide. De campus Cardijn is hier aanwezig. Van harte welkom.

Minister Brouns heeft het woord.

Minister Jo Brouns: Dit is een thema dat hier natuurlijk ook al vaak aan bod is gekomen. Als we vandaag zien dat de teller van het aantal knelpuntberoepen in Vlaanderen op 234 staat, dan kunnen we niet anders dan concluderen dat we in een heuse knelpunteconomie leven. Dat is natuurlijk met als gevolg dat er automatisch een focus is. Dat is voor mij die feitelijke vaststelling op dat vlak.

We hopen natuurlijk ook wat snelheid te kunnen maken wat betreft de geplande hervorming. Dat hangt onder andere af van het tempo waarbinnen we de gesprekken kunnen afronden binnen de raad van bestuur van VDAB. Maar alles wat op regelgevend vlak nodig is om aan te passen, is voor de volgende legislatuur. Dat zal nu niet meer aan de orde zijn.

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): U zegt dat de feitelijkeheid is: doordat we in een knelpunteconomie zitten, worden instrumenten door VDAB de facto gehanteerd in die logica. Ik ben het daar niet helemaal mee eens, want uit alle vragen die ik heb gesteld, blijkt niet dat VDAB ook echt die knelpuntlogica doortrekt. Er zijn natuurlijk heel veel knelpuntberoepen, maar er zijn er nog altijd heel veel die geen knelpuntberoep zijn in Vlaanderen. Ik denk toch – dat is mijn slotopmerking, dat is iets wat mijn partij al lang vraagt – dat we echt die knelpuntfocus ook binnen VDAB toch wel op de sporen moeten zetten, dat we bij het oriënteren naar jobs in de eerste plaats, bij het kijken naar hoe we die knelpuntvacatures kunnen aanpakken, ook

het bredere kader bekijken waarom mensen niet in die sectoren of beroepen geraken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan kinderopvang, openbaar vervoer, noem maar op of bijvoorbeeld knelpuntberoepen waar nachtwerk bij hoort, of laat of vroeg: dan is het openbaar vervoer al direct een uitdaging. Maar we moeten dan ook kijken naar welke instrumenten het best kunnen helpen om in die beroepen de kloof te dichten. Daarom doen we onze oproep om dat toch grondig te bekijken. Dan moeten we daar inderdaad de volgende legislatuur ook de nodige stappen voor kunnen zetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het faillissement van busbouwer Van Hool
– 1563 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over ondersteuning bij de overname van busbouwer Van Hool en een eventuele verlenging en uitbreiding van de ontwrichte zones in de Kempen
– 1568 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het faillissement en de doorstart van busbouwer Van Hool
– 1587 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Maurits Vande Reyde aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het principeakkoord voor de overname van busbouwer Van Hool
– 1611 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Thijs Verbeurgt aan Jo Brouns, Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw, over het faillissement en de overname van Van Hool en de rol van de Vlaamse Regering
– 1615 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Robrecht Bothuyne

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, na een hele lange saga, die heel zwaar heeft gewogen op de mensen bij Van Hool, is de kogel door de kerk. Van Hool is failliet en 2500 medewerkers staan op dit moment op straat. Ze mogen hun kastje leegmaken. Dat is een sociaal drama, niet alleen voor de arbeiders en bedienden bij Van Hool, maar ook voor de tientallen toeleveranciers in de buurt, die nu ook in de onzekerheid zitten.

Deze Vlaamse Regering stond erbij en keek ernaar. Wanneer een van de meest innovatieve bedrijven uit de bussector in de problemen geraakt door slecht management, komt deze regering niet verder dan het verlenen van lippendienst aan het personeel. De bussen van Van Hool zijn blijkbaar goed om stickers van Vlaamse Veerkracht op te plakken, minister, maar niet om tussen te komen wanneer men riskeert die bussen niet meer te kunnen bouwen.

Op geen enkel moment, geen enkel moment, heeft deze regering ook maar één concreet initiatief genomen om die fabriek te redden, om jobs te redden, om deze industrie van de toekomst hier te verankeren. Het had nochtans perfect gekund:

door te participeren, door mee aan tafel te zitten en een oplossing te zoeken, zoals dat in het verleden al bij tal van bedrijven is gebeurd. Jullie hebben de mensen daar gewoon in de steek gelaten. Ik heb er geen andere woorden voor.

U zei hier vorige maand nog, minister, dat u zocht naar een partner die gelooft in een gezonde toekomst van Van Hool in Lier, met een maximumbehoud van jobs. Dat was een maand geleden. Nu weten we dat er amper 650 tot 950 jobs gered zouden worden, zouden worden, op de lange termijn. Niemand die weet wanneer die lange termijn zal zijn. Dat maakt dat al die mensen bij Van Hool vandaag in totale onzekerheid zitten.

De vraag is dus of de regering, die, zoals ik heb begrepen, opnieuw garant staat voor leningen, deze keer wel voorwaarden gaat opleggen, of die deze keer wel een oogje in het zeil gaat houden, en nu wel de voorwaarde gaat opleggen dat er maximaal jobs moeten worden gered, dus minstens die 950 jobs.

Minister, ik moet zeggen dat ik wel redelijk verontwaardigd ben door wat ik nu hoor in de rest van de regering. Bij minister Peeters bijvoorbeeld, de minister die eerst bussen gaat bestellen in Hongarije, en die vervolgens geen vinger uitsteekt om Van Hool te redden. Die is nu ineens bezorgd over een tekort aan onderdelen en software. Je moet het allemaal maar durven. Nu ineens is men bezorgd, en daarvoor stak men geen vinger uit. Het toont, als je het mij vraagt, alleen maar een totaal gebrek aan visie van deze regering voor de ontwikkeling van de Vlaamse economie en de impact van dat faillissement.

Minister, de banken hebben nu zekerheid. De overnemers hebben nu zekerheid, maar de 2500 werknemers van Van Hool hebben nul zekerheid. Die wachten met een bang hart af wie zijn baan mag houden, hoeveel mensen hun baan mogen houden en wanneer dat dan zou zijn. Ik denk dat het tijd is om die onzekerheid zoveel mogelijk weg te nemen. Ik heb daarover de volgende vragen, die redelijk vroeg in het proces zijn ingediend, en die dus niet geweldig gedetailleerd zijn, maar we zullen er in de tweede ronde ongetwijfeld nog verder op kunnen terugkomen.

De eerste is of u zich nu neerlegt bij deze afloop, of dat u alsnog wilt tussenkomen, om ervoor te zorgen dat die knowhow en jobs gered kunnen worden. Ten tweede: welke productie zal er precies worden voorzien voor die twee ondernemers op de site. Ten derde: zal De Lijn überhaupt nog bussen kunnen laten produceren op de site van Van Hool? Bedankt voor uw antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Collega's, ik ga geen karikatuur maken van de vraagstelling, want de thematiek is te gevoelig. Ik weet dat het leed te groot is om met heel zware woorden en uithalen te spreken. Minister, ik weet ook dat u de afgelopen weken alles op alles hebt gezet om te bekijken welke mogelijkheden u hebt, om te zien waar u kunt schakelen en het bedrijf eventueel kunt helpen, in dezen vooral om voor de mensen die er werken, de medewerkers, te kijken hoe we daar oplossingen aan kunnen bieden.

Ik betreur het faillissement ook gigantisch hard. Ik denk dat eenieder die contact heeft in de regio ervaart dat dat uiteraard gigantisch weegt in zo'n regio. Zoveel mensen die in de nabijheid wonen, die daar heel hun leven hebben gewerkt, bij een bedrijf waar we – ik denk wij allemaal, althans ik als Antwerpenaar, Kempenaar – heel trots op zijn, en trots waren dat er bussen van Van Hool rondreden. De sociale betrokkenheid gaat dus zelfs nog veel ruimer dan enkel de mensen die er werken. Gezinnen worden in het geheel getroffen. Dat hakt er wel serieus in.

De vraag is dan inderdaad: wat met de situatie waar we nu staan? Op 8 april is het faillissement effectief uitgesproken. We moeten blijven werken, blijven trekken,

om te zien hoe we oplossingen kunnen bieden in de regio, in eerste instantie voor de mensen die er werken, voor de gezinnen die betrokken zijn.

Ondertussen is er een overnemer aangesteld, maar er blijven heel wat vragen. De vraag is wie welke rol kan opnemen. Mensen moeten zelf hun weg zoeken. Ik weet dat VDAB de mensen daarin probeert te begeleiden, om te zien waar er mogelijkheden zijn. Er zijn mensen die ondertussen een nieuw pad hebben gevonden, maar er ligt nog heel wat werk op de tafel om ervoor te zorgen dat er oplossingen worden gevonden voor heel de regio en voor de rechtstreeks betrokken mensen.

Minister, in die zin wil ik u graag enkele vragen stellen. Op welke manieren voorziet u ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid en de Vlaamse Regering voor de overname van het busbouwbedrijf Van Hool? Op welke manier wilt u de werkgelegenheid in de regio rond het busbouwbedrijf boosten? Er wordt aangegeven dat er heel wat openstaande jobs en kansen zijn, maar we moeten natuurlijk voor iedereen een oplossing vinden. Het gaat niet enkel om Van Hool, maar ook om toeleveranciers en dergelijke meer. Op welke manier kunnen we die werkgelegenheid boosten? Ik heb in de plenaire vergadering in januari de vraag gesteld over een ontwrichte zone voor de Kempen. Wilt u ingaan op de vraag van Voka Mechelen om de ontwrichte zone te verlengen en een 'ontwrichte zone plus' te creëren in het gebied rond het busbouwbedrijf Van Hool, om op die manier de regio nog extra te ondersteunen en te boosten op het vlak van werkgelegenheid.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik ga afwijken van de tekst, omdat ik hier een aantal zaken hoor waar ik mijn bedenkingen bij heb. Is het de taak van de Vlaamse overheid om bedrijven die het slecht doen, financieel te ondersteunen? Bedrijven die het niet alleen door economische toestanden slecht doen, maar ook door beleid en discussies binnen de aandeelhouders en slechte keuzes in het verleden die leiden tot desastreuze zaken. Dat is een principiële vraag die gesteld moet worden.

Bepaalde mensen hier zeggen dat je dat moet doen. Tegelijk hoor ik dat de voorlopige bewindvoerder zegt dat die elektrische bussen niet langer hun stiel is en ze meer geïnteresseerd zijn in luxe autocars en andere nicheproducten.

Het is een cruciale vraag en mijn antwoord is duidelijk, namelijk dat we niet alle noodlijdende bedrijven in Vlaanderen financieel kunnen gaan steunen. We zijn niet zo ingesteld dat we weer overal staatsbedrijven willen. We willen wel het privé-initiatief laten floreren en als zo'n initiatief mislukt, deels omdat ze in hun eigen voet hebben geschoten ... als ik die verhalen in de krant lees over familieruzies enzovoort, dan is dat zeer pijnlijk, vooral voor de werknemers, de toeleveranciers en de klanten. De klanten die bussen hebben besteld met 70 procent voorschot en geen bus hebben. Toeleveranciers die achteraan op het lijstje komen te staan en misschien niets gaan krijgen omdat banken enzovoort de staat voorrang geven. De werknemers moeten inderdaad op zoek gaan naar ander werk en kunnen met een beetje geluk werk in de omgeving vinden.

Sorry dat ik het zo cru uitdruk, maar eigenlijk komt dit alles door wanbeleid op familiaal niveau. Die verhalen zijn gewoon verschrikkelijk. Ik zeg dan dat Vlaanderen heeft gefaald. Ik denk dat in eerste instantie die aandeelhouders in eigen boezem mogen kijken, want die hebben gewoon in hun eigen voet geschoten en een mooie parel kapotgeschoten.

Nu is er een overnemer, maar dergelijke overnemers zijn haaien, daar gaan we niet flauw over doen. Die kijken ook wat de beste stukjes zijn die ze kunnen overnemen, wie de beste mensen zijn die ze weer kunnen aanwerven en dat aan de laagst mogelijke prijs. Die proberen natuurlijk een overeenkomst te sluiten met de curator die moet proberen om er zoveel mogelijk geld uit te halen. Dat wordt

dan een spanningsveld, want hoe meer geld de curator eruit kan halen, hoe meer de prioritaire schuldeisers hun geld terugkrijgen, hetzij de banken en de overheid. Dat zijn, voor alle duidelijkheid, geen OCMW-instellingen of liefdadigheidsinstellingen. Dat zijn bedrijven die de beste brokjes zullen proberen te kopen.

Moeten wij daar dan mordicus mee instappen? Dat weet ik nog zo niet. Dan wil ik eerst goed weten hoe dat plan er zal uitzien. Als het inderdaad gaat over een afgeslankte versie met 950 mensen en met enkel de beste brokjes, dan kunnen ze misschien zelf zeer goed overleven omdat ze de beste brokjes eruit hebben gehaald aan de laagst mogelijke kost met toeleveranciers die misschien nog een keer mogen toeleveren, maar wel hun eerste recht op geld kwijt zijn, en klanten die misschien voor een tweede keer moeten betalen om die bus toch maar te krijgen.

Ik weet dan niet of het deontologisch verantwoord is om in dergelijk verhaal mee te stappen. Ik zou zeggen misschien wel, als ik het plan eens goed heb bekeken om te zien of we daarin mee moeten stappen. Uiteindelijk hebben ze misschien geen hulp nodig en hebben ze de beste brokken genomen. We moeten zeer goed opletten dat het op een bepaald moment geen opbod wordt van wie op welke manier de meeste subsidies kan geven.

En dus, inderdaad, we hebben die mensen die hun ontslag krijgen, en die dan ook allemaal een bepaalde vergoeding krijgen vanuit het Sluitingsfonds, met een plafond van 30.500 euro, wat dus niet voldoende is. Als je onmiddellijk werk vindt, heb je uiteraard nog altijd die premie. Dat is wettelijk zo vastgelegd, maar misschien moeten zij ook in de toekomst werken aan een lager loon. Dat weet ik niet, dat zullen we zien, maar men staat wel klaar om die mensen, zeker zij die een aantal skills hebben, op te vangen. Ik denk bijvoorbeeld aan de bedrijven uit de buurt, zoals Aluminiumbedrijf Duffel.

Wat de toeleveranciers betreft, spreekt men van 41 bedrijven. Ik denk dat het er veel meer zijn. Ik denk dat het er honderden zijn. Men mag ook de kleintjes niet vergeten, zoals bijvoorbeeld diegene die 's middags de broodjes komt leveren, en waarbij het niet meer de gewoonte is dat men cash betaalt, maar dat je gewoon de factuur moet opsturen en dat je twee maanden later betaald wordt. Dat is ook een toeleverancier. Dat zijn misschien eenmanszaken.

We hebben het ook over de klanten, waarover ik niet gesproken heb in mijn inleiding, die een bus besteld hebben en 70 procent betaald hebben bij de bestelling. Krijgen zij nog een bus of moeten ze straks langsgaan bij de nieuwe eigenaar, die dan zal zeggen dat ze de bus wel krijgen, maar eerst iets meer moeten betalen dan het saldo van 30 procent?

We hebben inderdaad Gigarant, dat garant staat voor de leningen, maar volgens de media zijn ze de helft daarvan kwijt.

Mijn fundamentele vraag is dus eigenlijk hoe u de ondersteuning bij een doorstart ziet, als u de vraag daarover al gekregen hebt. Hoe gaat u die aanpakken? Doen we dat of doen we dat niet?

Wanneer hebt u zicht op het verlies bij Gigarant?

Uiteraard zal VDAB hier een zeer belangrijke rol in spelen, maar ook Lier en de omliggende gemeenten, die allemaal samen werken in een soort van taskforce

En dan, uiteraard, wat met de omliggende zone? Ik hoor hier net mijn goede collega Verbeurgt zeggen dat, als het van Voka afhangt, heel Vlaanderen een ontworpen zone is. Dat is juist, maar dat is federaal geld, waar ik niet direct wakker van lig. *(Opmerkingen)*

Kan deze regeling worden uitgebreid en verlengd?

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Collega's, voor ik mijn vragen stel, wil ik toch eventjes mijn bezorgdheid uitdrukken over het kortetermijngeheugen van collega D'Haese. Collega D'Haese, het is nog maar een maand geleden dat u in de plenaire stond met een tirade – zo kennen we u – over het feit dat de Vlaamse overheid onmiddellijk, onmiddellijk, maar echt onmiddellijk, moest zorgen voor de overname van Van Hool. Dat was op een moment dat er nog geen duidelijkheid was over de situatie en over het crisisplan van de CEO. Toen hebt u gezegd dat er onmiddellijk een overname moest gebeuren. Dat wil zeggen dat er op dat moment, als de Vlaamse overheid dat gedaan had, meer dan 100 miljoen zou zijn toegestopt aan de aandeelhouders. Dat zijn diezelfde aandeelhouders waarvan we gezien hebben dat ze op het moment van de diepste nood van het bedrijf, niet overeenkwamen om een interne ruzie op te lossen. U hebt daarvan gezegd dat die onmiddellijk honderden miljoenen euro's overheidsgeld moesten krijgen. Nu zegt u vandaag dat het toch wel ook allemaal de schuld is van die aandeelhouders en hekelt u nog steeds de rol van de Vlaamse overheid. U moet wel weten wat u wilt. Als u zegt dat het de schuld is van de aandeelhouders, dan geeft u eigenlijk toe dat u daarover een maand geleden totale onzin hebt verkondigd.

Het is voor iedereen nu wel duidelijk dat dit bedrijf al in economische moeilijkheden was, wat nog versterkt werd door de interne organisatie en het slechte management. Ik denk dat de Vlaamse overheid er goed aan heeft gedaan om voor een maximale begeleiding en een verzekering van werkgelegenheid te zorgen en niet blind mee te gaan in allerlei oproepen om directe financiële steun, participaties, waarborgen, cadeaus aan de aandeelhouders te geven, die op dat moment, zoals nu blijkt, totaal onrechtvaardig waren.

Minister, waar u wel voor kunt zorgen, en waar u mee bezig bent – en daar gaan mijn vragen over –, is begeleiding bij de verdere zekerheid van jobs, of jobs die nu kunnen worden verzekerd, zowel bij Van Hool als bij de toeleveranciers. In welke mate is de Vlaamse Regering op dit moment betrokken bij het verdere traject? We hebben daar het voorstel van de taskforce, dat u in de vorige plenaire hebt toegelicht, om de bredere economische impact in de regio te begeleiden, en erop toe te zien dat de toeleveranciers mee betrokken worden in dat traject. Hoe ziet de evolutie van die taskforce eruit?

Tot slot heb ik ook een vraag over de situatie van de waarborg. Zoals we weten, is er in 2021 nog een waarborg toegekend en zijn we daar uiteraard nog steeds aan gebonden. Als er daarover confidentialiteit bestaat, mag u dat gerust zeggen, maar als u daar informatie over kunt geven, hoor ik graag over welk bedrag het op dit moment gaat. We hadden die 30 miljoen euro, maar er zijn ook een aantal zekerheden die daaraan verbonden waren, waardoor het bedrag lager zou kunnen uitvallen. In welke mate heeft de overname een invloed op de eventuele uitwinning van de waarborg?

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Collega's, eerst en vooral, alvorens ik inga op mijn eigenlijke vraag, denk ik dat verschillende tussenkomsten toch wel tonen dat we nood hebben aan een fundamenteel debat, dat helaas in de schoot van een vraag om uitleg wellicht onvoldoende kan worden gevoerd. Er wordt hier gevraagd of de overheid elk bedrijf moet rechthouden. Neen, maar er zijn bij dit dossier wel twee elementen die in rekening moeten worden gebracht.

Het is al gezegd, er zijn hier werknemers die het slachtoffer zijn van egoïstische, egoïstische, aandeelhouders. Dan moet je je wel de vraag stellen of een overheid

op dat moment niet aan de kant van die werknemers moet gaan staan. Het volgende is minstens even cruciaal. Je zit hier met een bedrijf dat raakt aan twee cruciale elementen van onze economie: de verduurzaming van onze mobiliteit en strategische autonomie. Dat zijn twee elementen waar we heel vaak over discussiëren. Het eventuele verdwijnen van Van Hool raakt aan duurzame doelstellingen van de Vlaamse overheid: het verduurzamen van onze mobiliteit en onze strategische autonomie. Die elementen moeten wel worden meegenomen in het dossier, alvorens men alles op een hoop gooit. Dat wil ik toch even meegeven.

In het licht daarvan, minister: wat ik met mijn vraag – oorspronkelijk ingediend als interpellatie, maar dus ook als vraag omgezet – wil bereiken, is eigenlijk iets nagaan. U hebt in de plenaire vergadering naar aanleiding van debatten een reeks uitspraken gedaan. U bent een reeks engagementen aangegaan. Ik wil weten hoe dat concreet vorm werd gegeven. Hoe is dat gelopen?

Als u mij toestaat, wil ik toch even de chronologie schetsen en daar een aantal uitspraken aan matchen. Maandag 8 april is helaas het faillissement uitgesproken. Dat werd hier al door verschillende collega's gezegd. Dat is een gitzwarte dag voor de werknemers, maar ook voor onze Vlaamse economie. Nadat de crisismanager eerder aankondigde dat er de komende jaren wellicht 1100 jobs zouden verdwijnen in het kader van een noodzakelijke herstructurering, werd bij de aankondiging van het faillissement gemeld dat de uiteindelijke tol toch zwaarder zou zijn: minstens 1500 mensen zouden hun job verliezen in het licht van de plannen van de toen – op maandag 8 april – nog potentiële overnemers.

Na de aankondiging van het faillissement hebben zich nog nieuwe kandidaten gemeld, of doken er opnieuw kandidaten op die eerder afgehaakt leken te zijn. De plannen van de overnemers variëren qua inhoud, zowel wat betreft de delen van het bedrijf die men levensvatbaar achtte, als het aantal personeelsleden die men op korte en langere termijn aan boord zou kunnen houden. Bij de aankondiging van het faillissement was er een overnamebod van het consortium bestaande uit VDL Groep en GRW, een partnerbedrijf van Schmitz Cargobull. Dat bod zou tussen de 1500 en 1800 van de 2400 banen schrappen.

Nadien kwamen er, aldus de media, ook nog voorstellen van de Belgische ondernemer Guido Dumarey samen met een Amerikaanse partner, en ook CIM Capital zou een voorstel hebben ingediend. In het voorstel van de heer Dumarey zou sprake zijn geweest van een groter behoud van personeel in Vlaanderen, aldus de media, en, zo lasen we ook, er zou een complementariteit zijn geweest tussen de verschillende aanbiedingen.

Over het belang – collega D'Haese verwees er ook al naar – van het maximum-behoud van jobs, stelde u, minister, in de plenaire vergadering van 27 maart het volgende: "Wat het garanderen van jobs betreft, denk ik dat het vanaf dag 1 ook hier breed gedragen is dat we er alles aan moeten doen om zoveel mogelijk jobs te vrijwaren en dat dat bij elk doorstartscenario ook het uitgangspunt moet zijn. Dat is voor ons natuurlijk cruciaal in elke reddingsoperatie, die anders natuurlijk geen zin heeft, als het niet gaat om jobs hier in Vlaanderen. Dat is ook de ambitie van die externe partner. Het is nog maar enkele dagen geleden dat de heer Dumarey onder andere heeft gezegd dat hij een grotere ambitie heeft dan het plan dat de co-CEO, de heer Zwaaneveld, op tafel heeft gelegd. Hij gaat voor meer jobs in Vlaanderen."

Ik ben in dezen onvoldoende onderlegd om de ene of de andere kant van de aanbiedingen af te wegen, maar ik stel alleen vast dat u, op 27 maart, dus voor het faillissement, hebt gezegd dat het behoud van jobs de uitgangspositie moest zijn, en dat er dus een voorstel op tafel lag dat meer jobs in Vlaanderen hield. Uiteindelijk kozen de curatoren toch voor het bod van VDL Groep en Schmitz

Cargobull, met het beperktere banenbehoud, zoals aangekondigd bij het faillissement.

Bij de aankondiging van het faillissement stelde u opnieuw, minister, “dat de curatoren hun beslissingen in alle onafhankelijkheid en na zorgvuldige afweging van alle belangen hebben genomen. Vanuit het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) en Gigarant houden we de nodige steunmaatregelen klaar om de nodige investeringen en de bijhorende tewerkstelling mogelijk te maken.”

Nu, collega's, de analyse van het faillissement is al door velen gemaakt. Het is hier ook daarjuist aan bod gekomen. Het is een opeenstapeling van gemiste kansen en gebrek aan verantwoordelijkheid, in de eerste instantie – dat ontkent niemand – van de familie Van Hool, die een erfeniskwestie belangrijker vonden dan tewerkstelling, maar ook van de politiek, de banken. Alle betrokken partijen hebben hier een verantwoordelijkheid.

In het licht van de genomen beslissingen en de grote impact op het personeel, de Vlaamse economie, de toekomst van duurzame mobiliteit, en de strategische onafhankelijkheid van Vlaanderen, stellen zich toch een aantal vragen. De Vlaamse overheid is in diverse rollen betrokken partij. De Lijn rijdt momenteel met een vloot van ongeveer 1200 Van Hoolbussen, die nog steeds moeten worden onderhouden. Inderdaad, na het faillissement hoorden we minister Peeters vragen hoe ze die bussen zullen onderhouden. Ik wijs u er graag op dat er voldoende beelden de ronde doen op sociale media van bussen die momenteel letterlijk met tape aan elkaar worden geplakt.

Er is nog steeds het lopend raamcontract waarbinnen reeds bestellingen werden geplaatst. De activiteiten van Van Hool, zoals ik al zei, pasten in een strategische visie, toch wat mij betreft. Op heden is het slechts de beperkte uitgerolde ambitie voor de verduurzaming van ons openbaar vervoer. Bovendien stond Gigarant borg ter waarde van 30 miljoen euro. Dit alles maakt dat de Vlaamse Regering een cruciale rol heeft en had in de toekomst van Van Hool. Om dus duidelijk zicht te krijgen op hoe dat proces juist is verlopen en welke rol u, de Vlaamse Regering, en eventueel andere elementen van de Vlaamse overheid daarin hebben gespeeld, heb ik de volgende vragen.

Minister, op welke manier waren de Vlaamse Regering, de Vlaamse overheid en/of Gigarant exact betrokken bij de gesprekken omtrent het faillissement en de overname van Van Hool? Welke rol nam de Vlaamse Regering juist in?

Hoeveel gesprekken vonden er sinds de aanstelling van de crisismanager plaats met de crisismanager? Hoeveel gesprekken vonden er nadien plaats met de curatoren?

Wat werd er door de Vlaamse Regering, de Vlaamse overheid en/of Gigarant in deze gesprekken concreet naar voren geschoven als vragen, eisen, voorwaarden, ondersteuningsmogelijkheden, enzovoort?

Werd het maximaal behoud van werkgelegenheid – zoals u in de plenaire vergadering stelde – expliciet op tafel gelegd als vraag, eis of voorwaarde vanuit Vlaanderen?

Welke ondersteuningsmogelijkheden werden er vanuit Vlaanderen concreet op tafel gelegd voor een doorstartscenario?

Werden het raamcontract van De Lijn en de eventuele mogelijkheden daaromtrent meegenomen in de gesprekken met de crisismanager en/of de curatoren?

Werd er vanuit de Vlaamse Regering in aanloop naar het faillissement een visie op tafel gelegd ten aanzien van de betrokkenen in het bedrijf omtrent de toekomst van de ontwikkeling, innovatie en productie van duurzame mobiliteit in Vlaanderen?

Minister, wanneer werd u op de hoogte gebracht van het faillissement en het verwachte banenverlies?

Werd de Vlaamse Regering, de Vlaamse overheid en/of Gigarant geïnformeerd over de concrete inhoud van de voorstellen van kandidaat-overnemers? Zo ja, werd er vanuit de Vlaamse Regering, Vlaamse overheid en/of Gigarant een concreet voorkeursscenario aangegeven?

Werd er na de aankondiging van het faillissement vanuit de Vlaamse Regering gewezen op het engagement van u, minister, in de plenaire vergadering van 27 maart, wat betreft het maximaal jobbehoud?

Tot welke steunmaatregelen vanuit VLAIO of Gigarant engageerde de Vlaamse Regering of overheid zich reeds?

Indien er nog geen garanties werden gegeven, welke steunmaatregelen ziet u dan in concreto?

Dan volgen er twee vragen over de concrete begeleiding van het personeel dat zijn job verliest. Hoeveel personeel voorziet VDAB om zich specifiek met de medewerkers van Van Hool bezig te houden? Hoeveel van deze voltijdsequivalenten zijn echt concrete bemiddelaars? We hebben een discussie rond het aantal bemiddelaars bij VDAB. Ten tweede, wordt er voor alle medewerkers ruimte voorzien voor een persoonlijk, fysiek gesprek met VDAB?

De voorzitter: Minister Brouns heeft het woord.

Minister Jo Brouns: Dank u wel, collega's. Het is inderdaad een dossier dat een enorme impact heeft voor heel wat gezinnen, voor de regio. Het is een dossier dat ik van in den beginne, van het moment dat we betrokken waren, zeer nauw heb opgevolgd. Maar nogmaals: dat heeft er toch wel ingehakt bij heel wat van die mensen, bij alle personeelsleden, vakbonden en alle betrokkenen.

Sinds onze laatste bespreking in de plenaire vergadering van 27 maart is het dossier nu in een definitieve plooi gevallen.

Ik citeer: "Het college van curatoren heeft het nodige huiswerk gedaan. Na alle plotwendingen en onzekerheid is er nu enkel nog de weg vooruit." Dit zijn niet mijn woorden, collega's, maar die van iemand die ik heb leren kennen naar aanleiding van dit dossier en enorm heb leren waarderen: mevrouw Kim Samison heeft dit vanuit de vakbond uitgesproken.

Ik wil hier nogmaals de wijze benadrukken waarop alle vakbonden in dit dossier hebben gestaan en zijn omgegaan met die bijzonder moeilijke situatie, de enorme onzekerheid. Ik wil enorm veel respect en waardering uitspreken ten aanzien van hen in die uiterst moeilijke situatie, want ze hadden natuurlijk veel andere dingen kunnen doen. Zij zijn dus met die bijzonder moeilijke situatie op een heel waardige manier kunnen omgaan. Ze kunnen dus, wat mij betreft, ook nu rekenen op alle steun die nodig is in de verdere afwikkeling.

Ik zal gegroepeerd antwoorden, want het waren inderdaad heel wat vragen, collega's. Er zijn verschillende onderdelen. Er is het proces naar de overname, het resultaat qua activiteiten en tewerkstelling in Vlaanderen, de ondersteuning die we kunnen bieden aan de overnemers, de impact voor de verleende

Gigarantwaarborg, hoe we met VDAB alles in het werk zullen stellen om de getroffen werknemers te begeleiden en zo snel mogelijk toe te leiden naar een nieuwe job en ten slotte ook hoe we een invulling willen geven voor de toekomst van de regio en het instrument van de ontwrichte zone.

Sinds 25 maart 2024 was de procedure van de besloten voorbereiding van het faillissement – dat is een specifieke procedure – door de onderneming opgestart. Vanwege het onoplosbare familiale conflict was een gewone overdracht van de aandelen in het kader van de uitvoering van het transitieplan van de crisismanager, de heer Zwaaneveld, immers niet meer mogelijk. Dat heeft toch een lange tijd als een zwaard van Damocles boven het dossier gehangen.

Dit hield in dat de onderneming onder leiding van de heer Zwaaneveld doorstart-gesprekken voerde met geïnteresseerde partijen. Deze gesprekken vonden vanaf dan ook plaats – ook belangrijk om mee te geven – onder het toezicht van de beoogde curatoren en de rechter-commissarissen van de ondernemingsrechtbank van Mechelen. Bij deze gesprekken waren de vier banken betrokken – KBC, BNP, ING en Belfius –, Credendo, Gigarant en mijn kabinet.

De doorstartgesprekken gingen van start op 29 maart 2024 met een viertal door de onderneming Van Hool geselecteerde partijen. Zij zijn ook in de media vernoemd. Er was de groep rond Guido Dumarey en de Nederlandse VDL-groep, die ook een autobusfabriek heeft in Roeselare. VDL trad op samen met een partner voor de doorstart van de divisie industriële voertuigen, met name het Duitse Schmitz Cargobull en haar Zuid-Afrikaanse partner GRW. Daarnaast had ook het Nederlandse trailerbedrijf Vlastuin, die opereren onder de merknaam D-Tec, zich aangemeld. De gesprekken vonden vanaf 29 maart plaats op basis van vertrouwelijke schriftelijke biedingsbrieven.

Nadat Vlastuin zich had teruggetrokken voor de tweede ronde op 3 april 2024 en de groep-Dumarey op 4 april liet weten niet meer mee te doen, zijn er door de onderneming ontwerpovereenkomsten uitgewerkt met VDL-groep en GRW-Schmitz Cargobull, met het oog op de doorstart. Op dat moment waren er formeel geen andere ondernemingen meer betrokken.

Het faillissement van Van Hool nv en de familiale holding Immoroc nv werd uitgesproken op maandag 8 april, waarna de curatoren volwaardig in functie traden. De uitspraak van het faillissement betekende ook het ontslag van alle personeelsleden van Van Hool.

Ondertussen was er op 9 april nog een aangepast bod neergelegd vanuit de Dumareygroep, samen met het Amerikaanse ABC, voor de bus- en coachactiviteiten, en had ook het herstructureringsfonds CIM Capital zich met een bod aangediend bij de curatoren voor de overname van de industriële voertuigen. CIM Capital had ook voorheen al te kennen gegeven interesse te hebben.

Ik wil onderstrepen dat de Vlaamse Regering in dit proces geen rol had in het nemen van de beslissingen. De initiële keuze om met bepaalde partijen te spreken lag bij de onderneming Van Hool en de beslissing over de zogenaamde prepack en de positie van de eventuele andere kandidaten die zich hadden aangemeld, is de verantwoordelijkheid van het college van curatoren en de rechtbank van Mechelen. Zij zijn daar ook vertrouwelijk mee omgegaan. Alle geïnteresseerde partijen die zich bij ons – dat is belangrijk: bij ons – of bij PMV/Gigarant hebben gemeld sinds de aankondiging van het transitieplan, hebben we uiteraard systematisch gesignaleerd bij Marc Zwaaneveld en later ook bij de curatoren.

De Vlaamse Regering was in de gesprekken dus niet in de positie om alleen haar visie op te leggen. Het was bovendien uitdrukkelijk ons uitgangspunt dat de overname en doorstart getrokken moesten worden door private partijen en dat

Vlaamse overheid de doorstart van het bedrijf niet alleen zou kunnen of mogen financieren, ook al omwille van de Europese staatssteunregels.

In het proces hebben we vanuit de Vlaamse Regering, samen met Gigarant, wél gewaakt over zowel het maximaliseren van de tewerkstelling, als het recupereren van onze waarborg. De beoordeling van deze beide elementen werd natuurlijk ook afgezet tegenover de haalbaarheid van het businessplan dat op tafel werd gelegd. Ook dat is belangrijk om te benadrukken. Het zou immers te gemakkelijk zijn om enkel te kijken naar de tewerkstelling die wordt voorgespiegeld, die wordt beloofd, zonder dat er een plan aan ten grondslag ligt dat gefinancierd kan worden.

Ten aanzien van de curatoren heb ik namens de Vlaamse Regering ten slotte, na de uitspraak van het faillissement, nog benadrukt dat voorstellen van degelijke andere partijen, waaronder Vlaamse ondernemers die een hogere tewerkstelling vooropstellen, zeer ernstig moeten worden onderzocht alvorens een definitieve beslissing te nemen. Dat hebben we actief laten weten aan de curatoren. Ik wil nogmaals benadrukken dat dat voor ons cruciaal is.

Op woensdagavond 10 april informeerden de curatoren ons dat ze een principeovereenkomst gesloten hadden met VDL Groep wat betreft autocars en bussen, en GRW – het partnerbedrijf van Schmitz Cargobull – voor de divisie industriële voertuigen of de tankwagen. Daarin zijn ook tewerkstellingsengagementen opgenomen. Zij kozen er dus voor om de biedprocedures niet opnieuw open te trekken. Dat was een optie geweest, maar dat hebben ze dus niet gedaan.

We menen dat de curatoren vanuit hun positie en met hun kennis van zaken een weloverwogen beslissing hebben genomen. Verschillende elementen zijn daarbij van belang: er werd een aanvaardbare prijs geboden; er is een significante blijvende tewerkstelling met ambitie van groei wat betreft de tewerkstelling; er worden industriële activiteiten verankerd op de site in Koningshooikt met een visie op verdere ontwikkeling; de overnemers zijn stevige en ervaren industriële spelers die gedegen toeleveringsrelaties hebben en vertrouwen kunnen wekken bij klanten en dus ook al actief zijn in Vlaanderen zoals VDL in Roeselare; de overnemers kunnen voldoende snel ageren, zodat zo weinig mogelijk waarde verloren gaat, zowel in termen van verloop van gespecialiseerd personeel – wat toch ook een belangrijk element was –, als het bestendigen van de activa en de relaties met klanten.

Collega Verbeurgt, u vroeg ook heel specifiek naar de frequentie van de contacten met de heer Zwaaneveld en de curatoren.

Sinds het dossier half februari 2024 in een stroomversnelling is gekomen, zijn er minstens een tiental overlegmomenten geweest. Ik heb het zelf heel vaak opgevolgd, door mij persoonlijk te laten informeren, uiteraard ook via mijn kabinet of interkabinettenwerkgroepen (IKW's), met co-CEO Zwaaneveld: zowel via Teams, als fysiek of via telefoon hebben we verschillende keren contact gehad. Ik ben zelf ook verschillende keren ter plaatse geweest. Ik denk dat ik een drietal keren met de vakbonden heb gesproken. Ik heb het dossier dus zeer, zeer nauw gevolgd.

De curatoren hebben deelgenomen aan de overlegdagen waarop ook ons kabinet aanwezig was op 29 maart en 3 april. Nadien is er ook nog telefonisch contact geweest en op de dag van het faillissement heb ik hen gesproken bij mijn bezoek aan de fabriek. Een van de curatoren heeft mij persoonlijk gebeld om hun beslissing over de prepack mee te delen. Dat was op 10 april, de definitieve beslissing.

Dan kom ik bij de volgende vraag. Vanwege de vertrouwelijkheid van de overeenkomsten kan ik niet tot in de kleinste details gaan, maar ik kan wel grotendeels bevestigen wat al breed in de media aan bod is gekomen. De VDL Groep neemt de

aandelen en activa over van Van Hool Noord-Macedonië, de Bus & Coachafdeling in Koningshooikt en de aandelen in ABC – dat is de distributeur in de VS. VDL zal geen vastgoed in Koningshooikt overnemen, maar wenst die deels te huren.

Er zullen in Koningshooikt, op basis van de informatie waarover we nu beschikken, geen bussen voor De Lijn geproduceerd worden. Dat is duidelijk, en het was ook al de conclusie van het plan-Zwaaneveld dat er bij Van Hool geen stadsbussen meer konden worden gemaakt op een rendabele wijze. Dat werd ook bevestigd door alle partijen in de onderhandelingen. Dat is belangrijk om te benadrukken. VDL Groep zal redelijkerwijze wel de nodige VDL-bussen leveren aan De Lijn vanuit de vestiging in Roeselare om te trachten de toelevering te verzekeren. Het zal ook het onderhoud en de engineering van de bestaande bussen van De Lijn doen.

De activa van de afdeling industriële voertuigen worden overgenomen door GRW/Schmitz Cargobull. Zij zullen in een eerste periode het vastgoed voor de productiefaciliteiten huren. Het is ook belangrijk ze wel een deel van het terrein willen aankopen voor de bouw van een nieuwe fabriek en de aanleg van een parking. Ze willen binnen de twee jaar een nieuwe fabriek bouwen. Dat gaat dan natuurlijk gepaard met industriële groei, en met een aantal werknemers.

De twee overnemers voorzien, zoals door de curatoren bevestigd, in een eerste fase werk voor zo'n 650 tot 950 medewerkers. De tewerkstelling zou dus kunnen groeien op de langere termijn.

De principeovereenkomsten moeten evenwel nog allemaal gefinaliseerd worden. Het is de ambitie om dat nog deze maand te doen.

Beide overnemers hebben, enerzijds voor de financiering van de continuïteit bij de doorstart, en anderzijds voor toekomstige investeringskredieten, gevraagd naar eerder beperkte Gigarantwaarborgen. Ook ten aanzien van sommige andere partijen hadden we in de onderhandelingen actief waarborgen of leningen aangeboden om de financiering van de deal en de doorstart te faciliteren. Iedereen kon uiteraard gebruikmaken van het hele instrumentarium dat wij vanuit Vlaanderen ter beschikking hebben om bedrijven te ondersteunen bij een doorstart, bij transitie, en dergelijke meer.

De eventuele waarborg- en financieringsaanvragen voor de prepack vanwege VDL en GRW/Schmitz zullen volgens de gebruikelijke voorwaarden worden beoordeeld door het bestuursorgaan van Gigarant en desgevallend worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Er is tevens een vraag naar subsidies via de gebruikelijke VLAIO-kanalen voor opleidingen, ecologische investeringen en onderzoek en ontwikkeling (O&O).

Deze overheidsstukken waren ook voorwaarden vanwege de bedrijven om tot de principeovereenkomst te kunnen komen. Gigarant en VLAIO zullen aan de eventuele toekenning van deze financiering en subsidies de nodige garanties op het vlak van tewerkstelling koppelen.

Vlaanderen heeft initieel – dat was al in 2021 – een waarborg toegekend van 80 procent op een kredietpakket van maximaal 85 miljoen euro, wat een risico van 68 miljoen euro impliceerde. Er staat daarvan nog 60,5 miljoen euro aan waarborg open, die voor de helft is tegengewaarborgd door de Europese Investeringsbank (EIB). Er blijft bijgevolg een risico voor Vlaanderen van ongeveer 30 miljoen euro. Een deel hiervan zal verloren gaan, net zoals ook de banken hun deel niet volledig zullen kunnen recupereren, maar Gigarant zal op gelijke voet met de banken delen in de te ontvangen overnamesommen of uitwinningen van zekerheden.

Naast de geboden overnamesommen voor aandelen, activa en werk in uitvoering, zullen ook het vastgoed, sommige voorraden en de handelsvorderingen in het kader van het faillissement gerealiseerd worden ten voordele van de schuldeisers. Op basis van de vastgestelde en geraamde bedragen voor de overnames en de realisaties zou Gigarant ongeveer de helft van de afgeroepen waarborg moeten kunnen recupereren. Er blijft dan een verlies ongeveer 15 miljoen euro, te nemen door ons.

De uitwinning van de voorraden, de handelsvorderingen en vooral de verkoop van het vastgoed zullen evenwel gespreid verlopen doorheen de tijd. Het zal dus meerdere jaren duren alvorens de recuperaties helemaal gerealiseerd kunnen worden.

Het spreekt uiteraard voor zich, collega's, dat we liever gezien hadden dat er veel meer banen gered konden worden. In vergelijking met de huidige 2170 voltijds-equivalenten bij Van Hool betekent de beloofde tewerkstelling na de doorstart van 650 à 950 medewerkers een zeer zware ingreep. In totaal zullen dus 1220 à 1520 vte's niet meer kunnen doorstarten. In het plan-Zwaaneveld zouden dat 1032 vte's geweest zijn. Er is dus uiteindelijk inderdaad een zeer zwaar verdict gevallen.

VDAB is volop aan de slag gegaan om de getroffen werknemers zo snel mogelijk op te vangen. Op de eerste plaats was het van belang dat de mensen zich na het faillissement, waarbij ze meteen ook hun ontslag ontvingen, binnen de acht dagen inschreven bij VDAB. Daarvoor hebben we extra locaties met extra capaciteit voorzien in Herentals, Lier en Heist-op-den-Berg. We hebben tijdelijk 45 voltijdsequivalenten (vte's) ingezet om alles zo vlot mogelijk te laten verlopen. We stellen vandaag vast dat dit vrij goed georganiseerd werd. Volgens de meest actuele cijfers zijn er momenteel al 1315 mensen ingeschreven.

Tevens is het van belang dat alle mensen een goede ondersteuning krijgen. Om alles goed op elkaar af te stemmen, zal er een tewerkstellingscel opgestart worden waar de acties gecoördineerd kunnen worden. Er is ook een permanente afstemming tussen VDAB, de vakbonden en alle andere partners. Tevens wordt voorzien in voldoende aanbod qua outplacement; het is ook VDAB die instaat voor de financiering van het outplacementaanbod.

VDAB is daarom achter de schermen druk in de weer om ervoor te zorgen dat alle getroffen en op korte termijn een outplacementaanbod via het Sociaal Interventiefonds van VDAB krijgen. Hiervoor diende een extra overheidsopdracht 'Outplacementbegeleiding in het kader van het Sociaal Interventiefonds - Faillissement Van Hool' uitgeschreven en beoordeeld te worden. Begin deze week zijn de eerste werknemers toegeleid naar de drie gegunde outplacementkantoren, namelijk Hura, SBS Skill Builders en Travvant.

VDAB organiseert voor ieder van de getroffen en op korte termijn infossies. Deze 31 geplande sessies vinden plaats van 22 tot en met 30 april. Dit alles vergt uiteraard een extra personeelsinzet – van niet-bemiddelaars – die evenwel moeilijk in vte's gekwantificeerd kan worden. We gaan er natuurlijk alles aan doen om dit goed te kunnen organiseren en om mensen naar een baan te kunnen begeleiden.

VDAB is continu in contact met de vakbonden en met de werkgevers uit de regio. In de tweede helft van mei zal er een jobbeurs georganiseerd worden waar de ondernemingen met vacatures en de getroffen werknemers kunnen kennismaken. Dit geeft nu de tijd aan de overnemer om aan de slag te kunnen gaan met de huidige werknemers in het nieuwe verhaal. Ook de werknemers bij toeleveranciers, die hun baan zouden verliezen, kunnen een beroep doen op het aanbod van VDAB.

Dan kom ik tot de vragen over de ontwrichte zone. Koningshooikt en al de omliggende gemeenten maken vandaag al deel uit van de ontwrichte zone rond

Turnhout of rond Machelen/Vilvoorde. Dat betekent dat kmo's in deze regio die investeren en jobs creëren, al kunnen rekenen op de voorziene korting op de bedrijfsvoorheffing van 25 procent. Dat kan dus al een relevante stimulans zijn voor nieuwe aanwervingen. De huidige zones zijn nog van toepassing tot 31 oktober van dit jaar. Zoals u weet, heeft de Vlaamse Regering op 22 maart beslist om de vernieuwing van de zones aan te melden. Het dossier daartoe werd al aan de federale minister van Financiën overgemaakt zodat via KB's de continuïteit van de steunzone vanaf november van dit jaar tijdig gegarandeerd zal kunnen worden voor de komende zes jaar.

We nemen ook akte van de suggesties van Voka Mechelen om de steunperiode voor de aftrek te verdubbelen van de huidige twee jaar naar vier jaar, eventueel in een meer beperkte zone rond Koningshooikt. Deze modaliteiten van de fiscale steun behoren echter tot de bevoegdheid van de Federale Regering. Zoals jullie weten, zijn er vandaag meerdere ontwrichte steunzones. Principieel ben ik dat idee wel genegen. Hierover is evenwel overleg nodig met het federale niveau, omdat andere zones, bijvoorbeeld Lanaken, Wielsbeke en de zones in Wallonië, waarschijnlijk ook zullen vragen om extra ondersteuning te krijgen. Maar ik sta daar dus niet afkerig tegenover. De steun voor deze zones is echter gebaseerd op de staatsteunregels en voor een verruiming moet dus de federale wetgeving gewijzigd worden. Ik herhaal dat ik in principe zeker niet tegen hogere steun ben.

Zoals in de plenaire vergadering van 27 maart werd aangekondigd, zullen we de bredere impact van het faillissement bij Van Hool – onder andere op de toeleveranciers – meer diepgaand onderzoeken om zo nodig specifieke maatregelen te kunnen ontwikkelen om de sociaal-economische relance van de streek te stimuleren. We willen tevens de goede aansluiting realiseren van de nieuwe activiteiten in Koningshooikt met het bredere Vlaamse industrie- en innovatiebeleid. Ik denk dat dat belangrijk is en dat er zeker ook nog kansen liggen bij die nieuwe ondernemers op die site inzake nieuwe toekomstige industriële activiteiten.

Alvorens we daartoe een taskforce samenroepen met de relevante stakeholders in de ruimere regio – en er waren in het verleden goede voorbeelden die tot de nodige impulsen geleid hebben op sociaal-economisch vlak, zoals het strategisch actieplan Limburg naar aanleiding van de sluiting van Ford – heb ik via VLAIO aan KPMG de opdracht gegeven om een assessment uit te voeren van de impact op de toeleveranciers, de veerkracht van de regio in termen van arbeidsmarkt en ondernemerschap en de kansen voor de herontwikkeling van de bedrijfsterreinen van Van Hool. We gaan dan ook een inschatting kunnen maken van de impact op het subregionale bruto binnenlands product (bbp) per inwoner en de toekomstige mogelijkheden voor de opname van gemeenten uit het arrondissement op de regionale steunkaart, waarop dus ook Voka Mechelen heeft gehint.

Een eerste rapport van KPMG wordt verwacht tegen midden volgende maand, midden mei.

Collega's, afrondend: het faillissement betekent een bijzonder zware slag voor de werknemers en de streek, de regio daar, maar ik heb wel vertrouwen – ik denk dat we dat mogen uitspreken – in de slagkracht van die grote, sterke overnemers, die inderdaad al een vestiging hebben hier, als het gaat over VDL, om van de overname van een deel van de activiteiten en het personeel in de toekomst een succes te kunnen maken en verder jobs in de industrie in Koningshooikt te kunnen garanderen.

Met VDAB is onze eerste zorg nu de begeleiding van de werknemers die niet kunnen doorstarten naar een andere job.

We evalueren de komende weken de bredere impact van het faillissement op het sociaal-economisch weefsel van de streek, om nog eventueel verdere bijkomende specifieke maatregelen te nemen.

Want laat het duidelijk zijn – ik herhaal het heel graag –: we laten de getroffen werknemers zeker niet in de steek.

De voorzitter: De heer D’Haese heeft het woord.

Jos D’Haese (PVDA): Bedankt, minister, voor de uitgebreide antwoorden. Dat u het dossier zeer nauw hebt opgevolgd, zoals u zegt, ik denk dat niemand daaraan twijfelt. Maar dat is niet wat de werknemers hebben gevraagd, niet wat de vakbonden hebben gevraagd, noch wat wij hebben gevraagd. Wat wij hebben gevraagd, en wat zij vragen, is dat, wanneer een privéinitiatief dat de zaken zou moeten doen floreren, zoals de heer Gryffroy zegt, het eigenlijk gewoon kapot maakt, en wanneer het op die manier de toekomst van zo’n belangrijke industrie hier op het spel zet, u ingrijpt. Dat is wat er niet gebeurd is. En dus is het gevolg – u bevestigt het hier – dat er geen bussen van De Lijn meer zullen worden gemaakt in Koningshooikt, dat de knowhow daar verloren zal gaan en dat de vakkennis versplinterd wordt over allerhande bedrijven. Wat wij hebben gevraagd, is niet om de zaak nauw op te volgen, maar om in te grijpen.

Neen, mijnheer Vande Reyde, ik weet niet waar u het allemaal haalt, hoor. Ik heb nooit gezegd dat de Vlaamse Regering Van Hool moest overnemen. Ik heb gezegd dat de Vlaamse Regering moest participeren in Van Hool, zoals de Vlaamse Regering in heel wat bedrijven participeert en geparticipeerd heeft. Ik heb nooit gezegd dat er honderden miljoenen euro's aan de aandeelhouders gegeven moesten worden. Ik heb gezegd dat de aandeelhouders aan de kant geschoven moesten worden, zoals dat ook bijvoorbeeld bij Ethias en bij andere banken gebeurd is. Dat is wat wij hebben gevraagd: participatie, mee controle nemen over het bedrijf, en op die manier zorgen dat u de toekomst ervan hier kunt veiligstellen. Men heeft dat voor heel wat verschillende bedrijven gedaan in het verleden, maar men heeft dat vandaag voor Van Hool geweigerd, en ik begrijp tot op vandaag nog altijd niet waarom.

We gaan de komende vijftien jaar 1 miljard euro moeten uitgeven aan de vernieuwing van de bussen bij De Lijn. U had de kans om te zorgen dat u die 1 miljard euro kon investeren in onze economie. U hebt die kans grandioos gemist. We hadden de kans om een bedrijf van wereldklasse hier verder te ontwikkelen, om te zorgen dat dat hier wel rendabel kan produceren. U hebt die kans gemist. In heel de wereld is men op zoek naar elektrische en waterstofbussen. U hebt de kans om die hier te kunnen bouwen gemist. Die kansen hebben we allemaal gemist, en vandaag staan die mensen op straat, en hebben ze zelfs geen zekerheid wie er bij die 650 of 950 zal zijn. En dat kan ik vandaag alleen maar betreuren.

Ik hoor u nu zeggen dat jullie de nodige garanties zullen vragen voor de steun via Gigarant. Maar mijn vraag is natuurlijk: welke, welke jobgaranties? Zult u als voorwaarde nemen dat die 950 jobs er moeten komen, en dat die er moeten komen op korte termijn? Of gaat u gewoon hetzelfde doen als bij de vorige garantie: u geeft een garantie, en dan doet men maar wat. Jullie hebben altijd gezegd dat jullie garanties gegeven hebben, maar blijkbaar zonder harde voorwaarden. Het feit dat men die fabriek compleet verwaarloosd had, dat men richting faillissement ging, dat had men blijkbaar niet door. Het feit dat er een familievete was, dat heeft men blijkbaar moeten ontdekken op het einde. En dan verliest de Vlaamse Regering natuurlijk haar geld, en België en Vlaanderen hun economie en hun industrie.

Mijn vraag is heel concreet: zult u de voorwaarde van 950 jobs koppelen aan die waarborg?

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): We betreuren opnieuw dat Van Hool, waar we zo fier op waren, dit pad heeft afgelegd. Je kunt inderdaad theoretisch (*onverstaanbaar*). Er kan niemand aan twijfelen dat we inderdaad die activiteit in Vlaanderen moeten kunnen behouden, maar de situatie van het bedrijf is wel wat ze is, en moet natuurlijk ook wel in de totaliteit beoordeeld worden op wat de cijfers en de mogelijkheden zijn. (*Onverstaanbaar*). Minister, ik heb er alle geloof in dat u ook alles op alles gezet hebt en alles bekeken hebt (*onverstaanbaar*).

Zoals daarnet ook gezegd is, is het natuurlijk ook belangrijk om te bekijken hoe we verder moeten. Ik ben ook blij dat u heel duidelijk aangeeft dat de mensen die betrokken zijn, die daar tewerkgesteld zijn, nu op de eerste plaats komen, en dat we dus alles op alles moeten zetten om hen ook een voldoende op maat afgestemde en persoonlijke begeleiding te kunnen geven, om op die manier te bekijken welk pad ze kunnen of willen uitgaan naar een verdere tewerkstelling. U hebt daar heel wat mankracht tegenover gezet. Er zijn ook bureaus aangesteld. Ik hoop dat dat heel nauwgezet opgevolgd wordt en dat er, zoals ik daarnet aangaf, ook op maat gewerkt wordt om te bekijken welke verdere loopbaan de mensen kunnen en willen uitbouwen.

Wat de werkgelegenheid in de omgeving betreft, maar ook de bedrijvigheid van toeleveranciers en de impact op de werkgelegenheid in de hele regio, begrijp ik dat u ook sterk op onderzoek inzet om dat helemaal in beeld te brengen.

Ik ben benieuwd naar het resultaat van KPMG. Ik begrijp dat ze midden mei de eerste resultaten zullen opleveren. Ik hoop dat daar vooral, minister, – ik meen dat ook van u begrepen te hebben, maar ik wil het toch nog eens herhalen – ook breed genoeg gekeken wordt naar de impact, op alle leveranciers, alle klanten, alle burgers, de hele regio eigenlijk, en dat dat zo concreet mogelijk in beeld gebracht wordt om te kijken hoe de impact kan worden gemilderd en opgevangen. In die zin ben ik zeker ook benieuwd naar die resultaten.

Daar heb ik een bijkomende vraag bij. Op welke momenten – als dat in mei is, wordt dat ook openbaar gemaakt – kan het parlement daar ook de resultaten van opvolgen?

De voorzitter: De heer Andries Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Bedankt voor de uitvoerige uitleg, minister. Het bewijst inderdaad dat u dat nauwkeurig opvolgt.

Collega D'Haese, wij leven hier inderdaad niet in een communistisch systeem, waar men vindt dat men in noodlijdende bedrijven moet participeren. (*Opmerkingen van Jos D'Haese*)

U hebt al een paar keer de vergelijking met de banken gemaakt. Er is wel een klein verschil met de banken. (*Opmerkingen van Jos D'Haese*)

Mag ik uitspreken, collega D'Haese? Ik heb u ook niet onderbroken, en als u iets zegt, moet u dat door de microfoon doen, zodat het ten minste kan worden opgenomen, en de voorzitter is nog altijd de baas.

Op de banken stond indertijd spaargeld van iedere Vlaming, van iedere Belg, en dus heeft de overheid ingegrepen. Dat kun je niet vergelijken met een busbedrijf dat door familievetes en verkeerde keuzes uit elkaar valt. Het kan niet zijn dat je dan moet gaan participeren, en of dat dan met grote bedragen of 20, 30, 40, 50 procent is, maakt niet uit.

Wat ik hier vooral uit onthoud, en ook uit het antwoord, is dat we er vooral moeten voor zorgen dat de werknemers, via VDAB, via de taskforce, niet alleen zo snel en zo goed mogelijk aan een nieuwe job geraken maar ook ondersteund worden indien nodig. Twee – en dit heb ik ook al aangekaart in de actuele vraag –: probeer ook te zorgen voor de toeleveranciers die soms meer – excuseer dat ik het zo uitdruk – de pineut zijn dan de werknemers, en daar werken ook mensen. Drie: kijk ook goed naar de klant, want ik denk dat die straks ook de pineut is.

Of we nu wel of niet geld moeten steken in die doorstart, en daar voorwaarden aan koppelen, weet ik zelfs niet. Als die doorstart is zoals ik het begrepen heb, nemen ze de beste stukjes. Voor de duurdere stukken willen ze zelfs niet betalen. Met andere woorden: hebben ze wel een rendabel plan? Als je een rendabel plan hebt, moet de overheid niet in de plaats komen en dan is er ook geen nood aan een overheidsparticipatie voor die overname. Laat me daar duidelijk over zijn. Men neemt maar een goede negenhonderd mensen over en men neemt de beste stukjes. Wij moeten toch niet participeren in het beste stukje. Laat de overnemer dat zelf maar bekostigen. Hoe hij dat doet, met vreemd vermogen of met eigen vermogen, is dan zijn probleem.

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): De heer D’Haese heeft het soms moeilijk om zich zijn eigen woorden te herinneren. We herinneren ons dat ook nog van uw partij met die blunders over Colruyt. Uw voorzitter, Raoul Hedebouw, spreekt over een radicaal ingrijpen en zegt, en ik citeer: “We moeten de controle verwerven en participeren zodat er bussen blijven worden gebouwd in Vlaanderen.” Dat betekent dus een kapitaalinjectie van minstens 50 procent.

Waar denkt u dat u die participatie gaat halen? Dat is door die te kopen van de aandeelhouders. Of ziet u een andere mogelijkheid? Dat is niet gewoon lucht dat je koopt, die moet je kopen bij die aandeelhouders. Dus als u uw plan, dat u in maart hebt toegelicht, wou verwezenlijken, had u minstens 100 miljoen euro – minstens hè – kapitaal nodig, en dan had u nog niets, niets, opgelost voor de toekomst van die werknemers. Dan had u enkel die aandeelhouders uit de wind gezet. Dat had u toen gedaan.

Ik ben heel blij, echt heel blij, dat de Vlaamse Regering op dat moment niet ingegaan is op uw ‘gekrijs’. Minister, ik ben nog blijer over hoe u het verdere verloop hebt aangepakt. U hebt in de eerste plaats heel veel empathie getoond – en ik denk dat dat de juiste manier was om ermee om te gaan – heel veel empathie, en daar gaat het precies over. Het gaat over mensen die soms tot dertig jaar bij een werkgever werken, die van de ene op de andere dag te horen gekregen hebben dat ze daar hun toekomst niet zullen kunnen voortzetten, en ook nog in de grootste onzekerheid zijn over hoe ze hun opgebouwde rechten nog gaan kunnen benutten. Ik vind dat u daar enorm veel empathie voor hebt getoond. Meer zelfs, u bent met alle betrokken partijen, tot potentiële overnemers, vakbonden, crisismanager, en ook het parlement, in gesprek gegaan. U hebt dat fantastisch gedaan. U hebt iedereen daarover ook zeer goed op de hoogte gehouden en u hebt daar ook op korte termijn resultaten mee geboekt. Ik ben ook heel blij dat u bent ingegaan op dat voorstel van de taskforce, om te kijken hoe we de bredere negatieve impact op de regio zo klein mogelijk kunnen houden en, vooral, ervoor te zorgen dat, waar het mogelijk is, mensen een springplank krijgen om elders aan de slag te kunnen.

Ik heb ook een aantal nieuwe elementen gehoord, over jobbeurzen en dergelijke, die in de nabije toekomst gepland zijn. Dat vind ik ook een heel goede zaak. Ik beaam trouwens ook uw woorden dat de sociale partners, met name de vakbonden, een heel positieve rol in dezen hebben gespeeld, zowel in de interne onderhandelingen als in de berichtgeving naar buiten toe. Ik denk dat dat een

perfect voorbeeld is van hoe de vakbonden het lot van de werknemers behartigd hebben op een manier waarvan ik zeg: chapeau. Dit is een voorbeeld dat in andere bedrijven en sectoren navolging zou verdienen, waarbij echt het belang van de werknemers centraal staat en niet zozeer een blinde ideologische koers.

Ik denk dat u, als minister, en de Vlaamse Regering als geheel, de goede weg zijn ingeslagen, en dat zullen blijven doen, en dat is het belang van de werknemer centraal stellen: niet overhaast meegaan in allerlei waanideeën en waanbeelden, en nutteloos geld uitgeven, maar wel gericht steun geven waar het mogelijk en nuttig is – u hebt ook de innovatiesteun enzovoort benoemd en ik denk dat dat ook een goede zaak is – en vooral kijken waar we de werknemers optimaal kunnen begeleiden, hetzij naar het overnametraject, hetzij naar een job elders. Dat is de goede manier, en ik steun u in de nabije toekomst volop om dat traject voort te zetten.

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Dank u, minister, voor uw antwoorden. Wat, ten eerste, de procedure betreft en hoe alles gelopen is, ben ik blij dat u helderheid hebt gegeven over hoe die gesprekken zijn verlopen, wie er bij betrokken was, en welk verloop het nam. Wat we nooit zullen weten – en ik denk dat dat een deel van de discussie is – is hoe zwaar er in een bepaalde richting geduwd werd in het overleg waarbij Gigarant en uw kabinet betrokken waren. Daar kan ik niet over oordelen, dat kunt u wellicht ook zelf niet beoordelen. Dat hangt een beetje af van de dynamiek. Mijn aanvoelen is – en dat zult u mij moeten vergeven – dat daar zwaarder had mogen worden geduwd in de trajecten voor jobbehoud, dat de Vlaamse overheid ook meer op tafel had mogen leggen dat die sector voor ons cruciaal is, dat wij een toekomstvisie hebben om de ontwikkeling van duurzame mobiliteit duurzaam in Vlaanderen te verankeren en dat wij dus als overheid ook een engagement aangaan om ervoor te zorgen wij een proactieve partner zijn voor elk scenario.

Ik ben het er wel mee eens dat er een scenario moet zijn dat realistisch is, dat toekomstgericht is en dat we niet gewoon vandaag moeten beloven dat we iedereen een job laten houden, om dan binnen een maand vast te stellen dat het toch niet zou werken. Ik denk dat daar het verschil in visie tussen ons zit op de rol die een overheid op dat moment moet spelen, en dat je op dat moment, als je aan tafel zit, die rol ten volle moet spelen. Het resultaat is dat we moeten vaststellen dat het banenbehoud toch veel beperkter is dan wij allen gehoopt hadden en dat het sociaal drama dus groter is dan gedacht. Dat is voor de werknemers van Van Hool toch wel een bijzonder pijnlijke vaststelling.

Ik vind ook echt dat dit – en gedane zaken nemen geen keer – het moment moet zijn waarop we als politiek echt eens het debat ten gronde voeren rond het industriebeleid en over welke rol een overheid daarin speelt. Welke rol nemen we op, hoever gaan we daarin? En dat is niet collega's, door boutades in de zin van ofwel is het een communistisch systeem ofwel een systeem waarbij de overheid niets doet, en de markt het wel allemaal zal oplossen. Neen, je hebt nood aan een overheid die, zeker in die strategische sectoren zoals duurzame mobiliteit voor Vlaanderen, mee nadent over de strategische autonomie, want het resultaat zal nu zijn dat we nog meer bussen gaan moeten bestellen in China. Ik hoor u al zeggen dat VDL ook een raamcontract heeft, maar dat zal niet dezelfde capaciteit en hetzelfde potentieel hebben als het raamcontract bij Van Hool, tenzij ik me vergis. *(Opmerkingen)*

Spreek me gerust tegen. Ik wil graag zien of er daar een engagement is om dat potentieel te realiseren. We zullen zien. Ik hoor het graag. We moeten er echt over

nadenken hoe we dat industriebeleid op poten zetten, welke rol een overheid daarin speelt en welke instrumenten we daar als overheid voor gebruiken.

Er wordt hier geschermd met: "We gaan toch niet participeren in elk verlieslatend bedrijf." De realiteit is wel dat we doorheen deze legislatuur hebben gezien dat er wel is geparticipeerd in bedrijven zoals FNG, om dat voorbeeld nog eens aan te halen, waarvan je je wel kunt afvragen of dat een strategische sector is, waarin we investeren. Daarvan wist ook iedereen dat dat een bedrijf met heel veel uitdagingen en toch wel wat risico's was. Die keuzes moet je nu maken, en niet op het moment dat het water aan de lippen staat, zodanig dat je, op het moment dat er zich problemen voordoen, een kader hebt om in te grijpen en zegt: hier kiezen we inderdaad voor en hier gaan we ten volle voor.

Tot zover wat dit betreft. Collega's, ik weet wel dat de verkiezingen eraan komen, maar als Vlaanderen aan één ding nood heeft, is het echt een debat ten gronde, zonder taboes, over dat industriebeleid.

Ten tweede, wat de toekomst betreft, denk ik dat we echt ten volle moeten inzetten om de medewerkers van Van Hool te begeleiden, maar – en daar ben ik het eens met collega Gryffroy – er wordt al te vaak licht gegaan over de impact voor de toeleveranciers. Dan zijn er volgens mij twee pistes. Je hebt de piste van Voka, die het heeft over een ontworpen zone en extra brede steunmaatregelen. Wat ik denk, is dat we vooral – en daarvoor kijk ik ook wel naar de taskforce – naar de specifieke toeleveranciers moeten gaan kijken en dan matchen met het scenario dat nu gekozen is. We moeten kijken naar wat de specifieke impact voor hen is, naar wat het betekent naar personeel toe, en naar de rendabiliteit voor die bedrijven, voor die specifieke toeleveranciers die getroffen zijn, en met hen nu heel intensief gaan samenwerken om te kijken wat ze nodig hebben en wat de uitdagingen zijn waar zij mee geconfronteerd worden, eerder dan – en daar ben ik het dus niet mee eens – de federale middelen opentrekken omdat het nu eenmaal maar federale middelen zijn. Ik denk dat we hier goed moeten kijken naar wat de toeleveranciers nodig hebben, wat de concrete economische impact is door de toekomst die nu is geschetst voor het bedrijf, op de bedrijven daarrond. Ik denk dat dat nodig is en daar hoor ik graag hoe u concreet die toeleveranciers gaat betrekken in het proces en of u zicht hebt op hoe men de toeleveranciers zal betrekken.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, er zijn al heel wat vragen gesteld, en er zijn veel antwoorden gekomen. Ik wil mij er gewoon bij aansluiten, omdat er wel een paar dingen zijn die volgens mij extra onderstreept mogen worden. Ik denk dat we ook geen verschillen moeten zoeken waar er geen zijn. Ik denk dat elke partij in dit parlement het een drama vindt, wat er is gebeurd. We kunnen van mening verschillen over wat er moet gebeuren om dat tegen te gaan, of om nu verder te gaan, maar laat ons daar eerlijk in zijn: ik denk dat iedereen die dat heeft gevolgd, dat erg vindt.

Van Hool is iets waar velen van ons trots op waren. Dat is een huismerk in Vlaanderen. We zagen die bussen allemaal dagelijks rijden, en nu gebeurt dat. Dat is niet het beeld dat je wilt hebben van een Vlaanderen in transitie naar een klimaatvriendelijke, moderne mobiliteit. Dat staat daar haaks op. Dat is dus een gevoel dat we allemaal delen.

Wat voor mij heel, heel belangrijk is op dit moment – dat is wat ik extra wil onderstrepen – is het lot van die medewerkers op dit moment. Er wordt gesproken – en licht over gegaan – dat er zeshonderd tot negenhonderd mensen hun job zouden kunnen behouden. Maar dat is wel een heel groot verschil voor de mensen die daar op dit moment op wachten. Er is heel veel onzekerheid, maar zeshonderd of negenhonderd jobs is een groot verschil.

Collega's, beeld u in dat er iemand zegt dat de verkiezingen eraan komen op 9 juni, en dat er daarna tachtig tot 120 mensen zullen kunnen terugkomen. Dat we dat nog wel zullen zien. Ofwel zou iedereen hier blijven, ofwel zou er een derde afvloeien. Dat zouden we nog niet weten. Dat brengt heel veel onzekerheid met zich mee. Dat is iets dat op dit moment heel erg hard speelt. Het is ontzettend belangrijk om dat voor een stukje te kunnen wegnemen.

Ik ben eigenlijk best wel tevreden met het antwoord dat u hebt gegeven over elk extra spoor dat er wordt ingezet om die mensen te begeleiden. Als ik het goed heb begrepen, hebt u gezegd dat er 45 mensen worden vrijgemaakt bij VDAB, om voltijds bezig te zijn met het begeleiden van die mensen. Sta me toe, minister, om er ook bij te zeggen dat psychologische ondersteuning ook minstens even belangrijk is.

Als je de verhalen leest in de pers, zeggen sommige mensen dat er iemand heeft getuigd dat die nu al een nieuwe job heeft gevonden. Die persoon zegt dan ook vol overtuiging dat wie wil werken, ook makkelijk een job kan vinden. Ik geloof zeker dat dat het geval is voor die persoon in kwestie. Maar andere mensen zitten nu met een enorm, enorm, enorm emotioneel drama, omdat ze afscheid moeten nemen van vrienden, van hun carrière, van de plaats waar hun eigen vader of moeder heeft gewerkt. Dat is soms intergenerationeel op elkaar overgegaan. Dat is een compleet ander verhaal. Daar heb je een volledig andere zorg nodig. Dat maatwerk dat nodig zal zijn om iedereen op zijn, haar, of hun eigen manier te begeleiden, gaat volgens mij dus super-, superbelangrijk zijn om verder op in te zetten. Ik denk dat dat op dit moment het belangrijkste punt is.

Als iedereen nodig is op de arbeidsmarkt, en als die expertise van die mensen nodig is, dan mag die niet verloren gaan. Zorg er dan voor dat VDAB de tools, middelen en ondersteuning heeft om ervoor te zorgen dat ze die mensen op de perfecte manier kunnen begeleiden. Dat is voor mij iets dat ik extra wilde onderstrepen, omdat ik denk dat dat op dit moment het belangrijkste is.

Een laatste punt gaat over de toeleveranciers, waar collega Gryffroy en collega Verbeurgt ook al naar hebben verwezen. Ik vind dat heel belangrijk, omdat dat inderdaad een groep is die verloren dreigt te gaan, en dat mag gewoon absoluut niet gebeuren. Neem dus de aandacht voor de medewerkers van Van Hool die ik net heb bepleit, ook mee naar die mensen.

De voorzitter: Minister Brouns heeft het woord.

Minister Jo Brouns: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen. Misschien moet ik in de volgorde beginnen zoals ze zijn gesteld. Collega D'Haese, als ik 'ingrijpen' zou moeten definiëren, in de wijze waarop ik in dit dossier heb gestaan en gewerkt, was dat er alles aan doen om een doorstart te maken.

Dat was in de fase voor het faillissement, waarbij we het plan-Zwaaneveld hadden. Achteraf is het natuurlijk gemakkelijk om te wensen – dat heb je daar ook heel vaak gehoord bij de vakbonden en bij alle mensen die betrokken waren – dat die daar maar eerder was neergedaald. Want er was heel wat vertrouwen in de man, vooral ook vanuit de vakbonden. Dat is mij telkens opgevallen. Maar er is ook altijd wel een lijn geweest waarbij we ons afvragen hoever je daarin gaat. Ik denk dat we nooit zelf de ambitie hebben gehad om busbouwer te worden.

Op een bepaald ogenblik is het oplossen van die decennialange familievetete een fundamenteel element in het dossier, in functie van een doorstart, ook voor de heer Zwaaneveld. Als dat al weg zou zijn, heb je weer een heel ander dossier, ook voor eventuele overnemers, om een faillissement te vermijden. Op het ogenblik dat dat niet meer mogelijk bleek, en het faillissement onafwendbaar was, kreeg je ook een heel andere situatie.

Wat De Lijn betreft, is het natuurlijk logisch dat zij zo snel mogelijk in contact zijn gegaan. Ze zijn nu in contact met VDL, om natuurlijk wat continuïteit te bieden wat de activiteiten van De Lijn betreft, naar onderhoud, naar engineering en naar de toekomst toe. Verder heb ik daar op dit ogenblik geen zicht op. Ik weet dat er op dit moment wel contacten zijn, omwille van de continuïteit van de werking van De Lijn.

Wat steun betreft ten aanzien van het bedrijf, kan ik alleen maar herhalen: vanaf het ogenblik dat de eerste serieuze signalen werden gemeld in 2021 omtrent problemen bij Van Hool, ten tijde van corona, hebben we daar steun geboden. Voor een lening van 85 miljoen euro hebben we de waarborgen die vernoemd zijn, geboden

Maar als je dan de analyse ook eerlijk maakt, dan is ondernemen natuurlijk ook risico's nemen en keuzes maken. Van Hool heeft er altijd voor gekozen om voluit te gaan voor waterstof, en in bepaalde sectoren gaat dat ook absoluut nodig zijn: in heel intensieve industrie en langeafstandsvervoer, vrachtschepen, noem maar op. Ik geloof ook in die technologie, maar de realiteit is dat ze, wat de stadsbussen betreft, het pleit hebben verloren van de elektrische batterijen. Ik denk dat we ook eerlijk moeten zijn dat er vanuit ondernemerschap een andere keuze werd gemaakt, en dan specifiek dat er niet werd ingezet op de elektrificatie van de stadsbussen, met alle gevolgen van dien.

Als er een vraag voor steun komt vanuit de nieuwe overnemers, dan zal die bij Gigarant terechtkomen. Die zal beoordeeld worden en het tewerkstellingsengagement zal daar een deel van zijn. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

Dat wordt voorgelegd dan, er is nu dus geen dossier. Er moet eerst een dossier zijn. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

VDL of Schmitz Cargobull zullen een dossier indienen, of niet, want het is nog maar de vraag of er ook een steunvraag is. Wat dat betreft is dat dus afwachten, en zal die tewerkstelling eraan worden gekoppeld binnen Gigarant.

Wat het bredere verhaal naar de socio-economische impact in de regio betreft is het inderdaad zo dat de oefening nu loopt. Een belangrijk onderdeel daarvan is de situatie bij de toeleveranciers, een zorg die hier door velen gedeeld wordt. Het is niet onbelangrijk te benadrukken dat we aan de curatoren heel specifiek gevraagd hebben om in de studie een exhaustief overzicht te kunnen krijgen van de leveranciers en de impact die zij ondervinden. Dat is belangrijk om gepaste maatregelen te kunnen nemen.

Het verschil met andere regio's, zoals Genk bijvoorbeeld, is dat we hier te maken hebben met een regio die sociaal-economisch sterker is dan de voormalige mijnstreek in de provincie Limburg. Dat neemt niet weg dat hier ook zeker de nodige maatregelen genomen moeten en kunnen worden. Ik kijk op dat vlak uit naar de eerste tussentijdse oplevering vanuit KPMG. Ik benadruk daarbij nogmaals dat ook zij de nodige aandacht zullen schenken aan de toeleveranciers. Er is daarvoor de nodige informatie opgevraagd aan de curatoren opdat zij dat kunnen aanleveren.

Ik denk dat ik al een aantal zaken beantwoord heb die in de vraagstelling van collega Verbeurgt zaten. Ik ben het met u eens dat dit opnieuw een signaal is naar de zorg die leeft rond het industrieel beleid in Vlaanderen en verder in Europa. We zien dat nu ook wanneer we in de Europese context met de collega's spreken, naar aanleiding van ons voorzitterschap. Er is bijvoorbeeld het rapport-Letta, en je ziet telkens een aantal zaken terugkomen, ook naar aanleiding van de recente Europese top in Antwerpen, waarvan ik denk dat het fundamenten zijn die de basis kunnen vormen van een toekomstig duurzaam industrieel beleid. Dat zijn onder

andere: strategische autonomie – daar ben ik het volledig mee eens –, betaalbare energie – dat komt altijd terug –, energiezekerheid, internationale connectiviteit. Niemand stelt de klimaatdoelen in vraag, maar je voelt wel dat heel wat bedrijven en kmo's de snelheid in vraag stellen. Ze willen over de lat, maar ze kunnen op dit ogenblik niet. Dat is een heel belangrijk punt. Op het vlak van de interne markt in Europa moeten we veel meer samenwerken. Innovatie is een ander punt. Wij zijn vandaag innovatieleiders, maar ik denk dat ook daar samenwerking nodig is. Ook de subsidiewedloop tussen de verschillende lidstaten binnen de EU is iets wat telkens terugkomt. Dat is een heel gevoelige kwestie. Ook de regels over staatssteun. Staatssteun is wat mij betreft goed in tijden van crisis, maar als je daarvan uitgaat als basis om je industrie te versterken, dan denk ik niet dat dat de juiste manier is. De subsidiewedloop moet wat mij betreft stoppen. Verder, in het algemeen, heeft onze arbeidsmarkt nood aan voldoende gekwalificeerd personeel. En dan is er nog het vergunningenbeleid. Dat zijn wat mij betreft een aantal aandachtspunten die de fundamenteën kunnen zijn voor een nieuwe blauwdruk voor een Vlaams, en bij uitbreiding Europees, industrieel beleid.

Collega Annouri, u maakt een terecht punt over psychologische ondersteuning. Ik denk dat het belangrijk is dat we ook daar de vakbonden erkennen in hun rol. Zij hebben vanuit de regering de middelen gekregen in een concreet project, Doorstart genaamd, waarbij zij hun rol, expertise en ervaring in het ondersteunen en begeleiden van werknemers bij transitities, maar ook bij grote herstructureringen zoals deze, kunnen inzetten. Naast VDAB en de partners van VDAB gaan we dus ook een specifieke rol geven aan verschillende mensen binnen de vakbonden, die daarvoor vrijgesteld worden, om specifiek die psychosociale begeleiding vanuit hun kennis en ervaring op te nemen. Maar nogmaals, dat is naast VDAB en zijn partners, die daar uiteraard ook de nodige aandacht aan schenken.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Ik hoor dat er commissieleden zijn die heel blij zijn dat de Vlaamse Regering hier niet heeft ingegrepen. Ik ken 2500 mensen die heel boos zijn dat deze Vlaamse Regering niet heeft ingegrepen. Het resultaat is dat er miljardeninvesteringen naar het buitenland zullen gaan in plaats van naar onze eigen economie, dat duizenden mensen hun job kwijt zijn, en dat we een maakindustrie van de toekomst kwijt zijn die jammer genoeg niet snel zal terugkeren, vrees ik. En dat terwijl er heel wat participaties geweest zijn, niet alleen in de banken, ook in Barco, FNG enzovoort – de lijst is lang.

Ik vind het heel jammer dat men hier telkens komt met argumenten om het debat plat te kloppen, zoals 'communisme', 'busbouwer als overheid', enzovoort, terwijl het gaat over de vraag waarom men hier niet heeft gekozen voor een participatie. Ik vind het heel jammer, minister, dat u zich op dit moment zelfs nog niet wilt uitspreken over welke werkgelegenheidsgaranties u wilt vragen om eventueel een lening te verstrekken. U spreekt over werkgelegenheidsgaranties, maar plak daar nu eens een cijfer op. (*Opmerkingen*)

Geef die mensen nu eens een minimum aan duidelijkheid, in plaats van te zeggen dat het zal afhangen van de investeerder. Bent u minister van Werk of bent u minister van Werkloosheid? Op het einde van de legislatuur bent u eerder dat tweede.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (cd&v): Collega's, ik ben daarstraks begonnen met te zeggen dat de medewerkers op de eerste plaats moeten staan. Ik heb daarstraks ook aangehaald dat ik hoop dat de grote woorden een beetje getemperd worden. Waarom, collega's? Zoals daarnet aangehaald, is er hard genoeg geduwd, is er

genoeg geïnvesteerd, is er genoeg keuze gemaakt om met de Vlaamse overheid dat traject te begeleiden.

Ik durf met heel duidelijke overtuiging te zeggen dat ik geloof, minister, dat u alles op alles gezet hebt en een heel duidelijk signaal hebt gegeven om maximale kansen te geven aan het bedrijf en aan de werkgelegenheid aldaar, om dat daar te kunnen behouden. Ik zie dat ook op de manier waarop u nu het traject verder blijft doorzetten.

Ik heb het er een beetje moeilijk mee dat we zelfs zeggen of er genoeg geduwd is, ja dan nee. Dat is natuurlijk altijd een afweging. We weten dat misschien niet 100 procent, maar iedere keer als we op deze manier het debat daarover voeren, is het eigenlijk alsof we bij die medewerkers een stukje het mes dat ze in de rug gehad hebben, nog eens ronddraaien. En ik heb het daar heel moeilijk mee. Ik heb echt de overtuiging dat we maximaal kijken.

Je zit natuurlijk met een private partner. Zelfs al zit je in een andere context te werken, ik betreur het ... (*onverstaanbaar*) ... dat we dat op deze manier gaan doen, door de werkgelegenheid daar te houden en de mensen daar nu op te vangen om te zien hoe we dat verder zullen ondersteunen.

In die zin, minister, ben ik ook wel heel blij dat u heel duidelijk zegt dat, als de vraag komt, men die overheidsondersteuning inderdaad moet bekijken, wel gekoppeld aan werkgelegenheid. U hoeft zich nu nog niet uit te spreken over hoeveel, als u niet weet hoeveel het dossier precies vraagt. Want hoe kun je je uitspreken? Dat zijn opnieuw eventuele beloftes, waar de medewerkers of de mensen niet mee geholpen zijn. Maar ik heb heel duidelijk gehoord dat u die overheidsondersteuning wel overweegt, als de vraag ook komt, als ze noodzakelijk is om die werkgelegenheid daar te houden.

Ook op het vlak van een transitieoefening in de regiozones ben ik het niet eens. Dat is niet omdat het maar federale middelen zijn, maar wel omdat er op dat moment vastgesteld wordt dat er een noodlijdende regio is en die ondersteuning ook noodzakelijk is voor de werkgelegenheid en de mensen aldaar. Als die kans er is en alle parameters erop wijzen om die (*onverstaanbaar*) daar ook toe te kennen, dan reken ik er ook op dat dat effectief zal gebeuren.

En er moet inderdaad op maat gewerkt worden. Ik kijk dus zeker ook uit naar de studie van KPMG – ik heb het net aangegeven –, om op een zo breed mogelijke manier de hele situatie in beeld te brengen en te kijken welke specifieke ondersteuning daar ook nog eens nodig is.

Wat het industrieel beleid betreft, zou ik het eigenlijk liever hebben over het ondernemingsbeleid, dat superbelangrijk is. Wat we de afgelopen jaren ook al verschillende keren in de verschillende commissies benadrukt hebben, is vooral ook dat we een betrouwbare overheid moeten zijn voor onze ondernemers. Dat wil niet zeggen met revoluties werken, maar wel bekijken hoe je samen transities kunt doen. Je kunt maar dingen realiseren, je kunt maar lopen als je eerst ook kunt stappen, anders val je. Dat zien we ook bij de ondernemers. Ik hoop dus dat de overheid verder inzet op een betrouwbare overheid die samenwerkt met ondernemers, en ik steun u volop.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Collega D'Haese, als u zegt dat wij proberen populistisch te zijn: eigenlijk doet u hetzelfde. (*Opmerkingen*)

Ik denk dat de minister heel duidelijk was in zijn antwoord. Als een bedrijf problemen heeft, dan zijn er twee opties. De eerste optie – dat is uw optie – is:

participeer in dat bedrijf, en probeer dan zoveel mogelijk werkgelegenheid te bestendigen. Maar je bent dan wel niet zeker of dat een duurzame werkgelegenheid is. Maar we spreken dan wel over gesubsidieerde jobs. Dat is het staatsmodel, dat kennen we.

Het andere model – dat is hetgeen de minister gedaan heeft – is gaan faciliteren om te bekijken, samen met de transitie-manager, wat er het best gebeurt, wie de mogelijke overnemers zijn enzovoort. Ik denk dat dat een veel logischere weg is. Dat is niet het model waar u voor staat, maar dat is wel het model waar ik voor sta.

U zegt dat er nu afspraken gemaakt moeten worden over de toekomstige werkgelegenheid. Maar zolang er geen mogelijke aanvraag is tot een mogelijke ondersteuning, hoeven er zelfs geen afspraken gemaakt te worden over werkgelegenheid. Dan is het gewoon de vrijemarkteconomie die werkt. Zolang zij aan ons niets komen vragen, hoeft je ook geen afspraken te maken.

Maar ik wil toch nog, nogmaals, eens benadrukken dat, als we spreken over de werknemers, het voor mij niet enkel de werknemers van Van Hool zijn, maar ook die onder toeleveranciers. Oké, dat is ondertussen door iedereen bevestigend en begrepen, maar u vergeet ook de werknemers van de klanten. Er zijn touroperators die bussen in bestelling hebben, die ze niet gaan krijgen, en die niet weten hoe ze het moeten aanpakken. Dat is voor mij ook een onderdeel van de aanpak. Want het zijn dan niet enkel de werknemers bij die toeleveranciers en bij de klanten, maar ook de eigenaars van die toeleveranciers en de eigenaars van die touroperators die straks misschien een stuk van hun eigen vermogen verliezen. Dat moet, denk ik, ook meegenomen worden in de globale oefening.

Voor de rest moeten wij als overheid eigenlijk vooral faciliteren om te kijken wat de beste oplossing kan zijn.

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Ik heb geen verdere commentaar. Ik doneer mijn spreektijd retroactief aan collega Rombouts.

De voorzitter: De heer Verbeurgt heeft het woord.

Thijs Verbeurgt (Vooruit): Collega's, ik denk dat we – het is door verschillende collega's al gezegd – zelf niet goed kunnen inschatten wat de impact is bij de medewerkers van Van Hool op emotioneel vlak, op persoonlijk vlak. Die mensen hebben jarenlang, sommigen heel hun professionele carrière, soms al generaties, voor dat bedrijf gewerkt. Die hebben gezien hoe de bazen er met hun 'klak' naar gesmeten hebben, zal ik maar zeggen – zoals ze het plat uitdrukken –, terwijl zij keihard hebben gewerkt. En zij betalen vandaag de prijs.

En dus, collega Rombouts, u zegt dat de vraag stellen of de overheid, de regering voldoende actief heeft gewogen in het debat, het mes in de rug van de werknemers nog wat verder draait. Nee, dat is een antwoord zoeken op de vraag of, wanneer het moeilijk gaat, werknemers kunnen rekenen op een sterke overheid. Wanneer de aandeelhouders enkel voor zichzelf rijden, rijdt de politiek dan voor de werknemers? Dat is de vraag die in dit dossier toch blijft hangen, wat mij betreft. Hebben we alles uit de kast gehaald om de werkgelegenheid maximaal te behouden? Ik blijf daar, wat dat betreft, toch wel wat met een bitter gevoel achter, en ik denk heel veel werknemers met mij. Ik denk dus dat het belangrijk is dat we als politiek toch wel kansen zien in dit soort discussies en duidelijk zijn over waar we voor staan.

Dan is er een laatste element, minister. U verwijst wat industriebeleid betreft naar heel veel elementen. Dat zijn ook waardevolle elementen in het debat, maar het zal er ook vooral op aankomen om dat in Vlaanderen te concretiseren en heel concreet te zijn over hoe we dat industriebeleid aanpakken met de hefboomen die we wél in handen hebben – u kunt discussiëren over wat er op Europees niveau gebeurt en we moeten daarop wegen –, en hoe we die gaan gebruiken om de maakindustrie in Vlaanderen een toekomst te bieden. Hoe gaan we de hefboomen die we hebben, gebruiken? Ik verwees al naar bijvoorbeeld PMV/Gigant. Hoe gaan we ons opleidingsaanbod daarop enten? Hoe gaan we ervoor zorgen dat onze geografisch cruciale positie nog beter wordt uitgespeeld? Dat soort zaken moeten we in Vlaanderen echt wel heel concreet vastnemen, om hopelijk een drama als dat van Van Hool in de toekomst te vermijden.

Het is een magere troost voor de werknemers, maar ik hoop dat zij op het einde van de rit zien welke partijen hier in dit parlement ook aan hun kant stonden en gezocht hebben naar oplossingen, en welke andere zich toch vooral aan de zijlijn hebben gehouden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.